



**EL SEGURO OBLIGATORIO PARA VEHÍCULOS
TERRESTRES A COMBUSTIÓN DEL PARAGUAY
ESTUDIO DEL PROYECTO DE LEY “SEGURO
OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO”
(SOAT) - AÑO 2013**

MARIA ALBA PEREIRA ACOSTA

Tutor Técnico: DR. JUAN CARLOS DELGADILLO

Tesis presentada a la Dirección General de Postgrado de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de Asunción, como requisito para la obtención del grado de Doctor en Ciencias Económicas

San Lorenzo, Paraguay

Julio 2015



**EL SEGURO OBLIGATORIO PARA VEHÍCULOS
TERRESTRES A COMBUSTIÓN DEL PARAGUAY
ESTUDIO DEL PROYECTO DE LEY “SEGURO
OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO”
(SOAT) - AÑO 2013**

MARIA ALBA PEREIRA ACOSTA

Tutor Técnico: DR. JUAN CARLOS DELGADILLO

Tesis presentada a la Dirección General de Postgrado de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de Asunción, como requisito para la obtención del grado de Doctor en Ciencias Económicas

San Lorenzo, Paraguay

Julio 2015

**EL SEGURO OBLIGATORIO PARA VEHÍCULOS TERRESTRES A
COMBUSTIÓN DEL PARAGUAY
ESTUDIO DEL PROYECTO DE LEY “SEGURO OBLIGATORIO CONTRA
ACCIDENTES DE TRÁNSITO” (SOAT) - AÑO 2013**

MARIA ALBA PEREIRA ACOSTA

Aprobado en fecha. de de 2015

Tribunal Examinador:

.....
.....
.....

.....

DR. JUAN CARLOS DELGADILLO

Orientador de Tesis

DEDICATORIA

- ✓ No basta vivir y dejar vivir. Vivir y ayudar a vivir es mucho mejor
(OrisonSweetMarden)

- ✓ La vida no tiene un propósito en esencia, pero uno es libre de crearlo a través de la acción (Sartre)

- ✓ Sin salud, la vida no es vida: es un estado de tristeza y una imagen de la muerte.
(Rabelais)

- ✓ La vida y la salud.... Son los tesoros más valiosos con que cuenta el ser humano

AGRADECIMIENTO

A Dios, por la vida y la salud, por la fuerza y la voluntad para seguir en los momentos de cansancio, impaciencia y desgano, por la inteligencia y el conocimiento adquirido durante el transcurrir de mi existencia.

Al Prof. Dr. Alberto Cáceres Ferreira, por su constante e insistente orientación y ayuda para seguir y persistir en el espinoso pero apasionante mundo de la investigación, a fin de dejar un trabajo que será tal vez un simple punto de partida de tan complejo e importante tema, en busca de la aplicación efectiva de la disposición legal en beneficio de la protección de la vida y de la salud de la población.

A la Prof. Graciela Bernal de Macchi, por motivarme a avanzar hasta la culminación de la labor iniciada, animarme a emprender el camino de la investigación con pasión y dedicación, con exigencia acompañada de sus cariñosos consejos, orientando mi accionar hacia el fortalecimiento y crecimiento de la confianza en mi capacidad y en mí misma, para ordenar las ideas y concretar esta tesis.

A mi hijo Edgar Darío, por la ayuda paciente ante las dificultades técnicas informáticas, y por involucrarse en mis anhelos con calidez y cariño de hijo.

Al Dr. Juan Carlos Delgadillo, por acompañar esta iniciativa, compartir conmigo sus inquietudes y experiencias para el logro de un objetivo común, encontrar a través de la investigación y el análisis de la realidad, la forma de mitigación de un problema social tan grave para la vida nacional.

Al Lic. Rubén Rappenecker, por la ayuda permanente recibida en la provisión de datos e informaciones relacionados con este trabajo.

**EL SEGURO OBLIGATORIO PARA VEHÍCULOS TERRESTRES A
COMBUSTIÓN DEL PARAGUAY
ESTUDIO DEL PROYECTO DE LEY “SEGURO OBLIGATORIO CONTRA
ACCIDENTES DE TRÁNSITO” (SOAT) - AÑO 2013**

AUTORA: MARIA ALBA PEREIRA ACOSTA
Orientador: Dr. Juan Carlos Delgadillo

RESUMEN

En el Congreso Nacional del Paraguay fueron presentados tres Proyectos de leyes sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), debido al constante aumento del parque automotor y de los accidentes de tránsito, cuyas consecuencias implican elevados costos al Estado. La preocupación generada por dicha situación, ha originado la elaboración del presente trabajo de investigación, consistente en el estudio y análisis de los proyectos de leyes, luego Ley promulgada N° 4.950/13, derogada casi inmediatamente. Las consecuencias de los accidentes de tránsito produjeron grandes impactos a nivel nacional, en especial al Sistema Sanitario del país, por las deficiencias en infraestructuras y limitados recursos, agravado por el único Centro de Traumas con que cuenta; los que llevan a formular esta pregunta: ¿Qué haría falta hacer, para que la cobertura legal existente tenga mayor alcance y disminuir los daños y perjuicios?. Para ello en este trabajo se delinea un Objetivo General como: “Proponer una ampliación de la Ley Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), con la finalidad de mejorar la cobertura de los daños contra terceros en el resarcimiento de los mismos y evitar mayores pérdidas. El estudio desarrolla una Metodología basada en la bibliográfica documental y en la de campo. En principio fue aplicado el nivel exploratorio para finalizar luego con el nivel descriptivo. Dichos métodos consistieron en análisis comparativos, síntesis, investigación histórica e inductiva. Entre los resultados hallados están las limitaciones en coberturas, deficiencias de infraestructuras edilicias, equipamientos, recursos financieros y humanos en las instituciones afectadas por la implementación de la disposición legal; aspectos que fueron considerados para la propuesta de ampliación de la Ley, y garantizar así el logro de los objetivos de la misma, en especial lo atinente a la cobertura del costo generado por los accidentes de tránsito, adecuado siempre a los términos de una póliza. Las graves consecuencias de los frecuentes accidentes de tránsito fueron calificados como “epidemia mundial” por la (OMS) y como “epidemia silenciosa y alarmante” por los Centros Sanitarios del Paraguay, debido a los grandes costos que generan, por lo que surge la necesidad de cubrir el vacío legal dejado por la derogación de la Ley, con la urgente puesta en vigencia nuevamente de dicha Ley del Seguro Obligatorio modificada y ampliada con las propuestas descriptas en el presente trabajo. Se puede afirmar finalmente, que se halla demostrada la hipótesis primera de la inaplicabilidad de la misma en las condiciones originales, por las limitaciones ya sustentadas en la hipótesis respectiva y confirmada con la derogación de la mencionada Ley 4950/13.

**EL SEGURO OBLIGATORIO PARA VEHÍCULOS TERRESTRES A
COMBUSTIÓN DEL PARAGUAY
ESTUDIO DEL PROYECTO DE LEY “SEGURO OBLIGATORIO CONTRA
ACCIDENTES DE TRÁNSITO” (SOAT) - AÑO 2011**

AUTORA: MARIA ALBA PEREIRA ACOSTA
Orientador: Dr. Juan Carlos Delgadillo

SUMMARY

In the National Congress of Paraguay were presented three bills on Mandatory Traffic Accident Insurance (SOAT), due to the constant increase in vehicles and traffic accidents, the consequences involve high costs to the state. The concern generated by this situation, has led to the development of this research, consisting of the study and analysis of draft laws, enacted after Law No. 4,950 / 13, repealed almost immediately. The consequences of traffic accidents were major impacts at the national level, it is especially the country's health system, by deficiencies in infrastructure and limited resources, compounded by the only Trauma Center that account; those carrying ask this question: What would it do to the existing legal coverage has greater reach and reduce damages ?. "To propose an extension of the Compulsory Insurance Act of Traffic Accidents (SOAT), in order to improve coverage for damages against third parties in compensation for them and avoid greater: for this in this work, a general objective as outlined losses. The study develops a methodology based on the literature and in the documentary field. In principle it was applied exploratory level and then finish with the descriptive level. These methods consisted of comparative analysis, synthesis, historical and inductive research. Among the results found are coverage limitations, deficiencies edilicias infrastructure, equipment, financial and human resources in the institutions affected by the implementation of the legislation; aspects that were considered for the proposed extension of the law, and guarantee the achievement of the objectives thereof, especially as pertains to cover the costs related to traffic accidents, appropriate to the terms of a policy. The serious consequences of frequent traffic accidents, were rated as "global epidemic" by the (WHO) as "silent and alarming epidemic" by the Health Centres of Paraguay, due to the high costs generated by what emerges the need to fill the legal vacuum left the repeal of the Act, with the urgent re-enactment of the Compulsory Insurance Act amended and extended with the proposals described in this paper. You can finally say that is shown the first hypothesis of the inapplicability of the same in the original conditions, limitations and supported in the respective hypothesis and confirmed with the repeal of the Law 4950/13.

ÍNDICE

	Pagina
1. INTRODUCCIÓN.....	1
2. MARCO TEÓRICO.....	10
3. METODOLOGÍA.....	24
4. SITUACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y SUS CONSECUENCIAS A NIVEL MUNDIAL, REGIONAL Y NACIONAL.....	27
4.1 Los Accidentes en el mundo, periodo 2004/2013.....	27
4.2 Los accidentes en la región, periodo 1999/2013.....	31
4.3 Los Accidentes en el Paraguay, periodo 2007/2013.....	36
5. ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE LEY “SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO” (SOAT) DEL PARAGUAY.....	46
5.1 Análisis del Proyecto de Ley presentado por la Superintendencia de Seguros y de la Propuesta o Proyecto Consolidado de la Comisión de Asuntos Económicos de la Cámara de Diputados, que fue la Ley, Promulgada como N° 4950/2013 y derogada con posterioridad.....	48
6. ANÁLISIS COMPARATIVO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT) DE LA REGIÓN Y DEL PARAGUAY.....	66
6.1 Brasil-Paraguay.....	66
6.2 Chile-Paraguay.....	67
6.3 Perú-Paraguay.....	72
6.4 Argentina – Paraguay.....	78
6.5 Bolivia-Paraguay.....	81
6.6 Colombia-Paraguay.....	84
6.7 Uruguay – Paraguay.....	86
6.8 Venezuela – Paraguay.....	89

7. PROPUESTA DE AMPLIACIÓN O ENMIENDA DE LA LEY	
N°4.950/2013.....	93
7.1 Modificación y Ampliación de la Ley N° 4950/2013.....	94
7.2 Modificación y Adecuación de Infraestructuras y Registros.....	100
8. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	101
8.1 Conclusiones.....	101
8.2 Recomendaciones.....	105
9. BIBLIOGRAFIA.....	108
ANEXOS.....	112

LISTA DE TABLAS

	Pagina
1. Accidentes vehiculares, tasas de mortalidad por ingresos - 178 países incluidos en el estudio, año 2013.....	28
2. Tasas modeladas de mortalidad de accidentes de tránsito, por grupos de ingresos (cada 100.000 habitantes) y por regiones de la OMS.....	29
3. Tasas de mortalidad de accidentes de tránsito (cada 100.000 habitantes), por regiones de la OMS, año 2004.	30
4. Accidentes de Tránsito del Perú.....	32
5. Estadísticas del Seguro de Automóviles y accidentes personales del Paraguay, Total general de pólizas emitidas y siniestros ocurridos.	42
6. Monto de Siniestros, Pólizas por Sección, Capital asegurado y primas en guaraníes de todas las Aseguradoras del país.....	43

LISTA DE CUADROS

	Pagina
1. Las consecuencias de los accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes, región de la OMS, del Perú y su parque automotor.	35

LISTA DE ANEXOS

	Pagina
A2. LA LEY PROMULGADA N° 4.950/2013. “Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito” (SOAT).....	113
A1. El proyecto de Ley (SOAT) presentado por la superintendencia de seguros (SIS) – sus articulados.....	118

LISTA DE ABREVIATURAS

SOAT:	Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito
MERCOSUR:	Mercado Común del Sur
UNA:	Universidad Nacional de Asunción
MAPFRE:	Fundación Estudios. Instituto de Ciencias del Seguro.
OMS:	Organización Mundial de la Salud
MSPBS:	Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social
DINATRAN:	Dirección Nacional de Transportes
Res. SS.SG.:	Resolución Superintendencia de Seguros, Secretaría General
OPACI:	Organización Paraguaya de Cooperación Intermunicipal
BNF:	Banco Nacional de Fomento
DPVAT:	Daños Personales causados por vehiculos automotores terrestres
AIDA:	Asociación Internacional de Derecho de Seguros
SOAP:	Seguro Obligatorio de Accidentes Personales
UF:	Unidades de Fomento
USD:	Dólares Americanos
CAT:	Certificado contra Accidentes de Tránsito
DC:	Decreto Supremo
AFOCAT:	Asociación de Fondos contra Accidentes de Tránsito
UIT:	Unidad Impositiva Tributaria
APESEG:	Asociación Peruana de Seguros
INEI:	Instituto Nacional de Estadística e Informática
US\$:	Dólares
DEG:	Derechos Especiales de Giro
FISO:	Fondo de Indemnización SOAT
FOSYGA:	Fondo de Solidaridad y Garantía
FONSAT:	Fondo de Compensación de Colombia
Smdl:	Salario mínimo diario legal
GMC:	Grupo Mercado Común

CGP: Center for Global Partnership
IPS: Instituto de Previsión Social
CEM: Centro de Emergencias Médicas

1. INTRODUCCIÓN

El seguro de automóviles no era obligatorio en el Paraguay. La contratación obligatoria regía solo por razones de los riesgos de accidentes a pasajeros, establecido por Ley 750 del 31 de agosto de 1961 y su reglamentación, el Decreto 25.323 del 30 de octubre de 1962. Su cobertura abarca solo a los vehículos del transporte público que transitan dentro del territorio nacional. Dicha disposición legal, no establecía la obligatoriedad para todos los vehículos terrestres motorizados.

En tal sentido y para subsanar ese vacío, se presentaron en el Congreso Nacional varios Proyectos de Leyes elaborados por distintos profesionales y algunos parlamentarios, que contemplan la obligatoriedad de contratación de un seguro de accidentes de tránsito, para todos los vehículos terrestres motorizados del país. Los referidos Proyectos presentados, fueron objeto de estudio y análisis después de varios años, concretándose la promulgación de uno de ellos, como Ley N° 4950/2013, “Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito” (SOAT), en el año 2013.

Los argumentos esgrimidos y la fundamentación clara para la elaboración y presentación de dichos Proyectos, luego Ley promulgada y derogada, comprenden los accidentes ocasionados por los vehículos terrestres en el país, con incesante aumento en los últimos tiempos, principalmente desde la proliferación de las motocicletas, que circulan sin el cumplimiento mínimo de las medidas de seguridad, dejando como consecuencia innumerables pérdidas de vidas humanas y severas lesiones, como daños físicos, morales y materiales no resarcidos generalmente, por no contar con el seguro.

En este sentido, ante lo enunciado y la humilde experiencia profesional de la investigadora en el sector Seguros, se percibió la urgente revisión del entonces Proyecto de Ley presentado, actualmente, Ley derogada, a fin de incorporar algunas propuestas como ampliación y cubrir así, el vacío legal dejado, con la puesta en vigencia nuevamente de la Ley ya ampliada.

Para esta tesis, el documento base sometido originalmente a estudio y análisis, de entre esos Proyectos de Leyes presentados en el Congreso Nacional, fue considerado el documento revisado por la Superintendencia de Seguros, prosiguiendo luego con el Proyecto Consolidado de la Comisión de Asuntos Económicos de la Honorable Cámara de Diputados, el que fuera finalmente sancionado y promulgado como Ley N° 4950/13, derogándose con posterioridad casi inmediata.

Esta Ley, que es obligatoria para la contratación de un seguro y abarca a todos los vehículos terrestres motorizados del país, fue creada a fin de proteger a las personas contra daños sufridos en accidentes de tránsito, mediante las coberturas que serán otorgadas por los seguros en forma uniforme, tal como las indemnizaciones por los diversos daños que pueden sufrir, lesiones, muertes, incapacidad, gastos médicos y farmacéuticos, en los que se incurre generalmente en estos casos. A estos daños físicos, se suma la cesantía en sus actividades laborales por periodos a veces prolongados, que reduce la capacidad productiva o el aporte económico a la familia y por consiguiente, a la sociedad misma, en cuyos casos, los recursos son necesarios y muy requeridos para la recuperación total del afectado y posibilitar su reinserción.

Si bien la disposición derogada, lleva implícita propuestas de solución a un problema de orden social actual, sin embargo, cuenta con algunas limitaciones observadas, que se constituirían en dificultades para su implementación y aplicación, más por sus condiciones actuales, para el logro efectivo de los resultados esperados.

Por ello, en el análisis se enfatizan las fortalezas y debilidades de la citada ley, entre otros aspectos considerados fundamentales, como la situación actual de las instituciones que se verían involucradas en la aplicación de la misma, tales como las sanitarias, municipales, el Registro del Automotor, y las aseguradoras entre otras. En tal contexto, se identificará si la Ley contiene las características que definen su eficiencia en cuanto a si prevé con claridad todos los aspectos necesarios, a fin de determinar la aplicabilidad o no, con lo cual, se busca hallar los aspectos a ser ampliados y ser presentados como propuestas para su ampliación, y así contemplar la adecuada cobertura y oportuno resarcimiento de los daños, objeto de la misma.

Después de todas las consideraciones expuestas precedentemente, referentes a las limitaciones de la Ley como las demás situaciones institucionales y de sistemas, la interrogante principal que surge es: ¿Qué propuesta de modificación a la Ley N° 4.950/13 “Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito” (SOAT) de la República del Paraguay, actualmente derogada, se pudiera plantear para que la cobertura legal existente tenga mayor alcance y contribuya a disminuir los daños físicos, morales y perjuicios económicos a los afectados y por ende, al país?

Por consiguiente, en atención a los aspectos mencionados, se plantean otras interrogantes, las que se describen a continuación:

¿Cuáles son las consecuencias de la falta del seguro obligatorio para todos los transportes terrestres del país?

¿Porqué no son resarcidos todos los daños ocasionados por el transporte terrestre?

¿Qué daños o pérdidas económicas son emergentes?

¿Porqué la cobertura de las disposiciones no tienen alcance general y está restringida a algunos sectores?

¿Contempla las alternativas de solución que posibilitaría el resarcimiento oportuno y adecuado de los siniestrados o accidentados del Paraguay?”.

¿En qué medida la pérdida de los valores, como la falta de respeto y protección de la vida del ser humano, afectaría la implementación de una cobertura legal más amplia?

¿Qué aspectos deberían ser contemplados en la disposición, para casos de fallecimientos durante el traslado de los accidentados por falta de Centros Asistenciales cercanos, para delimitar responsabilidades?

En consideración a las interrogantes descriptas, el Objetivo General del trabajo es **proponer una ampliación de la Ley N° 4.950/13 “Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito” (SOAT) de la República del Paraguay, actualmente derogada, para que tenga un mayor alcance** y de esta manera contribuya a disminuir los daños físicos, morales y perjuicios económicos a los afectados y al país.

En el afán de lograr el objetivo propuesto precedentemente, y concluir acabadamente sobre el tema de estudio y análisis, el desarrollo del trabajo comprenderá los puntos siguientes:

- Describir la situación de los accidentes de tránsito y sus consecuencias a nivel mundial, regional y nacional, con especificación de la cantidad de accidentes, de accidentados, cantidad de pérdidas de vidas humanas, durante el periodo 2004/2013, y evaluar la cantidad de afectados, los resarcimientos por parte de los causantes de accidentes o por las compañías aseguradoras, durante el periodo que abarca esta investigación.
- Presentar los antecedentes del Proyecto de Ley “Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) del Paraguay, así como la Ley sancionada, promulgada y derogada.

- Realizar un análisis comparativo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) de la región y del Paraguay, para obtener la situación nacional con relación a la situación de los países latinoamericanos, y fundamentalmente del MERCOSUR.
- Presentar las propuestas de ampliación que correspondan, en las estipulaciones de la mencionada Ley N° 4.950/13 “Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito” (SOAT), promulgada y derogada.

En el sentido enunciado, la importancia del presente trabajo radica en la obtención de los resultados a partir del estudio analítico, para ser incorporados como propuestas de ampliación de la Ley citada, que incorporadas las mismas e implementadas, podrían cubrir y abarcar aspectos con mayor seguridad y garantía de una adecuada cobertura, la oportuna atención en los casos de ocurrencia del accidente, cuyo fin principal se orienta a la recuperación de la salud y protección de la vida.

Además, de constituirse dichas propuestas en aportes como soluciones alternativas, otorgándole un alcance mayor, se traduciría en garantía en la mitigación de los costos que implica el siniestro especialmente graves, con la cobertura de los gastos médicos iniciales, pronto socorro, respuesta inmediata al accidentado; los cuales coadyuvarían a minimizar las pérdidas de vida, mitigaría también el problema de salud y otras consecuencias perjudiciales para el afectado como a sus familiares.

Al dar mayor alcance a la cobertura con una adecuada indemnización a los afectados en accidentes de tránsito, la relevancia del trabajo está dada además, pues busca garantizar también el derecho de protección de la salud y de la vida del ser humano, que es el valor supremo, no solo desde la perspectiva para algunos, sino como un derecho para todos, orientado a evitar las pérdidas humanas, si es posible, los daños físicos y morales, además de los consecuentes daños materiales y económicos para las familias y las repercusiones de costos socio-económicos para el Estado.

Igualmente, las propuestas a ser incorporadas, pueden contribuir a mejorar la formación en la educación vial desde las instituciones educativas preprimaria, primaria y secundaria, ya que se sugerirá además, la inclusión en el Programa Educativo Nacional, de la enseñanza y con énfasis en la importancia de la Ley del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

La metodología utilizada en el desarrollo de este trabajo consistió en principio en un diseño bibliográfico documental, cuyas fuentes principales de consulta se basaron en monografías, artículos, libros, manuales, textos nacionales e internacionales. Sin embargo, hay que señalar, la escasez en el país de materiales bibliográficos específicos sobre el tema de investigación. Entre otros documentos se recurrieron a revistas, ensayos, tesis (Fuentes primarias tanto en bibliotecas físicas del Banco Central del Paraguay, Biblioteca de la Asociación de Compañías de Seguros, Biblioteca particular y bibliotecas virtuales como internet e intranet).

Este nivel exploratorio incluyó además un diseño de campo con entrevistas en profundidad a Directores Gerentes de Compañías de Seguros que operan en el mercado local, a representantes de Empresas de Transporte de pasajeros, a propietarios de vehículos particulares y a algunas personas afectadas por un accidente y otros.

Se prosiguió con un nivel descriptivo, mediante los detalles de todos los Proyectos de Leyes sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), presentados en el Congreso Nacional para su estudio y aprobación, así como de la Ley Sancionada y la promulgada N° 4950/2013. Se ha considerado además las disposiciones legales similares que rigen en los países de la región, para las cuales se recurrió a fuentes documentales más exhaustivas como las legislaciones nacionales y de otros países, especialmente del (MERCOSUR).

Se procedió asimismo, a utilizar un diseño de campo por medio de Grupos Foco, mediante el cual, se accedió a conocer las perspectivas que tenían con relación

a la Ley, entre grupo de profesionales abogados, economistas, parlamentarios y técnicos en seguros.

El método aplicado para el análisis consistió en la revisión de los distintos documentos considerados relevantes para la investigación, como la situación de los accidentes y de sus consecuencias a nivel mundial, regional y local. El análisis fue realizado también a partir de la observación de la mayoría de los casos, la frecuente falta de resarcimiento de los daños por las Compañías de Seguros, que generalmente encuentran alguna forma técnica o argumentos legales inadecuados, para no resarcir los daños que sufren los asegurados en accidentes de tránsito u ocasionados por éstos a terceros.

Igualmente se ha aplicado el método comparativo y analítico del Proyecto de Ley sobre el (SOAT) del Paraguay y de la Ley promulgada N° 4950/13, comparando con cada una de las disposiciones del (SOAT) vigentes en los países de la región, como Argentina, Brasil, Uruguay, Bolivia, Perú Chile, Ecuador y otros.

El método de Investigación Histórico fue concurrente también dentro del Marco teórico, al estudiar la evolución de los hechos o las causas que originaron la elaboración de la Ley, a fin de mitigar los efectos que producen los accidentes de Tránsito con el resarcimiento de los daños. Se aplicó igualmente el método inductivo ya que a partir de la experiencia particular de víctimas no resarcidas y con consecuencias negativas, no solo económicas familiares, sino del estado de salud de los afectados, se toma como punto de partida para inferir una situación general.

Finalmente, se recurrió al método comparativo para el estudio de la situación y las características de los accidentes de tránsito, de los daños, los efectos, las consecuencias etc., así como las distintas formas de resarcimiento de los daños de accidentes de tránsito, estipulados en las disposiciones legales sobre el (SOAT) de los países del (MERCOSUR), a fin de comparar con las del Paraguay e incorporar algunas que pueda mejorar los beneficios a ser brindados por esta Ley con su aplicación.

A fin de facilitar la comprensión del desarrollo de cada uno de los aspectos que abarca este trabajo, se presenta a continuación una síntesis del contenido de los capítulos:

En el primer capítulo se realiza una breve presentación del marco teórico, como base para la sustentación de las teorías sobre los antecedentes del seguro en el mundo, en la región y en el Paraguay, el marco conceptual de las distintas terminologías técnicas inherentes al seguro, además de temas relacionados con las Leyes en general, entre otros.

El segundo capítulo contiene la metodología utilizada para el desarrollo de este trabajo de investigación.

El tercer capítulo aborda la situación de los accidentes de tránsito y sus consecuencias a nivel mundial, regional y nacional, con una reseña de la cantidad de accidentes de tránsito ocurridos, las tasas de ocurrencia de muertes por grupo de edades, lesionados, el costo que representa al Estado, y las graves consecuencias de los mismos.

En el cuarto capítulo se presentan los antecedentes de los Proyectos de Leyes sobre el “Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito” (SOAT) del Paraguay, presentados en el Congreso Nacional, cuya base de análisis considerada son el Proyecto de Ley revisado por la Superintendencia de Seguros, la Propuesta de la Comisión de Asuntos Económicos de la Honorable Cámara de Diputados, que es un consolidado de los demás proyectos presentados con modificaciones, agregados, supresión de otros párrafos, y la Ley N° 4950/2013, promulgada y derogada.

En el quinto capítulo se presentarán en forma descriptiva las leyes sobre el Seguro Obligatorio SOAT de los países de la región, a fin de conocer los procedimientos y las distintas coberturas que rigen en cada uno de esos países, y el análisis comparativo de dichas leyes con la Ley N° 4950/13 promulgada y derogada del Paraguay, con el que se pretende evaluar las condiciones de aplicabilidad o de

inaplicabilidad de los artículos de esta Ley, a partir de las disposiciones del SOAT vigentes en cada uno de los países de la región más cercanas, para así fijar finalmente a manera de conclusión, los resultados y la posición de la Tesista sobre el tema.

En el sexto capítulo se presentarán las propuestas correspondientes en dos partes: La primera parte inherente a la modificación de algunos artículos y ampliación de la citada Ley promulgada y derogada, que a criterio de esta investigación sea necesaria, prosiguiendo con la presentación de la segunda parte, que se refiere a la modificación y adecuación de lo que hace a infraestructuras y el sistema de registros de las instituciones sobre los accidentes, sus consecuencias y el parque automotor del Paraguay.

En el séptimo capítulo se presentarán las conclusiones del trabajo y las respectivas recomendaciones, para finalizar en las referencias bibliográficas y el Anexo respectivo.

Seguidamente se inicia el desarrollo del trabajo con la descripción del marco teórico referencial, además de la inclusión de algunos conceptos y definiciones relacionados con el tema de investigación.

2. MARCO TEÓRICO

Los seres humanos se desarrollan en un mundo lleno de riesgos, como los daños materiales ocasionados por múltiples factores naturales o no y daños personales como la incapacidad o pérdida de la vida anticipadamente. Se hallan inmersos también en incertidumbres imposibles de preverse en su totalidad, los peligros son latentes, sin embargo, es posible mitigar o resarcirse de las consecuencias económicas como las pérdidas materiales. En este sentido, el seguro cumple la función de protección en los casos de ocurrencia de los siniestros y de los afectados, en que la participación de muchas personas sujetas a iguales riesgos con sus aportes individuales participan del seguro en las pérdidas y convierten la incertidumbre en algo cierto. (MAPFRE, 1976).

El riesgo conlleva un significado que está siempre vinculado al hombre y a sus actividades desde su origen. La incertidumbre, exposición al peligro y la consecuente necesidad de protección contra hechos que puedan amenazar su vida, la de sus seres queridos y/o sus propiedades, constituyen factores ligados permanentemente al ser humano y ha procurado protegerse de los daños o pérdidas. Con la evolución del tiempo, el hombre ha progresado y diversificado sus actividades, aumentado el valor de sus bienes, conllevan nuevos problemas y peligros diversificados y significativos a enfrentar. Por ello, se busca siempre la manera de disminuir esos peligros y reducir los riesgos a que se está expuesto cada vez más. (Consorcio Internacional de Consultoría S.A. 1999).

El riesgo tiene dos ideas: como objeto asegurado y el criterio técnicamente correcto. EL riesgo como posible ocurrencia por azar de un acontecimiento produce una necesidad económica, cuya aparición real o existencia se previene, se garantiza,

se plasma en la póliza y obliga al asegurador a efectuar la prestación o la indemnización que corresponda. (MAPFRE, 1990).

La definición dada por Allan H. Willet de New York en el año 1901 al riesgo es: “la contingencia o posibilidad de sufrir daños o quebrantos”. Al riesgo se relaciona con la incertidumbre a la que se considera como uno de los principales factores de la vida, en el sentido de que ninguna persona o empresa puede conocer cierta y totalmente los hechos que pueden ocurrir en el futuro. Por eso, históricamente la humanidad ha tratado de eliminar o por lo menos minimizar esa incertidumbre, que cada vez más deben enfrentar las empresas. La demanda de cobertura de la misma, ha ido aumentando y adquiriendo mayor complejidad también con el complejo desarrollo económico a través del tiempo.

Algunos tratadistas hacen una clara distinción entre riesgos e incertidumbre, definiendo a los riesgos como una incertidumbre que puede ser calculada su ocurrencia, ya sea en forma deductiva o empírica a través de las leyes estadísticas de los grandes números, pero si la probabilidad de ocurrencia no es calculable, son consideradas incertidumbres verdaderas. (Osorio, 2003).

Al considerar dichos riesgos e incertidumbres, MAPFRE al citar a Willett y SS.Huebner Kenneth Black Jr., enfatiza el valor de la vida humana y de sus necesidades, expresando que a través del seguro se puede valorar su vida y proteger su capacidad de generación de recursos destinados al mantenimiento de sus familias, ya que éstos dejarían de percibir en caso de muerte o incapacidad si carecieran de los mismos. Para los riesgos de muerte prematura, el seguro de vida es el que cubre las pérdidas financieras y para la incapacidad, es el seguro de enfermedad. El seguro de vida o de enfermedad desde el punto de vista comunitario se define como un instrumento social mediante el cual se acumulan sumas que puedan hacer frente a pérdidas inciertas originado por el fallecimiento prematuro o de invalidez, transfiriendo los riesgos de muchas personas a una sola persona o grupo. (MAPFRE, 1976).

En cuanto a la práctica de asegurar, históricamente se remonta desde la antigua Babylonia, tuvo su origen cuando los comerciantes pagaban una suma de dinero con intereses, sólo una vez que las mercancías llegaban con seguridad. Un sistema llamado como análogo bottomry al seguro durante 1200 A.C. que era utilizado por los mariners de Fenicia y con el correr del tiempo, la práctica de asegurar se convirtió en una necesidad, por el acelerado crecimiento del comercio en el mundo. Por eso se afirma que durante la industrialización de Europa, el seguro fue tomando su forma moderna, en que Inglaterra como principal nación marítima por ejemplo, fue pionera al incluir en las publicaciones de Londres, Lloyd el concepto del seguro marítimo, iniciando y afianzando los conceptos que ha llegado a ser sinónimo con el seguro de marina. Entre los primeros documentos formalizados como contrato de seguro se hallan el estatuto del Arte de Calimala, 1301 Breve Portus Kallaritani de Pisa 1318, Libro de Comercio de Francisco del Bene, 1318.1320, quietanza grossetana, 1329 y el primer contrato reconocido es del año 1347. Los antecedentes de aseguración por prima registrada ya en el siglo XIV, es el seguro de naves, impuesto en Portugal por el Rey Ferdinando en 1367 y 1383 y los registros de celebración de más de ochenta contratos de seguro en solo 3 semanas, fueron en Génova, en el año 1393. (Meilij 1990).

La aseguración terrestre en cambio, no ha tenido el mismo ímpetu debido a la protección que ofrecían los señores y las comunas a los viajeros. Y aparecieron los primeros ejemplos de otras ramas, el seguro de vida con los esclavos transportados en naves y a las mujeres embarazadas, con un seguro temporario sobre la vida. La primera aseguración contra la insolvencia del Asegurador y el de reaseguro, aparecieron a fines del siglo XIV. Asimismo fueron registrándose las primeras pólizas, E Pisa en el año 1385, la póliza de plaza y la primera póliza inglesa escrita en italiano en el año 1547. (Meilij, 1990).

Aunque los primeros aseguradores fueron los propietarios de las naves, muy pronto apareció el tercero, que es el asegurador autónomo, en que la calidad de asegurador podía tener cualquier persona que ejercía el comercio, sin embargo, estaba vedado para los soldados, clérigos y nobles. La asociación de los

aseguradores, cuya función profesional ha ido teniendo relevancia con fines de asumir grandes riesgos, ha originado el coaseguro. El periodo del contrato terrestre y la empresa aseguradora, se extiende desde la segunda mitad del siglo XVII, lapso en que Londres fue considerado el centro asegurador del mundo latino, el seguro de incendio, el seguro de vida y la empresa de seguros. (Meilij, 1990).

En la etapa moderna, en el siglo XIX se desarrolla el seguro privado, el seguro agrícola, el seguro de accidentes y el seguro de responsabilidad civil. En el siglo XX se aceleró el desarrollo del seguro privado con la aparición de nuevas ramas como el seguro aeronáutico, tomando mayor notoriedad el seguro de responsabilidad civil. (Meilij, 1990).

En el Paraguay, básicamente durante todo el siglo XIX se realizaba todas las operaciones de seguros a través de las Compañías argentinas y algunas europeas, como la Aseguradora Royal Insurance. La primera Ley reguladora de las actividades relacionadas con el seguro, fue promulgada en el año 1904, modificada posteriormente en los años 1905 y 1910 respectivamente, para facilitar y regular el establecimiento de las sucursales extranjeras. (Mira Candel, Filomeno; Aventín Arroyo, José Antonio; Guardiola Lozano, Antonio, Castrejo, Faustino Pérez, Ichausti Pérez, José Manuel, y Fernández Villán, Mercedes 1992).

En el año 1905 se ha iniciado en el país las actividades de seguros con la creación de dos compañías que fueron La paraguaya S.A. vigente hasta hoy y La Nacional de Seguros S.A.. Anteriormente, las operaciones de seguros eran realizadas en la Argentina con Compañías de ese país y otras de Europa como La Royal Insurance. La importancia del seguro fue adquiriendo relevancia por el riesgo que es un aspecto ineludible e inevitable en la vida cotidiana del ser humano, por la imposibilidad de predecir el momento de ocurrencia de un acontecimiento indeseable o medir la magnitud del daño. En tal contexto, la inversión en seguro es fundamental. La capacidad de predecir las pérdidas es más favorable con la Ley de los grandes números, la que indica que es posible lograr con grupos grandes. (MAPFRE, 1990).

El seguro cobra mayor importancia en países industrializados por su poderosa fuerza económica. El seguro otorga una remuneración ante la ocurrencia de un riesgo predeterminado, a través de una compañía de seguros que ofrece protección con el pago denominado premio. Es decir, la compañía de seguros, mediante un convenio establece la cantidad a ser pagada cuando ocurre un acontecimiento desafortunado, en un documento llamado Póliza, que es un acuerdo escrito entre una persona física o jurídica cuyo seguro requiere. En este documento se establecen con precisión las condiciones, especificando claramente los riesgos que serán cubiertos o compensados. El beneficio social generado por el seguro es considerable, ya que los individuos pueden compartir los riesgos a ser compensados y que son contratados por muchas personas. De acuerdo a la cobertura, se clasifican en cuatro categorías, Vida, Salud e inhabilidad, Característica y muerte y Viejos edad y desempleo. (MAPFRE, 1990).

El seguro es considerado como una actividad económica en esencia, que sirve para cubrir con la mutua participación de todos los integrantes del mismo, la parte del costo social de la producción, que representa a la ocurrencia de los siniestros individuales aleatorios, pero posibles de ser medidos y predecibles para el conjunto, a través de la estadística. Entre los elementos específicos del seguro se hallan el riesgo, la prima y la indemnización. (Osorio, 2003).

Según el mismo autor, la institución del seguro se basa en los fundamentos doctrinarios que conforman los principios del Contrato de Seguro, tales como el principio de mutualidad; el principio de buena fe; el principio de indemnización; el principio de interés asegurable; el principio de contribución y el principio de subrogación. En ese Contrato se establecen los derechos y obligaciones del sujeto del seguro, que son el asegurador y el asegurado.

Rubén Stiglitz y Gabriel Stiglitz en la obra “Contrato de seguro” expone que el mutuo conocimiento del contenido del contrato es ineludible, pues ambos, el tomador y el asegurador deben conocer el real estado de riesgo, o sea, ellos deben

estar informados antes de ser celebrado el Contrato, así como de la existencia de obligaciones y cargas impuestas para la consecución de un efecto satisfactorio y útil

El contrato de seguro de cualquier rama está basado en el principio de indemnización, que conlleva a la utilización de pólizas valoradas, que consiste en el acuerdo entre el asegurador y asegurado sobre la cantidad que representa el interés asegurado. El principio indemnizatorio constituye la compensación de las pérdidas a ser producidas y por el Contrato de seguro, el asegurador se obliga mediante una prima, a indemnizar el daño causado por un acontecimiento incierto, o a suministrar una prestación al producirse un evento relacionado con la vida humana. Puede tener por objeto toda clase de riesgos si existe interés asegurable, salvo prohibición expresa de la Ley - Capítulo XXIV Código Civil Paraguayo, Art. 1546. (MAPFRE, 1975).

En tal contexto, el Asegurador entrega al tomador una póliza debidamente fechada y firmada, con redacción clara y fácilmente legible. La póliza debe contener los nombres y domicilios de las partes, el interés o la persona asegurada, los riesgos asumidos, el momento desde el cual éstos se asumen y el plazo, la prima o la cotización, la suma asegurada y las condiciones generales del contrato. Código Civil Paraguayo, Parágrafo III, Art. 1555, citado en “Manual de la Gerencia de Seguros” (Cabral, 1995).

El tomador es el obligado al pago de la prima. En el seguro por cuenta ajena, el asegurador tiene derecho a exigir el pago de la prima al asegurado, si el tomador ha caído en insolvencia. El asegurador tiene derecho a compensar sus créditos contra el tomador en razón del contrato, con la indemnización debida al asegurado o la prestación debida al beneficiario. La prima se debe desde la celebración del contrato, pero no es exigible sino contra entrega de la póliza, salvo que se haya emitido un certificado o instrumento provisional de cobertura. Código Civil Paraguayo – Parágrafo VIII, Art. 1570, citado en “Manual de la Gerencia de Seguros” (Cabral, 1995).

En el seguro de accidentes personales, se entiende por éste, toda lesión corporal que pueda ser determinada por los médicos de una manera cierta, sufrida por el asegurado, independientemente de la voluntad por la acción repentina y violenta de un agente externo. Así como la muerte o incapacidad del asegurado causados por accidentes en términos de su vida particular, mientras esté circulando o viajando a caballo, en bicicletas sin motor, o en cualquier medio habitual para el transporte público de personas, ya sea terrestre, fluvial o marítimo, aéreo, o de coches particulares, a tracción, a sangre o mecánica, propios o ajenos, conduciéndolos o no. En la Póliza de seguro de accidentes personales, Riesgos asegurados, el contrato se realiza para cubrir los riesgos que comprende el pago de las indemnizaciones por parte de la compañía aseguradora, a la persona designada como asegurado, que sufra durante la vigencia del seguro algún accidente y que fuera la causa originaria de su muerte o incapacidad para trabajar, permanente o temporaria, total o parcial. Si para el supuesto de incapacidad temporaria se convino el pago de una renta, el asegurado tiene derecho a un pago a cuenta, después de transcurrido el siniestro, un mes. (Cabral, 1995).

El seguro de automóviles en tanto, es una forma de protección a las personas ante una pérdida sufrida en accidente, que se refiere a la cobertura de la característica, de la responsabilidad y la cobertura médica. La cobertura de la característica comprende el pago a hurtos o daños. La cobertura de responsabilidad comprende el pago inherente a responsabilidades legales hacia otras de lesión o de daños materiales corporales y la cobertura médica se refiere al pago por el costo que representa el tratamiento médico de lesiones, rehabilitación y a veces la pérdida de salarios o gastos funerarios (Amadeo, 1986).

En el contrato de seguro de automóviles o automotores, denominada póliza integral, se cubren varios riesgos que pueden ser daños al vehículo, incendio, rotura causado por accidente con otro vehículo, o personas, animales y cualquier otro agente externo, en circulación sea transportado o esté estacionado. Esa cobertura también incluye el robo o hurto total o parcial del automóvil. (Osorio, 2003).

Con relación al seguro de responsabilidad civil, la prestación a ser cumplida por el asegurador comprende la liberación al asegurado de los reclamos de terceros, la asistencia jurídica del mismo y la protección de su patrimonio. Por medio del contrato, el asegurador indemniza los daños sufridos por terceros y causados por el asegurado bajo ciertas condiciones, pagando como contraprestación una suma llamada prima. Este seguro además de proteger al asegurado de pérdidas económicas, garantiza el resarcimiento integral a la víctima, teniendo en cuenta que el Estado y la seguridad jurídica deben intervenir ante la falta de resarcimiento a la víctima, por la dejadez o insolvencia del asegurado y/o colusión con el asegurador. Al seguro de responsabilidad civil se le atribuye funciones sociales, ya que las terceras personas víctimas que no son protagonistas del accidente, en caso de no ser resarcidas por las aseguradoras, se ven obligadas a asumir las consecuencias como el costo y el lucro cesante. En todo seguro de daños, el asegurado debe ser titular del interés económico sobre la cosa, porque lo que cubre el seguro, son los intereses sobre las cosas (lato sensu) y no las cosas, esto, precisamente por el carácter indemnizatorio del contrato de seguro y porque el interés constituye el objeto del contrato”.

En tanto, el seguro de pérdida, es un seguro que cubre la universalidad de las causas, salvo las expresamente excluidas y la inclusión de robo verbigracia, no es más que la indicación de una de las posibles causas de pérdida. Con la expresión accidente, se busca generalizar toda posible causa de pérdida y no solo aquella en que es ajena la voluntad del asegurado. En el servicio médico, las cláusulas del contrato suplementario al seguro de vida, es cuando delimitan los casos y establecen condiciones bajo las cuales el asegurado puede hacer uso de los servicios médicos de los profesionales vinculados con la Aseguradora, incluyendo gastos de internación y todos los que se originen por medicamentos, tratamientos especiales y curaciones, mientras se prolongue su estadía en el sanatorio. Se trata pues de un seguro indemnizatorio de daño patrimonial, pero en nada afecta la conclusión de que la prestación del asegurador consista parcialmente en un servicio que con el mismo, se libera el patrimonio del asegurado que debería afrontar los gastos necesarios, por esa asistencia asumida por el asegurador. (Amadeo, 1986).

El seguro de pérdidas es un seguro que se mide por la necesidad concreta emergente de daños efectivamente sufridos. Con el seguro contratado, es claro que el acaecimiento del siniestro, la dolencia producida que requiere una intervención quirúrgica, importa para el actor la producción del daño emergente, que implica el importe de la disminución de su patrimonio insumido por el gasto. Y aunque el siniestro esté vinculado con accidentes o enfermedades, no lo transforma, pues en el supuesto de los seguros de gastos médicos y farmacéuticos anexos a los de vida, hay un seguro combinado, sin que los distintos riesgos afecten recíprocamente su naturaleza”. En el caso del seguro de automóviles, el asegurador que se obliga a la reparación de los daños o la indemnización por destrucción total del vehículo, debe obrar con la mayor diligencia.

Existen también riesgos que no están contratados en un seguro de vehículos y por tanto no cubiertos. Por eso, es necesario revisar siempre la póliza para identificar situaciones en las que la compañía de seguros no pagará los daños. Las causas que impiden el pago generalmente son: a) Cuando el conductor carece de licencia o permiso para conducir y si la situación influye directamente en la realización del accidente o riesgo, b) Por rotura, descompostura mecánica o falta de resistencia de piezas, a menos que éstas sean causadas por los riesgos, que sí están cubiertos por la póliza. c) Pérdidas o daños a la parte baja del vehículo por transitar fuera de caminos o en caminos en mal estado. d) Si el conductor se encuentra en estado de ebriedad o bajo la influencia de drogas, cuando estas situaciones influyan directamente en el accidente que ha causado el daño. (Amadeo, 1986).

El mismo autor, las indemnizaciones que se cubren en caso de un seguro de vehículos y en ocurrencia de los siniestros, son los pagos a valor comercial del bien objeto del seguro, excepto en los casos de contratación de pólizas a valor de reposición. El pago del vehículo en caso de robo o pérdida total, la base es el valor comercial, cuyo pago contempla la depreciación del mismo, de acuerdo con los libros que manejan las aseguradoras para dichos efectos.

En el Paraguay, la disposición legal que rige la actividad del seguro, define al seguro como toda transacción comercial, basada en convenio o contrato, por el cual, una parte denominada Asegurador o fiador se obliga a indemnizar a la otra parte denominada tomador o Asegurado, o a una tercera persona denominada beneficiario, por daño, perjuicio o pérdida causada por algún azar, accidente o peligro especificado o indicado a la persona, intereses o bienes de la segunda parte contratante, su beneficiario, su cesionario, su causahabiente o similar, a cambio del pago de una suma estipulada. (Ley N° 827 de Seguros, 1996).

La definición de este seguro desde el punto de vista individualista, de acuerdo a SS.Huebner Kenneth Black Jr, es un contrato con el que mediante una remuneración llamada prima, el Asegurador asume el compromiso de pagar al asegurado o a un beneficiario, la suma establecida cuando ocurre el riesgo, como la muerte, invalidez o cualquier otro evento específico. (MAPFRE, 1976).

Es importante incorporar también el concepto del Seguro de Accidentes personales, aunque se carece de una definición específica, se entiende por éste, la póliza que cubre toda lesión corporal, determinable por los médicos de manera cierta, sufrida por el asegurado fuera de su voluntad, por acción repentina y violenta por un agente externo. Tiene reglas de aplicación que proviene de los seguros de vida, aunque participa de los seguros de daños, pues el riesgo es censurado por el daño ocurrido en un accidente que afecta la salud o la vida del asegurado. En este seguro, la prestación del asegurador o el pago de un beneficio, abarca al resarcimiento solo como modalidad de liquidación y no por carácter resarcitorio de los daños emergentes, por la asistencia médico-farmacéutica del accidentado. La cobertura de la póliza al asegurado, es para casos de muerte o incapacidad definitiva. El valor asegurado queda librado en principio a la convención entre las partes. Los montos a pagar por la incapacidad del asegurado, son fijados mediante cuadros de porcentajes de incapacidad consignados en las pólizas. El beneficio puede ser convenido como el pago de una renta o un capital, calculados según la incapacidad definitiva resultante, más las erogaciones emergentes de la prestación médico-farmacéutica. (Meilij, 1990).

En tanto, el concepto de siniestro dado por Meilij, en lo que concierne al accidente, es la acción externa a una acción física o de gases, y si el hecho debe resultar repentino, no necesariamente debe ser así su efecto y se entiende por agente externo a lo que es ajeno al cuerpo del asegurado. El daño no debe ser deseado aunque provenga de un acto del asegurado, de carácter volitivo o de su voluntad. El siniestro debe tener cierta mínima valoración, como incapacidad mínima temporal, aunque no es necesario que el accidente sea la causa exclusiva del siniestro. La agravación del daño por el estado de salud del asegurado, no libera al asegurador de indemnizar por el daño total. La presentación de pruebas directas del accidente no es obligatorio para el asegurado, sino con el simple ofrecimiento de una versión verosímil en que no muestren contradicciones o lo desvirtúen las circunstancias materiales y lo accidental del hecho. (Meilij, 1990)

Para aclarar más algunos conceptos, se incorpora el concepto de la indemnización del seguro de accidentes personales, que consiste en el monto a pagar fijado en la póliza en caso de muerte, el que será efectivizado una vez que se acredite el hecho y los títulos del beneficiario. Para los casos de incapacidad definitiva y total, se abona el monto máximo establecido y en el caso de que se haya pactado una renta, se debe en este concepto desde la denuncia del siniestro. (Meilij, 1990).

En un seguro, intervienen siempre dos sujetos que son el Asegurador y el asegurado. El asegurador es toda empresa o sociedad debidamente autorizada por la autoridad de control para dedicarse a la contratación de seguros, reaseguros y sus actividades consecuentes. Los ramos o ramas del seguro pueden ser Ramos elementales o Patrimoniales y Ramo Vida. (Ley N° 827 de Seguros, 1996).

Por el Contrato de seguro, el asegurador se obliga mediante una prima a indemnizar el daño causado por un acontecimiento incierto, o a suministrar una prestación al producirse un evento relacionado con la vida humana. (Cabral 1995).

En tal sentido, constituyen cargas del asegurador las cargas legales que deben ser cumplidas dentro de los plazos previstos, como también las obligaciones

asumidas por éste, derivadas de la ejecución del Contrato de Seguro que se celebra con el asegurado o tomador. La obligación implica la asunción del riesgo, es la indemnización al asegurado o beneficiario del seguro en momentos del siniestro. Estas obligaciones están limitadas solamente a las consecuencias económicas negativas producidas por el riesgo asegurado, que consiste en la satisfacción de la necesidad del asegurado originada por el daño sufrido. (Meilij, 1990).

En cuanto al tomador, la persona coincide con la del asegurado y con la persona del beneficiario, aunque pueden darse situaciones en que estas calidades están dissociadas en distintas personas, por ejemplo en el caso del seguro por cuenta ajena, o en el seguro de vida. Se deduce entonces, que la persona que celebra el Contrato con el asegurador, ya sea por cuenta propia o por cuenta ajena, es el tomador. Mientras el asegurado siempre es el titular del interés asegurado, el beneficiario es la persona que recibe la indemnización por el siniestro previsto al contratar. (Meilij, 1990).

Un elemento integrante del Contrato de Seguro es la prima, definida como la expresión y elemento ligada a la contratación del seguro que constituye el monto de suma determinada que ha de satisfacer el tomador o asegurado al asegurador o fiador, en concepto de contraprestación por la cobertura de riesgo que éste le ofrece. Está compuesto por la prima de riesgo, gastos administrativos y un margen de utilidad para la empresa. (Ley N° 827 de Seguros, 1996).

Otra definición dada a la prima es la porción financiera necesaria para que determinado riesgo pueda integrar la masa asegurada. La adición a esta prima de los impuestos, gastos y ganancia del asegurador, se denomina premio que constituye el precio del seguro. (Meilij, 1990).

Por otro lado, el concepto de beneficio es el pago de una renta o un capital, calculados según la incapacidad definitiva que resulte, con adición de las erogaciones emergentes de la prestación médico-farmacéutica. El siniestro en este seguro, requiere de una valoración mínima, como la incapacidad mínima temporal, sin

necesidad de que el accidente sea la causa exclusiva del siniestro. El asegurado no está obligado a presentar pruebas directas del accidente, con ofrecer una versión verosímil, sin mostrar contradicciones en las circunstancias materiales y lo accidental del hecho, es suficiente. Aunque el asegurador puede recurrir a peritajes como la revisión médica, autopsias etc. (Meilij, 1990).

Como el presente trabajo de investigación se orienta al estudio y análisis de los Proyectos de Leyes presentados y de la Ley sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito N° 4950/13 promulgada y derogada, requiere de la inclusión de conceptos y definiciones concernientes a la Ley y relacionados. Ésta es definida por la Real Academia Española de 1992, como una norma jurídica dictada por el legislador; un precepto establecido por la autoridad competente, en que se manda o prohíbe algo en consonancia con la justicia. Santo Tomás de Aquino a quien se debe el origen de la definición de la ley en el campo del Derecho, en su *Summa Theologiae*, la define como la ordenación de la razón dirigida al bien común y promulgada por el que tiene a su cargo el cuidado de la comunidad. La ley mientras no está aprobada, es un Proyecto de Ley.

La elaboración de las leyes está basada en la lógica en que predomina la inductiva y de las varias particularidades conformantes de una situación de hecho a ser sometido al Derecho, se llega a la fórmula del texto legal. En tanto, la característica de ser general la ley en su enunciación, requiere de la consideración de lo que más comúnmente sucede en la vida de relación. Esto conlleva al procedimiento por abstracción al elaborar su fórmula, para poder comprender la serie indefinida de casos que abarque un promedio. Tanto en el ámbito cultural como en el ámbito de la naturaleza, todo sucede por una razón, por una causa, o por un antecedente que explica el acontecimiento. En cuanto a la ley, su conceptualización, lleva a la norma que es una ley cultural que sirve para expresar los fenómenos a los que se aplica, es decir, cae dentro del reino cultural. Las normas no atribuyen a la conducta de que algo efectivamente es o será, sino el sentido de que algo debe ser, o sea unen a un hecho antecedente o condición, un hecho consecuente que debe ser. La

norma vincula a los hechos por el ligamen del deber exigible en forma imperativa. (Frescura & Candia, 2008).

Y finalmente al proseguir con el desarrollo de los principales capítulos del presente trabajo, en el siguiente capítulo se describe la metodología aplicada en la investigación.

3. METODOLOGÍA

El presente trabajo se ha desarrollado en principio dentro de un diseño bibliográfico documental, consultando fuentes como monografías, artículos, libros, manuales, textos nacionales e internacionales aunque escaso en el país, documentos referentes a revistas, ensayos, tesis (Fuentes primarias tanto en bibliotecas físicas del Banco Central del Paraguay, Biblioteca de la Asociación de Compañías de Seguros, Biblioteca particular y bibliotecas virtuales como internet e intranet).

Igualmente a este nivel exploratorio fue necesario recurrir a un diseño de campo, a través de algunas entrevistas en profundidad a Directores gerentes de Compañías de Seguros operantes en el mercado local, a representantes de Empresas de Transporte de pasajeros, a propietarios de vehículos particulares y a algunas personas afectadas por el accidente y otros.

Se ha proseguido la investigación con un nivel descriptivo, exponiendo los detalles de los Proyectos de Leyes sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), presentados en el Congreso Nacional para su estudio y aprobación, así como de la Ley N° 4950/2013, promulgada y derogada. Igualmente han sido consideradas disposiciones legales similares que rigen en los países de la región, de Argentina, Brasil, Chile, Uruguay, Perú, Colombia y Venezuela. Para este nivel se recurrió a fuentes documentales más exhaustivas, tales como las legislaciones nacionales y de otros países, especialmente del MERCOSUR.

Se ha utilizado además un diseño de campo por medio de Grupos Foco, mediante el cual, se accedió a conocer las perspectivas que tenían con relación a la Ley, entre grupo de profesionales abogados, economistas, parlamentarios y técnicos en seguros.

El método ha incluido también análisis a través de revisión de los distintos documentos considerados relevantes para esta investigación, como la situación de los accidentes y de sus consecuencias a nivel mundial, regional y local. El análisis fue realizado a partir de la observación de la falta de resarcimiento de daños en la mayoría de los casos por parte de las Compañías de Seguros, hecho frecuente en las mismas, debido generalmente a alguna forma técnica o argumentos legales inadecuados a los que recurren para no resarcir los daños que sufren los asegurados en accidentes de tránsito, u ocasionados por éstos a terceros. En cada uno de los casos, se ha procedido a sintetizar los hallazgos.

Igualmente, se ha recurrido al método comparativo y analítico primeramente para el Proyecto de Ley sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito del Paraguay, para proseguir con la Ley promulgada N° 4950/13 derogada posteriormente, procediendo luego a comparar con las disposiciones del SOAT vigentes en cada uno de los países de la región considerados en esta investigación como Argentina, Brasil, Uruguay, Bolivia, Perú Chile, Ecuador y otros.

El otro método recurrente fue el de Investigación Histórica dentro del Marco teórico, al proceder a estudiar la evolución de los hechos, las causas que originaron la elaboración de la Ley, cuyo fin es el de mitigar los efectos que producen los accidentes de Tránsito con el resarcimiento de los daños.

Es de notar en esta investigación, que el otro método aplicado fue el método inductivo, que a partir de la experiencia particular del conocimiento de víctimas no resarcidas, conllevan consecuencias negativas no solo económicas familiares, sino del estado de salud de los afectados, los que se toman como punto de partida, para inferir una situación general.

Finalmente, el método comparativo aplicado para estudiar la situación y las características de los accidentes de tránsito, de los daños, los efectos, las consecuencias etc., así como las distintas formas de resarcimiento de los daños de accidentes de tránsito, estipulados en las disposiciones legales sobre el SOAT de los

países de la región, a fin de comparar con las del Paraguay, en busca de su inclusión como propuesta en la ampliación de la Ley, para mejorar los beneficios que pueda brindar la aplicación de la misma, modificada y puesta en vigencia nuevamente.

En el siguiente capítulo se abordará sobre la situación de los accidentes de tránsito en el mundo, en la región y en el Paraguay, a fin de visualizar la cantidad de accidentes que se producen anualmente en dichos ámbitos, las consecuencias de los mismos, derivadas finalmente en innumerables lesionados, heridos, muertos e incapacitados físicos en la población y los grandes costos que generan.

4. SITUACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y SUS CONSECUENCIAS A NIVEL MUNDIAL, REGIONAL Y NACIONAL

En este capítulo se aborda brevemente la situación de los accidentes de tránsito ocurridos en el mundo, sus tasas de ocurrencia, la cantidad de muertes por grupo de edades y de lesionados, así como el costo que representa al Estado y las graves consecuencias que repercuten en las familias y en la sociedad.

4.1 Los Accidentes en el mundo, periodo 2004/2013

El resultado del primer Informe de la Organización Mundial de la Salud y del Banco Mundial, sobre el diagnóstico sobre la situación del número de lesionados, muertos y discapacitados por accidentes de tránsito, refleja la inseguridad de los sistemas de tránsito a nivel mundial que afecta a la salud pública y el desarrollo de muchos países, por la elevada cantidad de muertes registrados anualmente en el mundo, cuya cifra de 1,2 millones de personas, implica más de 3.000 muertes por día y 50 millones de personas heridas, como consecuencia de dichos accidentes. (OMS, 2004).

Según los datos del citado Organismo Internacional, en el año 2013 la cantidad estimada de muertos por año en accidentes de tránsito es de 1,3 millones de personas a nivel mundial y se producen entre 20 y 50 millones de traumatismos no mortales anualmente. En su Anexo estadístico con datos modelados, en el total de 30 días de los 178 países en estudio, el número de víctimas mortales de 1,3 millones registrado por año es muy elevado y las tres cuartas partes de los muertos son hombres, en su mayoría de grupos de edad económicamente activos. Los países de ingresos medios registran la mayor tasa de mortalidad de 20,1 por 100.000 habitantes

en comparación de 8,7 de los de ingresos altos y 18,3 de los países de ingresos bajos. El 80% de las muertes se producen en países de ingresos medios que es el 72% de la población mundial, con solo el 52% de los vehículos registrados en el mundo.

El 62% se produce en los 10 países más grandes que representa el 56% de la población mundial, como India, China, Estados Unidos, Federación de Rusia, Brasil, Irán, México, Indonesia, Sudáfrica y Egipto.

Los 10 países con cifras de muertos más elevadas en términos absolutos, basados en datos modelados son China, India, Nigeria, Estados Unidos, Pakistán, Indonesia, Federación de Rusia, Brasil, Egipto y Etiopía. Por otro lado, los 10 países con tasas más bajas de fallecidos en accidentes de tránsito, son los de ingresos altos, que está entre 3,4 y 5,4 por cada 100.000 habitantes. (OMS, 2013).

Tabla 1. Accidentes vehiculares, tasas de mortalidad por ingresos - 178 países incluidos en el estudio, año 2013.

Regiones de la OMS	Ingresos altos tasas más bajas	Ingresos medianos y bajos	Víctimas mortales s/encuesta	Víctimas mortales estimado
Total de Vehículos registrado en el mundo	-	52%	-	-
10 países con 56% de la población mundial	-	-	62%	-
Víctimas mortales	3,4 y 5,4	91%	1.200.000	21,7 millones

Fuente: Informe Mundial OMS, 2013

En términos numéricos la cantidad de víctimas fue de 1.200.000 muertos y la cantidad estimada de 21,7 millones en todo el mundo.

Tabla 2. Tasas modeladas de mortalidad de accidentes de tránsito, por grupos de ingresos (cada 100.000 habitantes) y por regiones de la OMS.

Regiones de la OMS	Ingresos altos	Ingresos medianos	Ingresos bajos	Total
Región de África	-	32,2	32,4	32,2
Región de las Américas	13,4	17,3	-	15,8
Región de Asia Sudoriental	-	16,7	16,5	16,6
Región de Europa	7,9	19,4	12,2	13,4
Región del Mediterráneo Oriental	28,5	35,8	27,5	32,2
Región del Pacífico Occidental	7,2	16,9	15,6	15,6
Tasas Mundiales	10,3	19,5	21,5	18,8

Fuente: Informe Mundial OMS, 2004

Las tasas de mortalidad por accidentes de tránsito, son más elevadas en países de ingresos bajos y de ingresos medianos, las que se reflejan en los 21,5 y 19,5 por 100.000 habitantes, en comparación con los países de ingresos altos, cuyo registro es de 10,3 por cien mil habitantes. El 46% de las víctimas mortales en accidentes de varios países del mundo, abarcan a los más vulnerables que son peatones, ciclistas y motociclistas. El Informe refiere que solamente el 15% de los países cuenta con un conjunto completo de leyes que abarcan los cinco factores de riesgo principales, como velocidad, ebriedad, cinturón de seguridad, casco y sistema de retención para niños y menos de una tercera parte de los países participantes aplican límites de velocidad de 50 Km por hora o inferiores, y facultan a las autoridades locales a reducirlos en caso de necesidad. Los países que cuentan con leyes que regulan la conducción bajo efectos del alcohol, representan más del 90%, pero sólo un 49% prevén legalmente resultados de tasa límite de alcoholemia igual o inferior a 0,05. La utilización de la Seguridad del casco es obligatoria para los conductores en más del 74% de los países y 15 Vial, pasajeros de vehículos de motor de dos o tres ruedas, en todas las vías de tránsito. Sólo el 40% de los países tienen en

vigor leyes sobre utilización del casco en motocicletas que se aplican tanto a los conductores como a los pasajeros. (Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, (OMS, 2008).

Tabla 3. Tasas de mortalidad de accidentes de tránsito (cada 100.000 habitantes), por regiones de la OMS, año 2004.

Regiones de la OMS	Datos Notificados		Datos Modelados	
	n	Tasa por 100.000 habitantes	N	Tasa por 100.000 habitantes
Región de África	52.302	7,2	234.768	32,2
Región de las Américas	139.466	15,5	142.252	15,8
Región de Asia Sudoriental	143.977	8,4	285.020	16,6
Región de Europa	113.346	12,8	117.997	13,4
Región del Mediterráneo Oriental	76.912	14,1	175.668	32,2
Región del Pacífico Occidental	135.316	7,6	278.321	15,6
Tasas Mundiales	661.319	10,1	1.234.026	18,8

Fuente: Informe Mundial OMS, 2004

Las tasas de mortalidad por accidentes de tránsito presentadas en la tabla precedente, corresponden a datos notificados y están clasificados por región en el Informe de la OMS por cada 100 mil habitantes. En términos numéricos la cantidad de muertos registrada es de 661.319 personas, que porcentualmente representa el 10,1%, en tanto los datos modelados se duplica en 1.234.026 la cantidad de muertos, que es equivalente al 18,8%.

La situación mundial en cuanto a accidentes de tránsito se refiere, que constituyen la primera causa mundial de muertes entre jóvenes de 15 a 29 años de edad, tuvo poco cambio desde el año 2007, cuya cifra sigue siendo muy elevada

registrando 1,24 millones de muertos anualmente, según el Informe “Situación Mundial de la Seguridad Vial”. (OMS, 2013).

Los accidentes de tránsito son considerados una epidemia mundial por la Organización Mundial de la Salud (OMS), hasta alarmada por los resultados de su estudio realizado en varios países, confirma que los accidentes de tránsito se han convertido en la epidemia difícil de controlar por las secuelas que dejan en millones de familias, las que constituyen un problema de salud pública. El resultado del estudio sobre la situación actual de la Seguridad Vial, refleja los alarmantes datos de la cantidad de fallecimientos en el mundo por año de 1,2 millones de personas, además de las lesionadas con heridas y traumatismos que suman entre 20 y 50 millones. (OMS, 2013).

El citado Organismo, en su informe del año 2010 sobre los accidentes de tránsito en países con ingresos medios y bajos, en la mayoría de aquellos que sólo tienen el 48% de los vehículos existentes en el mundo, siguen con las tasas más altas de letalidad del 21,5 y 19,5 por cada 100.000 habitantes. (OMS, 2010).

4.2 Los accidentes en la región, período 2004/2013

Con el propósito de presentar una descripción histórica de la situación de los accidentes de tránsito y sus consecuencias en América Latina, se exponen algunos datos de la década de los 70 para resaltar el crecimiento de los mismos y del parque automotor, que ya son de antigua data. En dicha época, de acuerdo a la información obtenida de un total de 25 países ya se ha verificado el aumento de los vehículos en un 50% en 18 de ellos; que en porcentaje oscilaron entre el 2% en Estados Unidos y el 343% en Paraguay; los demás aumentos importantes registrados fueron en República Dominicana del 207%, Nicaragua del 127%, Costa Rica del 122% y Bolivia del 115% respectivamente. En cuanto a los accidentes, tres países han sobrepasado la cifra del 100%, como Colombia 245%, Costa Rica 109% y República Dominicana 106%, mientras que en dos países, se registraron alguna disminución como Chile 5% y Perú 3%, sin descripción de las causas. Junto con el aumento de

vehículos y de los accidentes, también aumentaron el número de víctimas en nueve de un total de diez países. La única excepción a este aumento es la de Estados Unidos, donde hubo disminución de cerca de 100.000 accidentados en 1975 con respecto al año 1969. Con relación al número de muertos, de los datos comparables para 20 países, tuvieron aumentos 18 países, que en porcentaje osciló entre 6% en Paraguay y 263% en Guatemala. En Estados Unidos y Chile, la cantidad de muertes registrada en 1975 fueron menores que la de 1969, cuyas disminuciones se hallaban entre 19 y 56%. (Alfaro Alvarez, Carlos y Díaz Coller, Carlos. 1977).

Tabla 4. Accidentes de Tránsito del Perú

Consecuencias	Periodos/año				
	1999/2008	2008	2005/2009	2012	2013
Accidente	779.141	85.337		69.839	76.746
Heridos	392.825	50.059			
Muertos	35.605	3.498		2.333	2.430
Discapacitados permanentes			117.900		

En el Perú, los accidentes de tránsito registrados desde el año 1999 hasta diciembre del 2008, alcanzaron un total de 779.141 accidentes. La tendencia observada fue siempre alcista y permanente desde el año 2002 hasta el año 2009. El total de accidentes de tránsito registrado en el año 2008 fue de 85.337, un total de 50.059 personas heridas y en los últimos 10 años, desde 1998 al 2008 se registraron 392.825 lesionados principalmente entre grupo etáreo de 20 a 24 años de edad, en su mayoría masculina hasta los 34 años. (Estadísticas de la Policía Nacional del Perú, 2009).

En cuanto a víctimas mortales se registradas en el período 1998/2008 un total 35,605 muertos. En el año 2008 la cantidad registrada fue de 3.498, en su mayoría hombres mayores de 18 años, cuyas causas se atribuyen a excesiva velocidad con el 32,8% y ebriedad del conductor con el 32%. El atropello y fuga es

otro factor frecuente que representa el 25,4% y entre los vehículos más involucrados se hallan las camionetas 36% y autos 19,9%. (Policía Nacional del Perú, 2008).

En el año 2013, de enero a setiembre en el Perú se registraron 76.746 accidentes de tránsito, cifra mayor en 9 % respecto al 2012, que dejó la cantidad de 2.430 muertos y que representa 4% más de lo registrado en el mismo periodo del 2012. (Informe del Consejo de Seguridad Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú, 2013).

El Informe de la Organización Mundial de la Salud (OMS), revela que el 78% de las muertes en accidentes de tránsito del Perú afecta a peatones, el 10% a pasajeros de vehículos de cuatro ruedas, el 8% a conductores de vehículos de cuatro ruedas, 3% a ciclistas y 1% otros. A nivel de Sudamérica el Perú ocupa el segundo lugar en mortalidad por accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes. La cantidad de discapacitados de por vida, en cuatro años desde el 2005 al 2009 ha totalizado 117.900 personas. El costo económico anual estimado de los traumatismos y las muertes, es de 2.720.649 nuevos soles peruanos, mientras que el costo anual de rehabilitación a los discapacitados permanentes asciende a cerca de 159.791.617 dólares americanos y el costo global estimado de 1.975.167.109 dólares americanos. (OMS, 2009).

El parque automotor de este país es también creciente, en el año 2007 ha registrado un total de 1.442.387 vehículos sin incluir los de 3 y 2 ruedas, de los cuales el 63,6% corresponde a automóviles. Los minibús y camionetas representan el 23%, los camiones el 10,3% y autobuses el 3,12%. Recién a partir del año 2009 se dio inicio a las revisiones técnicas de los vehículos, cuya falta por prolongado tiempo, sumado al permanente crecimiento del parque automotor, han hecho que en las vías circulen vehículos inadecuados técnicamente y obsoletos, muchos de los cuales son utilizados como transporte público, un problema que es común en la mayoría de los países de la región.

En este sentido, la Organización Mundial de la Salud ha sugerido la creación de una Estrategia Sanitaria Nacional de Accidentes de Tránsito con acciones coordinadas entre los sectores, a fin de reducir el elevado número de muertos y lesionados causados por accidentes de tránsito, así como los factores de riesgo, en busca de la modificación de conductas de riesgo entre los miembros de la sociedad. (OMS, 2009).

Otro problema común observado en los países de la América Latina y el Caribe, así como en el Paraguay, comprende el deficiente sistema de registros o datos estadísticos de los accidentes, sus consecuencias y del parque automotor, debido a la falta de uniformidad de criterios en las definiciones, presentación de la mortalidad; normas y procedimientos de registración, ya que los sistemas y métodos de recopilación de datos no garantizan una información completa además de la inexactitud. Esas variaciones dificultan el estudio de las tendencias, ya que la información estadística disponible no abarca el lapso de tiempo adecuado y dispersas, las que dificultan también la toma de decisiones. La carencia de algunas de las variables sugeridas por el Organismo de la Salud, constituye una de las debilidades, así como la falta de sostenibilidad de una estrategia multisectorial de seguridad vial a nivel nacional. (Boletín de la Oficina Sanitaria Panamericana, 1977).

La Argentina registra una cifra estimada de 12,6 muertos en accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes, el más bajo de Sudamérica después de Chile cuya cifra es de 12,3 muertos. El Informe de la OMS indica que la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), como parte del Plan Nacional de Seguridad Vial 2010/2014, ha cumplido con la meta de reducir en un 50 % las muertes y traumatismos en el periodo 2008/2012. (Informe OMS, 2013).

Mientras que en Colombia, Guatemala y Perú, más del 70% de las víctimas mortales son las personas más vulnerables, peatones, ciclistas y motociclistas, pero en los otros países de la región como República Dominicana, Honduras y Estados Unidos, la proporción es más baja, cuyo registro es menor del 25%. (OMS, 2009).

Por otro lado, la tasa de mortalidad de accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes registrada en las Américas, es de un promedio de 16,1; la mayoría de las muertes en un 42 % corresponden a ocupantes de automóviles y 23 % a peatones.

Cuadro 1. Las consecuencias de los accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes, región de la OMS, del Perú y su parque automotor.

Periodo/año	Anual	2007	2008	1998/2008	1999/2008	2005/2009
Muertos de la región	250.000					
Muertos Anual	0	0	3.498	35.605	0	0
Accidentados		0			779.141	0
Lesionados		0	50.059		392.825	0
Discapacitados de por vida		0				117.900
Costo económico(N. Soles)	2.720.649	0				
Rehabilitación (U\$S)	159.791.617	0				
Costo Global Rehabilitac.(U\$S)		0				1.975.167.109
Parque Automotor						
Vehículos registrados		1.442.387*				
Minibus y camionetas	23%					
Camiones	10,30%					
Autobuses	3,12%					

* Sin incluir vehículos de 3 y 2 ruedas. La Revisión técnica rigió desde el 2009

Fuentes: Estadísticas de la Policía Nacional del Perú y OMS 2009

4.3 Los Accidentes en el Paraguay, periodo 2007/2013

En el Paraguay, los datos más completos obtenidos sobre los accidentes de tránsito abarcan desde el año 2007; en ese sentido, los registros de la Policía Nacional en su informe, muestra una tendencia creciente desde el año 2007, que de 7.764 accidentes de dicho año, en los años siguientes 2008 y 2009, la cifra llegó a 8.364 accidentes, con una razón del 1,07% de probabilidad de ocurrencia en el país. (Policía Nacional, 2009).

La cantidad de pérdidas de vida a consecuencia de los accidentes de tránsito registrada en el 2007, fue de 845 personas. Esta cifra ha aumentado a 1.073 muertos en el año 2008, y en los primeros 2 meses del 2009 ya se registraron 70 víctimas, principalmente jóvenes de 15 a 30 años de edad. La principal causa de muerte en los años 2008 y 2009 es atribuida a los accidentes por imprudencia, por consumo excesivo de bebidas alcohólicas y al aumento del parque automotor, en especial de motocicletas, que constituye factor principal, según las estadísticas policiales. (ABC Color, 2009).

Durante el año 2009 la cantidad de muertes registradas fue de 1.148 personas, un promedio de 100 personas por mes y 3 por día. Mientras que la cantidad de lesionadas en el mismo periodo, ha totalizado la cantidad de 6.651 personas, equivalente a 554 lesionadas por mes y 18 por día y el 47% de esas personas lesionadas fueron motociclistas. El 60% de las muertes son de accidentes de tránsito con un promedio de 3 muertos por día, cifras que no han bajado hasta el año 2010, cuya tendencia del índice es creciente, de acuerdo a los 385 hechos registrados hasta el mes de mayo del 2010. (Estadísticas de la Policía Nacional, 2010).

Esa tendencia creciente se ve también en los informes de la Policía Municipal de Tránsito, por la cantidad de accidentes de tránsito registrada en tan solo un año, el 2009 fue de 7.243 accidentes, en el 2010 de 8.065 accidentes, lo cual implica también un aumento considerable en el número de accidentados.

Entre los factores principales de la causa de los accidentes en el Paraguay, está el consumo del alcohol cuyo porcentaje es de 66,9%. Este nivel porcentual se iguala a los países con mayor cantidad de habitantes, como Uruguay que registra un porcentaje de 78,8% en consumo del alcohol, Chile de 78,6%, Venezuela 65,5%, Brasil 65,2% y Ecuador 62,6%. (Cirilo 2010)

Los accidentes de tránsito son calificados por el Ministerio de Salud Pública (MSP) del Paraguay, como la epidemia más grande que afecta al país en la actualidad, por el registro de cinco muertos por día de personas entre 15 y 35 años de edad en su mayoría. El índice de muertos diarios no es comparable con otras epidemias como el dengue, la influenza, la fiebre amarilla y otros, ya que la cantidad de muertos por dengue fue de tan solo cinco personas en un periodo de seis meses. Por ello, la calificación dada de epidemia a los accidentes de tránsito por ser la primera causa de muerte en el país. (Última Hora, 2010).

En este sentido, amerita resaltar que otra institución muy afectada por los accidentes de tránsito es el Centro de Emergencias Médicas (CEM), que concentra casi el 100% de la atención de los accidentados, califica de “alarmante” a la situación de los accidentados que se han quintuplicado entre los años 2002 y 2012. En tal contexto, los datos estadísticos de la Policía Nacional reporta que un total de 1.070 personas perdieron la vida durante el 2013 a causa de dichos accidentes, de los cuales, 648 muertes fueron ocasionadas por motocicletas. En cuanto a lesionados la cantidad registrada fu de 6.257 personas, de las cuales 1.955 fueron de automóviles y 4.302 en motocicletas. (Garicoche 2011)

En cuanto a los costos que implican los accidentes de tránsito, un trabajo plasmado en una Monografía, Tesis presentada en la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de Asunción (UNA), titulado “Análisis de beneficios y costos derivados de la producción de motocicletas”, ha revelado que el impacto que produce el costo en forma negativa, es costo que debe soportar la sociedad; en este caso, la producción de motocicletas de cuyo uso se derivan en accidentes, conllevan desventajas por las diversas implicancias que producen en

cada víctima. En tal contexto, los datos referentes al costo promedio diario del accidente en motocicletas y en atenciones de urgencia son de un monto aproximado equivalente a US\$ 682, mientras que la internación en la Unidad de Terapia Intensiva representa un costo promedio diario de 787 dólares americanos. (Garicoche , 2011).

En la citada Monografía se exponen datos obtenidos del Instituto de Previsión Social (IPS), que de cada 10 accidentados, 6 requieren ser derivados a Terapia intensiva y cuyo costo diario oscila entre 5.000.000 y 10.000.000 de guaraníes, mientras que el costo en sala común, el tratamiento y la hospitalización, está entre 50 y 70 millones de guaraníes. El Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social (MSPBS), ha destinado del presupuesto a Emergencias Médicas para el ejercicio 2008, la suma de 60 mil millones de guaraníes, mientras la cantidad de pacientes atendidos ha ido aumentando en un promedio anual del 46% desde el año 2005 al 2009. (Garicoche , 2011).

Según el Ministerio de Salud, “la epidemia más grande que afecta al Paraguay, constituyen los accidentes en motocicletas. El mayor incremento se produjo entre el 2006 y 2007, por las casi 2.500 personas atendidas cuyo incremento equivale al 80%. Dicho incremento anual para el 2009 fue del 16% respecto al año anterior, con un total de 9.033 personas accidentadas en motocicletas, en un promedio diario de 25 personas atendidas. La cantidad de accidentados en motos atendidos a julio de 2010 en el Centro de Emergencias Médicas llegó a más de 3.700 personas. (Garicoche 2011).

De acuerdo a la citada Monografía, el Hospital Regional de Luque y según estudios realizados, en tan solo 6 meses por la atención en terapia intensiva de 17 pacientes accidentados en motocicletas, ha generado un costo aproximado de 455 millones de guaraníes, en el mes de julio de 2010. Estos accidentados en motocicletas, demandan aproximadamente el 66% de los gastos totales en que incurre el hospital regional, lo cual, muestra la elevada erogación que realiza el Estado. Aunque el monto total del costo para el Estado es de difícil estimación, en cuanto a la atención de accidentados, por la falta de datos e informaciones

estadísticos, el costo numérico es elevado así como elevado es el costo social, dado por la pérdida de ingresos, por incapacidad, falta de incorporación al mercado laboral, entre otros, pero sin poder ser evaluado. La franja de edades con mayor cantidad de accidentados en el año 2008, se halla entre los 18 y 29 años, con un total de 2.858 casos, casi el 40% del total registrado. Igualmente, existen afirmaciones e informaciones de periódicos y otros documentos, que expresan la gravedad de la situación calificada también como “epidemia silenciosa” por las Instituciones Sanitarias del país y por algunas organizaciones privadas como la Asociación de Familiares de Víctimas de Accidentes de Tránsito (Afaviv), enfatizándose que dicha problemática debe constituir un serio compromiso de las instituciones públicas y privadas. (Garicoche 2011).

En efecto, es de remarcar la importancia que implica todo costo, en el sentido del impacto negativo que genera un fenómeno económico, medido en función del costo-beneficio como el caso de la producción de motocicletas en el Paraguay, que de cada 7 habitante, uno es poseedor de una motocicleta y existen dos motocicletas por cada tres automóviles que circulan en el país. El beneficio que genera dicha producción se confronta con el costo, por el impacto negativo derivado de la misma, por la desventaja de los accidentes con sus diferentes implicancias en cada víctima. Esos costos derivados de la producción de motocicletas, constituyen el costo de oportunidad del gasto público, por el lado del gasto de las instituciones sanitarias como el Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social, el Centro de Emergencias médicas, IPS y otras. (Garicoche 2011).

Las estadísticas de la Policía Nacional presentan los hechos en accidentes de tránsito como costos, con los índices presentados en el año 2010 se evidencian que 946 personas pierden la vida por lesiones y traumatismos, de los cuales el 63% corresponde a motociclistas. Para el 2011 este indicador ha aumentado a 66,8% y en el mes de junio del mismo año se ha registrado un total de 57 accidentes de motociclistas, en julio 54 accidentes, los que en ambos meses totalizaron 111 casos. (ABC Color, 2010).

Las consecuentes muertes y discapacidades ocasionadas por los accidentes de tránsito representan costos considerables de distinto orden, social, sanitario y económico al Estado paraguayo, reflejados en grandes sumas como la de 48 millones de guaraníes que cuesta el ingreso de cada accidentado grave a un hospital público. (Ultima Hora, 2010).

Además de los costos personales, de traumatismos por accidentes de tránsito con su enorme y costosa demanda de servicios de salud, se señalan otros costos como las discapacidades con su consecuente discriminación que lleva a privaciones sociales, educativas, ocupacionales y financieras y los otros relacionados con la salud mental, trastornos por estrés postraumático, fobias, ansiedad y depresión. Aunque las cifras de víctimas mortales por accidentes de tránsito denotan la gravedad del problema en el mundo, no reflejan sin embargo, la devastación y sufrimiento que cada una de esas muertes provoca en la familia, los amigos y en la comunidad de los afectados. (OMS, 2008).

Entre los factores generadores de costos cabe mencionar los problemas viales, el elevado aumento de la cantidad de motocicletas que circulan en el país que representa el 47% del parque automotor y las cifras de accidentes en la vía pública. De los 700.000 motociclistas registrados hasta agosto del año 2010, unos 560.000 motocicletas se hallan en poder de personas sin conocimiento del manejo de las mismas. En ese sentido, el total de accidentados registrado en el año 2009 fue de 13.000 personas, de los cuales, la mayoría corresponden a motocicletas. (MOPC, 2010)

Esas alarmantes cifras de muertos y accidentados registrados tanto por la Policía Nacional como por las demás instituciones, con las tendencias visiblemente crecientes cada vez más, son las que se constituyeron en una de las fundamentaciones principales para la presentación del Proyecto de Ley sobre la obligatoriedad de contratación del seguro que en principio, estaba dirigido a todos los conductores de motocicletas, sin considerar a los automotores del país, cuyo fin es la cobertura a las víctimas de accidentes de tránsito, en el sentido de contar con alguna

solvencia para enfrentar los gastos, considerando que este costo es absorbido por el Estado casi en su totalidad, en un monto aproximado de 20.000.000 de dólares anuales. Ese hecho de la presentación del Proyecto de Ley obligatorio para los motociclistas, fue observado por representantes del Congreso Nacional, del sector seguros y del sector de Supervisión de Seguros del país, la que originó la presentación de los proyectos de leyes sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito más amplio que abarca a todo el parque automotor del Paraguay, denominado “Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)”. Dichos proyectos, tras un prolongado estudio y análisis en el Congreso Nacional, fue promulgado el Proyecto Consolidado de la Honorable Cámara de Diputados como Ley N° 9450/2013 y derogada posteriormente, al tiempo casi de su puesta en vigencia. Todos los aspectos concernientes a las estipulaciones de la citada ley, serán descriptos y analizados en forma exhaustiva más adelante.

Seguidamente, se exponen las estadísticas del seguro de automóviles de la Superintendencia de Seguros del Banco Central del Paraguay, presentadas en las Tablas N° 5 y 6 que siguen, referentes a cantidad de vehículos motorizados en el país, cantidad de accidentes personales, como también la cantidad de seguros contratados por los propietarios de vehículos en general, a fin de efectuar una comparación con los datos estadísticos de otras instituciones sobre los datos similares.

En la Tabla N° 5 se puede observar esos datos y deducir de la cantidad de pólizas emitidas por las aseguradoras el total aproximado de vehículos asegurados. En ese contexto, la cantidad de pólizas registradas en el año 2005 fue de 7.944, de la que se podría deducir igual cantidad de vehículos, sin embargo, hay que aclarar que en la contratación puede darse que en una sola póliza sea asegurado toda una flota de vehículos, por ello la imposibilidad de considerar la equiparación de la cantidad de pólizas registradas como la cantidad de vehículos. En el año 2006 el total de pólizas registrado fue de 80.673, en el año 2007 la cantidad de 94.141 pólizas y así sucesivamente, en el 2008 la cantidad de 116.405 pólizas, en el 2009 la cantidad de 128.930 y en el 2010 la cantidad de 145.298 pólizas. Estas cifras evidencian la

tendencia creciente de la contratación de seguros por los conductores de automóviles, debido a la ocurrencia de accidentes también cada vez más crecientes, sumado a la cantidad de motocicletas en circulación, también creciente.

Tabla 5. Estadísticas del Seguro de Automóviles y accidentes personales del Paraguay, Total general de pólizas emitidas y siniestros ocurridos.

Cantidad Pólizas Emitidas	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Secc. Automóviles	7.944	80.673	94.141	116.405	128.930	145.298
Secc. Responsabilidad Civil		18.308	35.296	52.057	52.439	54.961
Accid. personales y riesgos similares		0	0	0	6	147
Siniestros Ocurridos						
Secc. Automóviles	7.498	92.039	149.869	172.027	171.540	192.946
Secc. Responsabilidad Civil	55	946	1.640	1.550	1.212	1.098
Accidentes personales y riesgos similares		0	0	0	0	14

Fuente: Superintendencia de Seguros - Banco Central del Paraguay, 2010

Las cifras incluidas en esta tabla, se refieren al total de pólizas emitidas y a los siniestros ocurridos en el sistema asegurador, para deducir de los mismos, la cantidad de accidentes registrados en el sector seguros, específicamente en la Sección Automóviles, a fin de comparar con los otros datos similares cuyos registros son llevados por otras entidades. Es evidente la tendencia creciente que ha tenido, al observar las cantidades expuestas en la Tabla N° 6, tanto en las pólizas emitidas de la Sección Automóviles como en la ocurrencia de accidentes, por la cantidad de siniestros, ya que desde el año 2005 al 2010, se registraron cantidades crecientes, dado que de 7.498 siniestros en el 2005 aumentó a 92.039 en el 2006, de 149.869 siniestros del 2007 se incrementó a 172.027 en el 2008, de 171.540 siniestros en el 2009 con una leve disminución con relación al registro del año anterior, sin embargo, pasó a 192.946 siniestros en el 2010, que son equivalentes a su vez a 192.946 accidentes de tránsito.

Tabla 6. Monto de Siniestros, Pólizas por Sección, Capital asegurado y primas en guaraníes de todas las Aseguradoras del país

Sección	Cantidad	%	Capital Gs.	Monto Gs.	Prima Gs.	Judicializado Gs.
Periodo 01/01/2007 hasta 31/12/2007						
Automóviles	36.779	89,5	45.805.543.683.733	80.269.801.845	417.190.546.994	103.959.897
Periodo 01/01/2007 hasta 31/12/2007						
Automóviles	68.761	89,1	97.580.538.894.212	151.134.831.691	809.320.242.255	344.422.103
Periodo 01/01/2008 hasta 01/12/2008						
Automóviles	83.407	89,5	112.116.866.454.486	205.765.783.017	991.006.349.071	83.750227
Periodo 01/01/2009 hasta 31/12/2009						
Automóviles	92.306	89,2	128.310.621.537.179	231.541.104.676	1.108.989.963.834	482.221.030
Periodo 01/01/2010 hasta 31/12/2010						
Accidentes Personales y Riesgos similares	7	0	272.265.000.000	302.503	133.465.188	0
Automóviles	111.427	91	162.320.671.662.399	290.588.275.976	1.462.127.922.795	1.648.323.093
Periodo 01/01/2011 hasta 31/12/2011						
Accidentes Personales y Riesgos similares	46	0	1.709.728.930.000	1.039.691.068	914.902.267	0
Automóviles	126.218	90,2	177.835.987.906.462	344.695.069.690	1.806.335.924.377	917.490.624

Fuente: Superintendencia de Seguros – Banco Central del Paraguay, 2011

Las cifras expuestas en la Tabla N° 6 comprenden cantidad de vehículos asegurados, monto de siniestros, capital asegurado, prima pagada y el monto de los siniestros judicializados. De todos estos ítems se toman solamente 2 de ellos para comparar la cantidad de vehículos asegurados y el monto de los siniestros. La cantidad de vehículos asegurados según la Tabla, muestra una tendencia creciente desde el año 2006 que registra 36.779 vehículos asegurados, en el año 2007 la cantidad registrada con seguros fue de 68.761 vehículos. En el año 2008 se aseguraron 83.407 vehículos, en el año 2009 la cantidad de 92.306 vehículos, en el

2010 la cantidad de 111.427 vehículos asegurados y en el año 2011 la cantidad registrada fue de 126.218 vehículos. La tendencia también es creciente en cuanto al monto de los siniestros ocurridos, observándose que en el 2006 el monto fue de 80.269.801.845 guaraníes, en el año 2007 el aumento casi se duplica en la suma de 151.134.831.691 guaraníes. En el 2008 el monto fue de 205.765.783.017 guaraníes a 231.541.104.676 guaraníes en el 2009 y en el 2010 el monto aumentó a 290.588.275.976 guaraníes. A partir de este último año, se cuenta con el registro de Accidentes personales y riesgos similares, cuya cantidad en dicho año, fue de 7 accidentes y el monto del siniestro en esta Sección, totalizó la suma de 302.503 guaraníes.

En el año 2011 la tendencia siguió creciente en los tres ítems considerados para la comparación. Y los pagos efectuados a los asegurados en concepto de indemnización por siniestros o resarcimiento de los daños materiales o físicos de las personas involucradas, pactados en las respectivas pólizas, se ha incorporado en este trabajo a los efectos de obtener el total aproximado de recursos erogados por las entidades del sistema asegurador, en dicho concepto, además de visualizar y deducir de la cantidad de asegurados de la Sección Automóviles, la cantidad aproximada de vehículos asegurados por las Aseguradoras y comparar con la cantidad total de vehículos registrados por otras instituciones como la Dirección General de Registro del Automotor, la DINATRA y la Policía Caminera, para demostrar que el Paraguay, al igual que otros países de la región, carece de un apropiado sistema de registros, unificado y completo de la cantidad de vehículos automotores que circulan en el territorio de la República.

De la exposición comparativa de la situación de los accidentes en el mundo, en la región y en el país, resultan datos ciertos sobre la cantidad de vehículos automotores que circulan en dichos ámbitos, los cuales fueron utilizados como base y fundamentación de elaboración de las leyes denominadas de Tránsito en algunos países, Ley Vial en otros y de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en la mayoría de los países de la región, así como en el Paraguay.

El siguiente capítulo se inicia prácticamente con el tema principal de estudio del presente trabajo de investigación, consistente en el análisis del Proyecto de Ley sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que fue promulgado como Ley N° 4950/2013, derogada posteriormente.

5. ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE LEY “SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO” (SOAT) DEL PARAGUAY

En este capítulo se abordan los tres Proyectos de Leyes elaborados y presentados en el Congreso Nacional por los Diputados Nacionales César Capurro y Elvis Balbuena por un lado; por Carlos A. Lisseras Osorio, Edgar D. Venialgo y David Ocampos Negreiros por otro lado y por la Superintendencia de Seguros, para su estudio y aprobación. En dichos proyectos no fueron considerados algunos aspectos técnicos propios de la actividad del seguro, como lo atinente al reaseguro.

A continuación se presenta una síntesis de dichos Proyectos de Leyes sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), presentados en el Congreso Nacional:

- a) El Proyecto presentado por los Diputados Nacionales César Capurro y Elvis Balbuena según Expediente N° D-1016893. Este Proyecto de Ley en ocasión de su estudio y análisis por la Comisión de Asuntos Económicos y Financieros de la Cámara de Diputados, en fecha 17 de noviembre de 2010, ha aconsejado el rechazo del Proyecto de Ley “Que establece el seguro obligatorio de accidentes de tránsito”. Este mismo Proyecto, analizado y estudiado por la Comisión de Equidad Social y Género de la Cámara de Diputados, en fecha 17 de mayo de 2011, según Dictamen CES y G N° 124/05-2011, Expediente D-1016893 D-1017156, ha aconsejado aprobar con modificaciones el Proyecto de Ley que Crea el Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT) y el Proyecto de

Ley Que establece el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito presentado por los citados Diputados David Ocampos y César Capurro. Asimismo, en fecha 15 de junio de 2011 Dictamen N° 38/2011 – Expedientes N°s. D-1017156 y D-1016893, la Comisión de Justicia, Trabajo y Previsión Social de la Cámara de Diputados ha aconsejado aprobar con modificaciones el Proyecto de Ley que Establece el seguro obligatorio de Accidentes de Tránsito presentado por los Diputados citados Hugo César Capurro y Elvis Ramón Balbuena.

- b) Proyecto presentado en fecha 17 de junio de 2010 por los Diputados Nacionales Carlos A. Lisseras Osorio, Edgar D. Venialgo y David Ocampos Negreiros “De Seguro Obligatorio Contra Accidentes de Tránsito (SOAT).que por Dictamen N° 28 de fecha 18 de mayo de 2011, fue aconsejada su aprobación por la Comisión de Obras, Servicios Públicos y Comunicaciones de la Cámara de Diputados. Igualmente, la Comisión de Asuntos Económicos y Financieros de la Cámara de Diputados, en fecha 17 de noviembre de 2010 ha aconsejado la aprobación con modificaciones de este Proyecto de Ley presentado por los Diputados Nacionales Carlos Lisseras, Edgar Venialgo y David Ocampos – Exp. N° D-1017156. Del mismo modo, la Comisión de Justicia, Trabajo y Previsión Social de la Cámara de Diputados, en fecha 15 de junio de 2011, Dictamen N° 38/2011 – Expedientes N°s. D-1017156 y D-1016893 ha aconsejado aprobar con modificaciones el Proyecto de Ley “Que crea el Seguro obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT), presentado por los citados Diputados Nacionales.
- c) Proyecto de Ley sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)”, revisado y presentado por la Superintendencia de Seguros, el que se ha tomado como base de análisis para esta Tesis, analizando especialmente el texto de cada uno de sus artículos, a fin de identificar las deficiencias o limitaciones que afecten a la plena aplicación y efectividad del mismo, en cuanto a la finalidad para la cual fue elaborado. La copia en forma inextensa del citado proyecto de ley, se expone en el Anexo N° 1 del presente trabajo.

Los Proyectos de Leyes mencionados en los puntos precedentes a), b) y c), han sido objeto de una serie de estudios y análisis con varias modificaciones. Fue el

Proyecto de Ley de la Superintendencia de Seguros el que post prolongado estudio y análisis realizado por varias Comisiones de la Cámara de Diputados, fue el presentado como propuesta de la Comisión de Asuntos Económicos de la citada Cámara de Diputados, modificada incluyendo algunos agregados con parte de los párrafos de los artículos expuestos en los otros Proyectos de Leyes descriptos en los puntos precedentes.

La citada Propuesta fue finalmente la sancionada y luego promulgada como Ley N° 4950/2013, cuya copia se inserta en el Anexo N° 2 del presente trabajo, por constituir el elemento objeto principal de estudio y análisis de esta tesis.

En el siguiente punto será presentado el análisis comparado del Proyecto de Ley de la SIS, con la Propuesta de la Comisión de Asuntos Económicos de la Cámara de Diputados, Ley N° 4950/2013 promulgada y derogada con posterioridad.

5.1 Análisis del Proyecto de Ley presentado por la Superintendencia de Seguros y de la Propuesta o Proyecto Consolidado de la Comisión de Asuntos Económicos de la Honorable Cámara de Diputados, Promulgada como la Ley N° 4950/2013

Para el análisis en esta Tesis fue seleccionado el Proyecto de Ley de la Superintendencia de Seguros, principalmente por presentación y contenido basado en criterios técnicos, con enfoques orientados hacia una mayor facilidad para su aplicación, así como la practicidad en términos de garantía en la percepción de las primas y claridad en los procedimientos. Al momento de iniciar el tratamiento de los casos en sus distintas facetas y complejidad, serán analizadas exhaustivamente las disposiciones insertas en cada artículo y concluir sobre los aspectos negativos o limitantes que podrían afectar al logro de los efectos esperados con la puesta en vigencia de la Ley.

El contenido de mayor amplitud y tecnicidad del Proyecto de Ley de la Superintendencia de Seguros, no fue considerado en su totalidad por la Comisión de

Asuntos Económicos y Financieros de la Cámara de Diputados en su análisis para ser sancionado, sino con agregados y exclusiones de algunos textos de las disposiciones insertas, no solo en el Proyecto de Ley de la SIS, sino en los otros dos Proyectos presentados, produciéndose así una mezcla de los textos sin la debida consideración de los aspectos técnicos propios de la actividad del seguro, siendo promulgado el Proyecto Consolidado como Ley, en esas condiciones limitantes.

En este contexto, con fines comparativos con el Proyecto presentado por la SIS, se toma con mayor consideración las estipulaciones incorporadas en la Propuesta de la Comisión de Asuntos Económicos de la Cámara de Diputados, la que fue promulgada como Ley, y derogada posteriormente. Son considerados también en sus aspectos fundamentales, los objetivos y las principales coberturas previstas en la citada disposición legal.

Seguidamente se presenta el análisis del Proyecto de la SIS con las principales observaciones, comparadas con la Propuesta de la Cámara de Diputados, Ley hoy, derogada.

Según lo estipulado en el artículo 1º del Proyecto de Ley de la SIS, la Ley tiene como fin el de “cubrir daños a las personas, causados por vehículos terrestres con consecuencias de muerte e invalidez. La cobertura es para asistencia médica, farmacéutica, quirúrgica y hospitalaria”. Se observa en éste, una expresión muy amplia y general, sin especificar y determinar específicamente la parte afectada, es decir, el grado de afectación parcial o total del accidentado; pues para la asistencia médica, farmacéutica, quirúrgica y hospitalaria no se delimita el tiempo de internación, monto máximo de los productos farmacéuticos, la parte quirúrgica que puede implicar complejidad etc. Sin embargo, este aspecto fue subsanado en la Ley promulgada.

Refiere que en los casos de invalidez y muerte, se podrá proceder al resarcimiento en sus distintos conceptos, solamente una vez declarado por medios técnicos médicos, tal situación. Pero hasta tanto se produce esta determinación,

queda un espacio de tiempo desde el inicio del suceso, todo el tiempo de tratamiento transcurrido o la internación en el centro asistencial, sin especificar todo el procedimiento durante ese lapso, cuyo tratamiento puede llevar meses o años hasta la obtención de la declaración de invalidez del accidentado o su muerte. Asimismo, para la determinación de la incapacidad o invalidez parcial o total, la declaración de herederos es obligatoria para proceder al pago de la indemnización. En el caso del fallecimiento de una persona, se requiere igualmente la declaratoria de herederos, lo cual conlleva trámites administrativo y judicial, con su respectivo costo económico y el prolongado tiempo burocrático que implica el campo judicial.

En el artículo 2° se establece la obligatoriedad de contar con el SOAT todo aquel vehículo terrestre que circule en el territorio de la República. En este aspecto se puede observar la falta de un registro completo y actualizado de todos los vehículos en el país, ya que los registros presentados por la Dirección Nacional del Registro del Automotor y otras instituciones responsables del sector con actividades similares, difieren las cantidades registradas, conforme se evidencian en los cuadros estadísticos expuestos en este trabajo.

Con relación a la expresión “vehículos terrestres”, expuesta en el artículo 3°, “daños causados por vehículo motorizado”, el primer artículo de la Ley expresa “vehículo terrestre que circule en el territorio”, sin especificar si es motorizado o no.

El mismo artículo 3°, expresa “que cada ciudadano optará por el centro hospitalario de su conveniencia económica, de manera a que el monto de cobertura asignado resulte suficiente”. En el supuesto de aplicarse esta expresión, se puede presentar situaciones de ocurrencia del accidente en lugares distantes, muy alejados de un centro hospitalario, considerando un único Centro de Traumas existente, que no le da la opción de recurrir al centro de su conveniencia, además de enfatizar que se carece de Centros de Traumas equipados adecuadamente en toda la República, donde deben ser derivados los accidentados, que generalmente revisten gravedad y urgencia.

En este sentido, se reiterar que el único centro de traumas con que se cuenta en la actualidad, se halla asentado en la capital del país, lugar donde se derivan y concentran los casos urgentes y finales. Otro aspecto preponderante observado es la falta de una Ley, cuya creación es necesaria para la fijación y unificación de los aranceles del Ministerio de Salud, así como de honorarios y costos de las consultas médicas, que facilitaría la aplicación efectiva y beneficiosa del Proyecto de Ley en cuestión, hoy Ley derogada.

En el artículo 3° se establece también que el SOAT tiene como objetivo otorgar cobertura uniforme de indemnizaciones por muerte, incapacidad, lesiones y gastos relacionados, a todas las personas que sufran las consecuencias del accidente ocasionado por un vehículo motorizado, hasta el monto y condiciones fijadas en el Art. 22° del Proyecto de Ley y en el Artículo 23° de la ley promulgada, cuyos montos fueron modificados en ésta, al observar los montos expuestos originalmente en el Proyecto de Ley. Tales montos son:

- a) El Proyecto de Ley prevé para casos de muerte, por persona, por evento la cantidad equivalente a 600 Jornales Mínimos establecidos para trabajadores no calificados de la ciudad de Asunción, mientras que en la **Ley N° 4950/13 Promulgada y derogada**, dicho monto es menor, siendo de 500 jornales mínimos para gastos de muerte, incluyendo gastos de sepelio, que en el Proyecto de Ley no fueron considerados esos gastos de sepelio.
- b) En el Proyecto de Ley se previó la cantidad de 600 Jornales Mínimos para casos de incapacidad permanente total, monto que es inferior al establecido en la **Ley N° 4950/13 promulgada y derogada**, la cantidad de 500 jornales.
- c) La cantidad prevista en el Proyecto de Ley para casos de incapacidad permanente parcial, es de 400 Jornales Mínimos y el monto definitivo será la proporción de dicha indemnización máxima, según la clasificación hecha en la póliza, mientras que lo establecido en la **Ley N° 4950/13 promulgada y derogada es de** hasta 300 jornales

mínimos. En este punto, la diferencia que se observa con relación a lo expuesto en el Proyecto de Ley se refiere al límite establecido de hasta 300 jornales mínimos.

d) La cantidad de 600 Jornales Mínimos es el monto previsto en el Proyecto de Ley para gastos de hospitalización, de atención médica, ambulancia, quirúrgica, farmacéutica y cualquiera otra requerida para la rehabilitación. Expresa también que en los casos de fallecimiento o incapacidad total o parcial, la cobertura por los gastos citados, será hasta el máximo de 100 Jornales Mínimos establecidos para trabajadores no calificados de la ciudad de Asunción. En este inciso se observa cierta incongruencia con lo ya establecido en los incisos a), b) y c) por conceptos similares y bien definidos, aunque el inc. c) expresa que el monto definitivo será la proporción de la indemnización máxima. En este sentido, el Art. 23° del Proyecto de Ley, al establecer que no se deducirán de la indemnización en caso de incapacidad total o parcial, las sumas pagadas por el asegurador en concepto de gastos de hospitalización o de atención médica, quirúrgica farmacéutica, pareciera que en estos casos el monto máximo fijado para las indemnizaciones podrían exceder dichos montos.

En tanto, que en la Ley promulgada, el monto estipulado para el mismo concepto es de hasta 300 jornales mínimos, contrastando con lo previsto en el punto d) del Proyecto de Ley, observándose la diferencia en el establecimiento de un límite de hasta 300 jornales mínimos.

El artículo 4° del Proyecto de Ley, prevé que los vehículos con matrícula extranjera que ingresan temporal o transitoriamente al país, deben contar con el seguro que cubra en todo el territorio nacional los mismos riesgos previstos en esta Ley para los vehículos nacionales, sin perjuicio de los Convenios Internacionales, dejando a cargo de la Superintendencia de Seguros la reglamentación de las condiciones para su implementación. En este punto, el ingreso temporal que puede ser de tan solo 1, 2 o 3 días, implica que el monto del seguro a ser pagado requerirá de una clara definición, más aún al considerar la vigencia de toda póliza que es de un año en la generalidad. Además de resaltar la necesidad de establecer claramente, los

parámetros, límites de montos del seguro y la vigencia para aquellos vehículos que ingresan transitoriamente por muy escasos días.

En la Ley N° 4950 promulgada, este aspecto está estipulado en el Artículo 5° que incluye las condiciones para su implementación, como la reglamentación a cargo de la Superintendencia de Seguros. Con relación a esta reglamentación, la Resolución SS.SG. N° 42/2013, en su Anexo, punto C) Seguros supletorios, considera supletorio del SOAT, la carta verde y azul, es decir al seguro del transportador carretero del Cono Sur, siempre que la vigencia cubra el periodo de admisión en territorio paraguayo, caso contrario, deberá el conductor adquirir el SOAT, conforme al Art. 2° de la Ley N° 4950/13 y los Tratados Internacionales.

El artículo 10° del Proyecto Ley establece la obligatoriedad de la comunicación del accidente a la aseguradora por parte del interviniente, la Policía Caminera, Policía Nacional o Municipal, prevé sanciones y califica como falta grave la omisión de dicha comunicación. Asimismo, en el último párrafo de este artículo, establece la misma obligación de comunicación del accidente, al asegurado, a la entidad ambulatoria y al centro médico, pero no prevé sanciones, ni es calificada como grave, la omisión de dicha comunicación. Pero esta misma disposición se halla inserta en el Artículo 11° de la Ley promulgada N° 4950/2013.

A continuación se aborda el análisis comparativo del citado Proyecto de Ley con el Proyecto de Ley Consolidado, que es la Propuesta de la Comisión de Asuntos Económicos de la Honorable Cámara de Diputados; resultado del estudio y análisis de los tres Proyectos de Leyes presentados en dicho cuerpo legislativo, en la que fueron condensados algunos textos de los artículos de los tres Proyectos presentados, otros nuevos agregados y otros que fueron excluidos. Esa Propuesta finalmente fue la sancionada y promulgada como la Ley N° 4950/13, luego derogada, aunque con algunas modificaciones finales. Esta comparación consiste principalmente en la descripción de aquellos artículos que presentan variación con relación al Proyecto de la Superintendencia de Seguros, el Consolidado de la Cámara de Diputados y la Ley ya promulgada, cuyo análisis inicial consta en el punto precedente.

a) El primer artículo presenta diferencia, ya que carece del 2º párrafo inserto en el Proyecto de la Superintendencia de Seguros, que se refiere al concepto del SOAT como mecanismo de organización comunitaria de las personas para hacer frente a gastos de la responsabilidad individual, por daños que incluye al que ocasionó y a personas abandonadas en la vía pública, muertas o lesionadas, tras sufrir accidente de tránsito, independientemente de la responsabilidad del Estado en la materia.

b) Se observa también diferencia en el artículo 2º, porque la Propuesta de la Comisión de Asuntos Económicos de la Cámara de Diputados cuenta con un 2º párrafo del que carece el Proyecto de la SIS, referido a los casos de vehículos de empresas de transporte u otros que por Ley deben tener un seguro especial, deberán igualmente contratar este seguro, sin perjuicio de ampliar la cobertura de las anteriores a fin de cubrir los mismos riesgos, en las mismas condiciones y alcance de este seguro, previa aprobación de la Superintendencia de Seguros, de las condiciones generales, particulares y las pólizas a ser emitidas.

c) Del mismo modo, el artículo 3º del Proyecto de la Superintendencia presenta diferencia con la propuesta de la Comisión de Asuntos Económicos, ya que además de los dos párrafos que son iguales cuenta con el agregado como 2º y tercer párrafo que expresa: “El ciudadano que considere insuficiente el monto de indemnización establecido en esta Ley podrá tomar voluntariamente otros seguros de vida y/o patrimoniales que igualmente cubran por acumulación los riesgos previstos en esta Ley. En caso de superposición de coberturas se aplicará en primer lugar el (SOAT).

Cada ciudadano, optará por el centro hospitalario de su conveniencia económica, de manera a que el monto de cobertura asignado resulte suficiente.”

De lo expuesto en este párrafo, se puede colegir que en los casos de que todos los centros hospitalarios cuenten con tarifas y prácticas uniformes de atención para los accidentados, a los efectos del (SOAT), la conveniencia económica referida sería nulo, además de que pueden presentarse casos de siniestros o accidentes en los que ninguna cobertura asignada puede ser suficiente.

La diferencia observada en el Art. 4º es completa, ya que en lo estipulado en ambos Proyectos se refieren a aspectos totalmente distintos. El Art. 4º del Proyecto de la SIS, se refiere a la obligatoriedad de contratación del seguro (SOAT) por los vehículos con matrícula extranjera que ingresan en el país..., mientras que el Consolidado de la Comisión de Asuntos Económicos de la Cámara de Diputados, estipula que “la Municipalidad respectiva no podrá otorgar ni renovar la habilitación del vehículo, sin antes contar con el debido comprobante de que el vehículo cuenta con el (SOAT). A fin de posibilitar el cumplimiento de este requisito previo, la Compañía Aseguradora deberá expedir el certificado de (SOAT), en duplicado, uno de los ejemplares quedará archivado en la Oficina Municipal, el otro quedará en poder del Asegurado. En ningún caso el vencimiento del seguro podrá ser anterior al plazo de vigencia de la habilitación del vehículo. En caso de accidente causado por un vehículo al que la Municipalidad haya otorgado o renovado la habilitación sin contar con el (SOAT), asumirá en forma solidaria la responsabilidad civil directa por el accidente hasta el límite y condiciones establecidos por la presente Ley, el Director de Seguridad y Tránsito, el funcionario municipal de mayor jerarquía que firme la habilitación respectiva, sin perjuicio de la responsabilidad subsidiaria de la Municipalidad y de las sanciones administrativas para los funcionarios municipales comprometidos, para cuyo efecto, será considerado el hecho u omisión como falta gravísima.

En este artículo del Proyecto promulgado como Ley N° 4950/13, se observa una inclusión indebida de procedimientos administrativos, que debieran ser incluidos en las normativas o en la reglamentación, y no en la Ley, que debe contener únicamente las estipulaciones generales.

La citada estipulación expresa e incluye el siguiente texto, “que sin el previo control de la vigencia del seguro que se crea por esta Ley, la Dirección General de los Registros Públicos no autorizará la inscripción de títulos de propiedad, contratos de prenda u otros documentos que afecten la titularidad de los vehículos automotores”.

En el artículo 5° la diferencia observada es total en los 3 primeros párrafos con relación al Proyecto de la SIS, con el que coincide parcialmente en el cuarto párrafo, aunque sí el sentido y objetivo es similar, ya que expresa que la SIS debe establecer el sistema de recaudación y fijación de primas, el monto máximo de éstas últimas, basados en estudios técnicos entre otros y coincide plenamente con el último. El texto que difiere totalmente y no está contemplado en el de la SIS, expresa: “El seguro obligatorio que será anual y podrá contratarse con cualquier entidad autorizada por la Superintendencia de Seguros para operar en el ramo. Los vehículos automotores de propiedad del Estado están comprendidos en la obligatoriedad de asegurar de acuerdo a esta Ley. Los seguros serán contratados conforme a la Ley de Contratación Pública. En caso de los vehículos con matrícula extranjera que ingresan temporal o transitoriamente al país, deberán contar igualmente con un seguro que cubra en todo el territorio nacional los mismos riesgos previstos en la presente Ley para los vehículos nacionales, todo sin perjuicio de los Convenios Internacionales celebrados por la República, la Superintendencia de Seguros reglamentará las condiciones para su implementación”.

Conforme a lo estipulado en la Ley del (SOAT), la contratación del seguro para los vehículos del Estado, debe ser realizada a través de un llamado a licitación pública y ante lo establecido en la Ley de Contrataciones Públicas cuyo proceso constituyen periodos muy prolongados, además de su complejidad, se topa con la imposibilidad de dar cumplimiento a la misma, por lo que la podría optar por la alternativa de incluir el Estado en su presupuesto, el costo del seguro de la totalidad de los vehículos de su propiedad a través del Ministerio de Hacienda, a través de la centralización en esta institución, en vista de la complicación que implicaría la contratación del seguro en forma independiente y por cada repartición del Estado.

En el artículo 7°, el texto y el sentido son iguales, referido a la especificación de los vehículos motorizados para los efectos de dicha Ley, aunque la variación observada corresponde a la forma más detallada expuesta en la propuesta de la Cámara de Diputados, tomado del Proyecto de Ley Ocampos-Venialgo-Liseras, contemplado en el Art. 5° del citado Proyecto..

El texto del artículo 8° en ambos Proyectos son diferentes, tanto en el sentido y objetivo, ya que el Proyecto de la SIS se refiere a pagos de indemnizaciones, mientras que el de la Cámara de Diputados aborda la “obligación de contratar el seguro que recaerá sobre el propietario del vehículo, con especificación de los diferentes tipos de vehículos y sobre la responsabilidad del propietario y conductor del vehículo tractor, en el caso de que no hubiere obtenido seguro adicional, en cuyo caso responderán solidariamente por los daños, entre otras disposiciones.

En el artículo 9°, el texto de ambos Proyectos difieren pues el de la Cámara de Diputados incorpora aspectos relacionados con los Contratos, sus plazos y vigencias según consta en el Certificado, que no serán resueltos por falta de pago, ni podrá terminarse anticipadamente por decisión de las partes, sino solo por sentencia judicial ejecutoriada, con comunicación inmediata a la Municipalidad respectiva, entre otras disposiciones inherentes al pago de las indemnizaciones que afecten a una póliza, y no implicará reducción de sumas aseguradas ni de responsabilidad, la que continuará sin necesidad de rehabilitación ni pago de primas adicionales. En este articulado, el N° 9° de la SIS establece que en el (SOAT), el pago de las indemnizaciones se hará sin investigación previa de culpabilidad, sino con la sola demostración del accidente y sus consecuencias, sea de muerte o lesiones a la víctima, sin perjuicio del derecho de la aseguradora de repetir lo pagado bajo las condiciones establecidas en esta Ley. Este texto del Art. 9° de la SIS, coincide exactamente con el Art. 10° del Proyecto de la Cámara de Diputados y corresponde exactamente a la Ley promulgada.

Respecto a la calificación del (SOAT) que es sin culpabilidad, aunque ya se ha señalado en el artículo 10, inc. c) del Capítulo III del presente trabajo, dicha atención se realiza sin investigación de culpabilidad.

Con relación a la Responsabilidad Civil hoy vigente y utilizado en el mercado, es previa a la declaratoria de culpabilidad, que generalmente es realizada

por los juzgados de Falta de la Dirección de Tránsito de las Municipalidades, o de la Policía Caminera con su Tribunal de Faltas respectivo.

En los artículos 10° de la SIS y 11° del de la Cámara de Diputados, lo estipulado en ambos coincide en todo su sentido, como la obligatoriedad de la autoridad interviniente en el accidente, sea Policía Caminera o Nacional, de avisar en caso de siniestro dentro del plazo de 2 días de la SIS y de 4 días hábiles del de la Cámara de Diputados, en que la diferencia está en la cantidad de días. Se considera falta grave, el incumplimiento de la notificación y el funcionario afectado estará sujeto a las sanciones establecidas en la Ley. Igualmente ambos se refieren a los datos que deben ser considerados en el Parte policial aunque con algunas diferencias consistentes en el mayor detalle de datos exigidos como hora, fechas, vehículos involucrados, placas, personas muertas, lesionadas, entidad ambulatoria, centro médico a que fueron derivados etc. observado en el de la SIS, y el de la Cámara de Diputados contiene además de los vehículos involucrados, los datos detallados más amplios como nombre de Compañía, N° del certificado de la póliza, vigencia, nombre del tomador.

Se observa una diferencia sustancial con relación al Proyecto consolidado de la Cámara de Diputados, que fue el promulgado como Ley, ésta carece de lo estipulado en el artículo 11° del Proyecto de la SIS, que estipula que el seguro establecido en esta Ley será administrado por un Grupo Coasegurador, la que oficiará de aseguradora autorizada por la Superintendencia de Seguros. El costo de administración no podrá superar el 20% de la prima de riesgo, en tanto que hasta un 10% de la misma podrá destinarse para el pago de reaseguro por la participación de las aseguradoras en el riesgo. Las retenciones por los Agentes que la Superintendencia de Seguros designe, de las primas recaudadas deberán ser depositadas en el Banco Nacional de Fomento dentro de las 24 horas de su percepción, en la cuenta del Grupo Coasegurador.

Otra de las diferencias observadas comprende lo estipulado en el artículo 15 del Proyecto Consolidado de la Cámara de Diputados, lo cual no se halla

contemplado en el Proyecto de la SIS que se refiere a: “accidentes de tránsito en que hayan participado dos o más vehículos, responsabilizando a cada entidad aseguradora del pago de los siniestros correspondientes a las personas transportadas en el vehículo por ella asegurado así como a los hospitales, ambulancias y demás entidades que conforme a dicha Ley deben recibir el pago del seguro. En caso de peatones, personas no transportadas o cuando no fuere posible establecer en cuál vehículo viajaban los afectados, todos los aseguradores intervinientes serán responsables solidariamente de las indemnizaciones de mayor monto que correspondan a dicha persona, beneficiarios o subrogados, sin perjuicio de que, en definitiva, el pago deba ser financiado entre dichos aseguradores por partes iguales”. En este último establece que el asegurador si hubiere pagado tendrá derecho a repetir contra los demás para exigirles su correspondiente participación, todo lo cual debe entenderse sin perjuicio de los convenios que al efecto puedan celebrar los aseguradores entre sí. Todos estos aspectos que se hallan previstos en los Proyectos, están establecidos en la Ley N° 4950/2013 promulgada, en su Artículo N° 14.

En el artículo N° 14 del Proyecto de la (SIS), se halla incorporada en términos diferentes y como único párrafo a la parte referida en el Art. 15 de la Propuesta de la Cámara de Diputados cual es:”En caso de peatones, personas no transportadas o cuando no fuere posible establecer en cual vehículo viajaban los afectados, se aplica igualmente la cobertura (SOAT”).

Como artículo N° 15° del Proyecto de la (SIS) se prevé la prescripción de las acciones para perseguir el pago de las indemnizaciones, en el plazo de un año, mientras que en la Propuesta de la Cámara de Diputados, en el artículo que lleva el mismo número y en forma duplicada por error, prevé la prescripción en el plazo de dos años, similar a lo establecido en el Código Civil. Asimismo, este aspecto de la prescripción en el plazo de 2 años, está estipulado en el artículo N° 15 de la Ley promulgada. En el artículo N° 16 de la Ley promulgada N° 4950/13 se halla estipulado lo mismo pero incluido en el artículo N° 15 de la propuesta de la Comisión de la Cámara de Diputados.

Cabe resaltar, que todo lo estipulado en el Proyecto Consolidado, Propuesta de la Comisión de Asuntos Económicos de la Honorable Cámara de Diputados, fueron incorporados como estipulaciones sin modificaciones hasta el artículo número 34 de dicho Proyecto Consolidado de la Cámara de Diputados y hasta el artículo número 32 de la Ley N° 4950/2013 promulgada. La variación observada hasta este punto, corresponde solamente a la numeración de los artículos, ya que no fueron incorporados algunos artículos en la Ley promulgada, tal como se describe en los puntos n) y o) del presente trabajo.

En el artículo N° 20 de la Propuesta de la Cámara de Diputados se hallan las estipulaciones relacionadas con transferencia o transmisión de la propiedad del vehículo que haya tenido lugar dentro de la vigencia del Contrato de seguro, en que se producirá la cesión automática del seguro sin alteración de la cobertura hasta el fin de la vigencia de la póliza, entre otras estipulaciones, que no están incluidas en el Proyecto de la (SIS).

En el artículo N° 33 de la Propuesta de la Comisión de Asuntos Económicos de la Cámara de Diputados, se establece que la Superintendencia de Seguros regulará el sistema para que las empresas de transporte público cuenten con las mismas coberturas del (SOAT). Este texto no se halla no se halla incluido en el Proyecto de la (SIS), como tampoco en la Ley promulgada N° 4950/2013.

Pero a partir del artículo número 33 de la promulgada Ley N° 4950/13, la gran variación con relación a ambos Proyectos tanto de la SIS como de la Comisión de Asuntos Económicos de la Cámara de Diputados, comprende la incorporación del Capítulo II que estipula sobre el Fondo de Cobertura Especial, Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito para Motocicletas. Este Capítulo cuenta con 8 artículos desde el N° 33 hasta el artículo N° 40. En el artículo 33 se establece la creación de un fondo para cubrir accidentes de tránsito de las motocicletas, es decir, se constituye el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para las motocicletas.

Finalmente el último proyecto fue aprobado por la Honorable Cámara de Senadores en fecha 14 de marzo de 2013 y sancionado por la Honorable Cámara de Diputados el 22 de mayo de 2013, con la inclusión de todo un Capítulo, el Segundo Capítulo referente al Fondo de Cobertura Especial, Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito para motocicletas. Y la promulgación fue concretada por el Poder Ejecutivo en fecha 14 de junio de 2013 como Ley de la República N° 4950/2013 y reglamentada por la Superintendencia de Seguros del Banco Central del Paraguay, el 17 de julio de 2013 por Resolución SS.SG N° 42/2013.

Seguidamente se hace referencia, específicamente a la promulgada Ley N° 4950/13 y derogada, a fin de dar énfasis a la diferencia observada con relación al Proyecto de Ley presentado originalmente, que consiste en el agregado de todo un Capítulo dentro de la misma Ley, e incorpora la figura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para motociclistas, con características netamente social, por la conformación del Fondo Especial de cobertura, mientras que el (SOAT) para los automotores es de carácter más bien comercial, por la obligatoriedad de la contratación del seguro con cualquiera de las aseguradoras autorizadas a operar y los costos están definidos y estipulados claramente en la Ley, dirigido a todos los vehículos automotores que circulan en el territorio nacional.

La característica social mencionada está prescripta en el artículo 34 de la Ley que establece la forma de integración del fondo consistente en el 80% de las multas provenientes de infracciones y por el monto entre el 1 y 3 jornales mínimos legales, que será establecido anualmente por la Superintendencia de Seguros, en base a la tasa anual de accidentes de motocicletas y su incidencia en los costos de este seguro.

Los demás artículos 35, 36, 37, 38 y 39 estipulan sobre la administración del Fondo, sobre los riesgos cubiertos por el Fondo de Cobertura Especial, sobre otras condiciones como montos de indemnizaciones, plazos de pago entre otros y sobre la reglamentación de los mecanismos, requisitos y demás, para la implementación de la ejecución del Fondo.

Por último el resumen del análisis comparativo de las estipulaciones de los proyectos de leyes y de la ley promulgada se deja expuesto resaltando cuanto sigue: La Ley promulgada N° 4950/13 ya derogada, en su Artículo 23 se refiere a las indemnizaciones cuyos montos fueron modificados con relación a lo previsto en los proyectos presentados, reduciendo la cantidad de Jornales mínimos para cada caso.

Para las indemnizaciones son contempladas jornales mínimos que son establecidos por la Ley, sobre cuyo cálculo se ha determinado la prima correspondiente. (Primas anuales). En caso de que durante el periodo de vigencia de la póliza, sufra alguna variación el jornal mínimo legal, se produciría un desfase económico muy fuerte a las Compañías de seguros, lo cual da origen al interrogante de cómo se resolvería la situación planteada?

En ese sentido, la respuesta estaría dada en el cálculo de la prima basado en jornales mínimos pero con ajustes automáticos, de tal modo que sea ajustado en forma automática el costo de la prima con los de siniestros a pagar.

Una variación muy importante observada, cuyo punto no fue considerado en los Proyectos de leyes descriptos y analizados en este trabajo, comprende la inclusión del Capítulo II en la Ley promulgada N° 4950/13, referente al Fondo de Cobertura Especial, Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito para Motocicletas, con un total de 8 artículos. La creación de dicho fondo de cobertura especial para cubrir accidentes de tránsito causados por motocicletas, está establecida en el artículo 33 de la citada Ley (SOAT).

El artículo N° 34 establece la composición del citado Fondo de Cobertura Especial, su finalidad y la proporción a ser distribuida de los ingresos a cada institución involucrada en la implementación de la Ley, como las Municipalidades y la OPACI. En el punto b) de este artículo, se establece que el Fondo estará integrado además por el monto entre 1 y 3 salarios mínimos legales, establecido anualmente por la Superintendencia de Seguros (SIS), en base a la tasa anual de accidentes de

motocicletas y su incidencia en los costos de este seguro; asignando de este modo a la misma, una función incompatible con las propias, de supervisión y control.

El Artículo 35 se refiere a la administración del fondo y establece que el porcentaje creado por esta Ley, sea depositado por las Municipalidades en una cuenta especial abierta en el Banco Nacional de Fomento, así como el porcentaje para la Organización Paraguaya de Cooperación Intermunicipal (OPACI).

Es de destacar, que dicha Ley ha asignado y adicionado funciones a las instituciones involucradas para su implementación, desmitificando en algunas de ellas sus propios roles, en contraposición de principios y normas de control y supervisión, como el caso de la Superintendencia de Seguros.

En tal contexto, se mencionan las estipuladas en los artículos 35°, 38° y 39° inclusive, referente a las funciones de reglamentación y control del Fondo Especial por parte de la Superintendencia de Seguros, con la previsión de mecanismos de administración y ejecución; sumadas a las otras propias establecidas en la Ley N° 827/96, situación que la convierte en juez y parte a la vez, al involucrarla también en actividades operativas.

Entre las demás instituciones incluidas en la disposición legal para su implementación se hallan las Municipalidades, la Dirección General del Registro de Automotores, la Policía Caminera, la Policía Nacional y la Organización Paraguaya de Cooperación Intermunicipal (OPACI).

Un aspecto muy importante sobre lo estipulado en la Ley que amerita ser resaltado, constituye la exigencia de efectuar los aportes o cobros para la formación del Fondo de Cobertura Especial, y el establecimiento de un periodo de carencia sin cobertura. Es decir, serán efectuados los cobros a los motociclistas por los servicios de renovaciones, expedición de registros, multas y otros, pero la prestación del servicio podrán recibir solamente después de 6 meses de la vigencia de la Ley o su implementación. Entre este aspecto se incluye lo atinente al objetivo de orden social

del Seguro de Accidentes para motocicletas incorporado como Capítulo II de la misma Ley del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para vehículos automotores, que originalmente fue proyectado un seguro obligatorio solo para estos vehículos, cuyo objetivo y fin son más bien de orden comercial, por lo que se visualiza una mezcla de fines y objetivos dentro del mismo cuerpo legal.

Cabe incorporar dentro de este análisis otros aspectos establecidos en la Ley promulgada, como: a) Los casos de incapacidad o invalidez, sea permanente total o parcial, y la obligatoriedad de declaración de herederos para el pago de las indemnizaciones, en casos de fallecimiento de la persona, la que conlleva trámites administrativos y judiciales costosos, tanto en lo económico y en tiempo por la burocracia judicial. b) El tiempo extremadamente corto establecido en la Ley para la reglamentación e implementación, cuya tarea fue asignada a la Superintendencia de Seguros, considerando que la fecha de la promulgación de la Ley fue el 14 de junio de 2013 y el periodo para el inicio de la implementación y vigencia, hasta el mes de enero del 2014. El periodo de tan solo 7 meses para reglamentar una nueva y compleja disposición legal es breve, considerando los distintos aspectos relacionados con las condiciones de infraestructuras de las instituciones afectadas, las características geográficas, distancias, limitaciones técnicas y de dotación de los medios y recursos, los que exigen periodos más prolongados para la adecuada y eficiente implementación. Todos los aspectos señalados indefectiblemente lleva a la conclusión y afirmación de la imposibilidad de dar cumplimiento efectivo a todas las estipulaciones de la misma, y la falta de garantía de que produzca el resultado previsto, una vez implementado.

Finalmente, cabe señalar otras diferencias relacionadas con la Ley N° 827/96 que crea el sistema del seguro, el control y la supervisión del mismo a través de la Superintendencia de Seguros. Esta Ley contempla aspectos técnicos operativos que no están previstos en la nueva Ley N° 4950/2013 (SOAT), como la determinación de la tarifa, pero que se halla establecida en la misma sin definición clara, la que debe ser fijada por la Superintendencia de Seguros. Y por último otra diferencia muy importante referente al reaseguro, figura que es esencial en la

actividad del seguro que no fue contemplado en dicha Ley, por lo que requeriría ser ajustado dentro del espíritu de la Ley N° 827/96 de Seguros.

En el siguiente capítulo se ilustrarán las diferentes características de las Leyes sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) vigentes en algunos países de la región, en especial lo atinente a coberturas, indemnizaciones y otros, comparado con la Ley promulgada y derogada del Paraguay, a fin de identificar los aspectos no previstos y que pueden ser incorporados en esta nueva Ley, como propuesta de modificación y ampliación para mejorar y dar mayor alcance a las coberturas principalmente, la que será realizada a la luz del resultado del análisis comparativo de las citadas disposiciones legales, del país y de los países vecinos.

De la profundización del análisis comparativo de las legislaciones del SOAT de los otros países, se podrá concluir sobre los aspectos que permitan formular las recomendaciones, así como las propuestas de modificación y ampliación de la Ley del Paraguay, para su efectiva implementación, su eficaz y beneficiosa aplicación.

6. ANÁLISIS COMPARATIVO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT) DE LA REGIÓN Y DEL PARAGUAY

Con el estudio comparado de las legislaciones sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) de los países de la región con las estipulaciones de la Ley N° 4950/13 promulgada y derogada del Paraguay, se pretende evaluar la situación de las mismas, a fin de hallar aspectos que pueden ser considerados para una mejor cobertura de la disposición legal paraguaya, y para cuyo efecto, los hallazgos serán incorporados en la propuesta de modificación y ampliación de la Ley. Es de mencionar que la mayoría de los países de la región considerados en este trabajo para el análisis, cuentan con la figura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

6.1 Brasil-Paraguay

La Ley No. 6.194 del 19 de diciembre de 1974 del Brasil, establece el Seguro Obligatorio de Daños Personales causados por Vehículos Automotores Terrestres (DPVAT), o la obligación de contar con un seguro de responsabilidad civil de automóviles. La vigencia del mismo es de un año y renovable anualmente. Cubre indemnizaciones en casos de muerte e invalidez permanente y reembolso de gastos médicos, otorgado independientemente de la culpabilidad del conductor y hasta los límites fijados. Dichas estas estipulaciones son similares a las previstas en la Ley promulgada del Paraguay. La Ley brasilera establece en caso de siniestros provocados por vehículo no identificado, la víctima o los causahabientes reciben igualmente la indemnización del (DPVAT), y en caso de que el vehículo carece del seguro o con póliza vencida, el conductor o propietario responde con su propio

patrimonio. No se encontró un mecanismo o fondo que compense a las víctimas cuando los responsables no tengan medios para hacerlo.

La primera apreciación diferenciada del seguro obligatorio en el Brasil con relación al del Paraguay, se ve en la denominación y en la cobertura, en que son indemnizadas igualmente las víctimas, en accidentes causado por vehículo no identificado. Además del mecanismo o fondo que pueda prever una compensación a las víctimas en casos de que los responsables del accidente sean insolventes, del cual carece la legislación paraguaya.

6.2 Chile-Paraguay

La disposición legal regulatoria del seguro obligatorio de accidentes de tránsito por vehículos motorizados en Chile es la Ley del seguro obligatorio de accidentes personales N° 18.490, que fue publicado en el Diario Oficial el 4 de enero de 1986. Este Seguro estaba destinado a indemnizar los riesgos de muerte y lesiones corporales que sufran las personas en accidentes en que intervengan el vehículo asegurado y sus remolques. La mencionada Ley ha establecido el seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños a vehículos de terceros. La misma tuvo vigencia hasta el año 1991 con la derogación, por Ley N° 19.050 del 22 de marzo de 1991. (AIDA – Sección Paraguaya, III Congreso Internacional del Seguro, 2011).

La disposición relacionada con el (SOAT) y que se halla vigente es el Tratado Internacional, Convenio sobre Transporte Terrestre, viajes internacionales, en su Art. 13° y extiende la obligación a conductores o propietarios de automotores de transporte propio, limitada a Responsabilidad Civil por lesiones, muerte o daño a terceros no transportados, cuya cobertura es de a) US\$ 20.000 por persona, US\$ 15.000 por bienes y US\$ 120.000 por acontecimiento catastrófico, y b) Responsabilidad Civil por daños a pasajeros US\$ 20.000 por persona y US\$ 200.000 por acontecimiento catastrófico.

El Seguro Obligatorio de Accidentes Personales (SOAP) cubre supuestos de muerte, daños a las personas sean conductores, acompañantes y peatones, así como atención médica hasta los límites fijados, o sea, cubre los riesgos de muerte, incapacidad total o parcial y lesiones que sufran las personas como consecuencia de accidente en que intervenga el vehículo asegurado. Adicionalmente, cubre los gastos de hospitalización o atención médica, quirúrgica, dental, farmacéutica y rehabilitación.

También cubre los gastos médicos relativos a la atención prehospitalaria y el transporte sanitario, pero no cubre ningún daño ocasionado al vehículo y procede independientemente de la culpa del conductor, establecido en el artículo 6 de la Ley 18.490. Cuando el autor del hecho se da a la fuga y no es identificado, el cobro del seguro no procede. En caso de falta de seguro o póliza vencida, el propietario o conductor, es responsable personalmente del pago de las indemnizaciones que puedan corresponder y carece de un mecanismo previsto para el caso de que los responsables no puedan afrontar los pagos.

En cuanto a las indemnizaciones correspondientes a Responsabilidad Civil, la inclusión de los montos es a los efectos de comparación con el (SOAT). En Chile las indemnizaciones se miden en Unidades de Fomento (UF) 1 UF hasta el 9 de marzo de 2008 es igual a 19.766,45 pesos chilenos que equivale a USD 41.46, reguladas de la siguiente manera:

- a) UF 300 en caso de muerte o en caso de incapacidad permanente total. Pérdida de, a lo menos, dos tercios de su capacidad de trabajo.
- b) UF 200 en caso de incapacidad permanente parcial. Pérdida igual o superior al 30%, pero inferior a las dos terceras partes de su capacidad de trabajo.
- c) Hasta un valor de UF 300 por concepto de gastos médicos en que deban incurrir los afectados, incluyendo la hospitalización, el transporte sanitario, la atención médica y quirúrgica, los gastos farmacéuticos y los gastos por concepto de rehabilitación.

(Biblioteca Nacional de Chile: Portada Ley Fácil. Guía Legal sobre Seguro Automotor Obligatorio. 2007. Recuperado de: (<http://www.bcn.cl/guias/seguro-automotor-obligatorio>).

En tanto, en el Artículo 25 de la Ley N° 18.490 se establecen las indemnizaciones para el seguro de accidentes personales que son:

- 1) Una cantidad equivalente a 300 unidades de fomento en caso de muerte;
- 2) Una cantidad equivalente a 300 unidades de fomento en caso de incapacidad permanente total;
- 3) La cantidad de hasta 200 unidades de fomento para casos de incapacidad permanente parcial, y el monto definitivo debe ser una proporción de esa indemnización máxima, según la clasificación que al efecto se haga en la póliza, y
- 4) Una cantidad de hasta 300 unidades de fomento por gastos de hospitalización o de atención médica, quirúrgica, dental, prótesis, implantes, farmacéutica y cualquiera otra que se requiera para su rehabilitación. Las incapacidades temporales de cualquier especie no darán derecho a otra indemnización que la señalada en el número 4 del inciso anterior.

La indemnización de los gastos de atención médica, quirúrgica y hospitalización no podrá exceder de los montos que señale la póliza.

La citada Ley N° 18.490 fue modificada por varias otras disposiciones como la Ley N° 18.679 del 31 de diciembre de 1987; la Ley N° 18.681 del 31 de diciembre de 1987; Ley N° 18.899 del 30 de diciembre de 1989; Ley N° 19.050 del 22 de marzo de 1991; Ley N° 19.887 del 18 de agosto de 2003; y la Ley N° 20.227 del 15 de noviembre de 2007, Ley N° 18.490. Por tanto, con la derogación definitiva de dicha Ley, actualmente en Chile no existe un seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños a terceros causados por vehículos. (III Congreso Internacional del Seguro, 2011).

Al efectuar una comparación con la Ley del Paraguay, se puede convenir que actualmente, según las informaciones halladas, el país trasandino no cuenta con una legislación vigente sobre el seguro obligatorio para accidentes de tránsito. Sin embargo, en el pasado, la Ley que regulaba el seguro obligatorio de accidentes personales causados por vehículos motorizados, es la mencionada N° 18.490. Este Seguro estaba destinado a indemnizar los riesgos de muerte y lesiones corporales de accidentes de tránsito causados por el vehículo asegurado y sus remolques. La mencionada Ley ha establecido también el seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños a vehículos de terceros.

Aún la falta de vigencia o inexistencia de la ley, el país trasandino refrendó un Tratado Internacional, Convenio sobre Transporte Terrestre, que además de lo establecido en su Artículo 1° sobre las empresas que realizan viajes internacionales previstos específicamente en el Artículo 13, Capítulo I del Convenio, extiende la obligación a conductores o propietarios de automotores de transporte propio, limitándola a la responsabilidad civil por lesiones, muerte o daños a terceros no transportados. En el Art. 5° del Anexo III establece las coberturas mínimas acordadas por las partes como: a) Responsabilidad Civil por daños a terceros no transportados dólares 20.000 por persona, dólares 15.000 por bienes y 120.000 dólares por acontecimiento catástrofe, b) Responsabilidad Civil por daños a pasajeros dólares 20.000 por persona y dólares 200.000 por acontecimiento catástrofe. (MAPFRE, 1976).

Si bien es un convenio internacional, en el Paraguay el proyecto de ley originalmente presentado expresa que las indemnizaciones establecidas para las víctimas de accidentes de tránsito en territorio nacional van desde 600 jornales mínimos.

Al cotejar con la Ley (SOAT) del Paraguay hoy derogada, la legislación chilena a partir de la vigencia, la diferencia está dada en que no cubre ningún daño ocasionado al vehículo y procede independientemente de la culpa del conductor y cuando el autor del hecho se da a la fuga sin ser identificado, el cobro del seguro no

procede. En caso de falta del seguro o póliza vencida, el propietario o conductor, es responsable personalmente del pago de las indemnizaciones que pueda corresponder, además de carecer de un mecanismo previsto para el caso de que los responsables no puedan afrontar los pagos, mientras que la Ley paraguaya establece que el (SOAT) es el mecanismo por el cual, las personas se organizan en forma comunitaria, para hacer frente a gastos derivados de la responsabilidad civil, individual, por los daños ocasionados. Incluye también al sufrido por quien lo ocasionare y a las personas abandonadas en la vía pública, muertas o lesionadas, tras sufrir un accidente de tránsito, independientemente de la responsabilidad del Estado en la materia. Se incluye además la cobertura del accidente de tránsito en que se originó incendio y acto terrorista, en el que participa un vehículo automotor en marcha o en reposo, causando daño a las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de vehículo automotor.

La Ley N° 4950/2013 del Paraguay, establece el monto de las indemnizaciones expresadas también en jornales mínimos de trabajadores no calificados de la ciudad de Asunción, cuyos montos fueron modificados con la reducción, en comparación con los montos previstos en los Proyectos de Leyes presentados:

De 500 jornales mínimos, para gastos de muerte, incluyendo en la misma, gastos de sepelio;

De 500 jornales mínimos para casos de incapacidad permanente total;

El monto de hasta 300 jornales mínimos en caso de incapacidad permanente parcial, debiendo el monto definitivo ser una proporción de dicha indemnización máxima, según la clasificación que al efecto se haga en la póliza; y

Y hasta 300 jornales mínimos por gastos de hospitalización, atención médica, ambulancia, quirúrgica, dental, prótesis, implantes, farmacéutica y cualquier otra que se requiera para la rehabilitación.

El Seguro Obligatorio de Accidentes Personales (SOAP) de Chile cubre supuestos de muerte, daños a las personas sean conductores, acompañantes y peatones, así como la atención médica hasta los límites fijados. La cobertura abarca los riesgos de muerte, incapacidad total o parcial, lesiones y gastos adicionales de hospitalización o atención médica, quirúrgica, dental, farmacéutica y rehabilitación. También cubre gastos médicos relativos a la atención prehospitalaria y el transporte sanitario, pero no cubre daño alguno ocasionado al vehículo y procede independientemente de la culpa del conductor, como tampoco cubre el seguro en los casos de fuga del autor del hecho o no es identificado. En caso de falta de seguro o póliza vencida, el propietario o conductor, es responsable personalmente del pago de las indemnizaciones que correspondan.

6.3 Perú-Paraguay

En el Perú, la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre que lleva el N° 27.181, vigente desde el 1 de julio del año 2002, rige el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que cubre de manera inmediata e incondicional lesiones corporales, heridos y/o muertes de ocupantes de vehículos y peatones, como consecuencia de un accidente de tránsito. La obligatoriedad de esta Ley rigió desde el 30 de junio del año 2003 y establece que cada vehículo debe contar con un certificado y calcomanía (SOAT). La misma fue modificada por Ley N° 28.839 del 26 de julio de 2006, en sus artículos 30° y 31°, incorporando la exigencia de tenencia del Certificado contra Accidentes de Tránsito (CAT), en cada vehículo.

Las Asociaciones de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito (AFOCAT) fueron creadas por Ley N° 28.839. Las mismas pueden realizar similar o mayor cobertura que las empresas aseguradoras emisoras del Seguro Obligatorio de accidentes de Tránsito (SOAT), pero solo a vehículos que realizan transporte de pasajeros. Estas Asociaciones de Fondos Regionales peruanas son las responsables de entregar el Certificado y el distintivo que acredita la vigencia. Este seguro es independiente de cualquier otro seguro de vehículos que tenga contratado. Y la disposición normativa es el Decreto Supremo número DS 039-2002, (MTC). La

póliza es muy especial y particular, por la atención efectiva, inmediata e incondicional a las víctimas de accidentes de tránsito. Las indemnizaciones son pagadas sin investigación previa y no se disminuyen las sumas aseguradas una vez pagadas. La cobertura comprende a ocupantes de vehículos y a peatones. Su vigencia es anual y activada la cobertura con solo denunciar el accidente inclusive sin el pago aún de la prima de seguro. La póliza cubre también accidentes por embriaguez, por no tenencia de licencia de conducir, drogadicción e imprudencia temeraria. Sin embargo, la aseguradora puede ejercer su legítima acción subrogatoria contra los causantes del daño. En el primer año de su aplicación, aproximadamente 11 millones de dólares han sido pagados en concepto de siniestros y a los dos años del sistema, se activó el Fondo de Compensación para cubrir muertes y lesiones producidas por vehículos que se fugan después del hecho. (III Congreso Internacional del Seguro, 2011).

El seguro citado cubre a todas las víctimas de un accidente de tránsito, sin importar la causa del accidente; sin límites del número de personas que pueden ser afectadas, sin reducción de las sumas aseguradas por la ocurrencia de los accidentes, sin requerir pronunciamientos de autoridad para la atención de las víctimas y el pago de las indemnizaciones es efectuada sin investigación previa de la responsabilidad en el accidente. En realidad la legislación ha previsto dos tipos de seguros para cubrir los daños personales originados por un accidente de tránsito, que comprenden el (SOAT) Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito y (AFOCAT) Asociación de Fondos contra Accidentes de Tránsito. Ambos, por disposición expresa de la ley otorgan las mismas indemnizaciones y compensaciones, con atención de solicitudes sobre la base de los mismos requisitos.

Los montos de dichas indemnizaciones son:

- a) Indemnización por muerte 4 Unidad Impositiva Tributaria (UIT) S/. 14.200 soles.
- b) Gastos de sepelio hasta 1 UIT S/. 3.550 soles.
- c) Indemnización por incapacidad permanente hasta 4 UIT S/. 14.200 soles.
- d) Indemnización por incapacidad temporal hasta 1 UIT S/. 3,550 soles.

e) Gastos médicos hasta 5 UIT S/. 17.750 soles.

(*) La Unidad Impositiva Tributaria (UIT) para el año 2009 es equivalente a S/. 3,550 (Tres mil quinientos cincuenta soles peruanos).

El (SOAT) y la (AFOCAT) se hallan diferenciadas primero por la administración del SOAT que es llevada por empresas aseguradoras, es de alcance nacional y para todo tipo de transporte y por la otra, la (AFOCAT) es administrada por asociaciones de transportistas de alcance restringido a nivel provincial o regional, por lo que los accidentes ocurridos fuera del ámbito de las (AFOCAT), carecen de protección y es solo para vehículos de transporte urbano como buses, microbuses y mototaxis.

La citada disposición legal prevé sanciones para los casos de vehículos conducidos sin portar el certificado del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, o que el certificado no corresponda al vehículo usado o esté vencido; falta que origina la retención del vehículo, además de las sanciones pecuniarias del 2% de la (UIT), cuya equivalencia por cada unidad para el año 2009 fue de 3.550 soles y para la recuperación del mismo es obligatoria la adquisición del Certificado (SOAT) correspondiente.

El Perú cuenta además con disposiciones de reglamentación de factores de mitigación con los Seguros de Accidentes de Tránsito, refrendado por el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, que aprueba el Texto Único y Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito. Dicho Decreto establece que todo vehículo automotor que circule en el territorio de la república, debe contar con una póliza vigente del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, cuya cobertura abarca a las personas lesionadas o muertas en accidentes de tránsito, sean ocupantes o terceros y no ocupantes de los vehículos automotores. Cuenta asimismo con un Fondo de Compensación del (SOAT), creado para cubrir los daños causados a personas no identificadas que sufran accidentes de tránsito, o las identificadas hayan sido dañadas por vehículos que a su vez no hayan sido identificados y dado a la fuga en el

momento del accidente. Este fondo cubre gastos médicos y gastos de sepelio hasta los montos de cobertura establecidos en el (SOAT), pero no así las indemnizaciones por incapacidad temporal, invalidez permanente o muerte.

Para la emisión de Certificados contra accidentes de tránsito (CAT), la Asociación de Fondos contra Accidentes de Tránsito (AFOCAT) debe estar inscrita en el Registro del (MTC), en este sentido algunas están inscriptas, otras tienen inscripción temporal y otras canceladas. En cuanto a regulación, supervisión, fiscalización y control de las (AFOCAT), el Decreto Legislativo N° 1051 de fecha 27.06.08, ha establecido que las mismas corresponden a la Superintendencia de Banca y Seguros, de conformidad con el artículo 345 y siguientes de la Ley N° 26702 “Ley del Sistema Financiero y Seguros”. La (AFOCAT) se clasifica en (AFOCAT) Regionales de (CAT) con validez en toda la región y (AFOCAT) Provinciales de (CAT) con validez en toda la provincia.

Las coberturas de dichos seguros, abarcan a las víctimas por daños personales, muertes, discapacidad temporal y permanente, cuyo monto llegó a alcanzar unos 260 millones de soles, según la Asociación Peruana de Seguros (APESEG). Los montos establecidos resultan insuficientes porque no cubren todo el tratamiento de la discapacidad o lesiones severas sufridas. Además del costo elevado de medicamentos e insumos médicos y quirúrgicos, que disminuyen la probabilidad de atender todas las cifras establecidas por el (SOAT) y a todas las víctimas. Otra forma de mejorar la cobertura es el fortalecimiento de la administración del fondo de compensación para las víctimas de accidentes de tránsito, para casos de vehículos que huyen tras cometer el accidente, evadiendo su responsabilidad. (Informe (OMS), 2009).

Es de resaltar que el sistema peruano para la atención prehospitalaria cuenta con un sistema integrado de servicios médicos de urgencias, que abarca la atención de los lesionados desde el lugar del accidente y traslado hasta el establecimiento de salud que brinde las condiciones idóneas posteriores a la evaluación médica inicial. Y los primeros auxilios son realizados por diversas instituciones, por el Cuerpo

General de Bomberos Voluntarios, por la Policía Nacional, por el Serenazgo de las Municipalidades y por las Compañías de Seguros, pero muchas de ellas prestan solo el servicio de traslado. Asimismo, a fin de regularizar la atención post accidente, el Ministerio de Salud del Perú ha realizado análisis, emisión de normas y estudios especiales para conocer la factibilidad de un sistema de atención prehospitalaria más adecuado y eficiente, según informe del citado Ministerio. (Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), 2007).

Al efectuar la comparación de la legislación del Seguro obligatorio (SOAT) paraguaya con la legislación peruana, el (SOAT) en el Perú la póliza que cubre este seguro es muy especial y particular, de vigencia anual y activada la cobertura con la denuncia del accidente inclusive sin el pago aún de la prima de seguro, además de la atención efectiva, inmediata e incondicional brindada a las víctimas de accidentes de tránsito, cuyas indemnizaciones son pagadas sin investigación previa y no se disminuyen las sumas aseguradas una vez pagadas. La cobertura comprende a ocupantes de vehículos y a peatones.

Evidentemente es uno de los seguros más completos en comparación a los Proyectos de Leyes presentados en el congreso Nacional del Paraguay y a la Ley promulgada N° 4950/13, que carece de coberturas previstas en el seguro del Perú como coberturas por embriaguez, no tenencia de licencia de conducir, drogadicción e imprudencia temeraria, con el derecho de la aseguradora de ejercer su legítima acción subrogatoria contra los causantes del daño. En el primer año de aplicación de este seguro en Perú, el monto pagado en concepto de siniestros fue de aproximadamente 11 millones de dólares, pero los montos establecidos para las indemnizaciones son insuficientes porque no llegan a cubrir todo el tratamiento de la discapacidad o lesiones severas sufridas en el accidente, además del costo elevado de medicamentos e insumos médicos y quirúrgicos, que disminuyen la probabilidad de atender todas las cifras establecidas por el (SOAT) y a las víctimas. El fortalecimiento de la administración del fondo de compensación para las víctimas, constituye otra forma de mejorar la cobertura, en el caso de los vehículos que huyen tras cometer el accidente evadiendo su responsabilidad, además del sistema

integrado de servicios médicos de urgencias para la atención prehospitalaria, que abarca la atención de los lesionados desde el lugar del accidente y traslado al establecimiento de salud que brinde las condiciones idóneas posteriores a la evaluación médica inicial. Dichas atenciones son consideradas gastos médicos que incluyen atención pre-hospitalaria, atención hospitalaria, quirúrgica y farmacéutica, así como el transporte al lugar para la atención médica entre otros gastos que sean necesarios para la rehabilitación de la víctima, hasta el valor de 5 (UIT), que es igual a 17.750 soles. Los primeros auxilios en los accidentes de tránsito son brindados por diversas instituciones, como el Cuerpo General de Bomberos Voluntarios, la Policía Nacional, pero muchas de ellas solo prestan el servicio de traslado.

Al centrarse más en la comparación de la legislación peruana con la paraguaya, se ve que en ambas legislaciones existen aunque más diferencias, también coincidencias. Entre las diferencias se resaltan los siguientes: a) La cobertura del seguro de Perú abarca a ocupantes de vehículos y a peatones, cuya vigencia es anual y activada la cobertura con solo denunciar el accidente inclusive sin el pago aún de la prima de seguro, coberturas no contempladas en la legislación paraguaya. b) La coincidencia está dada en este punto por el costo elevado de los medicamentos e insumos médicos y quirúrgicos, que disminuyen la probabilidad de atender todas las cifras establecidas por el (SOAT) y a todas las víctimas. Pero, el fortalecimiento de la administración del fondo de compensación para las víctimas en Perú, se constituye en una forma de mejorar la cobertura, como el caso de vehículos que huyen tras cometer el accidente, evadiendo su responsabilidad, aspecto no previsto en la Ley paraguaya. Entre las diferencias se mencionan los primeros auxilios que en el Perú son brindados por diversas instituciones como el Cuerpo General de Bomberos Voluntarios, la Policía Nacional, aunque muchas de ellas solo prestan el servicio de traslado y la atención a las víctimas es efectiva, inmediata e incondicional, la cobertura es activada con la denuncia del accidente, inclusive sin el pago aún de la prima de seguro, además de otras coberturas no contempladas en la legislación paraguaya como embriaguez, no tenencia de licencia de conducir, drogadicción e imprudencia temeraria y dichas indemnizaciones son pagadas sin investigación previa, sin disminuir las sumas aseguradas una vez pagadas.

Entre otros aspectos cabe destacar que el problema común observado en la mayoría de los países de la región, es el permanente crecimiento del parque automotor, la falta de revisiones técnicas, lo que motiva la circulación de vehículos inadecuados técnicamente y algunos obsoletos, que son utilizados como transporte público, tal como ocurre coincidentemente en ambos países.

6.4 Argentina - Paraguay

El seguro obligatorio de vehículos de la Argentina se halla establecido en la Ley N° 24.449 del 23 de diciembre de 1994 de Tránsito, específicamente en su Artículo 68, cuyos límites son fijados y se halla reglamentada por la autoridad de seguros.

El citado artículo 68 dispone que todo automotor, acoplado o semi acoplado debe estar cubierto por un seguro de daños eventuales causados a terceros transportados o no. Este seguro es igualmente obligatorio para las motocicletas en las mismas condiciones que rigen para los automotores. En todos los casos, el titular del vehículo debe circular con el recibo oficial extendido por la compañía aseguradora, a los fines de constatar la vigencia del mismo. La póliza del seguro obligatorio debe abarcar responsabilidad civil hacia terceros transportados y no transportados, hasta los límites establecidos. Dicho seguro de vigencia anual puede ser contratado con cualquier entidad autorizada para operar en el ramo, previo cumplimiento de la revisión técnica obligatoria, para que el vehículo se halle en condiciones reglamentarias de seguridad.

En cuanto a los gastos de sanatorio, velatorios de terceros fallecidos, son cubiertos inmediatamente por el asegurador, sin perjuicio de los derechos subrogatorios que pueden existir con posterioridad. El acreedor por esos servicios puede subrogarse en el crédito del tercero o de sus derechohabientes. Sin embargo, la legislación argentina no prevé mecanismo alguno para casos de siniestros ocasionados por vehículos no identificados, no asegurados o con póliza vencida. En casos de siniestros causado por vehículo no asegurado, el conductor o el propietario

son responsables solidarios por los daños y si carecen de recursos o no se identifica al vehículo causante del accidente, la víctima no recibe resarcimiento alguno, puede sin embargo, recibir asistencia médica de su propio seguro según la cobertura o recurrir a los servicios de hospitales públicos.

La póliza cuya vigencia es anual cubre daños materiales y personales, puede ser contratada con entidades aseguradoras autorizadas a operar en el ramo, con exigencia de previa reinspección del riesgo para la verificación de las condiciones reglamentarias de seguridad y las primas son variables de acuerdo al uso o no del seguro por parte del asegurado. En cuanto a la regulación del tránsito, ésta constituye un poder indelegable en la Argentina por su condición de país federal, en que la facultad de regulación corresponde a cada Provincia dentro de su territorio. (III Congreso Internacional del Seguro, 2011).

Las sumas aseguradas y límites máximos de responsabilidad establecidos en la Argentina en el caso de Responsabilidad Civil, son los siguientes:

1. Montos Asegurados:

a) Muerte, Gastos Médicos, Hospitalarios y/o daños personales: US\$ 40.000.-

b) Daños Materiales: US\$ 20.000 por tercero.

2. Honorarios profesionales

Los honorarios de Abogados y Gastos incurridos para la defensa del asegurado, no están comprendidos en los límites establecidos para las sumas aseguradas, como las previstas en el número anterior. Los honorarios de los abogados se limitan al 50% del valor de la indemnización pagada al asegurado, mientras que los gastos están sujetos a los límites generales por evento.

3. Reclamos

En los reclamos sobre un mismo evento, el límite de la responsabilidad de la aseguradora por la cobertura prevista en el numeral 1 anterior, los casos previstos en el literal a) se limitan a US\$ 200.000 y los daños materiales (literal b) se limitan a US\$ 40.000.-(<http://www.falabellapro.com/pfprowebpr/seguros/seguros/automovil/obligatorio.html>)

De la comparación realizada con la Ley del Paraguay surge cuanto sigue:

En la Argentina el seguro obligatorio de vehículos establece límites que son fijados y reglamentados por la autoridad de seguros. La cobertura abarca a daños materiales y personales, para cuya contratación con entidades autorizadas a operar exige la previa reinspección del riesgo a fin de ver las condiciones reglamentarias de seguridad y los pagos de los gastos tanto de hospital, sepelio con terceros entre otros, son inmediato y sin perjuicio de ejercer el derecho de subrogación.

Con relación a las primas, éstas varían de acuerdo al uso o no del seguro por parte del asegurado y la regulación del tránsito es un poder indelegable en la Argentina, como país federal, en que la facultad de regulación recae en cada Provincia dentro de su territorio.

La legislación argentina como la del Paraguay, contempla rigurosamente la obligatoriedad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, pues ningún vehículo automotor que carece del seguro puede circular. En cambio difieren por el sistema federal que rige en la Argentina, ya que cada Provincia cuenta con una Ley propia, característica diferente al del Paraguay.

Otra similitud con ambos países está en la falta de mecanismo para casos de siniestros ocasionados por vehículos no identificados, no asegurados o con póliza vencida, así como los casos de siniestros causado por vehículo no asegurado, en que la responsabilidad recae sobre el conductor o el propietario por los daños. Igualmente los casos en que los mismos carecen de recursos o no se identifica al vehículo causante del accidente, la víctima no recibe el resarcimiento, pudiendo sin embargo recibir asistencia de su propio seguro médico según la cobertura o recurrir a los servicios de hospitales públicos.

Por otro lado, una característica distintiva de la disposición argentina con la paraguaya, consiste en que aquella posee gran cantidad de centros de trauma privados, donde son derivadas las víctimas de accidentes de tránsito de forma

inmediata, situación adversa en el Paraguay, aunque la Ley promulgada y derogada, contempla el pago por parte de las Aseguradoras a los hospitales por la atención a las víctimas, es de resaltar y señalar, que el Paraguay dispone del Centro de Emergencias Médicas de la capital, único centro de traumas con equipamientos y recursos adecuados, con asignación de presupuesto anual para la atención médica. Sin embargo, dicho Centro hospitalario no cuenta con la gratuidad de los medicamentos, la que provoca una situación extremadamente difícil para aquella persona accidentada, que en la generalidad son de escasos recursos, agravado por el elevado precio de dichos medicamentos.

6.5 Bolivia-Paraguay

La disposición legal que regula el Seguro Obligatorio en el país boliviano es la Ley N° 18.883 del 25 de junio de 1998, reglamentada por la Ley de Seguros en su artículo N° 37 y por el Decreto Supremo N° 25.785 del 25 de mayo del año 2000. El citado Art. 37 de la Ley de Seguros, establece como objetivo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), el otorgamiento de cobertura uniforme y única para gastos médicos originados por accidentes, indemnización por muerte de persona individual, originado por vehículos dentro del territorio de la República y obliga asimismo, la contratación y tenencia en todo tiempo de un seguro de accidentes de tránsito, a todo propietario de vehículo automotor del país, sea cual fuere su tipo. El seguro es de carácter indisputable, su beneficio será uniforme, irreversible y la acción se emprenderá en forma directa contra la entidad aseguradora. El capital máximo asegurado para los casos de muerte, incapacidad total permanente y gastos médicos, está establecido en la suma de 2.300 DEGs (dos mil trescientos Derechos Especiales de Giro) por persona, por evento y sin límite de personas. Dichas coberturas están establecidas en los artículos 21 y 22 del Decreto Supremo 25785, cuyo texto expresa que en términos de capital mínimo asegurado, toda aseguradora que oferte el (SOAT) en el mercado nacional, deberá garantizar como mínimo las prestaciones por cada persona y por cada evento, en Derechos Especiales de Giro (DEG), pagaderos en dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, al tipo de

cambio de la fecha de pago, conforme a lo estipulado en el mencionado Artículo 37 de la Ley de Seguros boliviano como sigue:

- a) En caso de muerte, una indemnización equivalente a 2.300 DEG.
- b) En caso de incapacidad permanente total, una indemnización equivalente a 2.300 DEG, y e) Por gastos médicos hasta un tope máximo equivalente a 2.300 DEG.

Este seguro obligatorio (SOAT) de Bolivia cubre los riesgos de muerte y lesiones corporales sufridas en accidentes de tránsito ocasionados por el vehículo asegurado y sus remolques. Los vehículos de todo tipo que circulen dentro del territorio están obligados por dicha Ley a la portación permanente del certificado de Seguro que acredite la validez del seguro, cuyo incumplimiento se halla sancionada y la calificación del grado de invalidez debe ser realizada conforme a lo previsto en el Manual que rige para los Seguros colectivos del Seguro Social Obligatorio.

El Artículo 35° de dicho Seguro establece que las aseguradoras pueden fijar libremente el valor de la prima y en los siguientes artículos 36° y 37° se obliga a todo centro médico la asistencia a las víctimas, recibiendo una tarifa por los servicios prestados. Esta legislación incluye además como estipulación en sus artículos 43° al 48°, sobre el Fondo de Indemnización (SOAT) (FISO), que cubre las indemnizaciones por accidentes de tránsito en que son involucrados vehículos no identificados. El Fondo es conformado obligatoriamente por las entidades aseguradoras que operan con el (SOAT), cuya organización y administración están sujetas a acuerdos mutuos de sus participantes. El fondo está destinado al pago de siniestros producidos por vehículos no identificados. (III Congreso Internacional del Seguro, 2011).

En el caso de que el vehículo involucrado carece del (SOAT) o se halla vencido, el conductor o propietario responderá por los gastos del siniestro, inclusive los de los lesionados o fallecidos que sí estén cubiertos por el (SOAT) hasta los límites establecidos, y las entidades aseguradoras podrán reclamar contra el

propietario del vehículo involucrado no asegurado por los montos que hubieran erogado bajo sus respectivas coberturas – Artículo 31 del Decreto No. 25.785.

El (FISO) no cubre los casos de carencia de recursos del responsable para responder por los lesionados o fallecidos no cubiertos por el (SOAT). Sin embargo, esta situación es subsanada por lo estipulado en el artículo número 36 del mencionado Decreto cuyo texto expresa que todo centro médico, público o privado, está en la obligación de atender a todas las víctimas de lesiones de tránsito para lo cual, deberá tomar los recaudos necesarios y la negativa es considerada como delito de denegación de auxilio, previsto y sancionado por el Artículo 281 del Código Penal boliviano.

De la comparación de la disposición legal de Bolivia con la Ley SOAT del Paraguay se tiene que:

La Ley de Seguros de Bolivia, establece como objetivo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), la cobertura uniforme y única de gastos médicos e indemnización por muerte de persona individual, en accidentes de tránsito. Dicha Ley establece que las aseguradoras pueden fijar libremente el valor de la prima de seguros y se obliga a todo centro médico la asistencia a las víctimas, recibiendo una tarifa por los servicios prestados. Esta legislación incluye además el Fondo de Indemnización (SOAT) (FISO), que cubre las indemnizaciones por accidentes de tránsito en que se involucran vehículos no identificados. El Fondo es conformado por las aseguradoras operantes con el (SOAT) y su organización y administración sujetas a acuerdos mutuos.

La gran diferencia hallada con relación a la legislación paraguaya, consiste en que el caso boliviano incluye un Fondo de Indemnización para cubrir las indemnizaciones por accidentes de tránsito causados por vehículos no identificados, situación no prevista en la Ley N° 4950/2013 del Paraguay. La Ley boliviana obliga a todo centro médico a asistir a las víctimas, por cuyos servicios reciben una tarifa. En cambio la Ley paraguaya señala que el sistema de fijación y recaudación de las

primas cuyo monto máximo de las mismas será determinado en base a los estudios técnicos a ser realizados por la Superintendencia de Seguros, previendo un mecanismo para obtener recaudaciones oportunas, evitar evasiones económicas en su costo de percepción y evitar tiempos burocráticos al ciudadano. Otra diferencia destacable en la ley boliviana que data del año 1998, de 17 años de vigencia, contrasta con la paraguaya que adolece aún de tiempo de vigencia.

6.6 Colombia-Paraguay

El Código Nacional de Tránsito Terrestre de Colombia rige el seguro obligatorio para automotores, específicamente en el Artículo N° 41 del mismo. La cobertura de este seguro comprende los daños corporales causados a personas por accidentes de tránsito, hasta un límite de 20 salarios mínimos. La obligatoriedad de la contratación de este seguro abarca a vehículos nacionales y extranjeros. El seguro es de responsabilidad extracontractual, con vigencia anual, reglamentado extraordinariamente por el Presidente de la República y con fundamento a la seguridad en las vías.

Este Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) incluye una cobertura con tope máximo por gastos médicos y quirúrgicos, incapacidad permanente, muerte, gastos funerarios y de movilización de la víctima. Agotadas las cuantías, los hospitales pueden reclamar hasta un máximo al Fondo de Solidaridad y Garantía (FOSYGA). Y una vez excedido ese máximo, el gasto es asumido por el seguro médico de la víctima o el patrimonio de quien resulte responsable. (Decreto No.1.032 de 1991, Decreto No. 2.878 de 1991 y Decreto No. 1.283 de 1996).

El fondo de Compensación de Colombia (FONSAT), no sólo protege a las víctimas de automóviles no identificados o no asegurados sino que sirve también como un fondo de seguro de segundo piso. Este fondo se creó para constituir un pool grande de riesgo para los eventos más costosos y para proteger de esta manera a las aseguradoras contra el riesgo financiero causado por estos eventos. En la medida que los topes del (FONSAT) se vayan disminuyendo y agotándose, los daños restantes

son cubiertos por la aseguradora de la víctima, o en su defecto, por el Estado. Dicho Fondo cubre a las víctimas de accidentes causados por vehículos no identificados y no asegurados como gastos médicos e indemnizaciones por muerte, gastos médicos que traspasan los 500 salarios mínimo diario legal (smdl) establecidos por la póliza del (SOAT) y hasta un tope de 800 salarios mínimo diario legal, a las víctimas de atentados terroristas y eventos catastróficos. La entidad responsable del Fondo depende del Ministerio de Salud y es parte del Fondo de Solidaridad y Garantía. Se financia con un 20% de las primas totales pagadas por los asegurados y retornos obtenidos por el manejo financiero de estos recursos.

Analizada comparativamente la disposición colombiana con la Ley paraguaya permite distinguir la diferencia, teniendo en cuenta que la obligatoriedad de la Ley colombiana se encuentra estipulada en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, no así la disposición del Paraguay que carece de un Código, aunque recientemente fue promulgada la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 5016/2014 muy cuestionada por la ciudadanía, cuya aplicación afecta a varias instituciones como la Policía Caminera, la Fiscalía y las distintas municipalidades del país.

El citado Código colombiano para las indemnizaciones establece un límite de hasta 20 salarios mínimos, mientras que la Ley paraguaya establece la cantidad límite de 500 jornales mínimos para los distintos casos. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) de Colombia incluye coberturas diferentes y no previstas en la Ley del Paraguay, como la cobertura que una vez agotada las cuantías tope establecidas, los hospitales pueden reclamar hasta un máximo al Fondo de Solidaridad y Garantía (FOSYGA), y una vez excedido ese máximo recién el gasto es asumido por el seguro médico de la víctima o el patrimonio de quien resulte responsable. El Fondo cubre a las víctimas de accidentes causados por vehículos no identificados y no asegurados, gastos médicos e indemnizaciones por muerte, gastos médicos que traspasan los 500 salarios mínimo diario legal (smdl) establecidos en la póliza del (SOAT) y hasta un tope de 800 salarios mínimo diario legal, a las víctimas de atentados terroristas y eventos catastróficos.

El fondo de Compensación de Colombia (FONSAT), creado para proteger a las víctimas de automóviles no identificados o no asegurados, además de servir también como un fondo de aseguramiento de segundo piso, tiene como fin constituir un pool grande de riesgo para los eventos más costosos destinado a proteger a las aseguradoras del riesgo financiero causado por estos eventos. En la medida que los topes del (FONSAT) se vayan disminuyendo y agotándose, los daños restantes serán cubiertos por la aseguradora de la víctima, o en su defecto, por el Estado.

En Colombia el seguro es de responsabilidad extracontractual, vigencia anual y reglamentado por el Presidente de la República, mientras que en el Paraguay organismo encargado de la reglamentación, supervisión y control de la Ley del Seguro Obligatorio (SOAT) es la Superintendencia de Seguros, con un ropaje técnico legal y garantía a toda la ciudadanía.

6.7 Uruguay - Paraguay

En el Uruguay se consagró la necesidad de contratar un seguro obligatorio que cubra los daños a terceras personas en accidentes de tránsito causados por vehículos automotores y acoplados remolcados, por la Ley N° 18.412 del 17 de noviembre de 2008, cuya entrada en vigencia fue prorrogada por el Artículo único de la Ley N° 18.491, desde el 17 de noviembre de 2008 hasta el 19 de agosto de 2009.

El seguro que fue creado por la Resolución N° 120 del Grupo Mercado Común (GMC), su inicio de vigencia fue fijado para el 1° de julio de 1995, con la única excepción de los vehículos que ingresaban a Paraguay, a los que se les exigió tal requerimiento a partir del año 2006. Se trata de un seguro que ampara la responsabilidad civil del propietario y/o del conductor de los vehículos terrestres de paseo, lo cual implica que se encuentra destinado a proteger el patrimonio del causante de daños, ya sea a personas o bienes no transportados y simultáneamente, dado su carácter obligatorio, a tutelar a las víctimas. Además de haber creado el seguro obligatorio, la mencionada Resolución aprobó las Condiciones Generales

para el seguro de Responsabilidad civil del propietario y/o conductor de vehículos terrestres sean automóviles de paseo, particular o de alquiler no matriculados en el país de ingreso en viaje internacional, daños causados a personas u objetos no transportados (CGP) y el "Certificado de póliza única", documento cuya exhibición es exigida en los pasos de frontera, la tarjeta verde.

El beneficiario del seguro consiste en que es el propio asegurado quien encuentra su patrimonio protegido, función típica del seguro de responsabilidad civil. En virtud de su obligatoriedad, también se ampara a todas las personas que sean damnificadas personal o patrimonialmente por un vehículo matriculado en otro país, que se encuentre en viaje internacional dentro de las fronteras del Estado, en el cual, son residentes o se hallan transitoriamente. Los riesgos amparados por este seguro comprenden los daños materiales o personales que se causen a terceros no transportados por el vehículo asegurado, como consecuencia de la ocurrencia de un accidente de tránsito.

Las sumas aseguradas y límites máximos de responsabilidad establecidos por la Resolución del (GMC) son los siguientes:

- a) Muerte, gastos médicos y daños personales: U\$S 40.000 por persona
- b) Daños materiales: U\$S 20.000 por tercero. c) Catástrofe, reclamos varios derivados de un mismo evento: U\$S 200.000 por muerte, gastos médicos y daños personales y d) U\$S 40.000 por daños materiales.

La referida Resolución dispone que las condiciones particulares contratadas para cumplir con este seguro obligatorio, no pueden establecer límites de cobertura inferiores a los previstos en las Condiciones Generales. En tanto, las principales exclusiones de cobertura sancionadas por la citada disposición son varias, entre las cuales se hallan:

1. Dolo o culpa grave del asegurado. 2) Vehículo asegurado objeto de hurto o apropiación indebida. 3) Intento de obtención de beneficios ilícitos a través

del seguro. 4) Daños causados a familiares y al cónyuge del asegurado. 5) Vehículo conducido por persona no habilitada. 6) Conductor del vehículo en estado de embriaguez o bajo influencia de alucinógenos y, 7) Accidente debido a exceso de capacidad, volumen, peso o dimensión de la carga, en contravención a disposiciones legales o reglamentarias. (Tratado del Grupo Mercado Común, GMC, 2009).

El parque automotor del Uruguay en el año 2009 fue de unos 200.000 vehículos, cantidad estimada por la falta de un registro completo, todos sujetos de la obligatoriedad del seguro contra terceros, según la Ley que rige a partir del 24 de mayo del 2009 para todos los automotores. Están incluidos también los matriculados en países extranjeros o ingresados en admisión temporaria, así como los del Estado y las motocicletas que deben contar con un seguro contra terceros. Dicho parque está compuesto por más de 13.000 vehículos usados de camiones, tractores, remolques y otros.

La Intendencia es la institución responsable de comunicar al Ministerio del Interior los casos de infracciones o incumplimientos de la Ley, los que conllevan al secuestro del vehículo y aplicación de las multas correspondientes, con monto que es equivalente al importe promedio del costo del seguro y cuya devolución será contra entrega del comprobante de contratación de la póliza. La responsabilidad del control recae también en otros organismos en los casos de cambios de titularidad del vehículo, pues para proceder a la transferencia debe contar con el seguro, así como para el registro del vehículo, cambio de motor o chasis y otros. Todos los vehículos deben contar con un autoadhesivo que serán entregados por las aseguradoras con quienes contraten las pólizas.

Sin embargo, no están obligados a contar con el seguro aquellos vehículos utilizados exclusivamente en el interior de establecimientos industriales, comerciales, agropecuarios, de playas ferroviarias o de otro lugar, al que no tenga acceso el público. Igualmente la citada Ley N° 18.412 exonera del seguro obligatorio a los vehículos en depósito judicial, los que circulan sobre rieles o los que no se usen para

la circulación vial. En cuanto a la sanción prevista, los vehículos que circulan sin el seguro contra terceros, serán retenidos por el Ministerio del Interior. El monto del seguro como negocio de las aseguradoras en el ramo vehículos del Uruguay, llegó a US\$ 131,4 millones en el año 2008. (Diario El País de Uruguay, 2009).

La reglamentación del seguro de automotores del Uruguay está basada en la Ley N° 15.851 del 24 de diciembre de 1986, en su artículo N° 91, con reformas de la Ley N° 16.170 del 28 de diciembre de 1990, artículo N° 322. (III Congreso Internacional del Seguro, 2011).

Por último, se puede mencionar la gran diferencia con la legislación paraguaya, que es la vigencia de tantos años de la legislación uruguaya, mientras que el Paraguay carecía de un marco jurídico sobre el seguro obligatorio de accidentes de tránsito hasta la promulgación de la Ley N° 4950 en el año 2013 y derogada en muy breve lapso post su promulgación. En el Uruguay, la ley ya modificada, lleva más de 24 años de vigencia.

Por lo demás, aunque la ley uruguaya también contempla las mismas características de la legislación paraguaya casi en su totalidad, sin embargo, se resalta algunas no previstas en la legislación paraguaya como las sanciones por accidentes debido al exceso de capacidad, volumen, peso o dimensión de la carga, en contravención a disposiciones legales o reglamentarias. Pero similar característica se observa en el sistema de registro del parque automotor que son estimaciones, porque al igual que el Paraguay carece de un registro apropiado de vehículos.

6.8 Venezuela – Paraguay

Venezuela cuenta con una Ley de Tránsito Terrestre y la Ley de Seguros y Transportes del 9 de agosto de 1996, que en su artículo 12 g), establece la obligación mantener en vigencia la garantía del seguro de responsabilidad civil a todo propietario de vehículo del país y a los extranjeros. Este seguro cubre daños personales y materiales hasta el límite garantizado en la póliza, con la expresión

“daños para englobar cualquier tipo de indemnización”, la que se presta a confusión, por la serie de situaciones que pueden desnaturalizar la disposición específica de obligación del seguro de responsabilidad civil a todo propietario de vehículo. En cambio la característica similar de la Ley paraguaya promulgada y derogada, con la Ley Venezolana se da con la reciente promulgación en el Paraguay de la Ley 5016/14 “Nacional de Tránsito y Seguridad Vial”, aunque carece de criterios unificados en materia de implementación y aplicación de la Ley de Tránsito a nivel nacional.

En el Paraguay, si bien existe el seguro obligatorio para pasajeros del transporte público en todo el territorio nacional, establecido por ley de la Nación, no existía una figura jurídica para el caso de los accidentes protagonizados por vehículos particulares, ya que estos no contaban con el seguro correspondiente para cubrir daños a las personas en percances contra terceras personas. En ese sentido, con la sanción y promulgación de la Ley 4950/13 del Seguro Obligatorio para Accidentes de Tránsito (SOAT) actualmente derogada, que prevé la cobertura de los daños a personas, causado por vehículos terrestres, que tengan como consecuencia la muerte, invalidez, requerimientos de asistencia médica, farmacéutica, quirúrgica y hospitalaria, se cubre ese espacio vacío.

Finalmente se incorporan otras consideraciones relacionadas con la Ley paraguaya derogada en sus objetivos especialmente, como la mezcla de los riesgos cuyo costo y resarcimiento se hallan enmarcados dentro del aspecto social en el caso del Fondo Especial de Cobertura para las motocicletas, inserto en el Capítulo II de dicha Ley, mientras que en los casos de automotores, el sistema de riesgos y resarcimientos se hallan dentro del campo comercial, en el que falta establecer límites de coberturas en cuanto a frecuencias de accidentados, para corregir el modo actual sin límites establecido en dicha Ley derogada.

Entre los aspectos resaltantes a mencionar y que pueden afectar a la implementación de la Ley, se hallan las instituciones afectadas en cuanto a las limitaciones en infraestructura edilicia, instrumentales, recursos financieros y

humanos, sin capacidad adecuada para cubrir la prestación prevista en la misma, como los centros asistenciales. En el caso de las Municipalidades y especialmente las ubicadas en lugares distantes del Chaco paraguayo, la mayoría carecen de sistemas informáticos, de señal para operar vía telefonía celular, considerando que el servicio requiere de vía satelital para el efecto, además de los accesos terraplenados, de tránsito dificultoso en la mayor parte del año, siendo posible a veces únicamente por vía aérea, en cuyos casos los costos se elevan hasta límites no calculados ni previstos.

Otro aspecto importante comprende el crecimiento del parque automotor del Paraguay en forma geométrica, más aun teniendo en cuenta la aparición de ensambladoras de motocicletas, las que debido al bajo costo de producción y las ventajas en materia de impuestos, han invadido el país, agravando el riesgo además del propio, que representa viajar en un bicicleta y que últimamente han proliferado desordenadamente en todo el territorio.

Así mismo, es de tener en cuenta un aspecto no menor, referido al sistema de registros que llevan las instituciones sobre el parque automotor del Paraguay, por las diferencias de las cantidades, inexactitud, incompletos y falta de actualización permanente. En tal sentido, se expone a continuación los datos obtenidos de algunas instituciones como el total de vehículos habilitados por la (DINATRAN) durante todo el año 2010, que fue de 74.873 vehículos motorizados que incluyen 49.656 vehículos de Total Carga Nacional, 22.562 de Carga Internacional, 1.717 de Pasajero Nacional, 244 de Pasajero Internacional, 274 de Pasajero Nacional e Internacional, 390 de Turismo Interno y un total de 30 vehículos de Pasajero Intermunicipal, Turismo Interno. (DINATRAN, 2010).

En tanto, la cantidad de vehículos registrados por la Dirección Nacional del Registro del Automotor al 31 de diciembre de 2011, a pesar del periodo de un año de diferencia, las variaciones en cantidad y clasificación denotan la falta de uniformidad y coordinación interinstitucional en tal sentido. Los datos registrados por la citada entidad son: 321.134 Autos, 179.679 Camionetas, 1.378 Jeeps, 53.776 Camiones,

6.954 Ómnibus, 2.273 Acoplados, 12.313 Tractores, 8.701 Minibuses, 95 Maquinarias, 268.415 Motos y 142.676 Varios, los que totalizan 997.494 vehículos motorizados. (Dirección Nacional del Registro del Automotor, 2011).

7. PROPUESTA DE AMPLIACIÓN O ENMIENDA DE LA LEY N° 4.950/2013

La propuesta de ampliación o addenda implica la modificación de la Ley, así como la reforma o modificación y adecuación de infraestructuras y registros. Es decir, contempla dos aspectos: el primer aspecto referido a algunas modificaciones del texto de los articulados de la Ley, para unificar las expresiones que se hallan insertas en otros artículos de la misma, otras modificaciones que consisten en exclusiones o adendas, agregados de algunos textos, además de la clasificación y ubicación en capítulos independientes todo lo relacionado a las sanciones.

En este punto, se incluyen además algunas soluciones complementarias en cuanto a arancel médico, considerando que existe la reglamentación de salud pública para los hospitales y centros de salud públicos, incluyendo el hospital de Traumas, no así para los centros asistenciales privados.

El segundo aspecto de modificación y adecuación son los referidos a la ampliación y mejoras edilicias, construcción de más centros de traumas, con equipamientos adecuados, recursos técnicos y humanos disponibles en todo el territorio nacional, así como la creación y mantención de sistemas de registros completos, unificados y actualizados de vehículos automotores y motocicletas que circulan en el país, de los accidentes, de los accidentados, de los muertos y discapacitados, como consecuencia de los accidentes de tránsito, en razón de que la tasa a ser cobrada debe calcularse en base a la experiencia siniestral de los 3 últimos años.

A continuación se incorpora la ampliación y modificación de la Ley.

7.1 Modificación y Ampliación de la Ley N° 4950/2013

En base al estudio exhaustivo realizado y el análisis comparativo, a continuación se presenta la modificación y la ampliación sugerida de la Ley.

- 1) En el Artículo 1° que reza: “Créase el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para cubrir daños a las personas causados por vehículos terrestres que tengan como consecuencia la muerte, invalidez, requerimientos de asistencia médica, farmacéutica, quirúrgica y hospitalaria”,

Se recomienda agregar la palabra “motorizados” a vehículos terrestres, a fin de especificar el tipo de vehículos a los que se refiere la Ley y para la unificación con otros artículos en que aparece la misma expresión.

- 2) En el Artículo 2° que reza: “Todo vehículo terrestre que circule en el territorio de la República debe contar con una póliza vigente de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) o cualquier otro seguro, según los términos y montos establecidos en esta Ley y en el reglamento correspondiente a ser dictado por la Superintendencia de Seguros. En los casos de los vehículos de empresas de transportes u otros que por Ley deban tener un seguro especial, deberán igualmente contratar este seguro, sin perjuicio de ampliar la cobertura de las anteriores a fin de cubrir los mismos riesgos, en las mismas condiciones y alcance de este seguro, previa aprobación por parte de la Superintendencia de Seguros de las condiciones generales, particulares y las pólizas a ser emitidas.

Se recomienda agregar la palabra motorizado, para especificar el tipo de vehículos a que se refiere la Ley y con fines de unificación de la expresión.

- 3) En el Artículo 3° que reza: “El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), tiene como objetivo otorgar la cobertura uniforme por indemnizaciones por muerte, incapacidad, lesión y gastos hospitalarios, a todas las personas que sufran las consecuencias del accidente causado por un vehículo motorizado en el

territorio de la República, hasta el monto y condiciones fijadas en la Ley. Para los fines de la presente Ley se entenderá como accidente de tránsito todo evento súbito, imprevisto y violento (incluyendo incendio y acto terrorista) en el que participa un vehículo automotor en marcha o en reposo causando daño a las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de vehículo automotor”.

Se recomienda sustituir la palabra (en reposo) por estacionado en el segundo párrafo y excluir la expresión (y acto terrorista), considerando que los daños ocurridos por causa o acción del terrorismo, siempre formaron parte de las exclusiones en todas las Reaseguradoras, porque el principio del seguro es la casualidad accidental y no la provocativa, además de evitar la incentivación de este tipo de actos al integrar como evento del accidente en que participe un vehículo.

- 4) En el Artículo 4º que reza: “La Municipalidad respectiva no podrá otorgar ni renovar la habilitación del vehículo, sin antes contar con el debido comprobante de que el vehículo cuenta con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). A fin de posibilitar el cumplimiento de este requisito previo, la Compañía Aseguradora deberá expedir el certificado del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), en duplicado, uno de los ejemplares quedará archivado en la Oficina Municipal, el otro quedará en poder del asegurado. En ningún caso el vencimiento del seguro no podrá ser anterior al plazo de vigencia de la habilitación del vehículo. En caso de accidente causado por un vehículo al que la Municipalidad haya otorgado o renovado la habilitación sin contar con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), asumirá en forma solidaria la responsabilidad civil directa por el accidente hasta el límite y condiciones establecidos por la presente Ley, el Director de Seguridad y Tránsito, el funcionario municipal de mayor jerarquía que firme la habilitación respectiva, sin perjuicio de la responsabilidad subsidiaria de la Municipalidad y de las sanciones administrativas para los funcionarios municipales comprometidos, para cuyo efecto será considerado el hecho u omisión como falta gravísima. Sin el previo control de la vigencia del seguro que se crea por esta Ley, la Dirección General de los Registros Públicos no autorizará la inscripción de títulos

de propiedad, contratos de prenda u otros documentos que afecten la titularidad de los vehículos automotores.

Se recomienda excluir de este Artículo las expresiones siguientes:

- a) “A fin de posibilitar el cumplimiento de este requisito previo, la Compañía Aseguradora deberá expedir el certificado del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), en duplicado, uno de los ejemplares quedará archivado en la Oficina Municipal, el otro quedará en poder del asegurado”. Esta acción administrativa debería ser considerada en la parte reglamentaria de la Ley y no dentro de la misma disposición legal.

- c) “En caso de accidente causado por un vehículo al que la Municipalidad haya otorgado o renovado la habilitación sin contar con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), asumirá en forma solidaria la responsabilidad civil directa por el accidente hasta el límite y condiciones establecidos por la presente Ley, el Director de Seguridad y Tránsito, el funcionario municipal de mayor jerarquía que firme la habilitación respectiva, sin perjuicio de la responsabilidad subsidiaria de la Municipalidad y de las sanciones administrativas para los funcionarios municipales comprometidos, para cuyo efecto será considerado el hecho u omisión como falta gravísima”. Porque se observa una mezcla de la responsabilidad administrativa con la sanción del incumplimiento de la Ley, que correspondería incluir dentro de un Capítulo independiente de Sanciones.

Se recomienda incluir dentro de Título I o Capítulo de Sanciones de la Ley:

La inobservancia de los requisitos exigidos en esta Ley será pasible de las siguientes sanciones:

- a- En caso de accidente causado por un vehículo al que la Municipalidad haya otorgado o renovado la habilitación sin contar con el Seguro Obligatorio de

Accidentes de Tránsito (SOAT), asumirá en forma solidaria la responsabilidad civil directa por el accidente hasta el límite y condiciones establecidos por la presente Ley, el Director de Seguridad y Tránsito, el funcionario municipal de mayor jerarquía que firme la habilitación respectiva, sin perjuicio de la responsabilidad subsidiaria de la Municipalidad y de las sanciones administrativas para los funcionarios municipales comprometidos, para cuyo efecto será considerado el hecho u omisión como falta gravísima.

- b- En caso de accidente causado por un vehículo que la Dirección General de los Registros Públicos haya autorizado la inscripción de títulos de propiedad, contratos de prenda u otros documentos que afecten la titularidad de los vehículos automotores, sin el previo control de la vigencia del seguro que se crea por esta Ley, asumirá en forma solidaria la responsabilidad civil directa por el accidente hasta el límite y condiciones establecidos por la presente Ley, el Director General de los Registros Públicos, el funcionario de dicha Institución de mayor jerarquía que firme la autorización o la registración respectiva, sin perjuicio de la responsabilidad subsidiaria de la Dirección General de los Registros Públicos y de las sanciones administrativas para los funcionarios comprometidos, para cuyo efecto será considerado el hecho u omisión como falta gravísima.

- 5) Del Artículo 5° que reza: “El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), será anual y podrá contratarse con cualquier entidad autorizada por la Superintendencia de Seguros para operar en el ramo.

Los vehículos automotores de propiedad del Estado están comprendidos en la obligatoriedad de contar con una póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), de acuerdo a esta Ley. Los seguros serán contratados conforme a la Ley 2051/03 “De Contrataciones Públicas”

Los vehículos con matrícula extranjera que ingresan temporal o transitoriamente al país, deberán contar igualmente con un seguro que cubra en todo

el territorio nacional los mismos riesgos previstos en la presente Ley para los vehículos nacionales, todo sin perjuicio de los convenios internacionales celebrados por la República. La Superintendencia de Seguros reglamentará las condiciones para su implementación.

La Superintendencia de Seguros, establecerá el sistema de fijación de las primas, por el cual se fijará el monto máximo de las mismas, basados en los estudios técnicos a ser realizados, debiendo en el mismo prever un mecanismo que premie a los conductores con baja siniestralidad o antecedentes de infracciones de tránsito.

Las disposiciones de la presente Ley son de orden público

Se recomienda excluir la siguiente expresión: “Los seguros serán contratados conforme a la Ley 2051/03 “De Contrataciones Públicas” considerando que esta Ley establece el llamado a Licitación Pública para todos los casos referidos a vehículos de Estado, por lo que se imposibilitaría dar cumplimiento a dicha Ley.

Se sugiere en este caso, que el Estado incluya en su Presupuesto anual el costo del seguro de la totalidad de los vehículos del Estado a través del Ministerio de Hacienda, por la facilidad y conveniencia que representa la centralización. Esto debido a que si cada repartición pública va a proceder a efectuar dicho procedimiento representaría mayores costos y pérdida de tiempo por la burocracia que implica.

Asimismo se recomienda excluir la expresión: “debiendo en el mismo prever un mecanismo que premie a los conductores con baja siniestralidad o antecedentes de infracciones de tránsito, ya que no es facultad de la Superintendencia de Seguros prever mecanismos similares, por su función netamente de supervisión y control, además de las reglamentarias.

En este caso, las premiaciones y los incentivos deben ser encuadradas dentro de la política comercial de las empresas aseguradoras, y ser consideradas como una estrategia de venta y no en la Ley.

En este punto, se recomienda modificar el texto de la siguiente forma: La Superintendencia de Seguros, establecerá el sistema de fijación de las primas, por el cual se fijará el monto máximo de las mismas, basados en los estudios técnicos a ser realizados.

Art. 12° Las instituciones responsables de establecer sanciones a los infractores de tránsito deberán establecer un sistema de registros mensual y anual de siniestralidad y antecedentes de infracciones de tránsito por cada vehículo o motocicleta involucrado, a fin de que puedan ser excluidos del sistema para manejar vehículos automotores.

Los vehículos con matrícula extranjera que ingresen temporal o transitoriamente al país, deberán contar igualmente con un seguro que cubra en todo el territorio nacional los mismos riesgos previstos en la presente Ley para los vehículos nacionales, todo sin perjuicio de los convenios internacionales celebrados por la República. La Superintendencia de Seguros reglamentará las condiciones para su implementación.

La Superintendencia de Seguros, establecerá el sistema de fijación de las primas, por el cual se fijará el monto máximo de las mismas, basados en los estudios técnicos a ser realizados.

6) Del Artículo 12° que reza: “El seguro establecido en esta Ley se podrá contratar en cualquiera de las entidades aseguradoras autorizadas por la Superintendencia de Seguros, para cubrir estos riesgos”

Se recomienda suprimir este artículo ya que la misma estipulación se halla inserta en el Artículo 5° de la misma Ley que reza: El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), será anual y podrá contratarse con cualquier entidad autorizada por la Superintendencia de Seguros para operar en el ramo.

Modificar la Ley N° 4950 en su artículo N° 28 inc. b) indicando la declaratoria voluntaria de los beneficiarios a fin de evitar la recurrencia a la justicia para la declaración de herederos, así como para evitar los costos, gastos judiciales y proceder a la indemnización en tiempo oportuno.

7.2 Modificación y Adecuación de Infraestructuras y Registros

Seguidamente se proponen algunas mejoras que pudieran contribuir a una efectiva implementación y aplicación de la Ley N° 4950/2013, para que asegure o garantice la consecución de los fines y objetivos de la misma y surta el efecto esperado en la mitigación de las graves consecuencias de los accidentes de tránsito del país.

1. La construcción de Centros de Traumas en todo el territorio de la República, para reducir las distancias, los costos y para asegurar la eficacia de la atención del siniestrado o accidentado, considerando que la probabilidad de salvar vida en estas condiciones es mayor.
2. Inclusión en el Programa Educativo Nacional, de la educación vial y enseñanza de la importancia de la Ley sobre el seguro obligatorio contra accidentes de tránsito (SOAT).

8. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

8.1 Conclusiones

Las actividades desarrolladas por los seres humanos conllevan riesgos que implican daños sean materiales o personales, causados por factores naturales u otros. Las consecuencias de esos riesgos pueden ser mitigadas o resarcidas económicamente en caso de pérdidas materiales.

En este sentido, el seguro con su función protectora está para el socorro a los afectados en caso de siniestros, a través de la participación del seguro en las pérdidas, con los aportes individuales de muchas personas sujetas a iguales riesgos, convirtiéndose de esta manera la incertidumbre que es enfrentada cada vez más por la humanidad y las empresas, en algo cierto.

La eliminación o minimización de esa incertidumbre ha demandado la cobertura de los riesgos por la mayor complejidad del desarrollo económico, y ante esos riesgos e incertidumbres se enfatiza el valor de la vida humana y sus necesidades, las que pueden ser protegidas a través del seguro, con su capacidad de generar recursos para el mantenimiento de la familia en caso de muerte o incapacidad.

En tal contexto, los accidentes de tránsito, además de las incertidumbres conllevan riesgos con consecuencias graves que afectan a la vida y a la salud de los seres humanos, que son las víctimas de muertes, heridas, discapacidades total o parcial, cuyo aumento es constante y son calificadas como graves y costosas al Estado de cada país.

Los estudios inherentes realizados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) a nivel mundial y regional, demuestran el constante aumento del parque automotor, de automóviles, especialmente motocicletas los cuales se constituyen en causantes principales de los accidentes de tránsito, también en aumento permanente, en que los factores de riesgo están dados por la velocidad, ebriedad, drogadicción, cinturón de seguridad, casco y últimamente el uso de teléfonos celulares, sumada la falta de conjunto completo de leyes y su incumplimiento debido a las deficiencias de control y supervisión, derivada de la falta de recursos técnicos, humanos y materiales.

Entre otras causas se citan la falta de revisión técnica de los vehículos principalmente en los países de la región, y más en el Paraguay, por el manejo de vehículos sin el conocimiento, sin la prueba técnica y por la obtención fácil de los documentos habilitantes para conducir y transitar.

La situación descrita, orienta indefectiblemente hacia la consideración de las condiciones y características del país en términos de políticas, infraestructuras institucionales, recursos y factores, en momentos de implementación o adecuación de una nueva disposición legal, como el caso que nos ocupa en este trabajo, cual es la Ley del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) del Paraguay.

En tal contexto, los seguros obligatorios de accidentes de tránsito (SOAT) de algunos países de la región expuestos en este trabajo de investigación, con fines comparativos e inclusión de aquellos aspectos no contemplados en la Ley del SOAT del Paraguay como propuestas a ser presentadas, para ampliar y mejorar la cobertura de dicho seguro.

La necesidad de contar con dicha disposición legal ampliada y mejorada especialmente en su cobertura, de tal modo que garantice el objeto de la misma, se resalta en este trabajo, por los accidentes considerados y calificados por el Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social como la “epidemia actual” de la sociedad paraguaya, que implican costos muy elevados al Estado, por las innumerables

pérdidas de vida, heridos y discapacitados, además de erogaciones millonarias en gastos y pérdidas de orden social con afectación moral grave.

Esa calificación de “epidemia” dada por la Organización Mundial de la Salud (OMS) a los accidentes de tránsito y sus consecuencias, es a nivel mundial, por las dificultades de su control, enfatizada por los problemas de seguridad vial, los 1,2 millones de muertos anualmente en los accidentes de tránsito, además de los heridos y traumatizados de entre 20 y 50 millones de personas en el mundo, que afectan principalmente a jóvenes de entre 20 a 35 años de edad.

La citada calificación de epidemia a nivel mundial, es denominada “epidemia silenciosa” por las instituciones sanitarias y organizaciones privadas del Paraguay, cuya gravedad manifiesta, debería constituirse en un compromiso de todos los agentes públicos y privados, así como de la sociedad toda, para la búsqueda de su mitigación.

Con relación al costo en términos financieros, económico y social que representan al Estado paraguayo los accidentes y sus consecuencias, un trabajo de investigación presentado como una Monografía en la Facultad de Economía de la Universidad Nacional de Asunción sobre los beneficios y costos derivados de la producción de motocicletas en el país, cuyo estudio y análisis revela que según los datos estadísticos de la Policía Nacional, gran número de personas perdieron la vida, la mayoría de esas muertes causadas por motocicletas. Según los datos del citado trabajo, de un total de 6.257 lesionados del año 2013, la cantidad de 4.302 lesiones fueron ocasionadas por motocicletas y 1.955 lesiones por automóviles.

Los referidos efectos, consecuencias y costos de la denominada epidemia del Paraguay, inducen a afirmar y confirmar la imperiosa necesidad de poner en vigencia la Ley del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, modificada y ampliada, cuya justificación se halla consignada en la misma Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 5.106, promulgada en el año 2014, en sus artículos 95, 96, 106 y demás, que estipulan en forma taxativa sobre “*el Seguro Obligatorio de*

Accidentes de Tránsito (SOAT). Parte del texto del Artículo 95 de la citada Ley de Tránsito dispone que el seguro obligatorio será establecido por Ley y exigible en todo el territorio nacional”” a todo vehículo que circule por la vía pública debiendo estar cubierto por un seguro obligatorio vigente ...”. El Artículo 96 estipula también sobre el mismo expresando en parte de su texto lo siguiente: *“El Registro Único del Automotor y la Dirección Nacional del Registro de Automotores no tramitarán las solicitudes de inscripción o traspaso, ni emitirán la tarjeta de circulación o permiso especial alguno, sin que el propietario del vehículo demuestre haber suscrito la póliza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), y que la misma se encuentre vigente”.* Asimismo, el numeral 5 del Artículo 106 *“De los costos de Retención de Licencias y Vehículos, se refiere y establece también sobre la futura vigencia de la Ley del SOAT al incluir el siguiente texto: “No cuenten con cobertura vigente del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), y/o el distintivo adhesivo que lo acredite”.*

De lo descripto precedentemente, de parte del texto de los artículos que estipulan sobre la Ley del Seguro Obligatorio (SOAT) en la citada Ley Nacional de Tránsito, se deduce también la necesidad de la puesta en vigencia nuevamente de la Ley del Seguro Obligatorio SOAT, además de los enumerados y resaltados efectos de los accidentes de tránsito en el Paraguay, cuyas consecuencias y costos, inducen a dar más énfasis a la importancia del seguro que concurre con el principio de solidaridad, a través de la práctica con su característica basada en la cooperación, por el beneficio que otorga y aporta en su función social, así como por el efecto reductor de los costos para el Estado.

En ese sentido, la gran utilidad está dada por la cobertura de los daños probables, que siempre conllevan repercusiones económicas al afrontar los riesgos patrimoniales. La utilización del seguro, permite una distribución de orden social de las pérdidas ocasionadas por un daño material, derivado de un siniestro el que siempre requiere de recursos extraordinarios para afrontarlo.

Por tanto, la previsión es posible técnicamente por la distribución del daño ocasionado a un individuo tras un hecho siniestral, definido entre los miembros de un grupo que aceptan la cooperación mutua en esa circunstancia, pues la prima pagada integra una colectividad. Aun cuando ésta no sea afectada directamente por el siniestro, el aporte mediante esa prima, se orienta hacia el o los afectados directos, y en caso de ser afectado en forma directa por el evento, la colectividad acude al auxilio con sus aportes. El riesgo por ende, es minimizado individualmente en base al costo fijo que es la prima y se distribuye dicho riesgo desde el aspecto macroeconómico.

Por tanto, la importancia del seguro está dada por su poderosa fuerza económica al otorgar una remuneración ante la ocurrencia de un riesgo, a través de la compañía de seguros que ofrece la protección con el pago del premio.

En cuanto a mención destacada de la necesidad de contar con la Ley del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en el Paraguay, considerando que la mayoría de los países de Latinoamérica cuentan con dicho seguro obligatorio, el Paraguay estaba incluido en la lista de países sin este seguro, subsanado con la Ley 4950/13 puesta en vigencia brevemente, pero que con la derogación, vuelve a integrar la lista de países sin dicha Ley de seguro obligatorio. Sin embargo, esta situación sería subsanada definitivamente con la promulgación de la Ley modificada y ampliada, que constituye la propuesta de este trabajo de tesis.

Finalmente se puede concluir que con los distintos argumentos y fundamentaciones halladas durante el desarrollo de esta investigación, se deja demostrada la necesidad de implementación y vigencia de la Ley del Seguro Obligatorio en el Paraguay, así como la hipótesis primera de su inaplicabilidad en las condiciones originales de sus estipulaciones expuestas en los Proyectos de Leyes y en la Ley promulgada que posteriormente fue derogada, además de las otras deficiencias mencionadas y descritas, como las limitaciones referidas a infraestructuras de las instituciones afectadas para la implementación, a la organización, a los recursos financieros y humanos.

Es así que del propio hecho de su derogación en el brevísimo lapso de vigencia, se puede colegir y demostrar también su inaplicabilidad por las mismas deficiencias y limitaciones señaladas.

8.2 Recomendaciones

Seguidamente se incluyen las recomendaciones como complemento de las propuestas del presente trabajo, con la descripción de algunas medidas regulatorias aplicadas y cumplidas estrictamente en otros países, a fin de disminuir en el Paraguay la tasa de accidentabilidad y las muertes, para ser implementadas especialmente en el sector vial y estructural.

Entre dichas recomendaciones se hallan los siguientes:

- a) Prohibir el tránsito de motocicletas entre los vehículos de mayor porte utilizando la misma vía, es decir, los mismos carriles derecho e izquierdo.
- b) Construir vías especiales para los bicíclo, separando las vías destinadas a los vehículos de cuatro ruedas, que es una de las medidas adoptada por Colombia, cuyo detalle de todas esas medidas se hallan expuestas en el punto 5 del Capítulo IV de esta tesis.
- c) Prohibir los cruces y adelantamientos de las motociclistas durante el tránsito por la misma vía.
- d) Establecer límites máximos de velocidad para los motociclistas en rutas y calles que no exceda los 50 o 60 kilómetros por hora.
- e) Exigir la existencia de aceras, iluminación y señalización adecuada en todas las calles y rutas del país.
- f) Prohibir la utilización de veredas de las casas como estacionamiento de vehículos.
- g) Destinar más recursos técnicos, humanos y financieros en la mejora de infraestructuras viales como el ensanche de las estrechas calles y rutas, y mejoras en las infraestructuras de las instituciones.
- h) Prohibir el usos de los teléfonos móviles durante la conducción de vehículos.

La gran inversión que implicaría llevar a cabo algunas de las recomendaciones como la creación de las vías exclusivas para las motocicletas, por lo menos en las avenidas y principales calles que permitan la división del espacio único para bicis y las demás inversiones en infraestructuras viales e institucionales, puede ser realizable mediante la creación de fondos especiales o recurriendo a los Organismos Internacionales de Cooperación con quien el Paraguay mantiene relaciones y ha celebrado Convenios.

Entre las recomendaciones se incorporan los relacionados específicamente con accidentes ocasionados por motociclistas en estado de ebriedad y/o exceso de velocidad, cuyos costos generados son absorbidos por el Estado en la generalidad de los casos, para que dichos costos sean asumidos por los mismos, eximiendo por tanto al Estado y sean destinados esos recursos a cubrir costos de enfermedades extra imprudencias.

Con la implementación de estas recomendaciones se reducirá la cantidad de accidentes, los costos a Emergencia Nacional en insumos, honorarios profesionales y al Ministerio de Salud en la reducción de sus exorbitantes costos y se estaría coadyuvando a evitar una sociedad joven mutilada, de incapacitados físicos, ya que si persiste la tendencia de crecimiento de los accidentes y las muertes, el país se verá reducido en su potencial demográfico fuerte para la producción, el crecimiento y el desarrollo.

Finalmente, con el presente trabajo, los resultados obtenidos, las propuestas realizadas y las recomendaciones pertinentes descriptas precedentemente, se deja recalcada la necesidad de la puesta en vigencia en la brevedad, de la Ley del Seguro de Accidentes de Tránsito (SOAT) modificada y ampliada, para mitigar las graves consecuencias de los accidentes de tránsito en el Paraguay.

9. BIBLIOGRAFIA

AIDA-Sección Paraguaya. (2011). XII Congreso Iberoamericano de Derecho de Seguros, III Congreso Internacional del Seguro. Asunción. Ediciones y Arte S.A.524 p.

Alfaro Alvarez, Carlos y Carlos Díaz Coller. “Los Accidentes de Tránsito: Creciente problema para la Salud Pública.

Amadeo, José Luis. (1986). Ley de Seguros, Anotada con jurisprudencia. Buenos Aires, Argentina. Ghersi-Carozzo -Editores. 327 p.

Blas C. (1995) Código Civil Paraguayo, Art. 1546

Bulletin O-FT’, He Pan American Health Organization. (1977). Volumen XI, N° 3. Argentina. Litodar. 327 p.

Cabral B., Blas Marcial. (1995). Manual de la Gerencia de Seguros. Asunción, Paraguay. Ed. Monarca. 97 p.

Chartered Insurance Institute. (1975). Los Siniestros en el Seguro de Transportes. Título original: Marine Insurance Claims. Traducción: Diorki. Editorial (MAPFRE). 238 p.

Cirilo, I. (2010) “Desde que SERTRAN realiza controles aumentaron los accidentes fatales.” 23 de julio del 2010, Disponible en: <http://www.abc.com.py/buscar/?buscar=Desde+que+SERTRAN+realiza+controles+aumentaron+los+accidentes+fatales>

Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV). (2010). Informe, Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. Asunción.

Consortio Internacional de Consultoría S.A. (1999). La Administración de Riesgos. Bogotá, Colombia. 31p.

Decreto Supremo N° 25.785. (2000). 25 de mayo. Reglamentación de la Ley de Seguros N° 1883 del 25 de junio de 1998.

Diario ABC Color, (2009). “Asesinatos y accidentes en motos opacan los festejos del año nuevo”. 2 de enero del 2009, Disponible en:

<http://www.abc.com.py/edicion-impres/policiales/asesinatos-y-accidentes-en-motos-opacan-los-festejos-del-ano-nuevo-1134848.html>

Diario ABC Color, (2011). “Motociclistas representan el 41% de muertes por accidentes de tránsito”. 01 de junio de 2011, Disponible en: <http://www.abc.com.py/nacionales/motociclistas-representan-el-41-de-muertes-por-accidentes-de-transito-265223.html>

Diario ABC Color, (2012) “Estadísticas muestran pequeña disminución de accidentes en el 2012”. 13 de enero de 2012 Disponible en: <http://www.abc.com.py/nacionales/estadisticas-muestran-pequena-disminucion-de-accidentes-en-el-2012-365781.html>

Diario Ultima Hora (2012) “La semana Santa deja al menos 20 fallecidos” 08 de abril de 2012. Disponible en: <http://www.ultimahora.com/la-semana-santa-deja-al->

Diario Ultima Hora (2014).”Califican los accidentes tránsito como una epidemia” 15 de mayo de 2014, Disponible en: <http://www.ultimahora.com/califican-los-accidentes-transito-como-una-epidemia-silenciosa-n794916.html>

DINATRAN. (2011). Estadística de Habilitaciones de Transportes Registradas. Asunción.

Dirección de Policía Municipal de Tránsito. (2009). Informe Anual. Cantidad de Accidentes de Tránsito intervenidos. Asunción.

Dirección de Policía Municipal de Tránsito. (2010). Informe Anual. Cantidad de Accidentes de Tránsito intervenidos. Asunción.

Dirección del Registro de Automotores. (2011) Informe Estadístico Cantidad de Automotores en todo el país.

Frescura, P. & Candia, (2008). Introducción a la Ciencia Jurídica – Estudios Fundamentales de Doctrina y Legislación. Especial Actualizada y Anotada por Horacio Antonio Pettit. Asunción, Paraguay. MARBEN Editora & Gráfica S.A.792 p.

Garicoche C. (2011) Análisis de Beneficios y costos derivados de la producción de motocicletas, periodo 2002 - 2009. Monografía. Facultad de Ciencias Económicas Administrativas y Contables U.N.A. 52 p.

Global status report on road safety (2009). Disponible en: www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009

Huebner SS. Black, Kenneth Jr. (1976). El Seguro de Vida. Título original Life Insurance. Traducción Diorki. Ed. Prentice-Hall Inc. España. 1.228 p. En lengua castellana Editorial MAPFRE S.A.

Informe Nacional. (2009). Estrategia Sanitaria Nacional de Accidentes de Tránsito (ESNAT). Lima, Perú.

Jorge G. (2000). Desafíos y oportunidades para la consolidación de instituciones, valores y prácticas democráticas en el MERCOSUR. 1ª. Edición. Asunción, Paraguay. Unidad para la Promoción de la Democracia, Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos (UPD-SG/OEA) y Viceministerio de la Juventud. 492 p.

Ley N° 5016, (2014). Nacional de Tránsito y Seguridad Vial. 63 p.

MAPFRE. Fundación Estudios. Instituto de Ciencias del Seguro. (1990). Manual de Introducción al Seguro. Editorial MAPFRE S.A. España. 335 p.

Meilij, G. (1990). Manual de Seguros. 2da. Edición. Ediciones Depalma. Buenos Aires, Argentina. 243 p.

Meilij, G. 1998. Manual de Seguros, 3era edición, Ediciones Depalma, Buenos Aires, Argentina.

Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. Dirección de Policía Caminera. (2010). Informe Anual. Asunción.

Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. Dirección de Policía Caminera (2011). Resumen estadístico de víctimas en accidentes de tránsito. Asunción.

Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. Dirección de Policía Caminera (2011). Resumen estadístico de accidentes por tipo de accidentes y por vehículos. Asunción

Ministerio de Salud y Protección Social de Colombia. (2012). Diario Oficial N° 48.433. Resolución 1135. Coberturas del (SOAT) del 16 de mayo.

Ministerio de Salud y Protección Social. Colombia (2012), Decreto N° 961.

Mira C, Filomeno; Aventín Arroyo, José Antonio; Guardiola Lozano, Antonio, Castrejo, Faustino Pérez, Ichausti Pérez, José Manuel, y Fernández Villán, Mercedes. (1992). El Mercado de Seguros en la Comunidad Iberoamericana. Madrid, España. Editora (MAPFRE) S.A. 400 p.

Organización Mundial de la Salud (OMS). (2004). Informe Mundial sobre prevención de traumatismos por tránsito.

Organización Mundial de la Salud (OMS). (2008). Informe Mundial de la Salud.

Organización Mundial de la Salud (OMS). (2009). Informe Mundial de la Salud.

Organización Mundial de la Salud (OMS). (2009). Informe. Situación Mundial de la Seguridad Vial. Es hora de pasar a la acción. Ginebra.

Osorio G, Gustavo Alexi. (2003). Manual Básico del Seguro. Editora Litocolor S.R.L. Asunción, Paraguay. 198 p.

Peña, Jaime. (1998). Legislación sobre Transporte Terrestre. Compilación. Editora Litocolor S.R.L. Asunción, Paraguay. 433 p.

Rueda, Jorge (21 de agosto) “Accidentes de Tránsito son una epidemia mundial, dice la OMS” www.sura.com

Sánchez, Alejandro. (2010). Estadísticas de salud en Paraguay. Asunción.

Seguro automotor obligatorio. Disponible en: <http://www.bcn.cl/leyfacil/recurso/accidentes-de-transito-responsabilidad-del-conductor-%28ley-emilia%29-menos-20-fallecidos-n518131.html>

Seguros automóvil obligatorio, www.falabellapro.com/pfprowebpr/seguros/.html.

Seguros del Paraguay (2000). Ley N° 18.490. Seguro Obligatorio de Accidentes Causados por Vehículos Motorizados de Chile.

Seguros del Paraguay Ley N° 827, (1995). Por la cual se regulan todas las actividades del seguro. 30 p.

Seguros de Bolivia. (1998). Ley N° 1883

Stiglitz, Rubén y Stiglitz, Gabriel. (1968). Contrato de Seguro. Buenos Aires: Ediciones La Rocca.

Stiglitz, Rubén. (2001). Derecho de Seguros. Tomo I. Buenos Aires. Editorial Abeledo-Perrot.. Artes Gráficas Candil. 657 p.

The Global Burden of Disease, UPDAT. (2004).

Victor C. (2011). “Víctimas de accidentes y con realidades distintas”. 15 de abril de 2011, Disponible en: <http://www.abc.com.py/articulos/victimas-de-accidentes-y-con-realidades-distintas-245447.html>

Víctor, C. (2013) “Alarmante cifra de personas amputadas”. 5 de julio del 2013, Disponible en: <http://www.abc.com.py/especiales/fin-de-semana/alarmante-cifra-de-personas-amputadas-591840.html>

ANEXOS

A1. El proyecto de Ley (SOAT) presentado por la superintendencia de seguros (SIS)
– sus articulados

Art. 1º Créase el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (en adelante SOAT) para cubrir daños a las personas causados por vehículos terrestres, que tengan como consecuencia la muerte, invalidez, requerimientos de asistencia médica, farmacéutica, quirúrgica y hospitalaria. El (SOAT) es el mecanismo por el cual, las personas se organizan en forma comunitaria, para hacer frente a gastos derivados de la responsabilidad civil, individual, por los daños señalados. Incluyendo al sufrido por quien lo ocasionare y a las personas abandonadas en la vía pública, muertas o lesionadas, tras sufrir un accidente de tránsito, independientemente de la responsabilidad del Estado en la materia.

Art. 2º Todo vehículo terrestre que circule en el territorio de la República debe contar con la cobertura del (SOAT), según los términos y montos establecidos en esta Ley y en el reglamento correspondiente a ser dictado por la Superintendencia de Seguros

Art. 3º El (SOAT) tiene como objetivo otorgar la cobertura uniforme por indemnizaciones por muerte, incapacidad, lesiones y gastos relacionados, a todas las personas que sufran las consecuencias del accidente causado por un vehículo motorizado en el territorio de la República hasta el monto y condiciones fijadas en la Ley.

El ciudadano que considere insuficiente el monto de indemnización establecido en esta Ley, podrá tomar voluntariamente otros seguros de vida y/o patrimoniales, que igualmente cubran por acumulación los riesgos previstos en esta Ley. En caso de superposición de coberturas se aplicará en primer lugar el (SOAT).

Cada ciudadano optará por el centro hospitalario de su conveniencia económica, de manera a que el monto de cobertura asignado resulte suficiente.

Para los fines de la presente Ley, se entenderá como accidente de tránsito todo evento súbito, imprevisto y violento (incluyendo incendio y acto terrorista), en el que participa un vehículo automotor en marcha o en reposo, causando daño a las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de vehículo automotor.

Art. 4º En caso de los vehículos con matrícula extranjera que ingresen temporal o transitoriamente al país, deberán contar igualmente con un seguro que cubra en todo el territorio nacional los mismos riesgos previstos en la presente Ley para los vehículos nacionales, todo sin perjuicio de los convenios internacionales celebrados por la República, la Superintendencia de Seguros reglamentará las condiciones para su implementación.

Art. 5º La Superintendencia de Seguros establecerá el sistema de fijación y recaudación de las primas donde se determinarán el monto máximo de las mismas en base a los estudios técnicos a ser realizados, debiendo en el mismo prever un mecanismo que permita: obtener recaudaciones oportunas, que no permitan evasiones económicas en su costo de percepción, no distraigan tiempo en burocracia al ciudadano, a mayor riesgo mayor carga (velocidad, circulación, masa del caso, potencia del motor, etc).

Las disposiciones de la presente Ley son de orden público

Art. 6º A los efectos de esta Ley, se entenderá por vehículo automotor o motorizado, aquél que normalmente está destinado a desplazarse en el medio terrestre, con propulsión propia que se encuentra por su naturaleza destinada al transporte o traslados de personas o cosas y requieran de circular en vías públicas.

Los remolques, acoplados, casas rodantes u otros semejantes, que carezcan de propulsión pero que circulan por la vía pública, también se considerarán como vehículo automotor para los efectos de esta Ley, debiendo contar (SOAT).

La cobertura comprenderá los siniestros que puedan ser causados por partes desprendidas del vehículo o por las cosas transportadas en él o por él.

Art. 7° No se considerarán como vehículos motorizados para los efectos de esta Ley:

a) Los vehículos con tracción animal

b) En general todo vehículo no utilizado para la circulación vial y que por tanto no genere riesgo de responsabilidad civil para quien lo conduzca.

Art. 8° El pago de las indemnizaciones que afecten a una póliza no significará reducción de las sumas aseguradas ni de responsabilidad, la que continuará sin necesidad de rehabilitación ni pago de primas adicionales

Art. 9° En el (SOAT) a que se refiere esta Ley, el pago de las correspondientes indemnizaciones se hará sin investigación previa de culpabilidad, bastando la sola demostración del accidente y de las consecuencias de muerte o lesiones que éste originó a la víctima, sin perjuicio del derecho de la aseguradora de repetir lo pagado bajo las condiciones establecidas en la presente Ley.

Art. 10° En caso de siniestro, la Policía Caminera o Nacional interviniente en el accidente deberá dar aviso a la Aseguradora, dentro del plazo de (2) dos días hábiles, el incumplimiento del deber de notificación por parte de la Policía será considerada falta grave, y el funcionario estará sujeto a las sanciones establecidas en la Ley. El funcionario Policial interviniente en el accidente deberá indicar en el Parte Policial además de referencia al hecho, fechas, hora, cuanto sigue: Los vehículos involucrados en el accidente, placas, personas muertas y lesionadas, entidad ambulatoria, centro médico a que fueron derivados, entre otros. El asegurado, la entidad ambulatoria interviniente y el Centro Médico tienen la obligación de comunicar el accidente a la Aseguradora en el mismo plazo establecido en el presente artículo.

Art. 11° El seguro establecido en esta Ley será administrado por un Grupo Coasegurador que oficiará de aseguradora, autorizada por la Superintendencia de Seguros. El costo de administración no podrá superar el 20% de la prima de riesgo, en tanto que hasta un 10% de la misma podrá destinarse para el pago de reaseguro por la participación de las aseguradoras en el riesgo. Las retenciones por los Agentes que la Superintendencia de Seguros designe, de las primas recaudadas deberán ser depositadas en el Banco Nacional de Fomento dentro de las 24 horas de su percepción, en la cuenta del Grupo Coasegurador.

Art. 12° El seguro establecido en esta Ley se podrá contratar en cualquiera de las entidades aseguradoras autorizadas por la Superintendencia de Seguros, para cubrir estos riesgos.

Art. 13° El asegurador podrá repetir por cualquier cantidad que haya debido abonar como indemnización en los términos de esta Ley, cuando el asegurado haya conducido el vehículo causante del accidente alcoholizado, drogado, en caso de culpa grave o dolo, sin perjuicio de la responsabilidad civil que determine, en definitiva, el tribunal competente.

Art. 14° En caso de peatones, personas no transportadas o cuando no fuere posible establecer en cual vehículo viajaban los afectados, se aplica igualmente la cobertura (SOAT).

Art. 15° Las acciones para perseguir el pago de las indemnizaciones por accidentes personales contempladas en esta Ley, prescribirán en el plazo de un año contado desde la fecha en que ocurrió el accidente o a partir de la muerte de la víctima causada por efecto del accidente y siempre que esta haya ocurrido dentro de los un año posterior al accidente. La recepción por parte del asegurador de los antecedentes justificativos del pago de cualquiera de las indemnizaciones previstas en este seguro producirá la interrupción de la prescripción.

Art. 16° El (SOAT) será compatible con cualquier otro de naturaleza voluntaria que exista para responder por accidentes causados por el mismo vehículo y para responder de los accidentes personales que sufran las víctimas.

Art. 17° El pago recibido como consecuencia de este seguro no implica reconocimiento ni presunción de culpabilidad que pueda perjudicar al propietario o conductor del vehículo asegurado, ni servirá como prueba en tal sentido en caso de ejercitarse acciones civiles o penales. No obstante, los pagos de indemnización efectuados en virtud de este seguro, se imputarán o deducirán de lo que pudiere estar obligado a hacer el propietario o conductor del vehículo asegurado en razón de la responsabilidad civil que respecto de los mismos hechos y de las mismas personas, le pueda corresponder según esta Ley.

Art. 18° El asegurador que pague las indemnizaciones previstas en esta Ley podrá recuperar lo pagado de quien sea civilmente responsable del accidente, salvo que éste fuere el tomador del seguro. Contra este último podrá dirigirse para repetir lo pagado bajo la cobertura del (SOAT), cuando el accidente lo hubiere producido dolosamente, culpa grave o en los casos de excepción contemplados en esta Ley. Se considerará que ha existido culpa grave en los casos de que el Tomador haya permitido la conducción del vehículo a:

- a) Menores de edad;
- b) Personas en estado de ebriedad, drogadicción o en situación de grave perturbación de sus facultades físicas o mentales;

Hubiere permitido o facilitado la percepción fraudulenta o ilícita de los beneficios del seguro por parte de terceros no beneficiarios de la misma, sin perjuicio de las sanciones administrativas o penales a que hubiere lugar.

Art. 19° Corresponderá a la Superintendencia de Seguros aprobar el modelo de póliza correspondiente al seguro obligatorio a que se refiere esta Ley, quedando facultada para modificarlo cuando lo estime necesario. El modelo de pólizas y las tarifas de primas deberán ser publicados por la Superintendencia de Seguros en dos o más diarios de mayor circulación en el país, por cinco días cada uno, antes de su entrada en vigencia.

Art. 20° Las pólizas o certificados de seguro que se emitan conforme a esta Ley y, las primas y demás operaciones vinculadas al seguro obligatorio, estarán exentas de todo tributo o gravamen cualquiera que fuere su naturaleza

Art. 21° El (SOAT) cubre los riesgos de muerte, incapacidad, lesiones corporales que sufran las personas como consecuencia de accidentes en que intervengan el vehículo asegurado, sus remolques o sus cargas. Este seguro cubrirá tanto al conductor del vehículo como a las personas que estén siendo transportadas en él y cualesquier tercero afectado sean ocupantes o no.

Para los efectos de esta Ley, se considerará igualmente que son terceros afectados, los peatones, y las personas transportadas en un vehículo.

Artículo 22° El (SOAT) garantizará las siguientes indemnizaciones:

- a) Una cantidad equivalente a 600 Jornales Mínimos establecidos para trabajadores no calificados de la ciudad de Asunción, para casos de muerte, por persona, por evento.
- b) Una cantidad equivalente a 600 Jornales Mínimos establecidos para trabajadores no calificados de la ciudad de Asunción, para caso de incapacidad permanente total;
- c) Una cantidad equivalente de hasta 400 Jornales Mínimos establecidos para trabajadores no calificados de la ciudad de Asunción, en caso de incapacidad permanente parcial. Debiendo el monto definitivo ser una proporción de dicha indemnización máxima, según la clasificación que al efecto se haga en la póliza, y;
- d) Una cantidad equivalente de hasta 600 Jornales Mínimos establecidos para trabajadores no calificados de la ciudad de Asunción, por concepto de gastos de hospitalización de atención médica, ambulancia, quirúrgica, farmacéutica y cualquiera otra que se requiera para su rehabilitación. Esta suma, se destinará solo al pago o copago de los gastos señalados precedentemente.. En los casos de

que el paciente fallezca o termine incapacitado, total o parcialmente, la cobertura por los gastos citados será cubierto hasta el máximo de **100** Jornales Mínimos establecidos para actividades diversas no calificadas de la ciudad de Asunción. En caso de que varias entidades soliciten el pago por subrogación cargo la indemnización y ésta resulte insuficiente, se procederá al pago a prorrata. En caso de producirse pagos en exceso por ocurrencia de hechos posteriores – muerte o incapacidad- se compensarán los mismos contra futuros pagos en relación a las entidades del sistema de salud, en tanto, el beneficiario recibirá la indemnización por la suma que se establece en esta Ley y su reglamentación.

En los casos de instituciones del Estado, el monto recuperado será destinado única y exclusivamente a solventar el presupuesto destinado a bienes y equipos para atender los servicios destinados a la atención del trauma y unidades de terapia relacionadas al mismo el monto recuperado será destinado única y exclusivamente a solventar el presupuesto destinado a bienes y equipos para atender los servicios destinados a la atención del trauma y unidades de terapia relacionadas al mismo

Artículo 23° Las indemnizaciones por muerte, incapacidad permanente total e incapacidad permanente parcial, no son acumulables. Si liquidada una incapacidad permanente, la víctima o asegurado falleciera a consecuencia del mismo accidente, el asegurador liquidará la indemnización por muerte, previa deducción del monto ya pagado por la incapacidad permanente total o parcial. No se deducirán de la indemnización que deba pagarse en caso de incapacidad total las sumas pagadas por el asegurador por conceptos de gastos de hospitalización o de atención médica, quirúrgica, farmacéutica. En caso de incapacidad permanente parcial, tampoco se podrán deducir los referidos gastos.

Art. 24° Para los efectos de esta Ley se entenderá como incapacidad permanente total aquella que produce a la víctima la pérdida de, a lo menos, dos tercios de su capacidad de trabajo como consecuencia del debilitamiento de sus fuerzas físicas o intelectuales. Por incapacidad permanente parcial se entenderá aquella que produce a la víctima una pérdida igual o superior al treinta por ciento pero inferior a las indicadas dos terceras partes de su capacidad de trabajo

Art. 25° La naturaleza y grado de incapacidad serán determinados por el médico tratante. Si la Aseguradora, a través de su propio médico no coincidiera, en todo o en parte, con tal dictamen, la respectiva discrepancia será resuelta un Juez. No obstante lo anterior, la Aseguradora estará obligada al pago de lo no disputado.

Art. 26° El Asegurador tendrá siempre el derecho a examinar a la persona lesionada por intermedio del facultativo que al efecto designe, pudiendo adoptar todas las medidas tendientes a la mejor y más completa investigación de aquellos puntos que estime necesarios para establecer el origen, naturaleza y gravedad de las lesiones. Dicha investigación o la determinación de la naturaleza y grado de incapacidad referida en el Artículo anterior no deberá exceder de treinta días corridos desde su presentación. En caso de negativa de la persona lesionada a someterse a dicho examen, el Asegurador quedará liberado de pagar la correspondiente indemnización.

Art. 27° Las indemnizaciones previstas en esta Ley en relación con el seguro de accidentes personales se pagarán por subrogación cargo la indemnización y al beneficiario respectivo dentro del plazo de 10 días siguientes a la presentación de los antecedentes que a continuación se indican:

- 1) Certificado otorgado por la Policía interviniente en el cual se consignen los datos del accidente de tránsito, de acuerdo al Parte enviado al tribunal competente;
- 2) En caso de muerte, conforme a la sentencia que declara a los herederos;
- 3) En caso de incapacidad, certificado que acredite la naturaleza y grado de ella, y;
- 4) Comprobantes que acrediten el valor o el precio de la atención, recuperación y rehabilitación médica, quirúrgica de cualquier orden, y de la atención farmacéutica a que haya debido someterse la víctima, como consecuencia de las lesiones sufridas;

Art. 28° Los pagos de la indemnización en caso de lesiones se efectuarán directamente a la víctima o asegurado, o, en caso de imposibilidad de éste, a quien lo represente. El pago de los gastos de hospitalización y atención médica, quirúrgica o farmacéutica, también se podrá hacer en forma

directa al Servicio de Salud o a la entidad previsional u hospitalaria, que acredite haber prestado a la víctima el correspondiente servicio. Dicho pago se hará con preferencia a cualesquiera pagos o reembolso a que tenga derecho la víctima o asegurado por otros sistemas de seguro o previsión, los que concurrirán por la parte no pagada y hasta el monto efectivo de dichos gastos.

Art. 29° Las indemnizaciones y prestaciones previstas por este seguro obligatorio se pagarán con preferencia a cualquiera otra que favorezca a la víctima o a sus beneficiarios en virtud de coberturas propias del sistema de seguridad social, incluyendo la que provenga de la legislación sobre accidentes del trabajo, las que se pagarán en la parte no cubierta por el seguro de ésta ley.

Art. 30° Sólo quedan excluidos de la cobertura del seguro obligatorio, los siguientes casos de muerte o lesiones corporales:

- a) Los causados en carreras de automóviles y otras competencias de vehículos motorizados;
- b) Los ocurridos fuera del territorio nacional;
- c) Los ocurridos como consecuencia de guerras, sismos y otros casos fortuitos enteramente extraños a la circulación del vehículo, y;

El suicidio y la comisión de lesiones auto inferidas.

Art. 31° Derogar la ley 750/61

Art. 32° El incumplimiento a la obligación establecida en la presente ley de contar y mantener seguros vigentes, inhabilita a la unidad vehicular para transitar por cualquier vía del país, debiendo la autoridad competente retener el vehículo, impedir su circulación e internarlo hasta que se acredite la contratación del seguro correspondiente, sin perjuicio de la multa de hasta 20 jornales mínimos establecidos para actividades diversas no calificadas de la ciudad de Asunción, y deberán ser asumidas por el propietario del vehículo o el prestador del servicio. El monto de las multas será transferido al Ministerio de Salud Pública a fin de que se invierta en bienes, equipamientos y materiales destinados a la atención de traumas y lesiones derivadas de accidentes de tránsito, esta suma es sin perjuicio de las asignaciones presupuestarias anuales, y deberán obligatoriamente ser utilizadas en cada año correspondiente.

Art. 33° Esta ley deberá estar reglamentada por la Superintendencia de Seguros al mes desde su promulgación y publicación. Estableciéndose un periodo de carencia (sin cobertura exigible) de seis meses.

Art. 34° Comunicar al Poder Ejecutivo

A2. LA LEY PROMULGADA N° 4.950/2013. “Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito” (SOAT)

PODER LEGISLATIVO - LEY N° 4.950

Artículo 1.- Créase el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para cubrir daños a las personas causados por vehículos terrestres, que tengan como consecuencia la muerte, invalidez, requerimientos de asistencia médica, farmacéutica, quirúrgica y hospitalaria.

Artículo 2.- Todo vehículo automotor que circule en el territorio de la República debe contar con una póliza vigente de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) o cualquier otro seguro, según los términos y montos establecidos en esta Ley y en el reglamento correspondiente a ser dictado por la Superintendencia de Seguros. En los casos de los vehículos de empresas de transportes u otros que por Ley deban tener un seguro especial, deberán igualmente contratar este seguro, sin perjuicio de ampliar la cobertura de las anteriores a fin de cubrir los mismos riesgos, en las mismas condiciones y alcance de este seguro, previa aprobación por parte de la Superintendencia de Seguros de las condiciones generales, particulares y las pólizas a ser emitidas.

Artículo 3.- El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), tiene como objetivo otorgar la cobertura uniforme por indemnizaciones por muerte, incapacidad, lesión y gastos hospitalarios, a todas las personas que sufran las consecuencias del accidente causado por un vehículo motorizado en el territorio de la República, hasta el monto y condiciones fijadas en la Ley.

Para los fines de la presente Ley se entenderá como accidente de tránsito todo evento súbito, imprevisto y violento (incluyendo incendio y acto terrorista) en el que participa un vehículo automotor en marcha o en reposo, causando daño a las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de vehículo automotor.

Artículo 4.- La Municipalidad respectiva no podrá otorgar ni renovar la habilitación del vehículo, sin antes contar con el debido comprobante de que el vehículo cuenta con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). A fin de posibilitar el cumplimiento de este requisito previo, la Compañía Aseguradora deberá expedir el certificado del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), en duplicado, uno de los ejemplares quedará archivado en la Oficina Municipal, el otro quedará en poder del asegurado. En ningún caso el vencimiento del seguro no podrá ser anterior al plazo de vigencia de la habilitación del vehículo. En caso de accidente causado por un vehículo al que la Municipalidad haya otorgado o renovado la habilitación sin contar con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), asumirá en forma solidaria la responsabilidad civil directa por el accidente hasta el límite y condiciones establecidos por la presente Ley, el Director de Seguridad y Tránsito, el funcionario municipal de mayor jerarquía que firme la habilitación respectiva, sin perjuicio de la responsabilidad subsidiaria de la Municipalidad y de las sanciones administrativas para los funcionarios municipales comprometidos, para cuyo efecto será considerado el hecho u omisión como falta gravísima.

Sin el previo control de la vigencia del seguro que se crea por esta Ley, la Dirección General de los Registros Públicos no autorizará la inscripción de títulos de propiedad, contratos de prenda u otros documentos que afecten la titularidad de los vehículos automotores.

Artículo 5.- El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), será anual y podrá contratarse con cualquier entidad autorizada por la Superintendencia de Seguros para operar en el ramo.

Los vehículos automotores de propiedad del Estado están comprendidos en la obligatoriedad de contar con una póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), de acuerdo a esta Ley. Los seguros serán contratados conforme a la Ley 2051/03 “De Contrataciones Públicas”

Los vehículos con matrícula extranjera que ingresan temporal o transitoriamente al país, deberán contar igualmente con un seguro que cubra en todo el territorio nacional los mismos riesgos previstos en la presente Ley para los vehículos nacionales, todo sin perjuicio de los convenios internacionales celebrados por la República. La Superintendencia de Seguros reglamentará las condiciones para su implementación.

La Superintendencia de Seguros, establecerá el sistema de fijación de las primas, por el cual se fijará el monto máximo de las mismas, basados en los estudios técnicos a ser realizados, debiendo en el mismo prever un mecanismo que premie a los conductores con baja siniestralidad o antecedentes de infracciones de tránsito.

Las disposiciones de la presente Ley son de orden público

Artículo 6.- A los efectos de esta Ley, se entenderá por “vehículo automotor o motorizado”, aquel que normalmente está destinado a desplazarse en el medio terrestre, con propulsión propia que se encuentra por su naturaleza destinada al transporte o traslado de personas o cosas y sujeta a la obligación de tener permiso de circulación para transitar.

Los remolques, acoplados, casa rodantes u otros semejantes, que carezcan de propulsión pero que circulan por la vía pública, también se considerarán como vehículo automotor para los efectos de esta Ley, debiendo contar con el seguro obligatorio adicional correspondiente.

La póliza comprenderá los siniestros que puedan ser causados por partes desprendidas del vehículo o por las cosas transportadas en él o por él.

Artículo 7.- No se considerarán como vehículos motorizados para los efectos de esta Ley:

- ✓ Los que circulan sobre rieles;
- ✓ Los utilizados exclusivamente dentro de los límites de puertos, aduanas, de una fábrica, canchas de golf, fútbol o en el interior de cualquier lugar cerrado, al cual no tenga acceso el público;
- ✓ Los tractores y otras maquinarias agrícolas, establecimientos industriales, mineras o de construcción, dedicadas exclusivamente a las tareas para las cuales fueron construidas, salvo que requieran de permiso de circulación.
- ✓ Los vehículos con tracción animal y,
- ✓ En general todo vehículo no utilizado para la circulación vial.

Artículo 8.- La obligación de contratar el seguro recaerá sobre el propietario del vehículo. Tratándose de remolques, acoplados, casas rodantes o similares, la obligación de contratar el seguro adicional, recae sobre el propietario del vehículo tractor. Cuando no se hubiere obtenido el correspondiente seguro adicional, el propietario y el conductor del vehículo tractor responderán solidariamente por los daños que causen. Para tal fin se presumirá que tiene carácter de propietario, la persona a cuyo nombre aparezca inscripto el vehículo en el Registro correspondiente.

Para todos los efectos de esta Ley, se considerará como tomador del seguro al propietario o persona que lo hubiere contratado y a quienes durante la vigencia del seguro se les haya transferido o transmitido la propiedad del mismo vehículo.

Artículo 9.- Los contratos de seguro que se celebren en cumplimiento de esta Ley, regirán por todo el plazo de la vigencia señalado en el respectivo certificado no se resolverán por la falta de pago de las primas, ni podrán terminarse anticipadamente por decisión de las partes. Solo por sentencia judicial ejecutoriada se podrá poner término al contrato antes de la fecha de su vencimiento, en cuyo caso se comunicará inmediatamente a la Municipalidad respectiva. El pago de las indemnizaciones que afecten a una póliza no significará reducción de las sumas aseguradas ni de responsabilidad, la que continuará sin necesidad de rehabilitación ni pago de primas adicionales.

Artículo 10.- En el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) a que se refiere esta Ley, el pago de las correspondientes indemnizaciones se hará sin investigación previa de culpabilidad, bastando la sola demostración del accidente y de las consecuencias de muerte o lesiones

que éste originó a la víctima, sin perjuicio del derecho de la aseguradora de repetir lo pagado bajo las condiciones establecidas en la presente Ley.

Artículo 11.-En caso de siniestro, la Policía Caminera o Nacional interviniente en el accidente deberá dar aviso a la Compañía Aseguradora, dentro del plazo de 4 (cuatro) días hábiles, el incumplimiento del deber de notificación por parte de la Policía será considerada falta grave, y el funcionario estará sujeto a las sanciones establecidas en la Ley. El funcionario Policial interviniente en el accidente deberá indicar en el Parte Policial además de referencia al hecho, cuanto sigue: Los vehículos involucrados en el accidente, nombre de la compañía aseguradora, número del certificado de la póliza y su vigencia y nombre del tomador. La falta de notificación del conductor, propietario o asegurado, o de la Policía no puede ser motivo para que la compañía aseguradora deje de pagar la indemnización. El asegurado tiene la obligación de comunicar el accidente a la compañía aseguradora en el mismo plazo establecido en el presente artículo, con excepción de los casos en que exista una causa justificada, en todo caso la comunicación realizada por la Policía Caminera o Nacional, suple la omisión del asegurado.

Artículo 12.-El seguro establecido en esta Ley se podrá contratar en cualquiera de las entidades aseguradoras autorizadas por la Superintendencia de Seguros, para cubrir estos riesgos.

Artículo 13.-El asegurador podrá repetir por cualquier cantidad que haya debido abonar como indemnización en los términos de esta Ley, cuando el asegurado haya conducido el vehículo causante del accidente alcoholizado, drogado, en caso de culpa grave o dolo, sin perjuicio de la responsabilidad civil que determine, en definitiva, el tribunal competente.

Artículo 14.- En caso de accidente de tránsito en que hayan participado dos o más vehículos, cada entidad aseguradora será responsable del pago de los siniestros correspondientes a las personas transportadas en el vehículo por ella asegurada así como a los hospitales, ambulancias y demás entidades que conforme a la Ley deben recibir el pago del seguro. En caso de peatones, personas no transportadas o cuando no fuere posible establecer en cual vehículo viajaban los afectados, todas las aseguradoras intervinientes serán responsables solidariamente de la indemnización de mayor monto que corresponda a dicha persona, beneficiario o subrogado conforme a los términos de la presente Ley, sin perjuicio de que, en definitiva, el pago deba ser financiado entre dichas aseguradoras por partes iguales. En este último caso, la aseguradora que hubiere pagado tendrá derecho a repetir contra los demás para exigirles su correspondiente participación, todo lo cual debe entenderse sin perjuicio de los convenios que al efecto puedan celebrar las aseguradoras entre sí.

Artículo 15.- La acción para perseguir el pago de las indemnizaciones por accidentes personales contempladas en esta Ley, prescribirá en el plazo de 2(dos) años contado desde la fecha en que ocurrió el accidente o a partir de la muerte de la víctima causada por efecto del accidente. La recepción por parte del asegurador de los antecedentes justificativos del pago de las indemnizaciones previstas en este seguro producirá la interrupción de la prescripción.

Artículo 16.- El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), será compatible con cualquier otro de naturaleza voluntaria que exista para responder por accidentes causados por el mismo vehículo y para responder de los accidentes personales que sufran las víctimas.

Artículo 17.-El pago recibido como consecuencia de este seguro implica reconocimiento ni presunción de culpabilidad que pueda perjudicar al propietario o conductor del vehículo asegurado, ni servirá como prueba en tal sentido en caso de ejercitarse acciones civiles o penales. No obstante, los pagos de indemnización efectuados en virtud de este seguro, se imputarán o deducirán de los que pudiere estar obligado a hacer el propietario o conductor del vehículo asegurado en razón de la responsabilidad civil que respecto de los mismos hechos y de las mismas personas, le pueda corresponder según esta Ley.

Artículo 18.-La aseguradora que pague las indemnizaciones previstas en esta Ley podrá recuperar lo pagado de quien sea civilmente responsable del accidente, salvo que éste fuere el tomador del seguro. Contra este último podrá dirigirse para repetir lo pagado bajo la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), cuando el accidente lo hubiere producido

dolosamente, culpa grave o en los casos de excepción contemplados en esta Ley. Se considerará que ha existido culpa grave en los casos de que el Tomador haya permitido la conducción del vehículo a:

- a) Menores de edad;
- b) Personas en estado de ebriedad, drogadicción o en situación de grave perturbación de sus facultades físicas o mentales y,
- c) Hubiere permitido o facilitado la percepción fraudulenta o ilícita de los beneficios del seguro por parte de terceros no beneficiarios de la misma, sin perjuicio de las sanciones administrativas o penales a que hubiere lugar.

Artículo 19.- La transferencia o transmisión de la propiedad del vehículo que haya tenido lugar dentro de la vigencia del contrato de seguro, producirá la cesión automática del seguro sin alteración de la cobertura hasta el término de la vigencia de la póliza. En todo caso, el asegurado deberá comunicar esta circunstancia al asegurador dentro del plazo de 5 (cinco) días de ocurrido el hecho, el incumplimiento de esta carga no será justificativo para la aseguradora para no pagar las indemnizaciones establecidas en la presente Ley.

Artículo 20.- Corresponderá a la Superintendencia de Seguros aprobar el modelo de póliza correspondiente al seguro obligatorio a que se refiere esta Ley, quedando facultada para modificarlo cuando lo estime necesario. El modelo de pólizas y las tarifas de primas deberán ser publicados por la Superintendencia de Seguros en dos o más diarios de mayor circulación en el país, por 5 (cinco) días cada uno, antes de su entrada de vigencia.

Artículo 21.- Las pólizas o certificados de seguro que se emitan conforme a esta Ley y, las primas y demás operaciones vinculadas al seguro obligatorio, estarán exentas de todo tributo o gravamen cualquiera que fuere su naturaleza.

Artículo 22.- El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), cubre los riesgos de muerte, incapacidad, lesiones corporales que sufran las personas como consecuencia de accidentes en que intervengan el vehículo asegurado, sus remolques o sus cargas. Este seguro cubrirá tanto al conductor del vehículo como a las personas que estén siendo transportadas en él y cualquier tercero afectado sean ocupantes o no.

Para los efectos de esta Ley, se considerará igualmente que son terceros afectados, los peatones, y las personas transportadas en un vehículo no asegurado que hubiera intervenido en un accidente con algún vehículo asegurado, con excepción del propietario del vehículo no asegurado.

Artículo 23.- El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) garantizará las siguientes indemnizaciones:

- a) Una cantidad equivalente a 500 (quinientos) jornales mínimos establecidos para trabajadores no calificados de la ciudad de Asunción, para gastos de muerte, incluyendo en la misma, gastos de sepelio;
- b) Una cantidad equivalente a 500 (quinientos) jornales mínimos establecidos para trabajadores no calificados de la ciudad de Asunción, para casos de incapacidad permanente total;
- c) Una cantidad equivalente de hasta 300 (trescientos) jornales mínimos establecidos para trabajadores no calificados de la ciudad de Asunción, en caso de incapacidad permanente parcial, debiendo el monto definitivo ser una proporción de dicha indemnización máxima, según la clasificación que al efecto se haga en la póliza;
- d) Una cantidad equivalente de hasta 300 (trescientos) jornales mínimos establecidos para trabajadores no calificados de la ciudad de Asunción, por concepto de gastos de hospitalización, atención médica, ambulancia, quirúrgica, dental, prótesis, implantes, farmacéutica y cualquier otra que se requiera para su rehabilitación. Esta suma, se destinará solo al pago o copago de los gastos señalados precedentemente.

La indemnización prevista en el punto d) se otorgará conjuntamente con las indemnizaciones previstas en los puntos a), b) y c).

Artículo 24.- Las indemnizaciones por muerte, incapacidad permanente total e incapacidad permanente parcial, no son acumulables. Si liquidada una incapacidad permanente, la víctima o asegurado falleciera a consecuencia del mismo accidente, el asegurador liquidará la indemnización por muerte, previa deducción del monto ya pagado por la incapacidad permanente total o parcial. No se deducirán de la indemnización que deba pagarse en caso de incapacidad total las sumas pagadas por el asegurador por conceptos de gastos de hospitalización o de atención médica, quirúrgica, farmacéutica. En caso de incapacidad permanente parcial, tampoco se podrán deducir los referidos gastos.

Artículo 25.- Para los efectos de esta Ley se entenderá como incapacidad permanente total aquella que produce a la víctima la pérdida de, al menos, dos tercios de su capacidad de trabajo como consecuencia del debilitamiento de sus fuerzas físicas o intelectuales. Por incapacidad permanente parcial se entenderá aquella que produce a la víctima una pérdida igual o superior al 30% (treinta por ciento) pero inferior a las indicadas dos terceras partes de su capacidad de trabajo.

Artículo 26.- La naturaleza y grado de incapacidad serán determinados por el médico tratante. Si la aseguradora, a través de su propio médico no coincidiera, en todo o en parte, con tal dictamen, la respectiva discrepancia será resuelta por un Juez. No obstante lo anterior, la aseguradora estará obligada al pago de lo no disputado.

Artículo 27.- El Asegurador tendrá siempre el derecho a examinar a la persona lesionada por intermedio del facultativo que al efecto designe, pudiendo adoptar todas las medidas tendientes a la mejor y más completa investigación de aquellos puntos que estime necesarios para establecer el origen, naturaleza y gravedad de las lesiones. Dicha investigación o la determinación de la naturaleza y grado de incapacidad referida en el artículo anterior no deberá exceder de 30 (treinta) días corridos desde su presentación. En caso de negativa de la persona lesionada a someterse a dicho examen, el asegurador quedará liberado de pagar la correspondiente indemnización.

Artículo 28.- Las indemnizaciones previstas en esta Ley en relación con el seguro de accidentes personales se pagarán al beneficiario respectivo o por subrogación a quien correspondiere dentro del plazo de 10 (diez) días siguientes a la presentación de los antecedentes que a continuación se indican:

- a) Certificado otorgado por la Policía interviniente en el cual se consignen los datos del accidente de tránsito, de acuerdo con el parte enviado al tribunal competente;
- b) En caso de muerte, conforme a la sentencia que declara a los herederos;
- c) En caso de incapacidad, certificado que acredite la naturaleza y grado de ella, y;
- d) Comprobantes que acrediten el valor o el precio de la atención, recuperación y rehabilitación médica, quirúrgica de cualquier orden, y de la atención farmacéutica a que haya debido someterse la víctima, como consecuencia de las lesiones sufridas;

Artículo 29.- El pago de los gastos de hospitalización y atención médica, quirúrgica o farmacéutica, también se podrá hacer en forma directa al Servicio de Salud o a la entidad previsional u hospitalaria, que acredite haber prestado a la víctima el correspondiente servicio. Dicho pago se hará con preferencia a cualesquiera pagos o reembolso a que tenga derecho la víctima o asegurado por otros sistemas de seguro o previsión, los que concurrirán por la parte no pagada y hasta el monto efectivo de dichos gastos.

Artículo 30.- Las indemnizaciones y prestaciones previstas por este seguro obligatorio se pagarán con preferencia a cualquier otra que favorezca a la víctima o a sus beneficiarios en virtud de coberturas propias del sistema de seguridad social, incluyendo la que provenga de la legislación sobre accidentes del trabajo, las que se pagarán en la parte no cubierta por el seguro de esta Ley.

Artículo 31.- Sólo quedan excluidos de la cobertura del seguro obligatorio, los siguientes casos de muerte o lesiones corporales:

- a) Los causados en carreras de automóviles y otras competencias de vehículos motorizados;
- b) Los ocurridos fuera del territorio nacional;
- c) Los ocurridos como consecuencia de guerras, sismos y otros casos fortuitos enteramente extraños a la circulación del vehículo, y;
- d) El suicidio y la comisión de lesiones autoinferidas.

Artículo 32.- El incumplimiento a la obligación establecida en la presente ley de contar y mantener seguros vigentes, inhabilita a la unidad vehicular para transitar por cualquier vía del país, debiendo la autoridad competente retener el vehículo, impedir su circulación e internarlo hasta que se acredite la contratación del seguro correspondiente, sin perjuicio de la multa de hasta 20 (veinte) jornales mínimos establecidos para actividades diversas no calificados de la ciudad de Asunción, y deberán ser asumidas por el propietario del vehículo o el prestador del servicio.

CAPÍTULO II

FONDO DE COBERTURA ESPECIAL – SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO PARA MOTOCICLETAS

Artículo 33.- Créase un fondo de cobertura especial para cubrir accidentes de tránsito en los que participan motocicletas en tránsito o reposo, causando la muerte, incapacidad total o parcial al conductor del mismo u ocupantes, que constituirá el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para motocicletas, conforme a los alcances previstos en la presente Ley.

Los transeúntes o herederos de las víctimas de accidentes de tránsito causadas por motocicletas, serán también indemnizados con los fondos de cobertura especial creados por esta Ley.

Artículo 34.-El Fondo de Cobertura Especial estará integrado por:

- a) El equivalente al 80% (ochenta por ciento) de las multas provenientes de las infracciones cometidas contra lo establecido en la presente Ley, monto que será transferido por las Municipalidades y la Policía Caminera, o la institución que la sustituya, así como cualquier ente público encargado de la percepción de las mismas, al Fondo creado en el artículo anterior. El 20% (veinte por ciento) restante quedará para el fortalecimiento de la institución que aplique la multa respectiva;
- b) Un monto que estará entre 1(uno) y 3 (tres) jornales mínimos legales, el cual será establecido cada año por la Superintendencia de Seguros, teniendo en cuenta la tasa anual de accidentes de motocicletas y su incidencia en los costos de este seguro. El monto señalado será agregado al monto abonado para la obtención de la patente municipal o el registro de conducir para motocicletas, que será transferido por las Municipalidades en un 80% (ochenta por ciento) al Fondo de Cobertura Especial, el 10% (diez por ciento) será destinado a la Educación Vial para los postulantes a obtener licencias de conducir en esa Municipalidad y 10% (diez por ciento) a la Organización Paraguaya de Cooperación Intermunicipal (OPACI) como ente fiscalizador.

Artículo 35.-Administración. El porcentaje correspondiente al Fondo de Cobertura Especial creado por la presente Ley, será depositado por las Municipalidades en una cuenta especial abierta en el Banco Nacional de Fomento y el porcentaje para la Organización Paraguaya de Cooperación Intermunicipal (OPACI) en una cuenta oficial creada por la misma en el Banco Nacional de Fomento. La ejecución del fondo será controlado por la Superintendencia de Seguros, quien podrá reglamentar y prever la forma de la administración y ejecución del mismo.

La implementación de la ejecución no deberá generar ganancia a la persona designada y preverá un porcentaje por la administración del mismo. Qué porcentaje?

Artículo 36.-Riesgos Cubiertos por el Fondo de Cobertura Especial. El Fondo de Cobertura Especial, cubrirá los mismos riesgos, montos y conforme a los mismos mecanismos previstos por la presente Ley para el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

En los casos de accidentes producidos por un vehículo que cuente con Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), e involucre al conductor de una motocicleta o a su acompañante, el seguro cubrirá a éstos únicamente los gastos hospitalarios, la muerte incapacitación total y parcial, serán cubiertos por el Fondo de Cobertura Especial creado en el presente Capítulo.

Se entenderá igualmente cubierto con los alcances del presente Capítulo, las motocicletas transformadas en triciclos para transportar pasajeros.

El pago del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para motocicletas conforme a inciso b) del Artículo 34, es obligatorio para las motocicletas.

Artículo 37.- Todas las demás condiciones, como ser montos de las indemnizaciones, plazos de pago y demás regulaciones del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) prevista en el Capítulo I de la presente Ley, serán aplicables en lo pertinente al sistema de cobertura de Fondo de Cobertura Especial prevista en el presente Capítulo.

Artículo 38.- La Superintendencia de Seguros, reglamentará los mecanismos, requisitos y demás condiciones necesarias para implementar la ejecución del Fondo de Cobertura Especial.

Artículo 39.- La presente Ley deberá estar reglamentada por la Superintendencia de Seguros al mes de su promulgación y publicación, estableciéndose un período de carencia (sin cobertura exigible) de 6 (seis) meses.

Artículo 40.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Aprobado el Proyecto de Ley por la Honorable Cámara de Senadores, a catorce días del mes de marzo del año 2013, quedando sancionado el mismo, por la Honorable Cámara de Diputados, a veintidós días del mes de mayo del año 2013, de conformidad a lo dispuesto en el Artículo 207 numeral 1) de la Constitución Nacional.

Elvis Ramón Balbuena López
Vicepresidente 1º
En ejercicio de la Presidencia
Honorable Cámara de Diputados

Alfredo Luis Jaegli
Presidente
H. Cámara de Senadores

Nelson Segovia Duarte
Secretario Parlamentario

Mario Cano Yegros
Secretario Parlamentario

Asunción, 14 de junio de 2013

Téngase por Ley de la República, publíquese e insértese en el Registro Oficial.

Luis Federico Franco Gómez
Presidente de la República

Carmelo Caballero
Ministro del Interior

Enrique SalynBuzarquis Cáceres
Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones