

**UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS**  
**FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS**  
**POLÍTICAS**  
**CARRERA DE DERECHO**  
**INSTITUTO DE INVESTIGACIONES Y**  
**SEMINARIOS**



**TESIS DE GRADO**  
**“LÍMITES JURÍDICOS Y FÁCTICOS PARA EL**  
**PAGO DEL SOAT”**

(Tesis para optar el grado de Licenciatura en Derecho)

**POSTULANTE : EVELYN CUSSI VARGAS**  
**TUTOR : Dr. ARTURO VARGAS FLORES**  
**LA PAZ – BOLIVIA**

**2011**

DISEÑO  
DE  
INVESTIGACIÓN

# **DISEÑO DE INVESTIGACIÓN**

## **1. TÍTULO DEL TEMA**

“LÍMITES JURÍDICOS Y FÁCTICOS PARA REGLAMENTAR EL PAGO DEL S.O.A.T.” (DIFERENCIANDO EL ACCIDENTE DE LA IMPRUDENCIA)

## **2. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA**

Si bien el Decreto Supremo No. 25785, modificado por el Decreto Supremo N° 27295 de 20 diciembre de 2003, regula el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, en la actualidad se observa una serie de accidentes de tránsito producidos por la imprudencia, negligencia, desconocimiento de las normativas de tránsito y otros que constituyen la causa del índice creciente de los diversos accidentes de tránsito, confiados que el vehículo cuenta con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (S.O.A.T.), hechos estos que no pueden ser considerados como accidentes de tránsito, debido a que la imprudencia, la negligencia y la inobservancia del conductor manifiesta un grado de intencionalidad expresada en la irresponsabilidad de quien convierte a la sociedad en víctimas, poniendo en peligro e inseguridad a peatones, pasajeros, conductores y otros que se encuentran en peligro por irresponsabilidad de los conductores.

Ante esta situación, en la normativa jurídica que regula el S.O.A.T., se observa la inexistencia de disposiciones legales que reglamenten el pago del S.O.A.T, diferenciando conceptualmente y fácticamente el Accidente de Tránsito con la imprudencia del conductor, a objeto de evitar que el S.O.A.T., se convierta en la autorización para causar lesiones y muertes a los miembros de nuestra sociedad.

Con este contexto se hace necesario establecer los fundamentos jurídicos, fácticos, conceptuales e institucionales para reglamentar el accidente y la diferenciación con la imprudencia para el pago de los gastos médicos, indemnizaciones y otros que se encuentran dentro de la cobertura del seguro S.O.A.T., con la finalidad de lograr reducir los Hechos de Tránsito y de esa manera generar un proceso de concientización para conductores y la sociedad toda.

### **3. PROBLEMATIZACIÓN**

- ¿Cuáles fueron las razones y circunstancias para que el Estado Plurinacional de Bolivia no hubiese efectuado una reglamentación para el pago de S.O.A.T.?
- ¿Será que la incorporación de una reglamentación para el pago de SOAT, limitará y valorará el accidente para diferenciar las acciones de imprudencia?
- ¿Será que la reglamentación del pago del S.O.A.T, permitirá reducir los accidentes de tránsito y paralelamente generar un proceso de concientización para los conductores y la sociedad toda?

### **4. DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN**

La delimitación permitió establecer los límites, el alcance y los recursos establecidos en lo siguiente:

#### **4.1. TEMÁTICA**

La investigación y su problemática están enfocados desde el punto de vista jurídico penal, con trascendencia social, administrativa debido a que la temática, por sus características no solamente tiene incidencia normativa y jurisdiccional sino también administrativa.

## **4.2. ESPACIAL**

Se desarrolló para todo el territorio de Bolivia y como modelo de investigación se realizó en la ciudad de La Paz y El Alto, debido a que las denuncias fueron realizadas en ambas ciudades.

## **4.3. TEMPORAL**

En cuanto al tiempo la investigación, se analizó a partir de la vigencia del D.S. N° 25785 de 25 de mayo de 2000 y su trascendencia en las víctimas de accidentes de tránsito que se llevaron a cabo hasta el segundo semestre del año 2010, debido a que en este periodo se ha llegado a conocer una serie de informaciones sobre hechos de tránsito producidos por imprudencia de los conductores.

# **5. FUNDAMENTACIÓN E IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACIÓN**

El Decreto Supremo N° 25785 de fecha 25 de mayo de 2000, modificado por el Decreto Supremo N° 27295 de 20 diciembre de 2003, con la finalidad de reglamentar el Art. 37 de la Ley de Seguros N° 1883 del 25 de junio del año 1998, ha establecido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, con la finalidad de asistir y correr con los gastos de curaciones provocado por los motorizados en la vía pública, alcanzando este beneficio a los conductores, ocupantes y peatones, ante cualquier evento súbito imprevisto ajeno a la voluntad de las personas intervinientes que produzca lesiones corporales o fallecimiento de la persona.

Sin embargo, el actual Decreto Supremo N° 27295 que regula la materia, no contempla con precisión los límites jurídicos y fácticos que regule el pago del S.O.A.T., diferenciando el accidente de tránsito de la imprudencia del conductor, lo cual está generando que los conductores consideren que el S.O.A.T., es una especie de autorización para vulnerar derechos de los miembros de la sociedad e incumplir sus obligaciones normativas y fácticas, poniendo en riesgo a la sociedad.

## **6. OBJETIVOS A LOS QUE SE HA ARRIBADO EN LA INVESTIGACIÓN**

### **6.1 OBJETIVO GENERAL**

Proponer los presupuestos fácticos, normativos y administrativos para la elaboración de un ante proyecto de reglamentación del pago del S.O.A.T., diferenciado el accidente de tránsito de la imprudencia del conductor.

### **6.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Establecer los límites jurídicos y fácticos para el pago del S.O.A.T., con la finalidad de evitar la imprudencia y el abuso de conductores que provocan Hechos de Tránsito.
- Establecer los mecanismos jurídicos e institucionales para generar una conciencia social y jurídica destinada al respeto de los derechos humanos y las garantías constitucionales en el marco de la seguridad jurídica.

## **7. MARCO TEÓRICO QUE SUSTENTA LA INVESTIGACIÓN**

### **7.1. MARCO TEÓRICO**

El presente trabajo se realizó desde el enfoque que da la Escuela Exegética, ya que en inicio analizamos y explicamos artículo por artículo el Decreto Supremo Nro. 27295 para una mejor ubicación del problema en cuestión, mediante el método gramatical, y luego pasamos a la Escuela Positivista, ya que nuestro objeto de estudio fue el D.S.

27295 que regula el S.O.A.T., como experimento de laboratorio analizamos la aplicación de este D.S. en la sociedad que está delimitada entre la ciudad de El Alto y la ciudad de La Paz, y por ultimo contrastamos los resultados obtenidos de acuerdo a las estadísticas que nos otorgaron las entidades aseguradoras.

Como anteriormente se ha mencionado, la inexistencia de la reglamentación que diferencia el accidente de la imprudencia del conductor para el pago del S.O.A.T., está causando el abuso de conductores debido a su imprudencia en “accidentes de tránsito”, quienes consideran que el S.O.A.T., cubrirá los gastos a favor de las víctimas.

En este contexto se hace necesario proponer fundamentos jurídicos, fácticos, administrativos e institucionales para reglamentar el pago del SOAT, diferenciando el accidente de la imprudencia e inobservancia de los conductores, con la finalidad de lograr mayor seguridad jurídica en el pago de los gastos médicos, medicamentos, tratamiento y otros que se realizan en víctimas de accidente de tránsito.

En consecuencia, la reglamentación del pago del SOAT diferenciando el accidente y la imprudencia permitirá mayor seguridad jurídica, destinada al respeto a los derechos humanos y las garantías constitucionales, así como los convenios y tratados internacionales

En este contexto el Estado está en la ineludible obligación de velar por que se garanticen los derechos subjetivos comunes de las personas, para tal efecto debe establecer los mecanismos fácticos, Jurídicos e institucionales que permitan otorgar seguridad jurídica al conductor y la sociedad toda.

## **8. HIPÓTESIS DE TRABAJO DE LA INVESTIGACIÓN**

“La imprudencia, inobservancia y desconocimiento de las normas de tránsito y otros producidos por conductores precipitados e irresponsables, incrementará los índices de

hechos de tránsito poniendo en peligro e inseguridad jurídica a los peatones, pasajeros y conductores”.

## **8.1. VARIABLES DE LA INVESTIGACIÓN**

### **8.1.1. INDEPENDIENTE**

La imprudencia, inobservancia y desconocimiento de las normas de tránsito y otros producidos por conductores precipitados e irresponsables

### **8.1.2. DEPENDIENTE**

Incrementará, los índices de hechos de tránsito poniendo en peligro e inseguridad jurídica a los peatones, pasajeros y conductores

## **9. MÉTODOS QUE FUERON UTILIZADOS EN LA INVESTIGACIÓN**

### **9.1. MÉTODOS GENERALES**

#### **9.1.1. ANALÍTICO SINTÉTICO**

Este método permitió hacer un análisis para encontrar el sentido y el alcance de lo que significa la problemática y la necesidad de proteger a las víctimas de accidentes de tránsito, y a partir de una síntesis se logró los fundamentos básicos para su protección y seguridad jurídica e institucional.

### **9.2. MÉTODOS ESPECÍFICOS**

#### **9.2.1. MÉTODO EXEGÉTICO**



Permitió averiguar cuál fue la voluntad del legislador para establecer porque no se efectuó un reglamento para el pago del S.O.A.T.

### **9.2.2. MÉTODO TELEOLÓGICO**

Permitió encontrar el interés jurídicamente protegido y a partir de ello se estableció la naturaleza socio jurídica.

### **9.2.3. MÉTODO DE LAS CONSTRUCCIONES JURÍDICAS**

Este método permitió establecer diferentes instituciones para la construcción de una propuesta jurídica, que permitirá proteger a las víctimas de accidentes de tránsito.

### **9.2.4. MÉTODO NORMATIVO**

Permitió recurrir a las diferentes disposiciones legales a través de las normas, en la perspectiva de comprender su importancia.

### **9.2.5. MÉTODO GRAMATICAL**

Permitió explicar con claridad las frases y oraciones que encontramos en el D.S. 27295 y así comprender mejor la problemática.

## **10. TÉCNICAS QUE FUERON UTILIZADAS EN LA INVESTIGACIÓN**

La técnica nos permitió tener una relación con el objeto o sujeto de la investigación y entre ellas tenemos:

### **10.1. REVISIÓN BIBLIOGRÁFICA**

Permitió a la tesis asentar con precisión, los postulados que esgrime, para obtener conclusiones de la misma naturaleza, toda vez que a través de esta técnica, se tuvo acceso a revistas, periódicos y normas jurídicas que involucran a la problemática en cuestión.

### **10.2. ESTADÍSTICA**

Permitió establecer índices de crecimiento o decrecimiento de las actividades ligadas al problema planteado, recurriendo para ello a organismos fiables como fuente.

### **10.3. LA ENTREVISTA**

Es una conversación sobre un tema o propósito, permitió cualificar y recoger opiniones generalmente de especialistas o entendidos en la materia. En el presente caso, estuvo dirigido a los Jueces, a los Abogados, Choferes, Pasajeros y otros involucrados con el fin de la tesis.

### **10.4. LA ENCUESTA**

Esta técnica permitió recoger y conocer la opinión de una población representativa sobre el tema. Sirvió para cuantificar la fuente de información y los criterios; en el presente caso se realizó mediante cuestionarios relacionados con el problema.

Es decir, permitió obtener información directa de los sujetos objeto de estudio, a través de formularios expresamente estructurados, que los encuestados llenaron por sí mismos.

# DESARROLLO DEL DISEÑO DE PRUEBA

# INTRODUCCIÓN

La presente Tesis, busca poner Límites Jurídicos y Fácticos para reglamentar el Pago del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), diferenciando el accidente de la imprudencia; siendo necesario realizar una contextualización del tema en cuestión, constituyéndose en un Seguro Obligatorio establecido por Ley con un fin netamente social. Además es necesarios para crear conciencia en toda la sociedad, y que los conductores eviten que su accionar se convierta en un delito, por eso establecemos que el S.O.A.T., cubre todos los hechos de tránsito que sucedan por un accidente, es decir por hechos que están fuera de la voluntad del conductor, no así por la imprudencia del mismo.

Su objetivo es asegurar la atención, de manera inmediata e incondicional, de las víctimas de accidentes de tránsito que sufren lesiones corporales – muerte y sus principales características son:

- Cubre a todas las personas que resulten víctimas de un hecho de tránsito, sin importar las causas del mismo.
- No tiene límite el número de personas que pueden ser afectadas.
- Las sumas aseguradas no se reducen con la ocurrencia de los accidentes.
- No se necesita pronunciamiento de autoridad alguna para atender a las víctimas.
- Todos los vehículos automotores que circulen por el territorio nacional deben contar con el SOAT.
- El pago de las respectivas indemnizaciones se hará sin ninguna investigación respecto a la responsabilidad en el accidente.

La motivación para la elaboración de la presente Tesis, surge luego de analizar el "Ordenamiento Jurídico Vigente en el País", que si bien el Decreto Supremo N° 25785 modificado el año 2003 por el Decreto Supremo Nro. 27295 regula el SOAT., en la actualidad se observa una serie de accidentes de tránsito producidos por la imprudencia, negligencia, desconocimiento de las normativas de tránsito y otros que constituyen la causa del índice creciente de los diversos accidentes, atribuibles a la irresponsabilidad de

quien convierte a la sociedad en víctimas, poniendo en grave riesgo e inseguridad a peatones, pasajeros, conductores y otros que no se encuentran establecidas, tal cual se demuestra en las exclusiones determinadas por Ley y descritas a continuación:

- Los causados en carreras de automóviles y otras competencias de vehículos motorizados.
- Los ocurridos fuera del territorio nacional.
- Los ocurridos en lugares no abiertos al tránsito público.
- Los ocurridos como consecuencia de guerras, eventos de la naturaleza u otros casos fortuitos o de fuerza mayor originada por causas ajenas a la circulación del vehículo automotor.
- El suicidio y la comisión de lesiones auto inferidas.

El Trabajo de Investigación, ha sido dividido en lo siguiente:

- Diseño de Investigación.
- Desarrollo del Diseño de Prueba.

Al comentar la trascendencia de un Seguro eminentemente Social como el SOAT debemos detenernos a pensar por un momento en los Accidentes de Tránsito y sus consecuencias de lesiones, discapacidad, muerte y dolor, que por su volumen e impacto han sido calificados por la Organización Mundial de la Salud como un problema de salud pública y que requiere, por tanto, de urgentes medidas; por lo que pensamos que reducir los hechos de tránsito requiere de una Política Integral de Estado, además es necesario introducir Límites facticos y Jurídicos al pago del S.O.A.T.

La gran mayoría de los hechos de tránsito no son producto de un accidente, si no por la imprudencia del conductor y se da por las siguientes causas:

- Exceso de velocidad, cuando el conductor sobre pase el límite de velocidad establecido en una determinada área, avenida o carretera.
- Exceso de pasajeros.

- Conductor este en estado de ebriedad. siempre que sea superior al grado de alcoholemia permitido por la norma dictada por el organismo operativo de tránsito
- Conductor este bajo el efecto de drogas, narcóticos u otros alucinógenos
- Por invasión de carril
- Por dormir mientras conduce
- Por realizar o contestar llamadas telefónicas mientras conduce.
- No contar con el SOAT.
- No tener licencia en el momento del hecho de tránsito.
- Producido en el extranjero.
- No cumplir con requisitos establecidos por ley.

Por lo antes mencionados consideramos necesario la creación de un reglamento para el pago del S.O.A.T., estableciendo límites fácticos y jurídicos, donde taxativamente se explique en qué casos un hecho de tránsito debe ser considerado accidente, para que la responsabilidad de los daños ocasionados sean cubiertos por la entidad aseguradora, y en qué casos un hecho de tránsito debe ser considerado imprudencia, para que la responsabilidad recaiga sobre el conductor y este sea sancionado penalmente.

La presente investigación aclara la diferencia entre ambas situaciones.

# CAPÍTULO I

## MARCO HISTÓRICO

### ANÁLISIS HISTÓRICO DEL SEGURO Y EL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

#### 1. NOCIONES HISTÓRICAS

Los orígenes del Seguro se remonta a la época de Hamurabi, fundador de la ciudad de Babilonia, (persa) a orillas del Éufrates en la antigua Caldea; reina alrededor de 2250 años a.c. y cuyas disposiciones encuadradas dentro del espíritu y costumbres de la época sugieren la idea originaria del seguro; como el recurso elemental contra la adversidad incontrolable a título de onerosidad: “El hombre que haya sido asaltado, hará en presencia de Dios, una exposición de su pérdida y la ciudad y el gobernador en cuya jurisdicción el robo fuera cometido, le compensaran por lo que hubiesen perdido...”<sup>1</sup>.

De esta manera tiene un sentido religioso en vista de que el rey era el intermediario entre Dios y los hombres, era simplemente una especie de compensación de carácter religioso.

“La primera aplicación concreta del principio de distribución del riesgo entre muchos individuos expuestas a un peligro igual se registra en la isla de Rodas, en el mar Egeo alrededor del año 900 a.c., en la que una ley determinaba: si un barco es sorprendido por la tormenta y hace un echazón de su carga, todos contribuirán para afrontar las pérdidas<sup>2</sup>.

“En la antigüedad este desarrollo aparece en forma de agrupaciones que tienen algún interés en común y entre cuyas funciones, se encuentran la provisión, la asistencia y ayuda mutua en los momentos de necesidad”

---

<sup>1</sup> MENDOZA, Fernando. EL SOAT. Ed. Caldas. LA PAZ - BOLIVIA. 1999. Pág. 18.

<sup>2</sup> [WWW.fmbolivia.net/noticia13935-bolivia-ejecutar-el-soat-puede-ser-todo-un-va-crucis.html](http://WWW.fmbolivia.net/noticia13935-bolivia-ejecutar-el-soat-puede-ser-todo-un-va-crucis.html)

El origen de tales asociaciones se remonta a la antigüedad, en Grecia y Roma ya existieron; Rómulo fue el autor de las instituciones militares, su sucesor Numan tiene a su favor el haber convertido el trabajo guerrero en trabajo de paz al establecer gremios de zapateros, pintores, carpinteros y demás personas dedicadas a ocupaciones pacíficas.

Fue de este ambiente donde se encontró el medio favorable para el desarrollo del Seguro, la tendencia social que se manifestaba en la organización de los gremios, por ejemplo a cambio de los pagos regulares que se hacían con destino al fondo común, el gremio tenía a su cargo el entierro de sus miembros. Este riesgo se amplía después con el fin de constituir un fondo que sería pagado a los herederos de los mismos fallecidos.

“En roma la Fideiussio indemnatio, el Nauticum, eran instrumentos próximos al seguro”<sup>3</sup>.

Después de esta relación podemos precisar que el seguro nació en las ciudades italianas del Medievo, bajo la forma de un préstamo gratuito y luego de venta por un precio a pagarse si la cosa no llegaba a su destino.

“Los gremios fueron el caldo de cultivo donde surge la institución del seguro en la escena jurídica, diremos al respecto que el seguro que presentaban los gremios se hacía efectivo prácticamente por medio de pagos regulares de los miembros con destino a un fondo común, del cual se tomaban las cantidades necesarias para atender a quienes habían sufrido pérdidas a consecuencia de contingencias específicas”<sup>4</sup>.

Este reconocimiento del riesgo y la formación de una asociación que operaba sobre una base mutua y que tenía entre sus propósitos, el repartir las pérdidas de unos cuantos entre muchos, fue un gran paso en la dirección de la moderna práctica del seguro, de hecho las organizaciones generales de la edad media fueron las primeras asociaciones permanentes que efectuaron seguros.

---

<sup>3</sup> ACTUALICESE.com/normatividad/etiqueta/soat/

<sup>4</sup> Ibídem.



“En la edad media las leyes de Tiranía de 1063 y de Venecia de 1225, establecían reglas respecto a la comunidad de riesgos entre los armadores y propietarios de mercaderías, se practicaba así mismo la llamada mancomunacia, por la que un determinado número de personas corrían por pares iguales con las perdidas resultantes de naufragios o asaltos de piratas”<sup>5</sup>.

Ahora bien, casi a fines de la época moderna y con el desarrollo de la revolución industrial, trajo consigo nuevos cambios y mejoras, ampliándose la aplicación del seguro en todos los ámbitos, comerciales, económicos y sociales, sobre todo a los automóviles en la época contemporánea por la complejidad que trae consigo el uso de estos, traducándose en nuestro país en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, que busca cubrir los daños causados a las personas a consecuencia de accidentes de tránsito.

## **2. ANÁLISIS HISTÓRICO DEL HECHO ILÍCITO<sup>6</sup>**

En los pueblos primitivos (cultura Persa) cuando una persona experimentaba un daño de cualquier naturaleza en su integridad física o en su patrimonio, se vengaba ocasionándole un daño similar. La Ley de Talión, ojo por ojo, diente por diente, esta venganza en algunos casos no solo llegaba al autor del daño sino afectaba al conjunto familiar, esa era la época de la justicia directa, y que con el desarrollo de la humanidad, fue sustituida por una composición económica (utilizada por el código del Manú y las leyes hebreas), de tal manera que la víctima del daño ya no le va ocasionar el mismo daño al agente del daño, sino que se va a satisfacer con una reparación de carácter patrimonial, pero para llegar a esa situación tuvo que surgir un instrumento, el Estado, en ese sentido se reemplaza la venganza por la acción de castigo, y se determina que quien castiga es el Estado.

En roma, ya se conocían dos tipos de delitos: Los delitos públicos y los privados, los primeros denominados crimina que lesionaban a la comunidad, que era perseguidos por el Estado y se los sancionaba con una pena pública, entre ellas estaba el crimen

---

<sup>5</sup> ACTUALICESE.com/normatividad/etiqueta/soat/

<sup>6</sup>Ibídem.

magistris, cuando alguien mataba al rey, también tenemos el crimen de peculado para los funcionarios públicos; y los delitos privados denominados maleficia o delicta que lesionaban a un particular, a su familia o a su patrimonio y se castigaba con una pena de índole pecuniaria, todos estos delitos que en el fondo también constituían hechos ilícitos .

En la ley de las doce tablas, la composición legal, consistió en una pena privada y al mismo tiempo en una reparación, por lo que nunca llegó a diferenciarse la responsabilidad penal de la civil, como lo afirman los Hnos. Mazeaud.

"Ya en esos tiempos vemos que quien hacía daño al patrimonio de otro era sancionado primero por la víctima y después por el Estado, y ya con las doce tablas recién se da una sanción y una reparación del daño, pero no se diferencia el concepto de responsabilidad civil y penal".

## **2.1. EL HECHO ILÍCITO**

Los principios generales del derecho, tienden a mantener un equilibrio entre los hombres, así cuando se produce un acto dañoso se crea un desequilibrio entre ellos, puesto que la víctima sufre una pérdida sin contra prestación. Para restablecer el equilibrio anterior es necesario obligar a quien ocasiona el daño (en este caso el conductor) una reparación, para lo cual se puede iniciar una acción por hecho ilícito, siempre y cuando se haya probado la existencia del delito de accidente de tránsito que se demuestra a través de una sentencia ejecutoriada.<sup>7</sup>

Hay muchos conceptos sobre hecho ilícito ninguno aceptado de manera plena por todos, siempre ha existido observaciones, muchos dicen que no se ha podido definir, en una categoría fácil de entender en la inteligencia, pero difícil de explicar. De tal manera, que algunos autores señalan al hecho ilícito: “como aquella conducta dolosa o culposa del hombre que causa un daño”<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> [WWW.galeon.com/ivanrosales/soat.htm](http://WWW.galeon.com/ivanrosales/soat.htm)

<sup>8</sup> RUIZ F, Luis Eduardo. ENTORNO, ASEGURAMIENTO Y ACCESO. Ed. Fundación Corona, Santafé Bogotá COLOMBIA. 1999. Pág. 78

Para Planiol, es una obligación extracontractual, el hombre está sometido a observar conductas que están predeterminadas, impuestas por el derecho, todo hombre que vive en sociedad debe de observar esas conductas si no las observa incurre en un hecho ilícito, necesariamente el hombre es un sujeto de deberes de comportamiento; entonces otros han dicho que el hecho ilícito: “es aquella actividad humana (introduce un nuevo elemento) ilícita que causa un daño a otra persona”<sup>9</sup>, porque si uno mismo se causa un daño no estaremos en presencia del hecho ilícito, porque tiene que haber una relación obligacional entre quien reclama y quien está obligado a reparar el daño.

Para Francisco Messineo, el hecho ilícito se presenta a “causa de una lesión a un bien jurídico ajeno y no por la violación de una norma jurídica”<sup>10</sup>. Al lesionar un derecho ajeno, directas o indirectas se está violando una norma, si no existiera esta última que lo reconoce como tal, no se tendría un bien jurídico posible objeto de lesión y daño.

Como conclusión se entiende por hecho ilícito: "aquella conducta o actividad humana traducida en una acción u omisión desarrollada por un sujeto llamado agente que causa un daño a otra persona llamado receptor y que no está reconocida ni tolerada por el ordenamiento jurídico positivo de un país”<sup>11</sup>.

Entonces diremos que es una conducta o actividad ya sea positiva o negativa que realiza un sujeto en este caso el agente material es quien causa un daño a otro sujeto que es la víctima receptora del daño, pero ese daño producto de la conducta culposa no debe estar admitida ni reconocida en el ordenamiento jurídico, entonces ese momento estaremos en presencia del hecho ilícito.

## **2.2. CARACTERÍSTICAS Y REQUISITOS DEL HECHO ILÍCITO<sup>12</sup>**

---

<sup>9</sup> RUIZ F, Luis Eduardo. Ob. Cit. Pág. 89

<sup>10</sup> RUIZ, F. Luis Eduardo. Ob. Cit. Pág. 90

<sup>11</sup> RUIZ, F. Luis Eduardo ENTORNO, ASEGURAMIENTO Y ACCESO. Ed. Fundación Corona, Santafé Bogotá COLOMBIA. 1999. Pág. 107

<sup>12</sup> RUIZ, F. Luis Eduardo. Ob. Cit. Pág. 109

Una vez hecho el análisis de lo que debe entenderse por hecho ilícito, del mismo podemos establecer cuatro características o elementos fundamentales para estar en presencia de esta figura jurídica. Al respecto el Italiano Trabucchi<sup>13</sup> afirma que suele distinguir dentro del hecho ilícito: el hecho material, la antijuricidad del hecho dañoso, la imputabilidad, la culpabilidad y el daño injusto, los cuales fueron deducidos del artículo 2043 del Código Civil Italiano de 1942, que respectivamente dice: “(Resarcimiento por hecho Ilícito). Cualquier hecho doloso o culposo que ocasiona a otro un daño injusto, obliga a aquel que ha cometido el hecho a resarcir el daño”, y la cual fue plasmada en nuestro código civil en su art. 984, de la cual podemos extraer los siguientes elementos o requisitos:

### **2.2.1. CONDUCTA DOLOSA O CULPOSA DEL AGENTE<sup>14</sup>**

Esta primera característica se refiere a que el agente del daño tiene que haber desarrollado una conducta activa de hacer o pasiva de no hacer que sea calificada por el ordenamiento jurídico como voluntaria y al ser voluntaria implica la noción de culpa, que es la violación de una conducta predeterminada de tal manera que razonando en forma inversa, si uno causa un daño a otro sin voluntariedad no hay hecho ilícito lo hecho inconscientemente no es un hecho ilícito será un hecho pero no un hecho ilícito, tiene que haber un comportamiento no necesariamente doloso porque aquí el concepto de culpa está en su sentido lato sensu, abarca por un lado al dolo como acto intencional y querido, y a la culpa propiamente dicha como negligencia, impericia o como imprudencia, abarca la acción y también la omisión es decir toda la estructura de la culpa, pero aquí hay una gran diferencia, la culpa en materia extracontractual no se presume si no debe probarse por la víctima, en cambio en materia contractual si se presume.

---

<sup>13</sup> TRABRUCHI, Alberto. Instituciones del Derecho. Madrid.1967. Pág. 45.

<sup>14</sup> RUIZ, F. Luis Eduardo. ENTORNO, ASEGURAMIENTO Y ACCESO. Ed. Fundación Corona, Santafé Bogotá COLOMBIA. 1999. Pág. 111

"Eso quiere decir que para que haya hecho ilícito tiene que haber una conducta voluntaria que necesariamente debe causar algún daño y ese daño necesariamente debe ser causado por culpa del agente"

### **2.2.2. INCUMPLIMIENTO DE UNA OBLIGACIÓN**

Se refiere a que se debe quebrantar una conducta predeterminada en la norma jurídica, que no es como en el código penal descritas no es un tipo de conducta, sino en una norma de carácter general omnicomprendiva que está regulada en el art. 984 del C.C. todo aquel que con dolo o culpa cause un daño a otro debe reparar el daño que ha ocasionado<sup>15</sup>.

“Cuando dice todo aquel que cause un daño a otro con su conducta dolosa o culposa debe reparar un daño, nos está manifestando que el sujeto con su conducta voluntaria no debe causar daño a otro sujeto, porque si se lo causa incurre en un hecho ilícito”.

Para algunos autores, como Jorge Bustamante Alsina<sup>16</sup>, la antijuricidad es otro elemento de los elementos necesarios del hecho ilícito, señalado que el concepto de antijuricidad es sinónimo de ilicitud, aunque el primero tiene mayor comprensión, puesto que abarca no solamente los casos de violación directa de la ley, es decir el incumplimiento de una obligación predeterminada por acuerdo de voluntad o por la ley.

Para que un acto sea considerado ilícito y surja la obligación de reparar el perjuicio, este debe ser causado de “forma antijurídica”<sup>17</sup>, es decir, de forma dolosa o culposa o que el daño sea injusto. Ya que, por principio general, se debe obedecer a la regla genérica de conducta, que impone el deber de actuar de la manera que no se cause daño a los demás.

"Esta regla demuestra claramente que para que haya hecho ilícito la conducta del agente debe ir en contra de la norma jurídica establecida, debe quebrantar esa norma de convivencia en un Estado, es decir en contra de lo que la ley manda ”.

---

<sup>15</sup> [WWW.segurosbeta.com/Soat/InfoSoat.aspx](http://WWW.segurosbeta.com/Soat/InfoSoat.aspx)

<sup>16</sup> [WWW.segurosbeta.com/Soat/InfoSoat.aspx](http://WWW.segurosbeta.com/Soat/InfoSoat.aspx)

<sup>17</sup> Ibídem

### 2.2.3. DAÑO A LA VÍCTIMA<sup>18</sup>

Es toda pérdida, disminución o no incremento que experimenta una persona en su patrimonio material o en su patrimonio moral. Pues si una conducta no causa un daño no habrá hecho ilícito, es decir no habrá que reparar, necesariamente debe haber un daño ya sea materialmente patrimonial económico o moral, porque en materia extracontractual se reparan el aspecto moral.

Ahora bien, para establecer el daño a la víctima, la norma jurídica impone un deber de reponer las cosas dañadas a su estado original, estableciendo una obligación de reparación.

La obligación que tiene el agente material del daño, tiende a restablecer la situación conforme a derecho, mediante la restitución, donde el autor del daño debe devolver las mismas cosas al sujeto pasivo de la ilicitud; la reparación que consiste en restituir el daño producido en el patrimonio que es susceptible de ser avaluado económicamente, en su estado actual (daño emergente) y en posibilidades futuras (lucro cesante), la indemnización que tiene por objeto determinar económicamente el perjuicio que recae directamente en el patrimonio de la víctima, en sus derechos, facultades (daño material), o fuera de su patrimonio, produciéndole molestias en los que refiere a su seguridad, afecciones legítimas, goce de sus bienes, etc. (daño moral).

Ninguno de nuestros códigos expresa una definición clara de lo que se debe entender por daño.

Según Osorio, “el que causa algún daño incurre en responsabilidad, que puede ser civil, si se ha ocasionado por mero accidente sin culpa punible ni dolo, y penal si ha mediado imprudencia o negligencia o si ha estado en la intención del agente el producirlo”<sup>19</sup>.

---

<sup>18</sup> *Ibíd*em

<sup>19</sup> OSORIO, Manuel. Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales. Heliastas. 2007. Pág. 270.

Otro concepto de daño es el dado por Peirano Facio, quien señala que “daño es la diferencia, perjudicial para la víctima, entre su situación antes de sufrir el hecho ilícito y después del mismo”<sup>20</sup>.

Para Jorge Bustamante, el daño “como elemento del acto ilícito, es el menoscabo que se experimenta en el patrimonio, por el detrimento de los valores económicos que lo componen (daño patrimonial) y también la lesión a los sentimientos, al honor o a las afecciones legítimas (daño moral)”<sup>21</sup>.

Eduardo Zannoni, define al daño como “el menoscabo que a consecuencia de un acaecimiento o evento determinado, sufre una persona ya sea en sus bienes vitales naturales, ya sea en su propiedad, ya sea en su patrimonio”<sup>22</sup>.

“La idea central es que el daño causado a otro debe ser reparado en la misma medida y cantidad posible”.

Nuestro Código Civil en el art. 994, establece que las víctimas pueden pedir el resarcimiento del daño en especie, y en caso de imposibilidad el resarcimiento deberá ser valorado económicamente, evaluado tanto la pérdida sufrida como también la falta de ganancia como consecuencia directa del hecho dañoso, mencionando también el resarcimiento del daño moral en los casos específicos previstos por ley.

Los daños pueden ser morales o patrimoniales y deben contar con algunas características: debe ser cierto, subsistente, personal a la víctima y afectar un interés legítimo del damnificado; y como sustenta el Dr. Romero Sandoval: “la reparación o resarcimiento del daño causado con el hecho ilícito civil siempre consiste en una suma de dinero aun en el caso de que el daño sea moral, y solamente por excepción es una satisfacción pública mediante un aviso en la prensa, o derecho de que en un periódico se publique una réplica.

---

<sup>20</sup> [WWW.segurosbeta.com/Soat/InfoSoat.aspx](http://WWW.segurosbeta.com/Soat/InfoSoat.aspx)

<sup>21</sup> [WWW.segurosbeta.com/Soat/InfoSoat.aspx](http://WWW.segurosbeta.com/Soat/InfoSoat.aspx)

<sup>22</sup> *Ibídem*

#### **2.2.4. INJUSTA E ILEGITIMA**

Esa conducta desplegada por el agente del daño no debe estar aceptada, ni tolerada por el ordenamiento jurídico positivo vigente, pues si está admitida, hemos visto que no habrá hecho ilícito<sup>23</sup>.

"Ahora bien en sentido genérico debemos referirnos también a la ilicitud, entendida como cualquier obrar del hombre que no debe estar tipificado en el ordenamiento jurídico en general, sin tomar en cuanto a los sectores normativos parcializados de este, estas conductas se pueden presentar como un hecho positivo (comisión) o como un hecho negativo (omisión o abstinencia)".

Entonces estamos frente a la existencia de una ley que impone la realización de una determinada conducta; la violación de esta dará lugar a una sanción.

La ilicitud es el hecho que va en contra lo que la ley dice, ya que se opone a la justicia la equidad y las buenas costumbres. Por tanto cuando se comete un hecho ilícito este resulta ser ilegítimo.

"De las definiciones arriba mencionadas, lo analizaremos de la siguiente manera: las actividades desarrolladas por los vehículos, sean públicos o privados, tienen por finalidad beneficiar a la sociedad y ayudar a que esta pueda trasladarse de un lugar a otro de manera segura, lo que implica un alto riesgo y al momento de producirse un accidente de tránsito se producen daños, estos daños deben ser resarcidos".

---

<sup>23</sup> [WWW.segurosbeta.com/Soat/InfoSoat.aspx](http://WWW.segurosbeta.com/Soat/InfoSoat.aspx)



# **CAPÍTULO II**

## **MARCO CONCEPTUAL**

### **EL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y SU IMPORTANCIA PARA LA SOCIEDAD**

#### **1. ETIMOLOGÍA**

El nombre técnico y científico del término seguro, proviene del latín securus, de sex, separat, cura cuidado, que significa libre y exento de todo peligro, daño o riesgo. Lugar o sitio libre de todo peligro.

Según el autor boliviano Mendoza Fernando, señala que: “el seguro es un contrato por el cual una persona natural o jurídica, se obliga a resarcir perdidas o daños que ocurrieran en los objetos que corren un riesgo en el mar, tierra o aire”<sup>24</sup>.

El tratadista Hugo Dartez, conciben que: “El seguro es un contrato técnico y jurídico que satisface necesidades futuras de protección, originadas por su siniestro posible y muchas veces imprevisible”<sup>25</sup>.

#### **2. DEFINICIÓN DEL S.O.A.T.**

“EL Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, bajo su forma social, ocupa una parte importante, ya que cubre las necesidades emergentes de accidentes de tránsito

---

<sup>24</sup>MENDOZA, Fernando. S.O.A.T. La Paz - Bolivia. Pág. 57.

<sup>25</sup> DARTEZ, Hugo. CONTRATO TÉCNICO JURÍDICO SOAT. Ed. La Prensa de la Investigación, La Paz - Bolivia. Pág. 39.

actualmente”<sup>26</sup>. Sin embargo, poco se conoce a nivel general de sus fundamentos teóricos y principios de funcionamiento, especialmente en lo que se refiere al tema de la presente tesis de grado.

El S.O.A.T., es una actividad esencialmente social, de tal manera que el Estado interviene imponiendo cargas obligacionales y legales, y señala que mediante la adquisición de este seguro que es obligatorio para los que tienen el derecho propietario sobre vehículos automotores, sean estas personas naturales o jurídicas, es necesario para cubrir los efectos de los siniestros, que pudiera presentarse en un accidente de tránsito.

"Este Seguro obligatorio de Accidentes de Tránsito, en otros términos tiene la finalidad de reducir las consecuencias inciertas ante la manifestación de un peligro conocido".

La definición más aceptable es la que viene a continuación: “El Seguro Obligatorio contra Accidentes de tránsito, es un seguro obligatorio que deben tener todos los vehículos automotores, públicos y privados, que circulan en todo el territorio nacional, otorga cobertura uniforme y única por daños ocasionados en accidentes de tránsito a peatones, pasajeros y conductores. Este Seguro se realiza mediante contratos legales, bajo las cuales la empresa aseguradora, promete reembolsar o indemnizar al beneficiario no individualizado, por los daños ocasionados en caso de sufrir ciertas pérdidas físico y/o morales, a cambio del pago anual de una prima”<sup>27</sup>.

“De esta definición, podemos deducir que el seguro es un contrato por el cual, una de las partes en este caso la aseguradora, en consideración a un precio, que se le paga y adecuada al riesgo de la seguridad de la otra parte, que es la víctima del evento súbito de accidente de tránsito, tiene la responsabilidad de cubrir los daños ocasionados en ese hecho de tránsito”.

"En lo jurídico, este Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito es un contrato de adhesión por lo que el contratante se adhiere a las cláusulas estipuladas por la empresa aseguradora, es decir es un contrato en virtud del cual una persona llamada estipulante

---

<sup>26</sup> RUIZ, F. Luis Eduardo. ETAL. RETOS Y COMPROMISOS. Fundación Santa Fe N° 6. Colombia. 1999. Pág. 69

<sup>27</sup> RUIZ, F. Luis Eduardo. Ob. Cit. Pág. 103

(propietario del vehículo), obtiene de otra llamada prominente (empresa aseguradora), una prestación de dar, hacer y no hacer a favor de un tercero llamado beneficiario no individualizado (víctima)".

## **2.1. ELEMENTOS DEL S.O.A.T.**

Como elementos del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, veremos “el riesgo, la prima y la indemnización”<sup>28</sup>.

### **2.1.1. EL RIESGO**

El riesgo es la incertidumbre que existe, de que un suceso pueda ocurrir o no, generalmente nos referimos al suceso que ocasiona una pérdida económica y que tiene como característica sustancial a la objetividad, es decir que el riesgo ha de estar referido necesariamente a hechos objetivos (accidente de tránsito producido), a situaciones verificables con independencia de las apreciaciones puramente subjetivas o especulativas de los individuos; y la incertidumbre, que es el término correlativo de la probabilidad, es decir, se refiere a la posibilidad de acontecimientos a largo plazo o frecuencia relativa de algún suceso.<sup>29</sup>

El riesgo jurídicamente es la eventualidad incierta que pueda producir pérdidas y daño, en proporciones que deben establecerse en el caso de producirse un siniestro, para evaluar si fue parcial o total en siniestro ocurrido.

"Entonces diremos que el riesgo es aquella situación incierta que puede ocurrir o no, y que si se materializa ocasiona una pérdida económica, traerá como consecuencia la obligación de reparar el daño ocasionado"

### **2.1.2. LA PRIMA**

---

<sup>28</sup> [WWW.fonsat.gov.ec/index.php/consulta-soat.html](http://WWW.fonsat.gov.ec/index.php/consulta-soat.html)

<sup>29</sup> *Ibíd.*

La prima es un elemento esencial para la existencia del Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito, su ausencia impide que se de esta figura jurídica.

La prima es el aporte anual de cada uno de los asegurados propietarios de vehículos, a la empresa aseguradora, en otros términos, es el precio del riesgo que puede ocurrir o no, que debe pagar el propietario de un vehículo motorizado a la entidad aseguradora.

La prima es la contraprestación que persigue la empresa aseguradora porque asume la responsabilidad del riesgo, esta asunción del riesgo es la contraprestación que persigue el asegurado que paga la prima: prima y asunción de riesgo están correlacionados, la ausencia de una, invalida a la otra y recíprocamente.

Entonces diremos que la prima es el precio que el asegurado (propietario de un vehículo motorizado) paga al asegurador, por la protección en los riesgos suscritos en una póliza de seguro, para el caso de un eventual siniestro que afecte a su patrimonio<sup>30</sup>.

### **2.1.3. INDEMNIZACIÓN**

La indemnización consiste en el pago de una suma de dinero por parte de la empresa aseguradora y que es equivalente al daño sufrido por la victima damnificada en su patrimonio.

La prima está constituida por las obligaciones contraídas por la Compañía de seguros a favor del asegurado. La indemnización procede después de un siniestro y se cumple conforme a las clausulas estipuladas en una póliza de seguro vigente.

Todos los autores están de acuerdo en afirmar que los daños e intereses deben ser iguales al perjuicio sufrido, ni más ni menos, el resultado perseguido no es otro que el restablecimiento del equilibrio quebrantado por el hecho dañoso. El fin perseguido es exclusivamente económico, consiste en poner los elementos pasivos y activos del

---

<sup>30</sup> [WWW.fonsat.gov.ec/index.php/consulta-soat.html](http://WWW.fonsat.gov.ec/index.php/consulta-soat.html)

patrimonio de la víctima en el mismo estado en que se encontraban antes del hecho o siniestro ocurrido.

Tratándose del S.O.A.T., el propósito de este seguro es restituir al asegurado (víctima) a su situación patrimonial inmediatamente anterior al momento del siniestro, es decir restablecer el daño ocasionado a través de la indemnización que es dada por la entidad aseguradora<sup>31</sup>.

"Entonces diremos que la indemnización constituye una obligación que tiene la entidad aseguradora de dar una suma de dinero, a la víctima del accidente de tránsito que sufrió un daño en su patrimonio".

---

<sup>31</sup> [WWW.fonsat.gov.ec/index.php/consulta-soat.html](http://WWW.fonsat.gov.ec/index.php/consulta-soat.html)

# CAPÍTULO III

## MARCO TEÓRICO

### ANÁLISIS TEÓRICO DEL SEGURO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

La utilización frecuente de automóviles desde los comienzos del siglo XX produjo, como bien lo afirma Plaza, “una evolución análoga a la que el siglo XIX había presenciado en materia de accidentes de trabajo”<sup>32</sup>. Al mismo tiempo que aumentaba en forma prodigiosa el número de vehículos automotores que circulaban por calles y caminos, aumentaba también el poder y velocidad de los mismos y, por ende, el peligro para la seguridad de las personas y de sus bienes.

Ahora bien, como la mayoría de los accidentes de los automotores se producen por culpa del conductor, las víctimas de tales siniestros se encontraban, sin protección en la misma situación de desamparo e inferioridad en que estuvieron las víctimas de las maquinas en el siglo XIX, toda vez que debían demostrar y muy a menudo les era imposible, la culpa del guardián del vehículo para que prosperaran las reclamaciones de resarcimiento de daños causados<sup>33</sup>.

En la doctrina Francesa funcionaba el siguiente sistema, “si el accidente era ocasionado por acción del conductor, se hacía responsable al mismo, siempre, claro está que la víctima pudiera demostrar la culpa del chofer”<sup>34</sup>.

Frente a esta situación de derecho, no remediada por el legislador, “los tribunales Franceses ensayaron una nueva interpretación de los textos del código Civil”<sup>35</sup>, con el fin de adecuarlo a los nuevos hechos ocasionados por la circulación de automotores.

---

<sup>32</sup> B. BARONA, Plaza. EL FUTURO DE LA SALUD EN TRANSITO. Ed. 4ta. Edición Santa Fe Bogotá COLOMBIA 1999. Pág. 91

<sup>33</sup> BREVIÁ, Roberto. Problemática Jurídica de los automotores, Ed. Astrea. Buenos Aires. 1992. Pág. 37.

<sup>34</sup> B. BARONA, Plaza. Ob. Cit. Pág. 115

<sup>35</sup> B. BARONA, Plaza. EL FUTURO DE LA SALUD EN TRANSITO. Ed. 4ta. Edición Santa Fe Bogotá COLOMBIA 1999. Pág. 162

De tal manera que el primer fallo de la Corte de Casación marcó la nueva senda en materia de responsabilidad por accidentes de automotores que tuvo lugar el “19 de julio de 1924”<sup>36</sup>, ya que la Corte de Casación se había referido a un accidente ocurrido con un automotor y que por la naturaleza de este acarrea riesgos, por lo cual era susceptible de ocasionar daños, de esta manera la Corte de Casación estableció que “no era necesario que la cosa tuviera un vicio inherente a su naturaleza susceptible de causar un daño si no que también la responsabilidad estaba vinculada a la guarda de la cosa”, por tanto se atribuía el accidente a la culpa del conductor.

Cerca de tres años más tarde, el “21 de Febrero de 1927”<sup>37</sup>, la Corte de Casación francesa, de nuevo por intermedio de la Cámara Civil, se esforzó por dar fin al suspensión jurisprudencial, aclarando el sentido del fallo de 1924. El caso llevado a consideración de la Corte era el de la menor Jand’heur, que había sido arrollada y herida por un camión sin que hubiera podido establecerse la culpa del conductor del vehículo en la producción del accidente. Por tanto, la Corte entendió que el vehículo en el momento del accidente estaba bajo el control de su conductor, ósea bajo su guarda, por tanto era culpable el chofer y por consiguiente debería de resarcir los daños ocasionados a la víctima.

El 13 de Febrero de 1930 en el mismo caso “Jand’heur”<sup>38</sup>, la corte de Lyon, había dejado expresamente consagrados los siguientes principios.

- 1) Que al art. 1384 del Código Civil Francés, apartado primero, establece una presunción de responsabilidad en contra de quien tiene la guarda de la cosa.
- 2) Que dicha norma no tiene en cuenta si la cosa es accionada o no por mano del hombre, no existiendo tampoco que la cosa tenga un vicio inherente a su naturaleza susceptible de ocasionar un daño.

---

<sup>36</sup> B. BARONA, Plaza. Ob. Cit. Pág. 169

<sup>37</sup> B. BARONA, Plaza. Ob. Cit. Pág. 170

<sup>38</sup> B. BARONA, Plaza. Ob. Cit. Pág. 172

3) El Art. 1384 hace nacer la responsabilidad del guarda de la cosa y no de la cosa en sí misma.

"Vemos que en el siglo XIX se establece la responsabilidad de un hecho de tránsito al conductor, ya que cuando sucede un accidente de tránsito se presume que es responsabilidad directa de quien está conduciendo, porque el vehículo esta bajo su control".

## **1. LA RESPONSABILIDAD**

Para Osorio la responsabilidad es la obligación de reparar y satisfacer por sí o por otro, a consecuencia de un delito, de una culpa o de otra causa legal. Considerada esta definición desde el punto de vista jurídico, que mucho autores confunden obligación con responsabilidad, cuando son dos cosas totalmente distintas<sup>39</sup>.

"Es decir es aquella capacidad u obligación de responder por los actos propios y en algunos casos responder los casos ajenos"

La obligación lleva en sí misma una obligación jurídica valida aun cuando no pueda ser exigible coactivamente, y la responsabilidad constituye un elemento agregado al solo efecto de garantizar el cumplimiento de un deber.

Entonces es necesario resaltar la importancia de la responsabilidad en el ámbito de las ramas del derecho especialmente en los ámbitos civil y penal.

"De lo estudiado hasta aquí consideramos que la Responsabilidad es uno de los campos jurídicos más debatidos e investigados dentro del Derecho. Mi interés es dar las reglas y principios generales que esta abarca dando un mayor énfasis y profundidad en lo que respecta a la teoría de la Responsabilidad penal y diferenciarla de la responsabilidad civil".

---

<sup>39</sup> OSORIO, Manuel. Diccionario de Ciencias Jurídicas y Sociales. Heliastas. 2007. Pág. 879



Antiguamente existía la Ley de Tali3n ojo por ojo, diente por diente conocida como la 3poca de la venganza privada, la ley del Tali3n surge como un sistema primitivo de origen espontaneo que tiene sus antecedentes en los antiguos cuerpos normativos.

El t3rmino **ley del tali3n** (lat3n: *lex talionis*) se refiere a un principio jur3dico de justicia retributiva en el que la norma impon3a un castigo que se identificaba con el crimen cometido. El t3rmino "tali3n" deriva de la palabra latina "talis" o "tale" que significa id3ntica o semejante, de modo que no se refiere a una pena equivalente sino a una pena id3ntica. La expresi3n m3s conocida de la ley del tali3n es "ojo por ojo, diente por diente" hist3ricamente, constituye el primer intento por establecer una proporcionalidad entre da3o recibido en un crimen y da3o producido en el castigo, siendo as3 el primer l3mite a la venganza<sup>40</sup>.

Posteriormente a esta ley, surge la Composici3n que ten3a un car3cter voluntario y constituida el precio de la venganza, pues la victima del da3o pod3a renunciar a su venganza a cambio de la entrega de una suma de dinero por parte del ofensor, de ah3 que el Estado de esa 3poca fijo la llamada tarifa legal para la reparaci3n de da3o. Y cuando esta ley evoluciono surgi3 el Derecho Penal y el Derecho Civil, y as3 los hombres v3ctimas de los da3os causados ya no causaban a sus agresores un da3o id3ntico, sino, 3nicamente se conformaban con su compensaci3n econ3mica por parte del agente del da3o, ese momento surge la llamada Responsabilidad Civil.

## **1.1. LA RESPONSABILIDAD DESDE EL PUNTO VISTA DEL DERECHO PENAL**

La responsabilidad en materia penal es el principio por el cual se impone una pena a quien ha cometido un delito<sup>41</sup>

La responsabilidad desde el punto de vista del derecho penal es la que se desprende de la ejecuci3n de actos penalmente sancionables, y que tiene dos manifestaciones:

---

<sup>40</sup> WWW.wikipedia.org

<sup>41</sup> GERMÁN Hassel, Guillermo Eduardo. Evoluci3n del Pensamiento Penal. 2007. P3g. 96

"La que recae en la persona del autor del delito y que puede afectar su vida, su libertad su capacidad civil o su patrimonio y la que civilmente recae sobre el propio autor de la infracción, por vía de reparación del agravio material o moral que haya causado"<sup>42</sup>.

Penalmente la responsabilidad de los autores se extiende a los instigadores, cómplices y encubridores, y solo desaparece por la existencia de alguna excusa absolutoria, alguna causa de inimputabilidad o eximente, en lo que se refiere a la cuantía de la pena.

"Entendemos entonces que ante la comisión de un delito, el autor será responsable cumpliendo una sanción, y esta sanción afectará su libertad".

## **1.2. RESPONSABILIDAD CIVIL**

La responsabilidad civil es la que lleva consigo el resarcimiento de los daños causados y de los perjuicios provocados por uno o por terceros<sup>43</sup>, por el que debe reponerse, de esta responsabilidad deriva: La Responsabilidad Contractual, relativa a los contratos, y la otra, la Responsabilidad Extracontractual, la que surge de los hechos ilícitos.

### **1.2.1. LA RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL**

La responsabilidad contractual se presenta ante la existencia previa de un contrato, una relación preexistente, donde se fija el cumplimiento de determinadas obligaciones para las partes<sup>44</sup>. El incumplimiento o la realización de alguna o todas las obligaciones de manera defectuosa dará lugar a la obligación de reparación a la parte damnificada.

### **1.2.2. LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL**

---

<sup>42</sup> OSORIO, Manuel. Diccionario de Ciencias Jurídicas y Sociales. Heliastas. 2007. Pág. 877

<sup>43</sup> MORALES Guillen, Carlos. Código Civil Concordado y Anotado. Printed in Bolivia. La Paz - Bolivia. 1994. Pág.1253

<sup>44</sup> MORALES Guillen, Carlos. Código Civil Concordado y Anotado. Printed in Bolivia. La Paz - Bolivia. 1994. Pág.1253

La Responsabilidad extracontractual surge como consecuencia del daño que se produce en el patrimonio de un tercero<sup>45</sup>, con el que no existía una relación contractual preexistente. Consiste en la violación de un deber genérico de no dañar. Es en este caso, los daños pueden ser dolosos cuando son cometidos internacionalmente, o culposos cuando son realizados por descuido, negligencias, imprudencia o impericia, como en el caso de un accidente de tránsito.

"De ambas responsabilidades nos interesa la responsabilidad extracontractual, ya que nos una explicación de manera más clara, y es aquí donde está hecho ilícito".

## **2. LA RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DEL DELITO Y LAS CONSECUENCIAS ACCESORIAS A LA PENA**

De la comisión de un hecho delictivo no se deriva solo la responsabilidad penal, estudiada hasta aquí, sino que también puede derivarse la denominada responsabilidad civil, como hemos visto al responsable penal de un delito se le impone el cumplimiento de una pena destinada a fines colectivo y/o estatales como son la finalidad preventivo general y espacial.

En cambio esa relación de carácter imperativo entre el Estado y el responsable penal no es la que caracteriza a la responsabilidad civil derivada del delito, aunque también se declare en la sentencia y sea exigible ejecutoriamente. En efecto, mientras que con la pena el responsable penal responde frente al Estado y la colectividad, con la responsabilidad civil se pretende, a grandes rasgos, reparar o compensar los efectos que el delito ha tenido sobre la víctima o los perjudicados sobre el mismo<sup>46</sup>.

---

<sup>45</sup> ibídem

<sup>46</sup> MUÑOS, Conde Francisco. Derecho Penal. Tirant. 2004. Pág. 595

"Entonces llegamos a la conclusión de que la responsabilidad penal nos enseña que quien comete un delito será sancionado con una pena, y la responsabilidad civil nos enseña que quien comete un daño deberá repararlo económicamente".

### **3. TEORÍA GENERAL DEL DELITO**

Desde el punto de vista jurídico, delito es toda conducta que el legislador sanciona con una pena. Esto es a consecuencia del principio de legalidad, conocido por el aforismo latino *nullum crimen sine lege*, que rige el moderno derecho penal<sup>47</sup>.

Esta teoría estudia las características comunes que debe tener cualquier conducta (acción y omisión) para ser considerada delito.

Delito es la infracción voluntaria de una ley penal haciendo lo que ella prohíbe o demanda<sup>48</sup>

"Los delitos se diferencian, unos de otros en las penas dependiendo del accionar del autor, y demuestra que toda conducta que vaya contra la norma tipificada, comete un delito".

#### **3.1. ELEMENTOS DEL DELITO**

Tras un minucioso análisis del derecho penal positivo, la dogmática jurídica penal ha llegado a la conclusión de que el concepto de delito tiene doble sentido:

- Es un juicio de desvalor que recae sobre la conducta
- Como un juicio de desvalor que recae sobre es autor de ese hecho.

##### **3.1.1. TIPICIDAD**

---

<sup>47</sup> MUÑOS, Conde Francisco. Ob. Cit. Pág. 199

<sup>48</sup> GERMÁN Hassel, Guillermo Eduardo. Evolución del Pensamiento Penal. 2007. Pág. 125

Es la adecuación de un hecho cometido en la Ley Penal, es decir que es una consecuencia del principio de legalidad, ya que por medio de la descripción de las conductas prohibidas en tipos penales se cumple el principio de *nullum crimen sine lege*<sup>49</sup>, solo los hechos tipificados en la ley penal como delitos, pueden ser considerados como tales, es decir que una conducta este tipificada, escrita en una Ley.

### **3.1.2. ILICITUD O ANTIJURICIDAD**

Es la desaprobación del acto, es decir es la contradicción entre la acción realizada y las exigencias del Ordenamiento Jurídico<sup>50</sup>, es aquella conducta negativa que va contra el ordenamiento jurídico vigente en un país.

### **3.1.3. CULPABILIDAD O RESPONSABILIDAD**

La culpabilidad es una categoría cuya función consiste en acoger aquellos elementos referidos al autor del delito que sin pertenecer al tipo ni a la antijuricidad, son necesarios para la imposición de una pena<sup>51</sup>.

## **4. TEORÍA DE LA ACCIÓN**

La norma jurídico penal pretende la regulación de conductas humanas y tiene por base la conducta que intenta regular. Para ello tiene que partir de la conducta tal como aparece en la realidad. De toda la gama de comportamientos humanos que ocurren en la realidad, la norma selecciona una parte que valora negativamente conminándola con una pena. Es pues la conducta humana el punto de partida de toda reacción jurídico penal y el objeto a que se agregan determinados predicados (tipicidad, culpabilidad y antijuricidad) que convierten esa conducta en punible<sup>52</sup>.

---

<sup>49</sup> MUÑOS, Conde Francisco. Derecho Penal. Tirant. 2004. Pág. 251

<sup>50</sup> MUÑOS, Conde Francisco. Derecho Penal. Tirant. 2004. Pág. 300

<sup>51</sup> MUÑOS, Conde Francisco. Ob. Cit. Pág. 351

<sup>52</sup> Ob. Cit. Pág. 202

"Esta teoría nos enseña que la conducta de todo ser humano que no respete las normas establecidas será sancionado con una pena, aquí encuadramos la conducta del conductor que estando en el volante debe concentrarse en conducir, sin ninguna interrupción, pero si el conductor se distrae por ejemplo quiere llegar rápido a su fuente laboral e invade el carril contrario y colisiona con otro vehículo motorizado que si estaba yendo en su ruta, este conductor es responsable del hecho de tránsito, porque no fue un accidente, invadió el carril contrario y por esa imprudencia ocasiono ese hecho de tránsito, este accionar del conductor debe ser sancionado con una pena y debe pagar por los daños que ocasionó, ya que no respeto las normas de tránsito que todo buen conductor siempre debe tomar en cuenta ".

## **5. NATURALEZA JURÍDICA DE LA RESPONSABILIDAD POR DAÑOS OCASIONADOS CON AUTOMOTORES**

El fundamento de la Responsabilidad Civil es el motivo o razón por la cual se está obligado a reparar el daño causado.

Es así que en la parte correspondiente a la historia de la Responsabilidad Civil, he citado los diversos fundamentos de donde parte la obligación de reparar. En la etapa primitiva, cuando regía la Ley del Talión, la obligación era netamente objetiva, el resultado material como producción de un daño obligaba a su autor a repararlo.

Más adelante, cuando se toman en cuenta factores subjetivos de orden moral, la obligación surge como resultado de un daño querido, deseado, mediando la culpa, y por tanto, con derecho a indemnización. Es así que a través de la evolución del derecho se distingue que no existe un solo fundamento para la responsabilidad, sino que de acuerdo al momento histórico, se han presentado diversas soluciones.<sup>53</sup>.

---

<sup>53</sup> [WWW.galeon.com/ivanrosales/soat.htm](http://WWW.galeon.com/ivanrosales/soat.htm)

De ahí, que para explicar el fundamento jurídico de la Responsabilidad Civil, existe 3 teorías que son:

### **5.1. TEORÍA DE LA CULPA O SUBJETIVA<sup>54</sup>**

Esta teoría es denominada subjetiva ya que, para sus partidarios, el fundamento de la responsabilidad radica en la noción de culpa.

La teoría de la culpa sostiene que no basta que un sujeto de derecho sufra un daño injusto en su patrimonio o bienes, es necesario que el daño provenga de un hecho doloso o culposo, para que el autor del mismo llegue a estar obligado a repararlo.

Entonces sin dolo o culpa no existe Responsabilidad.

Para los teólogos y canonistas, existe otra razón que fundamenta la necesidad de la culpa; esta es la reparación del daño, que en este caso vendría a equiparse con una pena, pero esta solo podría ser aplicada siempre y cuando el agente o autor del daño haya actuado con todos los requisitos del acto humano, que son: conciencia y voluntad. Si no hay culpa, el acto del hombre es parecido al efecto de las fuerzas naturales o a la de animal, se necesita de la conciencia y voluntad para el hombre se sienta responsable<sup>55</sup>.

Planiol, sostiene que la Responsabilidad supone la violencia de una obligación legal o contractual y dice que “la culpa es una infracción a una obligación preexistente.”<sup>56</sup>

Hasta promediar el siglo XIX, la culpa atendida en un sentido genérico comprensivo del dolo, imprudencia o negligencia constituía el único fundamento de la responsabilidad civil, la cual fue también aplicada a los accidentes de tránsito.

---

<sup>54</sup> Ibídem

<sup>55</sup> PEIRANO Facio. Jorge. Tratado de Derecho Civil. Jurídica Europa. Madrid - España. Pag.133.

<sup>56</sup> MANZEAUD Y TUNC. Tratado Teórico y Práctico de la Responsabilidad Civil y contractual. Jurídicas Europa. Pág. 1217.

La Teoría de la culpa del Derecho francés Clásico como fundamento de la Responsabilidad permaneció, por mucho tiempo, tan solida que los juristas, durante todo el siglo XIX, no pudieron imaginarse que esta no fuera el fundamento de la Responsabilidad civil.

La Revolución Industrial provocó grandes transformaciones en las sociedades y es aproximadamente en los últimos cien años que la teoría de la culpa está expuesta a grandes críticas a causa del nacimiento de nuevas teorías que ponen en tela de juicio el verdadero fundamento de la Responsabilidad civil, llegando así a los que Rouast citado por Peirano Facio llama “la crisis de la Responsabilidad Civil<sup>57</sup>”

"En ese sentido mi tema, analiza primero los accidentes en material laboral, que fue el inicio para hablar de una responsabilidad ocasionado con maquinas, ya que los automotores son también maquinas, hacia difícil probar la culpabilidad del empresario, haciendo trastabillar este principio de culpabilidad. De tal manera que obligo a los juristas a replantear el problema de la responsabilidad tratando de acordar a esta un nuevo fundamento, que debía reposar en el elemento OBJETIVO, surgiendo así la teoría objetiva".

## **5.2. TEORÍA DEL RIESGO U OBJETIVA**

Esta Teoría hacia imputable a una persona por el daño ocasionado a otra, con prescindencia del juzgamiento del carácter culposo o no de su conducta, adquiriendo de esta manera el nombre de teoría del riesgo creado o riesgo profesional sustentada por Josserand y Saleilles a la cabeza.<sup>58</sup>

Sin embargo, la teoría del Riesgo presento dos grandes variantes: la Teoría del Riesgo Provecho y la Teoría del Riesgo Creado.

---

<sup>57</sup> PEIRANO Facio. Jorge. Tratado de Derecho Civil. Jurídica Europa. Madrid - España. Pag.132.

<sup>58</sup> [WWW.galeon.com/ivanrosales/soat.htm](http://WWW.galeon.com/ivanrosales/soat.htm)



La teoría del Riesgo Provecho surge delimitando la Responsabilidad del patrón en el ámbito de accidentes de trabajo (material laboral). Se argumenta que toda persona que instala una empresa, con la finalidad de aprovecharse económicamente de sus beneficios, y si dicha actividad crea riesgos, deberá soportar como contrapartida los daños que esta ocasione.

Este principio, es decir de Planiol, se podría llamar ley de conexión entre el beneficio y el riesgo”. Los autores de esta teoría al querer aplicarla a toda actividad que desarrolle una persona, con el cual se beneficie aun de manera no lucrativa y se generadora el riesgos o daños, hicieron que esta teoría recibiera muchas críticas, dando paso al surgimiento de la siguiente teoría.

Según Roberto Bredia<sup>59</sup>, la teoría del Riesgo Creado (referida a los automotores), justifica la obligación de reparar los daños producidos por una actividad lícita (conducción de un vehículo), no necesariamente lucrativos, de la que el autor puede extraer ventajas, creando riesgos para sus semejantes de esta manera se cubre a todo hecho del hombre.

La diferencia entre ambas teorías se encuentra en el aspecto del beneficio pecuniario, en la primera, y en la segunda está en la consecuencia inevitable de la actividad del hombre en general.

Por ejemplo de la explotación del servicio de transporte, surge un mayor peligro para todos aquellos ciudadanos que cruzan las calles de la ciudad yendo a pie, y por muchas circunstancias por culpa del transeúnte y sin culpa del conductor que lleva el microbús, aquel es arrollado por este, de una u otra parte sufre un accidente a consecuencia del funcionamiento del automotor. De esta manera quien utiliza un instrumento capaz de perjudicar a terceras personas, debe poder evitar las consecuencias de los accidentes ya acaecidos y hacer que desaparezcan los efectos económicos que sus actos han ocasionado a terceras personas contratando un seguro obligatorio.

---

<sup>59</sup> [WWW.galeon.com/ivanrosales/soat.htm](http://WWW.galeon.com/ivanrosales/soat.htm)

"Después de analizar la teoría del riesgo u objetivo, vemos en nuestro tema que si un hecho de tránsito fue provocado por culpa de conductor, el tiene la responsabilidad de pagar los daños ocasionados si fue por su imprudencia, pero si fue una accidente, el no correrá con ningún gasto, sino la entidad aseguradora"

"De esta manera, al no poder lograr la elaboración de un principio de carácter general capaz de reemplazar la vieja concepción de la culpa, es que surge las tesis denominada eclécticas".

### **5.3. TEORÍAS ECLÉCTICAS**

Estas teorías, si bien no desconocen el papel que desempeña la culpa, tampoco lo hacen con los postulados de la teoría del riesgo; afirman que la responsabilidad civil es un fundamento dual.

Los principales expositores de estas tesis son Bettremieux, Demogue, Josserand y Savatier entre otros. Cada uno de ellos de acuerdo a diversos enfoques, admiten como fundamento general de Responsabilidad, a la Culpa, y en casos específicos dan lugar a la teoría del riesgo. A excepción de Josserand que da a los dos aspectos una importancia paralela.<sup>60</sup>

## **DIFERENCIA ENTRE EL HECHO ILICITO Y EL DELITO PENAL**

Hay una semejanza entre el delito penal y el hecho ilícito, en ambas al violarse el ordenamiento jurídico positivo vigente surge la reacción del estado organizado y por lo tanto surge la sanción y muchas veces podría confundirse si estamos en presencia de un

---

<sup>60</sup> [WWW.galeon.com/ivanrosales/soat.htm](http://WWW.galeon.com/ivanrosales/soat.htm)

delito o un hecho ilícito y para esto tenemos que diferenciar con precisión cuando hay un “hecho ilícito”<sup>61</sup> y cuando hay un “delito”<sup>62</sup> de tal forma diferenciaremos de la siguiente manera:

## **1. SEGÚN LA NATURALEZA**

En el hecho ilícito se viola una norma jurídica de Derecho Privado, en tanto que en el delito penal es de Derecho Público<sup>63</sup>.

"Cuando mencionamos al Derecho Privado estamos hablando específicamente de las normas que regulan la conducta de los individuos, en cambio cuando hablamos de Derecho público estamos hablando de las normas que organizan a toda la sociedad".

## **2. SEGÚN LOS EFECTOS**

En el hecho ilícito su efecto fundamental es la obligación de indemnizar el daño o perjuicio causado a la víctima que es un tercero diferente de él. En el delito penal se impone una sanción de tipo corporal a quien comete el delito (imputado), ejemplo de ello una medida privativa de libertad.

"Es decir que cuando alguien comete un hecho ilícito, es decir ocasiona un daño a otro sujeto lo puede compensar económicamente, en cambio cuando un sujeto comete un delito será sancionado afectando en su libertad".

## **3. SEGÚN SU TIPICIDAD**

En el hecho ilícito toda su variedad se encuentra comprendida en una sólo norma jurídica. En el delito penal cada variedad delictual se encuentra tipificada con sus respectivas calificaciones en el código penal<sup>64</sup>.

---

<sup>61</sup> WWW.usmderechoanz.net.

<sup>62</sup> Ibídem

<sup>63</sup> Ibídem

<sup>64</sup> WWW.usmderechoanz.net.

"Es decir, que todos los actos que causen daño sin la intención de ocasionarlo, es considerado un hecho ilícito, en cambio para ser considerado delito, el accionar del sujeto debe estar necesariamente tipificado en el código penal".

#### **4. SEGÚN LA APRECIACIÓN DE LA CULPA**

En el hecho ilícito el obligado a reparar el daño lo hace en función de su propia actuación personal culposa, o a la actuación ajena de otro agente o entidad del daño, respondiendo por todo grado o tipo de culpa, en tanto que en el delito penal se responderá por la intencionalidad del sujeto en la comisión del delito y la pena va en función al grado de intencionalidad con que fue cometido<sup>65</sup>.

"Aquí nos enseña que para que haya hecho ilícito, el daño no fue querido, en cambio para ser considerado delito tiene que haber la intención o culpa al cometer el delito".

#### **6. SEGÚN LA PRESCRIPCIÓN**

La acción de responsabilidad civil en el hecho ilícito prescribe en tres años a partir de la comisión del hecho ilícito, en materia penal los lapsos de prescripción varían en función del delito cometido<sup>66</sup>.

#### **7. SEGÚN LA JURISDICCIÓN**

Cuando un delito involucra también un hecho ilícito, es decir que hay que reparar el daño ocasionado, la acción debe interponerse ante el juez en lo penal, primero debe imponérsela la pena y luego la reparación del daño.

---

<sup>65</sup> *Ibíd*em

<sup>66</sup> [WWW.usmderechoanz.net](http://WWW.usmderechoanz.net).

Si hay un delito no se puede seguir la acción civil sino previamente debe terminar la acción penal y solo en ejecución de sentencia el mismo juez en lo penal es quien califica los daños y perjuicios civiles<sup>67</sup>.

"Aquí claramente menciona que el hecho ilícito, se lo interpone en la vía civil para reparar el daño, pero si el delito involucra un hecho ilícito debe interponérselo en la vía penal para ser sancionado y una vez calificados los daños por el juez, recién se puede reparar el daño, en cambio el delito penal necesariamente debe ser procesado en la vía penal".

## **8. SEGÚN LA COSA JUZGADA**

Cuando un juez dicta una sentencia condenatoria en materia penal, es una presunción iure et iure en materia civil; si un juez en lo penal dicta una sentencia absolutoria, no tiene la calidad de cosa juzgada en materia civil, porque lo que no es delito para el juez en lo penal puede ser hecho ilícito para el juez en lo civil<sup>68</sup>.

"Si el delito es demostrado en sentencia ejecutoriada, lo es también en materia civil, pero hay que resaltar que si no se demuestra el delito en materia penal, se la puede interponer en la vía civil para conseguir la solamente la reparación del daño"

## **ANÁLISIS DEL HECHO ILÍCITO EN EL ARTÍCULO 984 DEL CÓDIGO CIVIL BOLIVIANO<sup>69</sup>.**

De Acuerdo a la orientación general de doctrina y la jurisprudencia boliviana, nuestro Código Civil en materia de Hechos ilícitos, exige la existencia de los siguientes

---

<sup>67</sup> *Ibíd*em

<sup>68</sup> [WWW.usmderechoanz.net](http://WWW.usmderechoanz.net).

<sup>69</sup> MORALES Guillen, Carlos. Código Civil Concordado y Anotado. Printed in Bolivia. La Paz - Bolivia. 1994. Pág.1252

elementos constitutivos: el hecho doloso o culposo, el daño a la víctima, la violación de una norma preestablecida, y que tiene que ser injusta e ilegítima.

Partiendo del Art. 984, que establece el principio rector del Hecho ilícito, en nuestro ordenamiento jurídico, que dice: “Quien con un hecho doloso o culposo, ocasiona a alguien un daño injusto, queda obligado al resarcimiento”, se pueden desglosar los elementos anteriores mencionados.

Al indica, Quien con un hecho.....”<sup>70</sup>, nos referimos a la violación de una norma preestablecida (2do. Requisito), se entiende que se trata de un hecho ilícito, que es un hecho material generado por la actividad humana, mediante una acción u omisión, que es contraria a la ley, la moral, el orden público o las buenas costumbres. Dentro de este precepto legal se encuentra el principio moral que señala que no se debe causar daño a otro.

Al referirse al carácter de la conducta en el hecho, que esta sea dolosa o culposa (1er. Requisito), se presenta el elemento subjetivo de la culpabilidad en general, traducida en las formas anteriormente mencionadas, diferenciándose la una de la otra por la intención de dañar, aunque en nuestro código no encontramos una definición de dolo o de culpa, es por ello que hay que recurrir a la doctrina y la jurisprudencia, para determinar el carácter de cada conducta.

La conducta es antijurídica, por tratarse de una actuación que va en contra de lo que el Derecho establece, se viola un deber u obligación jurídica, específicamente establecida.

Cuando el artículo en cuestión emplea la frase “ocasiona a alguien un daño injusto...”, se refiere al daño a la víctima y que este sea injusto o ilegítimo (3er. Y 4to. Requisito), del que tampoco encontramos una definición expresa en este cuerpo legal, por lo que, como mencionamos anteriormente, en el capítulo correspondiente, la definición de daño que creo más apropiada es la da por Messineo que dice:” el daño es el perjuicio material, físico o psíquico a la persona, producido por un evento lesivo, valorable

---

<sup>70</sup> Ibídem

económicamente, siendo daño jurídico aquel que importe la pérdida de un derecho subjetivo”<sup>71</sup>.

Nuestro código Civil, en el art. 994<sup>72</sup>, señala que son resarcidos no solo los daños patrimoniales, sino también los daños morales en los casos específicamente previstos por ley, estos últimos, con un carácter compensatorio más que reparatorio. Surgiendo el resarcimiento, en los casos en que es consecuencia de un delito penal, que implique también responsabilidad civil de acuerdo al Art. 87 del Código Penal, que señala, “toda persona responsable penalmente lo es también civilmente, y está obligado a la reparación de los daños materiales y morales causados por el delito”<sup>73</sup>.

Para saber si una persona es culpable, primero se debe demostrar que es el autor material del hecho con las consecuencias materiales que se le infieren. Después de haber adjudicado la consecuencia al acto y a la autoría material y jurídica (imputabilidad subjetiva) al agente del daño, podrá indagarse si es culpable y responsable o no a su acción (imputabilidad objetiva).

En la última parte del art., que dice “... queda obligado al resarcimiento.”<sup>74</sup>, esta refiriéndose a la obligación de reparación surgida por la concurrencia de todos los elementos necesarios para configurar el hecho ilícito.

Esta ultima parte tiene relación con la primera parte del citado artículo que hace referencia al autor o agente del hecho y al elemento subjetivo (culpabilidad), presentándose en esta situación el factor de la atribución del hecho, es decir, la imputabilidad al sujeto productor del daño.

---

<sup>71</sup> MORALES Guillen, Carlos. Código Civil Concordado y Anotado. Printed in Bolivia. La Paz - Bolivia. 1994. Pág. 1252

<sup>72</sup> *Ibíd*em

<sup>73</sup> *Ibíd*em

<sup>74</sup> MORALES Guillen, Carlos. Código Civil Concordado y Anotado. Printed in Bolivia. La Paz - Bolivia. 1994. Pág. 1252

# **CAPÍTULO IV**

## **MARCO JURÍDICO**

### **FUNDAMENTOS JURÍDICOS QUE SUSTENTAN EL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

De acuerdo al D.S. No. 27295 de 20 de diciembre del 2003 Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, que en su art. 4<sup>75</sup>, expresa en cuanto a la obligatoriedad de este seguro, que todo vehículo motorizado tiene la obligación de contratar el seguro del S.O.A.T., con la finalidad de que todo conductor este cubierto de las eventualidades que puedan suceder.

Este artículo señala claramente cuáles son los vehículos motorizados que deben estar asegurados, una vez asegurados podrán transitar libremente por todo el territorio, de lo contrario, se los podrá detener en el lugar que se encuentren.

## **1. COBERTURA E INDEMNIZACIONES DEL S.O.A.T.**

---

<sup>75</sup> ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA. Decreto Supremo Nro. 27295. Gaceta oficial de Bolivia. La Paz - Bolivia. 2003. Art. 4 dice: Todo vehículo motorizado, para transitar las vías públicas del territorio nacional, debe estar asegurado contra el riesgo de accidentes de tránsito a que se refiere la Ley de Seguros en su Artículo 37 y el presente Decreto Supremo

Quedan incluidos en la obligatoriedad de adquirir este seguro:

- a) Los vehículos oficiales de los poderes: Legislativo, Ejecutivo y Judicial. Así como de los Gobiernos Municipales, Cortes Electorales y otras entidades públicas del poder central, descentralizadas, autónomas, autárquicas y empresas en las que exista participación estatal.
- b) Vehículos de las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional.
- c) Motocicletas y cuadratracs.
- d) Vehículos de la Cruz Roja, organizaciones similares, fundaciones o cualquier otra Organización no Gubernamental.
- e) Los vehículos diplomáticos o vehículos de organizaciones diplomáticas. Sin embargo, al ser el SOAT un seguro mínimo su contratación no los libera de otras obligaciones relativas a seguros que tengan que cumplir con relación a convenios internacionales.



El D.S. Nro. 27295, es su artículo 2<sup>76</sup>, expresa claramente que el S.O.A.T., cubre los riesgos de muerte y lesiones corporales que experimentan las personas a consecuencia de accidentes de tránsito.

Por otra parte, la entidad aseguradora pagará de acuerdo al art. 28<sup>77</sup>, las siguientes indemnizaciones:

- Gastos médicos, en la que el pago se realizara en forma directa al Centro Médico que acredite haber prestado dicho servicio a la víctima, con preferencia a cualquier pago.
- Incapacidad total, en la que la indemnización se realizara directamente al damnificado o a su representante, en los límites establecidos en el Art. 24<sup>78</sup> del presente cuerpo normativo.
- Muerte, se refiere que en caso de muerte, se indemnizará a los derechos habientes del damnificado en el orden y prelación dispuesto por el código civil,

---

<sup>76</sup> ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA. Decreto Supremo Nro. 27295. Gaceta oficial de Bolivia. La Paz - Bolivia. 2003 Art. 2. COBERTURA.- El SOAT tiene como objetivo, otorgar una cobertura uniforme y única de gastos médicos por accidente y la indemnización por muerte o incapacidad total o permanente a cualquier persona individual que sufra un accidente provocado por vehículo automotor.

El SOAT es indiscutible, de beneficio uniforme, e irreversible y su acción será directa e inmediata contra la entidad aseguradora

<sup>77</sup> Ob. Cit. Art.28 señala: La entidad aseguradora por concepto del SOAT pagará las siguientes indemnizaciones:

a) Gastos médicos: el pago se realizará en forma directa al Centro Médico que acredite haber prestado dichos servicios a la víctima, con preferencia a cualquier otro pago; sin embargo, en caso de que el asegurado o cualquier persona relacionada con los heridos efectuara por fuerza mayor el pago, la entidad aseguradora podrá rembolsar la indemnización. El monto de estos gastos se determinará en base a lo dispuesto por el artículo 41 del presente reglamento.

b) Incapacidad Total: la indemnización se pagará directamente al damnificado o a su representante, en los límites establecidos en el Artículo 24 del presente cuerpo normativo.

c) Muerte: se indemnizará a los Derechohabientes del damnificado en el orden y prelación dispuestos por el Código Civil para sucesores a título universal debidamente declarados en sentencia judicial y cuyo monto se ajustará a los límites dispuestos por el Artículo 24 del presente reglamento.

<sup>78</sup> Ob. Cit. Art. 24 señala: Todas las entidades aseguradoras que oferten el SOAT en el mercado nacional, deberán como mínimo garantizar las siguientes prestaciones por personas afectadas por cada evento, en Derechos

Especiales de Giro – DEG's, pagaderos en dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, al tipo de cambio de la fecha de pago, de acuerdo a lo establecido en el Artículo 37 de la Ley de Seguros.

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.

c) Por concepto de gastos médicos hasta un tope máximo equivalente a 2.300 DEG.

para sucesores a título universal debidamente declarados en sentencia judicial y cuyo monto se ajustara a los límites dispuestos por el Art. 24 del presente D.S.

Concordante con este artículo, el art. 41<sup>79</sup>, señala que las tarifas serán iguales a nivel nacional y esta tarifa será regulada por el Ministerio de Salud y Deportes.

El Artículo 1083<sup>80</sup> del Código Civil, en cuanto al orden y prelación de los llamados a suceder establece el siguiente orden: 1) descendientes; 2) ascendientes; 3) cónyuge o conviviente; 4) parientes colaterales; 5) el Estado, es importante señalar este orden, ya que cuando estemos frente a una sucesión por causa de muerte en hecho de tránsito, sabremos quienes son los beneficiarios y en qué orden deben ser convocados.

## 2. EXENCIONES

Con relación a las exenciones el Art. 5<sup>81</sup>, del mismo cuerpo legal señala, que vehículos están exentos de contratar el S.O.A.T. y porque causas.

---

<sup>79</sup> Ob. Cit. Art. 41 señala: Las tarifas para los centros médicos que atiendan víctimas del SOAT, serán homogéneas a nivel nacional y regulado por el Ministerio de Salud y Deportes mediante Resolución Ministerial.

<sup>80</sup> ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA. Código Civil. Gaceta oficial de Bolivia. La Paz - Bolivia. 1976. art. 1083 señala: **orden de los llamados a suceder** En la sucesión legal, la herencia se defiere a los descendientes, a los ascendientes, al cónyuge o conviviente, a los parientes colaterales y al Estado, en el orden y según las reglas establecidas en el Título presente.

<sup>81</sup> ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA. Decreto Supremo Nro. 27295. Gaceta oficial de Bolivia. La Paz - Bolivia. 2003 art. 5 señala: Quedan exentos de contratar el SOAT los siguientes vehículos:

a) Los con matrícula extranjera que ingresen provisoria o temporalmente al país, por un periodo máximo de 30 días.

b) Los portadores de armas de artillería pesada o liviana de las Fuerzas Armadas de la Nación.

Sin embargo, en caso de que los vehículos mencionados en el presente artículo, ocasionen accidentes de tránsito, las personas que resulten civil o penalmente responsables de los mismos, indemnizarán como mínimo lo establecido por el SOAT.

Lo importante de este artículo es que no libera de responsabilidad a ninguno de estos vehículos motorizados que están exentos de contratar el S.O.A.T. y claramente señala que si uno de estos vehículos ocasiona un accidente de tránsito, las personas que resulten responsables civil o penalmente, deberán indemnizar como mínimo lo establecido por el S.O.A.T.

### **3. EXCLUSIONES**

Los vehículos motorizados que están excluidos de contratar el S.O.A.T., están señalados en el artículo 5<sup>82</sup> del mismo cuerpo legal, y también señala que responderán como mínimo lo establecido por el S.O.A.T., si uno de estos vehículos excluidos de contratar el S.O.A.T., ocasiona un accidente de tránsito.

### **4. PERSONAS OBLIGADAS A CONTRATAR EL S.O.A.T**

El artículo. 7<sup>83</sup> del mismo cuerpo legal, señala a las personas que están obligadas a contratar este seguro y menciona a las personas naturales o jurídicas propietarias o no

---

<sup>82</sup> Ob. Cit. art. 6 señala: No se consideran vehicular motorizados para erector del SOAT:

- a) Los que circulan sobre rieles.
- b) Los utilizados exclusivamente dentro de los límites de playas ferroviarias, de una fábrica o en el interior de cualquier predio cerrado, al cual no tenga acceso libre el público.
- c) Los tractores y otras maquinarias agrícolas, industriales, mineral o de construcción, dedicadas a las tareas de su uso exclusivo, siempre y cuando no circulan por vías o lugares públicos.
- d) Los vehículos con tracción animal,
- e) Los remolques, acoplados, casas rodantes u otros similares, siempre y cuando no se encuentren acoplados al vehículo motorizado ni parqueados en vía pública.
- f) Las bicicletas.

Sin embargo, en caso de que los vehículos mencionados en los incisos b) y c) del presente artículo, estén circulando por vía pública y ocasionen accidentes de tránsito, las personas que resulten civil o penalmente responsables de los mismos, indemnizarán como mínimo lo establecido por el SOAT.

<sup>83</sup> ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA. Decreto Supremo Nro. 27295. Gaceta oficial de Bolivia. La Paz - Bolivia. 2003 art. 7 señala: Quedan obligadas a contratar el SOAT:

- a) Las personas naturales o jurídicas propietarias de vehículos motorizados que tengan su derecho propietario debidamente inscrito en el Departamento Nacional de Registro de Vehículos.
- b) Las personas naturales o jurídicas que estén en posesión de vehículos motorizados producto de la compraventa, no registrada, donación, sucesión hereditaria, adjudicación judicial pendientes de trámite en el registro pertinente. Esta disposición no acredita que el poseedor tiene el derecho propietario sobre el vehículo

de vehículos motorizados que tengan su derecho propietario inscrito o no en el Departamento del Registro de Vehículos.

## **5. CONDICIONES PARA LA OBTENCIÓN DEL BENEFICIO**

Una vez que se produce el accidente de tránsito el damnificado o sus derechos habientes de la persona fallecida, tienen derecho a cobrar la indemnización, siempre y cuando cumplan los requisitos exigidos artículo 19<sup>84</sup> del mismo cuerpo legal señala que para solicitar el beneficio deberá hacer la denuncia a la entidad aseguradora en el plazo que señala el art. 18<sup>85</sup> que es de quince días, a partir del conocimiento del siniestro acompañando los documentos a que se refiere el art. 29<sup>86</sup> de este mismo cuerpo legal que son:

---

<sup>84</sup> ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA. Decreto Supremo Nro. 27295. Gaceta oficial de Bolivia. La Paz - Bolivia. 2003 art. 19 señala: Producido el accidente de tránsito e identificado el vehículo, las personas lesionadas o los derechohabientes de las personas fallecidas, tienen derecho a cobrar la indemnización proveniente del SOAT, siendo improcedente, cualquier excepción que la entidad aseguradora pueda alegar contra el asegurado, excepto las causales únicas de exclusión de cobertura contenidas en el artículo 32 del presente reglamento.

Para solicitar el beneficio se deberá hacer la denuncia a la entidad aseguradora en el plazo señalado en el Artículo 18 precedente y el beneficiario o derechohabientes deberán presentar la documentación prevista en el Artículo 29 tan pronto como esta se encuentre disponible no existiendo plazo establecido para el efecto.

Por otra parte, el hecho imputable al conductor, no es oponible a los pasajeros ni peatones afectados.

En caso de no identificarse al vehículo que ocasionó el accidente se procederá de acuerdo a lo previsto en el Capítulo XI, del presente reglamento.

<sup>85</sup> Ob. Cit. art. 18 señala: Los involucrados en un accidente de tránsito o las personas que tenga interés legítimo, dentro los quince días de tener conocimiento del siniestro, deben comunicar el hecho al asegurador, salvo situaciones de fuerza mayor o impedimento debidamente justificados.

<sup>86</sup> Ob. Cit. art. 29 señala: Para que proceda el pago de la indemnización, el damnificado o los Derechohabientes cuando corresponda, deberán presentar únicamente la siguiente documentación:

**a) Para el caso de accidentes con muerte:**

- Documento que identifique al fallecido.
- Certificado del accidente emitido por el Organismo Operativo de Tránsito.
- Certificado del médico forense.
- Declaratoria de Herederos.

El certificado del médico forense podrá ser reemplazado por un certificado médico, cuando exista impedimento justificado o causales de fuerza mayor.

**b) Para el caso de accidentes con heridos**

- Documento que identifique al accidentado.
- Certificado del accidente emitido por el Organismo Operativo de Tránsito.
- Certificado médico.
- Declaración de invalidez total y permanente cuando corresponda.
- Facturas o recibos.

- Para el caso de accidentes con muerte: Documento que identifique al fallecido, certificado del accidente emitido por el Organismo Operativo de Tránsito, certificado del médico forense , declaratoria de Heredero y el certificado del médico forense podrá ser reemplazado por un certificado médico, cuando exista impedimento justificado o causales de fuerza mayor.
- Para el caso de accidentes con heridos: documento que identifique al accidentado, certificado del accidente emitido por el Organismo Operativo de Tránsito, certificado médico, declaración de invalidez total y permanente cuando corresponda, facturas o recibos y el certificado Médico podrá ser reemplazado por un informe médico el cual tendrá los mismos efectos legales correspondientes.

Ahora bien, la entidad aseguradora tiene un plazo de 15 días hábiles para indemnizar, a partir de la presentación de los documentos exigidos para tal efecto, conforme lo expresa el art. 20<sup>87</sup> del mismo Decreto Supremo.

"Estos son los principales artículos en los que se basa la presente investigación, y hacemos notar que ninguno pone un límite al pago del S.O.A.T., por el contrario garantiza su cobertura a todos los hechos de tránsito sean estos producto de un accidente o producto de la imprudencia del conductor que transgrede la norma".

De lo expuesto hasta aquí, entendemos que el S.O.A.T., cubre a todas las víctimas de los accidentes de tránsito, sean estos conductores, pasajeros o peatones, sin considerar cuales fueron las causas del siniestro.

---

El certificado Médico podrá ser reemplazado por un informe médico el cual tendrá los mismos efectos legales correspondientes.

<sup>87</sup> Ob. Cit. art. 20 señala Las entidades aseguradoras pagarán las indemnizaciones dentro de los quince (15) días hábiles a partir de la presentación de los documentos requeridos en el artículo 29 del presente reglamento, para cada caso. De no procederse al pago en el plazo señalado la Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros aplicará las sanciones que correspondan, según lo previsto en el artículo 36 del presente Decreto Supremo, de acuerdo a lo establecido en la Ley N° 1883 y en los reglamentos.

El mismo plazo regirá para el pago de la indemnización por parte del FISO.

Es por eso que consideramos necesario reglamentar el pago del S.O.A.T., diferenciando el accidente, de la imprudencia del conductor, para poder reducir el índice de hechos de tránsito, ocasionados por los conductores que transgreden la norma.

# **CAPÍTULO V**

## **MARCO PRÁCTICO**

### **1. VIGENCIA DEL SOAT**

La entrada en vigencia, del SOAT fue muy cuestionada en sus inicios, luego tuvo dificultades técnicas en su salida al mercado y finalmente, el SOAT comenzó a regir para todos, a partir de julio del 2000.

Durante 60 días, desde la entrada en vigencia del Seguro, a quienes no lo contrataron se les impuso una papeleta cívica. A quienes no contaron con el SOAT a partir del 1 de septiembre, se les multó con 200 Bs. durante ese mes. A partir del 1 de octubre se sancionó con 500 Bs. y se internaron los vehículos en el depósito. Entre julio y octubre, el Ministerio de Transportes, dictó las medidas complementarias que permitieron la aplicación del SOAT.

Hasta septiembre, sólo se habían vendido 127 mil pólizas, que equivalía a poco más del 17% del parque automotor del país. El 30 de diciembre, el Ministerio de Obras Públicas difunde en el diario oficial el Tarifario SOAT 2001, que determina los costos de atención médica para los accidentados que lleguen a los hospitales de la red del Ministerio de Salud y que estén cubiertos por el seguro. Antes de la entrada en vigencia de este tarifario, cada centro de salud pactaba los costos de la atención directamente con las aseguradoras, de igual manera que las clínicas privadas.

La Resolución Ministerial 1953-2002-SA-DM, aprueba el Tarifario SOAT 2001 y es modificada por la Resolución Ministerial 164-2003-SA-DM, del 19 de febrero del 2001 (los valores monetarios son valores monetarios referenciales)

**VIGENCIA DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE**

<b>TRÁNSITO JULIO DEL AÑO 2000</b>	
<b>MES</b>	<b>MULATAS A VEHICULOS MOTORIZADOS QUE NO CONTABAN CON S.O.A.T.</b>
<b>Julio y Agosto</b>	Papeleta cívica
<b>Septiembre</b>	Bs.200
<b>Octubre en adelante</b>	B. 500 y se internaron los vehículos en un deposito
En diciembre del año 2000, el Ministerio de Salud y Deportes aprueba el tarifario, que determina el costo de la atención médica para accidentados.	

*"Así nos explica verbalmente las entidades aseguradoras: Credinform e Illimani que son las seleccionadas por la A.S.F.I. para que realicen la comercialización del S.O.A.T., en todo el país".*

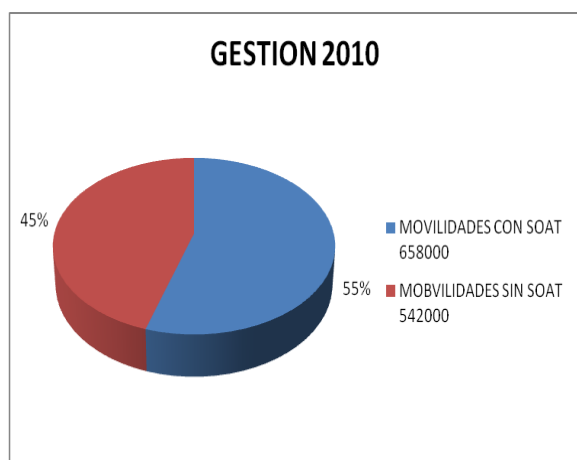
## **2. GESTIÓN 2010**

A enero, el precio de la prima del seguro se calcula tomando como factores la incidencia de accidentes de tránsito y la severidad de los mismos (es decir, el costo promedio que debe gastar la aseguradora en cada siniestro). Eso explica el alto precio que tiene el SOAT en Bolivia, pues tenemos la tasa más alta de muertes por accidentes de tránsito en la región: aproximadamente 1.012 de fallecidos cada año.

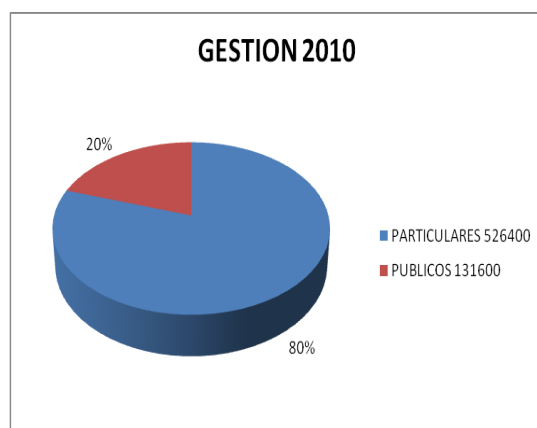


El director ejecutivo de la Autoridad de Supervisión del Sistema Financiero (ASFI) Reynaldo Yujra, informó que se había vendido 658 mil pólizas de S.O.A.T., para un parque estimado en poco más 1,2 millones de vehículos y que aproximadamente el 80% de las pólizas vendidas corresponde a vehículos de uso particular.

Posteriormente según estadísticas de la A.S.FI, hasta abril del 2010 se habían vendido 808.027 pólizas SOAT, que equivalían al 80% del parque automotor total.



GESTIÓN 2010	
Total movilidades	1,200,000
Movilidades con SOAT	658,000
Movilidades sin Soat	542,000



GESTIÓN 2010	
Total movilidades con SOAT	658,000
Particulares	526,400
Públicos	131,600

### 3. A QUIENES CUBRE EL SOAT

- El SOAT en caso de accidente cubre al conductor del vehículo, a las personas transportadas o pasajeros del vehículo, a cualquier tercero afectado por el accidente, aunque no hubiese sido transportado por ninguno de los vehículos involucrados, como ocurre, por ejemplo, con los peatones.

- El propietario de un vehículo puede solicitar este seguro presentando la tarjeta de propiedad. La venta es inmediata y el vehículo no necesita pasar por inspección alguna.
- La renovación del SOAT, es anualmente y basta con acercarse a la Compañía de Seguros de su preferencia con su tarjeta de propiedad y su póliza vencida.
- El conductor de un vehículo debe portar siempre los siguientes documentos:
- Cédula de Identidad; licencia de conducir vigente, correspondiente al tipo de vehículo que conduce; tarjeta de identificación vehicular correspondiente al vehículo que conduce; certificado vigente del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito del vehículo que conduce; si se trata de un vehículo especial o que circula en servicio especial llevará además el permiso de circulación correspondiente.

*"Así nos explica verbalmente las entidades aseguradoras: Credinform e Illimani que son las seleccionadas por la ASFI para que realicen la comercialización del S.O.A.T., en todo el país".*

## **4. QUÉ HACER EN CASO DE ACCIDENTE**

Cuando ocurra un accidente de tránsito que haya originado lesiones a peatones o pasajeros, lo primero que debe tenerse en cuenta es la atención de los heridos y si es necesario trasladarlos al nosocomio más cercano.

Usted si es el implicado deberá proceder de la siguiente manera:

- Deberá detener en el acto el vehículo que conduce, sin obstruir ni generar un nuevo peligro para la seguridad del tránsito y permanecer en el lugar hasta que lleguen los efectivos policiales.
- Usted o los causantes del accidente, deberán solicitar de inmediato la intervención de la autoridad policial y denunciar el accidente de tránsito ante la comisaría de la Policía Boliviana de la jurisdicción y someterse a la prueba de alcoholemia. En el caso de accidentes que provoquen daños personales, tanto el conductor del vehículo como el o los lesionados deben someterse a la prueba de alcoholemia. Y la policía puede retener el o los vehículos involucrados directamente durante un plazo no mayor de 24 horas.
- El tomador del SOAT debe llamar a su compañía aseguradora lo antes posible para que le brinden la asesoría en los trámites, el mismo proporcionará sus datos personales y presentará los documentos que se requieran.
- Deberá dejar constancia de la ocurrencia en la unidad policial más cercana al lugar del accidente.
- Luego, identificar las placas de los vehículos involucrados y las personas que hayan resultado lesionadas en el accidente.
- Posteriormente, se debe solicitar en la unidad policial en que se efectuó la denuncia del accidente, un certificado en el que, se indiquen los datos del accidente y de los lesionados de acuerdo al parte respectivo, para ser presentado en la compañía de seguros correspondiente.
- En caso de accidentes con víctimas, prestar el auxilio inmediato a las personas lesionadas hasta que se constituya el personal médico.
- Señalizar adecuadamente el lugar de modo que se evite riesgos a la seguridad de los demás usuarios de la vía.

- Evitar la modificación o desaparición de cualquier elemento útil a los fines de la investigación policial.
- Se recomienda que el tomador del SOAT, informe por escrito a la compañía sobre la ocurrencia del accidente en un plazo máximo de cinco días de haberse producido el mismo.

*"Así nos explica verbalmente las entidades aseguradoras: Credinform e Illimani que son las seleccionadas por la A.S.F.I. para que realicen la comercialización del S.O.A.T., en todo el país".*

## **5. EL PEATÓN**

- Deberá dejarse llevar inmediatamente al puesto de salud más cercano para el diagnóstico respectivo y recibir la atención médica necesaria.
- El lesionado, sus familiares o testigos, deben verificar los datos de la calcomanía del SOAT en que se consigne la compañía aseguradora y el teléfono de ésta, así como tomar la placa del vehículo.
- Es conviene guardar las facturas o boletas de compra, si se realizan gastos adicionales, las mismas que podrá presentar después a la compañía aseguradora para el reembolso respectivo.
- En caso de gastos médicos la compañía de seguros pagará directamente las facturas al establecimiento de salud. En caso que el asegurado pague los gastos médicos la compañía de seguro se los reembolsará
- Copia de la denuncia policial.
- Certificado médico y/o copia de la historia clínica.
- Copia de la constancia de la auditoria médica.

- Originales de los comprobantes de pago que acrediten gastos médicos.

*"Así nos explica verbalmente las entidades aseguradoras: Credinform e Illimani que son las seleccionadas por la A.S.F.I. para que realicen la comercialización del S.O.A.T., en todo el país".*

## **6. QUIÉNES PRESTARÁN AYUDA Y ATENCIÓN MÉDICA A LAS VÍCTIMAS**

- En el caso de que el conductor se encuentre incapacitado por el accidente, cualquier persona ocupante del vehículo u otras, pueden prestar ayuda a los heridos.
- Todos los centros de salud públicos y privados (postas, hospitales y clínicas) están obligados a prestar la atención médica en forma integral, desde la atención inicial de urgencias hasta su rehabilitación final. Por ejemplo: atención de urgencias, hospitalización, suministro de material médico, quirúrgico y prótesis, entre otros. También los suministros de medicamentos, tratamiento y procedimiento quirúrgicos así como los servicios de diagnóstico y rehabilitación.

*"Así nos explica verbalmente las entidades aseguradoras: Credinform e Illimani que son las seleccionadas por la A.S.F.I. para que realicen la comercialización del S.O.A.T., en todo el país".*

## **7. BENEFICIARIOS DEL SEGURO EN CASO DE MUERTE DEL ACCIDENTADO**

En caso de muerte, serán beneficiarios del seguro en el siguiente orden de precedencia:

- El cónyuge sobreviviente.

- Los hijos menores de 18 años o mayores de edad incapacitados de manera total y permanente para el trabajo.
- Los hijos mayores de 18 años.
- Los padres.
- Los hermanos menores de 18 años o mayores incapacitados.
- A falta de las personas antes indicadas, la indemnización corresponderá al Fondo de Compensación del SOAT, transcurrido el plazo de dos años de prescripción liberatoria.
- Es la compañía de Seguros que emitió el SOAT quién pagará directamente las facturas a la funeraria. En caso el asegurado pague los gastos de sepelio, la compañía de Seguros se los reembolsará.
- Deberá presentar los siguientes documentos: copia del DNI, copia de la partida de matrimonio o nacimiento que acredite el parentesco con la víctima, copia o certificado de la denuncia policial o atestado policial, certificado médico, copia del certificado de necropsia, partida de defunción, comprobante de pago originales que acrediten los gastos del sepelio.
- Los familiares de las víctimas deberán acercarse a la compañía de seguros que emitió el SOAT. con los documentos pertinentes.

*"Así nos explica verbalmente las entidades aseguradoras: Credinform e Illimani que son las seleccionadas por la A.S.F.I. para que realicen la comercialización del S.O.A.T., en todo el país".*

"De lo expuesto hasta aquí, vemos que no hay un límite al pago del S.O.A.T., y que las entidades aseguradoras deben cubrir todo accidente de tránsito ocurrido, sin considerar las causas del siniestro".

A continuación veremos las estadísticas que van del año 2000, al segundo semestre del año 2010, en las cuales veremos que desde la vigencia del S.O.A.T, los hechos de tránsito se han incrementado considerablemente en nuestro país.

## 8. ACCIDENTALIDAD EN BOLIVIA

La accidentalidad en las carreteras bolivianas es alta. De acuerdo con los datos que lleva la Autoridad de Fiscalización y control de Pensiones y Seguros (APS), relacionados con la utilización del Seguro Obligatorio de Accidentes (S.O.A.T.) el número de siniestros pasó de casi 18,000 el año 2000 a más de 38.012 el año 2010 (crecimiento superior al 40%). Asimismo, el número de accidentados se incrementó de 19,900 a 33,700 el mismo período (crecimiento superior al 90%). Por otro lado, el Ministerio de Salud y Deportes, indica que la tasa de muertes por cada 10,000 habitantes ha disminuido, mientras que la severidad de los accidentes de tránsito, ha aumentado pues la tasa de heridos por cada 10,000 habitantes se ha incrementado notablemente.

*"Así nos explica verbalmente la Autoridad de Fiscalización y control de Pensiones y Seguros (A.P.S.)*

### 8.1. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA

BOLIVIA: ACCIDENTES DE TRÁNSITO REGISTRADOS, SEGÚN DEPARTAMENTO										
DESCRIPCION	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 (p)
BOLIVIA	20.017	19.418	21.020	22.040	20.775	25.921	26.523	36.079	39.874	41.882
La Paz	11.480	10.493	12.933	13.246	9.215	10.512	12.436	16.874	18.229	17.703
Atropellos	1.871	2.021	2.925	3.010	2.351	2.114	2.189	2.375	2.617	2.562
Colisiones	6.282	5.385	6.229	6.300	4.276	5.568	7.544	9.668	10.152	10.406
Choque a objeto fijo y vehículo detenido	2.785	2.495	3.013	3.050	1.989	2.174	2.037	4.015	4.531	3.947

<b>Vuelcos</b>	<b>155</b>	<b>199</b>	<b>220</b>	<b>290</b>	<b>221</b>	<b>211</b>	<b>267</b>	<b>331</b>	<b>363</b>	<b>299</b>
<b>Embarrancamiento, deslizamiento y encunetamiento</b>	<b>281</b>	<b>236</b>	<b>346</b>	<b>430</b>	<b>249</b>	<b>306</b>	<b>277</b>	<b>324</b>	<b>381</b>	<b>341</b>
<b>Caída de personas – pasajeros</b>	<b>105</b>	<b>153</b>	<b>193</b>	<b>165</b>	<b>129</b>	<b>138</b>	<b>121</b>	<b>160</b>	<b>183</b>	<b>146</b>
<b>Incendio de vehículos</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>

## **8.2. COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES**

Entre 2000 y 2010, en Bolivia acaecieron más de 273.000 accidentes de tránsito, que dejaron casi 9.500 muertos y 104.167 heridos. El reporte muestra que el índice de accidentes de tránsito en los cuatro países de la CAN se redujo en 0,7 por ciento en la década precedente.

Según un informe de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), el año pasado en Bolivia sucedieron 410 accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes, un índice superior a la media del grupo de integración, que registró 330.<sup>88</sup>

En Bolivia, la cantidad de percances se duplicó, pues pasó de cerca de 20.000 hechos en el primer año estudiado a unos 41.900 en el último.

Otro punto es la frecuencia de accidentes por cada 1.000 vehículos, renglón en el que Bolivia también ocupa el primer lugar, pues en 2009 acontecieron 46 hechos de tránsito, media superior a la regional que alcanzó a 34 de estos casos.

Durante el periodo en estudio, Bolivia fue el país andino con la mayor tasa de crecimiento promedio anual de su parque automotor, con el 10 por ciento.

---

<sup>88</sup> MENDOZA Luz. Bolivia tiene el más alto índice de accidentes de tránsito de la CAN. La Prensa .2010



Los expertos de la CAN admiten que “a partir del 2006, Bolivia registra incrementos considerables de muertos en accidentes de tránsito; sin embargo, en el 2009, los fallecimientos en accidentes de tránsito se redujeron en 22 por ciento, respecto al año anterior, como resultado de las campañas de seguridad vial que realiza el país”.

En Bolivia, diez personas fallecieron por cada 100.000 habitantes, es decir el 0,102 por ciento de la población boliviana murió en hechos de tránsito, cifra superior a la de los otros países: Colombia, Perú y Ecuador, con 0,101 por ciento.

Los resultados muestran, finalmente, que en Bolivia, por cada mil automóviles siniestrados, un individuo pierde la vida.

Los números fríos nunca podrán describir, sin embargo, el drama que se esconde detrás de los accidentes: personas lisiadas, heridos muy graves y dolor.

"De lo expuesto hasta aquí la hipótesis de investigación de la presente tesis queda demostrada, ya que a partir de la vigencia del S.O.A.T., que fue el año 2000, los hechos de tránsito se han incrementado un cien por ciento (100 %) hasta el segundo semestre del año 2010 y sea demostrado que la mayoría de los hechos de tránsito se dan por la imprudencia, inobservancia y desconocimiento de las normas de tránsito por parte de los conductores irresponsables, y no así por un accidente, poniendo en peligro e inseguridad jurídica a los peatones, pasajeros y conductores".

Es por eso que vemos la necesidad de reglamentar el pago del S.O.A.T., estableciendo límites jurídicos y fácticos, considerando que los accidentes son inevitables, y de esta manera tratar de mitigar el índice de hechos de tránsito, que son producto de la imprudencia del conductor.

# CONCLUSIONES

De acuerdo a lo vertido en el presente trabajo investigativo, puede extraer las siguientes conclusiones:

1. El Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito, es una actividad esencialmente social, de tal manera que el Estado impuso esta carga obligacional, mediante las adquisiciones de este seguro Obligatorio para todas las personas naturales y jurídicas que tengan el derecho propietario sobre vehículos automotores, y así cubrir los efectos de los siniestros aleatorios, que pudiera presentarse en un accidente de tránsito. En otros términos, este seguro solo atenúa o de alguna manera trata de reducir las consecuencias inciertas de un peligro conocido.
2. El Seguro obligatorio contra de Accidentes de Tránsito S.O.A.T., ocupa una parte importante que cubre necesidades emergentes de accidentes de tránsito, actualmente. Sin embargo, poco se conoce a nivel general de sus fundamentos teóricos, su función y su campo de aplicación en forma específica.
3. Con el desarrollo de la maquina a fines del siglo XVIII, que alcanza en nuestros días proporciones tan fantásticas que envuelven a la vida humana, de tal manera que sumados a la creciente población y sus requerimientos, hace posible que se aplique el régimen del transporte para satisfacer necesidades de traslado de un lugar a otro. Y como contraposición a este aparecen los accidentes de tránsito los cuales causan un daño al patrimonio sea moral o material de una persona, el cual debe ser reparado.
4. El fundamento jurídico de la responsabilidad por automotores, hasta promediar el siglo XIX, estaba regido por la Teoría de la Culpa o Teoría Subjetiva es decir bastante que el agente material del daño haya desplegado una conducta atribuye a su negligencia imprudencia o impericia; por tanto era responsable, pero siempre y cuando la víctima pudiera demostrar la culpa del chofer. Posteriormente aparece la Teoría objetiva o

Teoría del riesgo Creado, por la cual se debe reparar los daños producidos por una actividad.

5. Que el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito S.O.A.T., no revoca las acciones judiciales que pudiera seguir la víctima o los interesados posteriores al evento súbito del accidente de tránsito.

6. Por lo cual puedo demostrar la hipótesis planteada ha sido demostrada: Una vez analizadas las circunstancias en las que el S.O.A.T. se activa, hemos demostrado que la mayoría de los hechos de tránsito se dan por la imprudencia del conductor y no así por un accidente, entonces queda demostrado que reglamentando el pago del SOAT estableciendo límites fácticos y jurídicos, se creara conciencia en toda la sociedad y se dejará de considerar al S.O.A.T., una licencia para matar, dándole una noción clara, es decir que el S.O.A.T., solo se debe activar cuando un hecho de tránsito se da por accidente, es decir que no estuvo en manos del conductor impedirlo, pero si se demuestra que el hecho de tránsito fue causado por la imprudencia del conductor, este deberá cancelar los gastos por los daños ocasionados y será sancionado penalmente, adecuando su conducta a un determinado tipo penal.

## RECOMENDACIONES

1. Los principios y elementos que rigen al S.O.A.T así como todo su contenido deben ser conocidos de manera clara por todos los propietarios de vehículos, de tal manera que a través de la Autoridad de Fiscalización y control de Pensiones y Seguros (A.P.S.), se debe instruir a sus dependientes (empresa Aseguradoras), la propagación y conocimiento del S.O.A.T., mediante cursos de orientación, cursillos, charlas, repartición de panfletos y otros medios de difusión a los actores del S.O.A.T (choferes, peatones, pasajeros etc.).
2. A fin de que la indemnización ejecutada por la empresa aseguradora sea igual al daño sufrido por la víctima en su patrimonio físico o moral, y no exista descontento en los estratos sociales (sean pobres o ricos), debería de haber un aumento en la indemnización.
3. Por otra parte, no solamente debería de haber un aumento en la indemnización, sino que el S.O.A.T., debería de dar cobertura también al daño material (vehículo motorizado y otros) y no solamente a las personas tal como lo establece la misma norma jurídica.
4. A fin de que no haya inconformidad con relación a la uniformidad en la adquisición del S.O.A.T., por la generalidad de la población, así mismo para que exista mayor aporte de prima al fondo común para las indemnizaciones, se sugiere que se proceda a un mayor control de esta carga obligacional por parte de la unidad Operativa de Transito en forma mucho, más estricta en la portación del S.O.A.T en los vehículos.
5. Entonces, por las recomendaciones expuestas, se establece que en caso de no poderse cumplir con las mismas, dará lugar al descontento de la población en el sentido de que el S.O.A.T no cubre satisfactoriamente las necesidades para la cual fue creada, pudiendo quedar en desuso poco a poco.

6. Y lo más importante se recomienda tener un control riguroso, en el mismo personal que realiza los controles a movilidades, como o los oficiales que realizan los informes en tránsito, para poder evitar los "sobornos", que cada día son más comunes.

## ANTEPROYECTO

### LÍMITES JURÍDICOS Y FÁCTICOS PARA EL PAGO DEL S.O.A.T.

#### CONSIDERACIONES GENERALES

La cobertura a favor de terceros de su seguro de vehículo requiere la determinación de culpabilidad por parte de autoridad competente previo el pago de una indemnización, lo cual puede tomar un considerable tiempo, incluso años, que no disponen las víctimas para ser atendidas en los servicios de salud.

Se debe entender que esta cobertura a favor de terceros en realidad lo está cubriendo al propietario del vehículo contra acciones de terceros y no directamente a los terceros afectados, lo cual se considera que es una limitación al pago.

Además, su seguro de vehículos contiene ciertas exclusiones que deslindan de responsabilidad a la aseguradora en algunos siniestros, en el SOAT no se le puede oponer a la víctima ninguna exclusión y el amparo está siempre garantizado de manera inmediata, sin embargo existe responsabilidad por el no cumplimiento de las normas vigentes, lo cual hace que el que infringe es pasible al pago total y pueda ser sancionado penalmente.

<p style="text-align: center;"><b>MATRICULAR EL VEHÍCULO</b></p>	<p>Según lo dispuesto, el S.O.A.T., el dueño debe matricular su vehículo, sin este requisito no podrá circular en el país, es decir, que debe tener contratado el seguro para que no sea inmovilizado o retirado de circulación por las autoridades de tránsito, de lo contrario es una limitación jurídica.</p> <p>La presentación del Certificado del seguro también será un requisito cuando requiera obtener un permiso de circulación, el certificado de propiedad o historial vehicular u otros documentos habilitantes; así como para gravar, transferir o traspasar su dominio.</p> <p>El seguro puede ser contratado en cualquier momento y es mejor que lo haga lo más pronto posible. En todo caso, cuando lo vaya a matricular le exigirán la presentación del Certificado.</p>
<p style="text-align: center;"><b>VENTA DEL VEHÍCULO</b></p>	<p>La cobertura se mantiene hasta el término del contrato. El nuevo propietario deberá comunicar a la compañía la transferencia a objeto de actualizar el certificado SOAT. La omisión de esta comunicación NO causa la rescisión del contrato</p> <p>El SOAT se transfiere con la propiedad del vehículo al nuevo dueño y este, al vencimiento del seguro lo deberá renovar. No es necesario siquiera que se cambie el nombre de la persona que consta en el certificado del seguro, este puede permanecer con el nombre anterior hasta la renovación.</p>

<p><b>LA TARIFA DEL SEGURO</b></p>	<p>La tarifa así como las condiciones del seguro fueron fijadas por las autoridades públicas competentes, luego de estudios técnicos que determinaron su aplicación, para garantizar la estabilidad financiera del Sistema SOAT.</p>
<p><b>EL SISTEMA S.O.A.T.</b></p>	<p>Es un seguro de accidente de tránsito que todo propietario de vehículo motorizado debe adquirir obligatoriamente para poder transitar por vías públicas del territorio nacional.</p> <p>El Sistema SOAT lo conforman todos los participantes, directos e indirectos, en el funcionamiento del seguro, entre los más notorios: Ministerio de Salud Pública, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Superintendencia de Bancos y Seguros, Ministerio de Gobierno y Policía, el FONSAT, sector asegurador privado y proveedores de servicios de salud privados. Todos están involucrados en la implementación del SOAT y en garantizar los derechos de las víctimas de accidentes de tránsito.</p>
<p><b>OBJETIVO DEL S.O.A.T.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es un Seguro de profundo contenido social, porque permite que los heridos en accidentes de tránsito tengan garantizada la atención médica.</li> <li>• Evita que los familiares de las víctimas fatales queden en la absoluta indigencia.</li> <li>• Por lo tanto es un seguro social y obligatorio que protege al ser humano y más que un seguro obligatorio es un beneficio para la sociedad.</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• EL S.O.A.T., cubre los gastos en los hechos de tránsito siempre que no sean producto de la negligencia o imprudencia del conductor.</li> </ul>
<p align="center"><b>CERTIFICADO DEL S.O.A.T.</b></p>	<p>Para el SOAT es indiferente quién contrate el seguro o el nombre que aparezca en el Certificado. Usualmente será el nombre del propietario pero puede ser cualquier otra persona natural o jurídica. Recuerde que el SOAT no cubre al vehículo ni el interés del contratante o propietario sino a las víctimas de accidentes de tránsito.</p> <p>si el Certificado está a nombre de otra persona distinta al propietario que aparece en la matrícula no es impedimento para los trámites que requieren la presentación del SOAT o cumplimiento de la obligación de asegurar el vehículo y no tendrá ningún problema con las autoridades de tránsito.</p>
<p align="center"><b>A QUIENES CUBRE EL S.O.A.T.</b></p>	<p>El SOAT cubre a toda víctima de accidente de tránsito, sea el conductor del vehículo (que puede ser también el propietario), a los pasajeros (que en muchos casos es la familia del conductor) y a los peatones, sin discriminación de ninguna naturaleza, es decir cubre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A el conductor del vehículo</li> <li>• A los ocupantes del vehículo</li> <li>• A peatones o transeúntes que fueran afectados en un accidente</li> </ul> <p>Siempre que el hecho de tránsito no sea producto de la negligencia o imprudencia del conductor.</p> <p>CUBRE:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gastos médicos</li> <li>• Incapacidad total o permanente</li> <li>• muerte</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>QUIÉN RECIBE EL PAGO DE INDEMNIZACIÓN</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gastos Médicos <ul style="list-style-type: none"> <li>○ El Centro Médico que acredite haber prestado servicios a la víctima.</li> <li>○ En caso de que el asegurado o cualquier persona relacionada con el herido efectuara gasto médicos por fuerza mayor. La entidad aseguradora podrá rembolsar los gastos realizados.</li> <li>○ El monto de los gastos se determinará en base a las disposiciones Legales vigentes.</li> </ul> </li> <li>• Incapacidad Total <ul style="list-style-type: none"> <li>○ La indemnización se pagará al damnificado o su representante, en los límites establecidos</li> </ul> </li> <li>• Muerte <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Se indemnizará a los Derechohabientes del damnificado en el orden de prelación dispuesto en el Código Civil.</li> </ul> </li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>COSTO DE LA ATENCIÓN MÉDICA</b></p>	<p>Los costos por atención médica respetarán el Arancel Mínimo vigente de los Colegios Médicos Departamentales.</p> <p>No se aceptarán cobros adicionales o aumentativos como:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Incrementos por emergencia.</li> <li>• Incremento por turnos nocturnos.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incrementos por feriados o días festivos.</li> <li>• Ningún otro incremento.</li> </ul>
--	--

<p><b>EI S.O.A.T. DEBE CUBRIR A LAS VÍCTIMAS CUANDO EL CONDUCTOR ESTÁ EN ESTADO ETÍLICO</b></p>	<p>No, el seguro no garantiza cobertura para las víctimas de todo tipo de accidentes de tránsito, esta constituye una limitación jurídica y la responsabilidad debe ser cubierta por los conductores y no por la empresa aseguradora.</p>
<p><b>HAY ALGUNA LIMITACIÓN EN EL NÚMERO DE VÍCTIMAS QUE CUBRE EL SEGURO</b></p>	<p>No hay limitación en el número de víctimas que cubre el SOAT., pueden ser una o 100 dependiendo de la capacidad del vehículo motorizado. Pero si existen limitaciones en cuanto a la <b>SOBRECARGA O NO CONTAR CON REQUISITOS ESTABLECIDOS POR LEY.</b></p>
<p><b>EN QUÉ CLÍNICAS U HOSPITALES PUEDEN SER ATENDIDAS LAS VÍCTIMAS CUBIERTAS POR EL S.O.A.T.</b></p>	<p>En cualquier clínica u hospital, pública o privada, autorizada por el Ministerio de Salud Pública.</p> <p>Estos establecimientos deben ceñirse a lo dispuesto en el art. 247 de la Ley Orgánica de Salud y cobrarán lo correspondiente según la tarifa de prestaciones médicas expedida por el Ministerio de Salud. Lo importante es recalcar que estos servicios de salud tienen garantizado el pago, hasta el límite de las coberturas, por la aseguradora que suscribió el seguro, es decir, alguien del Sistema SOAT le pagará por la atención al paciente.</p>

**OBLIGACIÓN DE  
LOS CENTROS  
MÉDICOS**

- Todos los Centros Médicos, cualquiera sea su característica Clínicas, Hospitales, Postas Sanitarias y otros, están en la obligación de atender a las víctimas de accidentes de tránsito.
- El Centro Médico que niegue atención a personas afectadas por accidentes de tránsito será sancionado de acuerdo al artículo 281 del Código Penal.
- Ningún funcionario de Centro Médico podrá negarse a prestar atención médica a una víctima de un accidente de tránsito, si así lo hiciera será sancionado según el artículo 154 del Código Penal.
- Solamente si los centros médicos no cuentan con el nivel de resolución necesario para el tratamiento, deben realizar la transferencia a los recintos hospitalarios más cercanos para recibir una atención especializada y resolutoria.
- Las entidades aseguradoras con la conformidad del paciente, podrán solicitar la transferencia del paciente.

**VEHÍCULO DE  
SERVICIO PÚBLICO**

Los vehículos de servicio público son todos aquellos destinados comercialmente al transporte de pasajeros, de carga, mixto y especial. No debe confundirse con los vehículos del sector público y necesariamente deben tener S.O.A.T., ya que transportan a la sociedad de un lugar a otro por tanto deben garantizar la seguridad y bienestar de los mismos.

<p><b>SI EL VEHÍCULO ESTÁ IDENTIFICADO PERO AL MOMENTO DEL ACCIDENTE NO TENÍA UN SOAT VIGENTE, QUIÉN SE HACE RESPONSABLE DE LAS VÍCTIMAS</b></p>	<p>El propietario del vehículo y/o el conductor responsable del hecho de tránsito.</p>
<p><b>QUÉ SUCEDE SI EL VEHÍCULO NO PUEDE SER IDENTIFICADO</b></p>	<p>La(s) persona(s) lesionada(s), o los beneficiarios del fallecido podrán tener los beneficios del S.O.A.T., que serán cubiertos por el Fondo de Indemnizaciones S.O.A.T. (FISO). El mismo tendrá las mismas coberturas y límites de la póliza SOAT.</p>
<p><b>QUÉ PASA SI NO COMPRO EL SEGURO PARA MI VEHÍCULO</b></p>	<p>El S.O.A.T., es un requisito obligatorio para poder circular por lo que si no lo contrata, las autoridades de tránsito no le permitirán circular dentro del país. Además le costará más por cuanto deberá cancelar un recargo equivalente al 15% del valor del seguro, por cada mes o fracción de retraso.</p> <p>Siempre deberá contratarlo ya que un vehículo sin SOAT puede ser detenido en cualquier momento, también es requisito para matricularlo y para hacer algunos trámites administrativos relacionados con el automotor.</p> <p>De todas maneras, si antes de contratar el S.O.A.T., el</p>

	<p>vehículo está involucrado en un accidente que cause lesiones a personas, la empresa aseguradora podrá repetir judicialmente contra usted por los pagos que haga para la atención médica de los afectados u otras indemnizaciones que haya reconocido a las víctimas.</p>
<p><b>EL SOAT NO CUBRE DAÑOS MATERIALES</b></p>	<p>El SOAT no cubre daños materiales.</p> <p>La preocupación principal de una sociedad es amparar la salud de sus habitantes y dentro de este enfoque se enmarca el S.O.A.T.</p> <p>Los que deseen pueden contratar un seguro de vehículos para proteger su activo lo pueden hacer de manera voluntaria, ya que esta acción preventiva no la prohíbe el S.O.A.T.</p>
<p><b>SI DOS VEHÍCULOS SE ACCIDENTAN Y CAUSAN VÍCTIMAS, QUÉ SEGURO CUBRE A LAS VÍCTIMAS</b></p>	<p>En el caso en que dos o más vehículos se accidenten y causen víctimas, el seguro de cada vehículo cubre a las víctimas que transportaban, es decir, a su conductor y pasajeros, siempre que el hecho de tránsito no sea ocasionado por la negligencia e imprudencia del conductor, de ser así surte los mismos efectos de no tener S.O.A.T.</p> <p>Si alguno de los vehículos no tenía el SOAT, la responsabilidad es del propietario y/o del conductor.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El artículo 37 de la Ley de Seguros No. 1883 establece que los vehículos de todo tipo que circulen en territorio nacional, deberán portar obligatoria y permanentemente el certificado de Seguro que acredite la validez del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).</li> </ul>

<p><b>RESPONSABILIDAD DE LA POLICÍA MEDIANTE EL ORGANISMO OPERATIVO DE TRÁNSITO</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El Organismo Operativo de Tránsito deberá controlar que todo vehículo motorizado que circule por el territorio nacional, tenga el SOAT.</li> <li>• Cuando algún efectivo de Tránsito detecte cualquier vehículo sin portar la roseta y certificado del SOAT, impedirá su circulación.</li> <li>• De la policía depende el control y éxito del S.O.A.T.</li> <li>• Si la Policía Nacional detecta que un vehículo motorizado posee certificado y/o roseta SOAT falsificados, debe levantar las correspondientes diligencias de policía judicial conforme a Ley.</li> <li>• Todos los usuarios de vehículos de servicio público y privado, por su propio interés y beneficio, tienen la facultad de denunciar la falta del S.O.A.T., en el vehículo de uso, ante el agente de tránsito o autoridad competente.</li> </ul> <p>La policía realizará los controles debidos en rutas Interprovinciales, Interdepartamentales y en Capitales de Departamento.</p>
<p><b>LIMITACIONES Y COBERTURA</b></p>	
<p><b>EI SEGURO</b></p>	<p>Es un mecanismo de apoyo para la aplicación de una Política de Estado en materia de Salud Pública, que se instrumenta con un contrato de seguro privado con características muy especiales, que garantiza una cobertura universal para todos los bolivianos que se movilizan en el país, por las consecuencias de los</p>

<p><b>OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO</b></p>	<p>accidentes de tránsito que ocurran dentro del territorio, con sujeción a las disposiciones, condiciones generales del seguro, coberturas y límites determinados.</p> <p>El S.O.A.T., es un Sistema en el que participan distintos actores, públicos y privados, diseñado para brindar una protección adecuada a las víctimas de accidentes de tránsito, procurando que reciban una atención médica oportuna o una indemnización por muerte o invalidez.</p> <p>El principal beneficio del S.O.A.T., es el de constituirse en una herramienta ideal que permite romper con las barreras de acceso, especialmente económicas, que puede tener la población afectada por lesiones causadas por accidentes de tránsito, facilitando de esta manera su atención médica y garantizando a los servicios de salud el pago de tales servicios.</p>
<p><b>OBTENCIÓN DE BENEFICIOS</b></p>	<p>Lo primero que hay que recalcar es que el S.O.A.T., es un seguro universal que garantiza sus coberturas para todos los afectados por accidentes de tránsito que ocurran dentro del territorio, para hacer efectivo el amparo del S.O.A.T., es muy importante el recaudo de toda la información posible sobre el accidente y sus consecuencias en lesiones de personas o fallecimientos. Para esto toda fuente es válida para dar fe del evento, sea por intermedio de las autoridades policiales o de tránsito, de los servicios pre hospitalarios o de testigos del accidente.</p> <p>Un elemento trascendental es conocer la placa del vehículo causante del accidente para identificar la aseguradora responsable de los pagos e indemnizaciones.</p>



	<p>Es necesario recalcar que el seguro S.O.A.T., no puede oponer ninguna exclusión a las víctimas de accidentes de tránsito. Esto significa que no importan las circunstancias en cómo se ha dado el accidente ni quien es el culpable del mismo, las víctimas tienen el derecho de estar protegidas por el S.O.A.T., y los centros de salud a atenderlas, con la garantía que siempre habrá alguna institución.</p> <p>Pero, si un experto en la materia demuestra que el accidente de tránsito fue producto de la imprudencia o negligencia del conductor, la entidad aseguradora puede interponer el derecho de repetición y el conductor deberá cancelar los gastos que realizó la entidad aseguradora y será sancionado penalmente.</p>
<p><b>ATENCIÓN MÉDICA</b></p>	<p>Toda víctima de accidente de tránsito está cubierta por el S.O.A.T., de ahí que se encuentra garantizado el pago a los servicios de salud que la atiendan, sean públicos o privados, con sujeción a las coberturas y límites asegurados y a otras normativas aplicables al seguro, especialmente las emanadas del Ministerio de Salud Pública.</p> <p>En principio, la o las víctimas de accidentes de tránsito solo tienen la obligación de, si es factible, proporcionar toda la información disponible y relativa al evento ocurrido y sus datos personales.</p> <p>Por otro lado tienen el derecho de recibir por parte de los servicios de salud todas las prestaciones necesarias para proteger su vida y su salud, conforme lo determina el Ministerio de Salud Pública y el Estado, según varias disposiciones constitucionales,</p>

	<p>legales y reglamentarias sobre el tema.</p> <p>Dentro de lo posible, el servicio de salud deberá proporcionar a la víctima un servicio integral, es decir, precautelar que la víctima o sus familiares no tengan que desembolsar recurso alguno para recibir las atenciones necesarias, sino que el propio servicio de salud entregue tales servicios para posterior pago.</p>
<p><b>FALLECIMIENTO</b></p>	<p>Si el accidente ocurrido dentro del territorio produce muerte de personas, los familiares o quien se sienta con el derecho de recibir la indemnización, podrán reclamar a la aseguradora del vehículo el pago de la indemnización por muerte y gastos funerarios, para lo cual deberá realizar el siguiente procedimiento:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Primero deberá notificar el reclamo a la aseguradora.</li> <li>• Luego debe proceder a sustentar el reclamo con la siguiente información y documentación: <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Para el caso de accidentes con muerte:</b> Documento que identifique al fallecido, certificado del accidente emitido por el Organismo Operativo de Tránsito, certificado del médico forense , declaratoria de Heredero y el certificado del médico forense podrá ser reemplazado por un certificado médico, cuando exista impedimento justificado o causales de fuerza mayor.</li> <li>➤ <b>Para el caso de accidentes con heridos:</b> Documento que identifique al accidentado, certificado del accidente emitido por el Organismo Operativo de Tránsito, certificado médico, declaración de invalidez total y</li> </ul> </li> </ul>

	<p>permanente cuando corresponda, facturas o recibos y el certificado Médico podrá ser reemplazado por un informe médico el cual tendrá los mismos efectos legales correspondientes.</p> <p>Luego de la entrega de esta documentación, la aseguradora procederá a analizarla y si todo está correcto, procederá a pagar las indemnizaciones en un plazo máximo de 30 días.</p> <p>El reembolso por los gastos funerarios se hará a nombre de la persona o personas que los sufragaron, según las facturas correspondientes.</p>
<p><b>CONTRATACIÓN DEL SEGURO</b></p>	<p>El proceso de contratación del seguro es sencillo y los únicos requisitos son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ La presentación de la matrícula del vehículo.</li> <li>➤ El pago del valor correspondiente del seguro.</li> </ul>

## **LÍMITES JURÍDICOS**

Las empresas aseguradoras están exentas de cubrir cualquier gasto cuando en un hecho de tránsito exista alguna de las siguientes causas:

- Exceso de velocidad, cuando el conductor sobre pase el límite de velocidad establecido en una determinada área, avenida o carretera.
- Exceso de pasajeros.
- Conductor este en estado de ebriedad. siempre que sea superior al grado de alcoholemia permitido por la norma dictada por el organismo operativo de tránsito
- Conductor este bajo el efecto de drogas, narcóticos u otros alucinógenos
- Por invasión de carril
- Por dormir mientras conduce
- Por realizar o contestar llamadas telefónicas mientras conduce.
- No contar con el SOAT.
- No tener licencia en el momento del hecho de tránsito
- Producido en el extranjero.
- No cumplir con requisitos establecidos por ley.

**ANTEPROYECTO**  
**DE**  
**REGLAMENTO**  
**LÍMITES JURÍDICOS Y FÁCTICOS PARA EL**  
**PAGO DEL SOAT**  
**CAPÍTULO I**  
**OBJETO Y DEFINICIONES**

**ARTÍCULO 1. OBJETO.-** El presente Anteproyecto tiene como objeto, poner Límites Jurídicos y Fácticos, para el Pago del SOAT.

**ARTÍCULO 2. COBERTURA.-** El SOAT otorga una cobertura uniforme y única de gastos médicos por accidentes y la indemnización por muerte o incapacidad permanente o total a cualquier persona individual que sufra un accidente provocado por vehículo automotor, siempre y cuando estén dentro lo establecido por ley y cuando se encuentren contempladas en los límites fácticos y jurídicos, no es responsabilidad de la empresa aseguradora, la responsabilidad recaerá sobre el conductor que ocasiono el hecho de tránsito.

**ARTÍCULO 3. DEFINICIONES.-** Para la aplicación del presente Reglamento se deben tomar en cuenta las siguientes definiciones:

**ACCIDENTE DE TRANSITO.-** Es aquel evento repentino, ajeno a la voluntad de las personas que intervienen, donde uno o más vehículos que circulan por vía pública provocan lesiones o el fallecimiento de una o más personas.

**IMPRUDENCIA.-** Es la falta de acción, lo que la distingue de la negligencia, consiste en una omisión, la falta de previsión o de precaución, que es inexcusable y punible

**NEGLIGENCIA.-** Es la falta no intencional, que consiste en dejar de cumplir un acto que se habría debido cumplir.

**S.O.A.T.-** Es un seguro que cubre a toda víctima de accidente de tránsito, sea el conductor del vehículo (que puede ser también el propietario), a los pasajeros (que en muchos casos es la familia del conductor) y a los peatones, sin discriminación de ninguna naturaleza.

## **CAPÍTULO II**

### **OBLIGATORIEDAD, EXENCIONES, EXCLUSIONES, LÍMITES JURÍDICOS Y FÁCTICOS**

**ARTÍCULO 4. OBLIGATORIEDAD.-** Todo vehículo motorizado, para transitar por las vías públicas del territorio del Estado Plurinacional de Bolivia, debe estar asegurado contra el riesgo de accidentes de tránsito a que se refiere la Ley de Seguros, caso contrario será responsable único y exclusivo por los daños ocasionados a las víctimas.

Todo vehículo de transporte que circule por el territorio nacional tiene la obligación de tener el S.O.A.T., así lo señala el artículo 4 del Decreto Supremo Nro. 27295

**ARTÍCULO 5. EXENCIONES Y EXCLUSIÓN DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS.-** Los vehículos que quedan exentos y excluidos de contratar el S.O.A.T., están mencionados en el Capítulo II del D.S. Nro. 27295.

Es importante mencionar que si los vehículos exentos o excluidos de contratar el S.O.A.T., ocasionan un hecho de tránsito, las personas responsables serán sancionadas civil y/o penalmente, es decir que los propietarios del vehículo pagarán las indemnizaciones por los daños ocasionados.

**ARTÍCULO 6.- LÍMITES FÁCTICOS Y JURÍDICOS PARA EL PAGO DEL SOAT.-** El seguro no garantiza cobertura para las víctimas de todo tipo de accidentes de tránsito, esta constituye una limitación jurídica y la responsabilidad debe ser cubierta por los conductores y no por la empresa aseguradora.

Las empresas aseguradoras están exentas de cubrir cualquier gasto cuando en un hecho de tránsito exista alguna de las siguientes causas:

- > Exceso de velocidad, cuando el conductor sobre pase el límite de velocidad establecido en una determinada área, avenida o carretera.
- > Exceso de pasajeros.
- > Conductor este en estado de ebriedad, considerando que ningún organismo es igual a otro, se establece "0 grado" de alcohol.
- > Conductor este bajo el efecto de drogas, narcóticos u otros alucinógenos
- > Por invasión de carril
- > Por dormir mientras conduce
- > Por realizar o contestar llamadas telefónicas mientras conduce.
- > No contar con el SOAT.
- > No tener licencia en el momento del hecho de tránsito
- > Producido en el extranjero.
- > No cumplir con requisitos establecidos por ley.

Los accidentes de tránsito ocasionado por la imprudencia o negligencia del conductor es responsabilidad propia, quien será sancionado civil o penalmente toda vez que se demuestren las causas del hecho de tránsito.

## **CAPÍTULO III**

### **CONDICIONES PARA LA OBTENCIÓN DEL BENEFICIO Y EL PERITO DE PARTE**

**ARTÍCULO 7.- OBTENCIÓN DEL BENEFICIO.-** Producido el accidente de tránsito y sea identificado el vehículo, las personas lesionadas o los derechohabientes de las personas fallecidas, tienen derecho a cobrar la indemnización proveniente del SOAT.

La entidad aseguradora pueda alegar contra el asegurado, cuando el hecho de tránsito sea producto de una de las causales mencionadas en el artículo 6 del presente reglamento.

**ARTÍCULO 8. NOMBRAMIENTO DEL PERITO DE PARTE.-** Producido el accidente de tránsito cada una de las partes que interviene; la empresa aseguradora, el asegurado y/o víctima, podrán nombrar un Perito de parte, para determinar cuáles fueron las causas que ocasionaron el accidente de tránsito y establecer quien tiene la responsabilidad de cancelar los gastos y las indemnizaciones, que ocasionaron el mismo.

Si se determina que el hecho de tránsito fue un accidente los gastos e indemnizaciones ocasionadas serán cancelados por la empresa aseguradora.

Si se determina que el hecho de tránsito fue ocasionado por la imprudencia o negligencia del conductor y su accionar se encuadra en una de las causales mencionadas en el artículo 5 del presente reglamento, los gastos e indemnizaciones ocasionadas serán cancelados por el conductor quien además será sancionado penalmente.

**ARTÍCULO 9. VEHÍCULOS MÚLTIPLES.-** En los accidentes de tránsito en que intervengan dos o más vehículos, cada entidad aseguradora será responsable de las indemnizaciones correspondientes a las personas transportadas en el vehículo por ella asegurado, o incluso si las víctimas son peatones ambas entidades aseguradoras se harán responsables de manera equitativa, si una o ambas no contaran con este requisito y/o el hecho de tránsito se encuadra en una de las causales establecidas en los límites fácticos y jurídicos del Anteproyecto, la responsabilidad recaerá sobre el propietario y/o conductor, quien o quienes deberán cancelar en su totalidad los gastos médicos por lesiones y/o por fallecimiento.



**ARTICULO 10. EL AVISO DEL SINIESTRO Y PLAZO PARA INDEMNIZAR.-**

El aviso del siniestro y el plazo para indemnizar están mencionados en el Capítulo V del D.S. Nro. 27295

**CAPÍTULO IV**  
**PERSONAS OBLIGADAS Y VIGENCIA DEL**  
**SEGURO**

**ARTICULO 11. PERSONAS OBLIGADAS.-** Quedan obligadas a contratar el S.O.A.T:

Las personas naturales o jurídicas propietarias o que estén en posesión de un vehículo motorizado que tengan o no tengan su derecho propietario debidamente inscrito en el Departamento Nacional de Registro de Vehículos.

**ARTÍCULO 12. VIGENCIA DE LA POLIZA SOAT Y CONTRATACIÓN DEL SEGURO.-** La vigencia y la contratación del Seguro Obligatorio contra accidentes de Tránsito están mencionados en el Capítulo III del D.S. Nro. 27295.

**ARTÍCULO 13. TRANSFERENCIA DE VEHÍCULOS.-** Las bases para las transferencias de vehículos que cuentan con el S.O.A.T, están señaladas en el artículo 12 del D.S. Nro. 27295.

**ARTICULO 14. COMPATIBILIDAD CON OTROS SEGURO.-** El S O A T , será compatible con cualquier otro seguro, de manera voluntaria u obligatoria y cubrirá a personas que resulten accidentadas con el hecho de tránsito, siempre que el accidente no sea producto de la imprudencia o negligencia del conductor.

**CAPÍTULO V**  
**EL S.O.A.T Y DOCUMENTOS**

## **QUE LA CERTIFICAN**

**ARTÍCULO 15. S.O.A.T.-** El S.O.A.T., cubre los gastos médicos, incapacidad total permanente y emergente de accidentes de tránsito, en el que intervengan vehículos asegurados y no sean ocasionados por la imprudencia del conductor.

**ARTÍCULO 16. DOCUMENTOS QUE CERTIFICAN LA CONTRATACIÓN DEL SOAT.-** Los documentos que certifican la contratación del SOAT son:

- EL CERTIFICADO SOAT Y LA ROSETA SOAT

Si resultaren peatones accidentados, las entidades aseguradoras de los vehículos involucrados en el hecho serán responsables mancomunada y solidariamente de las indemnizaciones previstas en el SOAT.

En el caso de que en un accidente de tránsito se involucre una bicicleta, la víctima será indemnizada por la entidad aseguradora del vehículo asegurado con S.O.A.T.; si el causante no posee el seguro obligatorio de accidentes de tránsito, éste será responsable directo.

**ARTÍCULO 17. (DERECHO DE REPETICIÓN).**- Los requisitos para la procedencia del derecho de repetición están estipulados en el Capítulo V, artículo 22 del D.S. Nro. 27295.

## **CAPÍTULO VI INDEMNIZACIONES**

**ARTICULO 18. DETERMINACIÓN DE LA INCAPACIDAD, DERECHO A EXAMEN DEL ACCIDENTADO, PAGO DE INDEMNIZACIONES Y LOS DOCUMENTOS NECESARIOS.-** La determinación de la incapacidad, el derecho a

un examen del accidentado y los documentos necesarios para que proceda el pago de la indemnización están determinadas en el Capítulo IV del D.S. Nro. 27295

## **LÍMITES JURÍDICOS**

**ARTÍCULO 19. LÍMITES JURÍDICOS DE LA COBERTURA.-** Quedan excluidos de la cobertura del SOAT, los casos de muerte o lesiones corporales ocurridos en las siguientes circunstancias:

- a) Competencias de automóviles u otros vehículos motorizados.
- b) Los accidentes de tránsito ocurridos fuera del territorio nacional.
- c) Los accidentes de tránsito ocurrido en áreas que no fueren de libre acceso al público, provocado por vehículos que estuvieron circulando dentro de esas áreas.
- d) Como consecuencia de guerras, sismos y derrumbes.
- e) Suicidio o lesiones auto inferidas.
- f) Tratamientos por efectos secundarios post accidente como: cirugías plásticas, tratamientos psicológicos y prótesis.

## **CAPÍTULO VII**

### **SANCIONES**

**ARTÍCULO 20. SANCIONES POR COBROS EXCESIVOS O INCENTIVOS POR PARTE DE TERCEROS.-** Cuando se demuestre que el Centro de Salud ofrece incentivos por los pacientes que le llevan los efectivos de Tránsito y Radio Patrullas o se demuestre que hubo cobros elevados por servicios innecesarios por parte del Centro de Salud, deberá cancelar la multa correspondiente o deberá ser pasible a las acciones legales que serán determinadas por la A.S.F.I. Autoridad de fiscalización y control social.

**ARTÍCULO 21. ARTÍCULO 21. SANCIONES PARA EL PROPIETARIO DEL VEHÍCULO y SANCIONES PARA LA ENTIDAD ASEGURADORA.-** Las sanciones para la entidad aseguradora que no cancele a tiempo los gastos y las

indemnizaciones de un hecho de tránsito están señaladas en el Capítulo VII del D.S. Nro. 27295.

## **CAPÍTULO VIII**

### **CONTROLES AUTORIZADOS PARA EL S.O.A.T**

**ARTICULO 22. (ORGANISMO OPERATIVO DE TRÁNSITO).**- A partir del 1º de febrero de cada año, el Organismo Operativo de Tránsito queda autorizado para controlar e impedir la circulación de los vehículos que no cuenten del S.O.A.T, que no acrediten la roseta y el certificado vigente de la gestión correspondiente.

## **CAPÍTULO IX**

### **CONTROL SOCIAL Y CAMPAÑAS DE EDUCACIÓN E INFORMACIÓN**

**ARTÍCULO 23. CONTROL SOCIAL.**- Todos los ciudadanos están en la obligación de denunciar a todo vehículo automotor que no cuente con el S.O.A.T.

**ARTÍCULO 24. CAMPAÑAS DE EDUCACIÓN.**- Ministerio de Salud y Deportes y las entidades aseguradoras, realizaran campañas de educación, para sentar conciencia en la sociedad, sobre todo en los conductores para que tomen precauciones necesarias y no cometan hechos de tránsito cuyas causas sea la imprudencia de los mismos.

## **CAPÍTULO X**

### **VEHÍCULOS NO IDENTIFICADOS**

**ARTICULO 25. VEHÍCULOS NO IDENTIFICADOS.-** Cuando en un hecho de tránsito el vehículo no sea identificado, o el conductor haya fallecido, se hará responsable de los gastos ocasionados el FISO, toda vez que se presenten los documentos necesarios para estos casos,

## **CAPÍTULO XI**

### **EL FISO**

**ARTICULO 26. FORMACION, REPRESENTACION, SOSTENIMIENTO, SUPERVISION, Y RESTRICCIONES AL FISO.-** La formación, la representación, el sostenimiento y las restricciones del FISO, están establecidos en el Capítulo XI del D.S. Nro. 27295.

# ANEXO 1

## PRECIOS Y VIGENCIA DEL S.O.A.T.

### Precios SOAT 2010

Se cobrará por la entrega del "Certificado del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)", la "Roseta SOAT" y la Factura un monto de 10 Bs.

#### VEHÍCULOS DE USO PARTICULAR

	<b>CLASE</b>	<b>PRECIO</b>
	Automóvil	Bs\$ 100.00



Camioneta	Bs\$ 135.00
Camión de carga (3 ocupantes)	Bs\$ 310.00
Tracto-camión	Bs\$ 275.00
Colectivo	Bs\$ 567.00
Jeep	Bs\$ 90.00
Microbús	Bs\$ 440.00
Minibús (8 ocupantes)	Bs\$ 126.00
Minibús (11 ocupantes)	Bs\$ 189.00
Minibús (15 ocupantes)	Bs\$ 329.00
Camión (18 ocupantes)	Bs\$ 980.00
Camión (25 ocupantes)	Bs\$ 1260.00
Vagoneta	Bs\$ 100.00
Motocicleta	Bs\$ 210.00
Ómnibus	Bs\$ 2520.00

### VEHÍCULOS DE USO PÚBLICO

<b>CLASE</b>	<b>PRECIO</b>
Automóvil	Bs\$ 133.00
Camioneta	Bs\$ 189.00
Camión de carga (3 ocupantes)	Bs\$ 180.00
Tracto-camión	Bs\$ 189.00
Colectivo	Bs\$ 504.00
Jeep	Bs\$ 63.00
Microbús	Bs\$ 440.00
Minibús (8 ocupantes)	Bs\$ 126.00
Minibús (11 ocupantes)	Bs\$ 189.00
Minibús (15 ocupantes)	Bs\$ 413.00
Camión (18 ocupantes)	Bs\$ 980.00
Camión (25 ocupantes)	Bs\$ 1260.00
Vagoneta	Bs\$ 140.00
Motocicleta	Bs\$ 175.00
Ómnibus	Bs\$ 3700.00





Formulario para el Llenado del Certificado SOAT

Se cobrará un monto de 10 Bs por la entrega del "Certificado del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)", la "Roseta SOAT" y la Factura, dentro del área urbana de la ciudad de Santa Cruz.

Este es un formulario fácil de llenar y los datos con \* son obligatorios.

Datos Personales

Nombre Propietario o Empresa: \*

Nombre del Propietario del Vehículo, o la Empresa Propietaria

Dirección Domicilio: \*

Dirección del Domicilio del Propietario

Dirección Laboral:

Dirección Laboral del Propietario o Empresa

Teléfono Domicilio:

Teléfono del Domicilio del Propietario

Teléfono Laboral:

Teléfono Laboral del Propietario o Empresa

Teléfono Celular:

Teléfono Celular del Propietario o Empresa

Placa Vehículo: \*

Número de la placa del vehículo

N.I.T:

Numero N.I.T. del Propietario o Empresa, este número es el que irá en la FACTURA, caso de no contar con número N.I.T. se colocará el número de la Cédula de Identidad en la Factura

C.I. \*

Número de la Cédula de Identidad del Propietario

Correo Electrónico \*

Dirección de correo electrónico. \*IMPORTANTE\* A esta dirección se le enviará una copia de este formulario una vez completado.

Clase del Vehículo



- Motocicleta   
  Camioneta   
  Camión   
  Automóvil   
  Microbús  
 Vagoneta   
  Colectivo   
  Tractocamión   
  Jeep   
  Minibús   
  Ómnibus

Acoplado

- Sí   
  No

ID:

Identificación del acoplado.

Uso La declaración de USO del vehículo, tiene carácter de declaración jurada del contratante.

- Particular   
  Público   
  Ejército o Policía   
  Oficial

Uso que tendrá este Vehículo

Cilindrada del Vehículo

- Desde 0 c.c. hasta 1200 c.c.   
  Desde 1201 c.c. hasta 2600 c.c.   
  Desde 2601 c.c. hasta 3500 c.c.   
  Desde 3501 c.c. hasta 4500 c.c.   
  Desde 4501 c.c. en adelante

Datos del Vehículo

Marca:

Marca del Vehículo Ej: Toyota, Suzuki, Honda.

Tipo:

Modelo del Vehículo. Ej: Vitara, Corolla

Año:

Año de fabricación del vehículo. Debe ser un número de 4 dígitos Ej: 1982

Motor: \*

Número de serie del motor

Capacidad de Carga T.M:

Capacidad de Carga en Toneladas Métricas

Color:

Color del Vehículo

Chasis: \*

Número del chasis del vehículo

Prima

Anual

Cotizada:

(PRECIO DEL SOAT)\*  [LISTA DE PRECIOS](#)

Valor de la Prima de acuerdo a la clase del vehículo y de su uso. esta información se encuentra en la sección "**Lista de Precios**"

Datos para la Facturación y Entrega Ingrese los datos que irán en la Factura, junto con la dirección de entrega:

Nombre Completo: \*

Nombre que figurará en la factura.

NIT/C.I.: \*

Número NIT para la factura. Debe corresponder al nombre al que se emitirá la Factura, caso de no contar con número N.I.T. se colocar el número de la Cédula de Identidad en la Factura

Dirección de Entrega: \*

\*IMPORTANTE\* Dirección de entrega de la Factura y la Documentación del SOAT. Esta debe ser lo más detallada posible

Marcar la cilindrada del vehículo a registrar.

**Nro. 1**

**EL DIARIO**

**28/12/2007**

Diciembre de 2008  
**VENDERÁN SOAT RECIÉN EL 1 DE ENERO**

Costo de la póliza para el 2008 no tendrá modificaciones.

La venta de la póliza del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT) se venderá recién a partir del 1 de enero, según comunicó la Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros.

El precio del SOAT para la gestión 2008 no sufrirá alteraciones y las empresas encargadas de su venta son: La Boliviana Ciacruz, Latina Seguros Patrimoniales, Credinform, Bisa Seguros y Reaseguros, Alianza y Fortaleza.

El retraso en la venta del SOAT se debe a que el proceso de licitación y adjudicación sufrió retraso, motivo por el cual la Superintendencia del sector deberá flexibilizar el plazo para la adquisición del seguro que entra en vigencia desde el 1 de enero.

La Confederación de Choferes de Bolivia planteó que el plazo para la compra del SOAT para vehículos de transporte público se extienda fines de enero de 2008.

La Asociación Boliviana de Aseguradoras (ABA) informó que las empresas ya recibieron las rosetas que este año serán de color negro.

Algunas aseguradoras adelantaron que el precio del SOAT 2008 será similar al de 2007 que fue vendido hasta en 12 dólares para vehículos particulares.

Todas las aseguradoras tienen la obligación de contratar el SOAT con todo propietario de vehículos que lo requiera independientemente del modelo del vehículo, el origen, la marca o la actividad que realice.

**Nro. 2**

**LA RAZÓN**

**19/12/2009**

**SE REDUCE EL COSTO DEL SOAT Y 2 EMPRESAS LO COMERCIALIZARÁN**

Credinform International y Seguros Illimani ofertarán el seguro. Según la Asfi, las primas disminuyeron en un promedio de 9% respecto al 2009. Los choferes destacan que se haya roto el monopolio.

Respecto al 2009, el costo del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT) del 2010 disminuyó en 12% para vehículos del servicio público y en 6% para el sector privado. Las compañías Credinform e Illimani se encargarán de vender el seguro, que cubre gastos médicos e indemnización por muertes.

La Autoridad de Supervisión del Sistema Financiero (Asfi) comunicó que la disminución del costo del seguro es consecuencia de un proceso “altamente competitivo” entre las compañías proponentes. De siete interesadas en el proceso, dos se adjudicaron la venta del seguro, que entrará en vigencia desde el 1 de enero.

Credinform International SA, que monopolizó este servicio el 2009, y Seguros Illimani fueron las elegidas. El dirigente de los choferes de Bolivia, Franklin Durán, expresó su satisfacción por el hecho de que se haya elegido a dos empresas para el servicio.

También reconoció que se disminuyó en un porcentaje importante la prima del seguro. Puso como ejemplo el caso de microbuses, que el 2009 pagaron, en Santa Cruz, 110 dólares y ahora ese costo bajó —dijo— a 65 dólares.

El parque automotor llega a cerca de 800.000 vehículos, entre públicos y privados, que representa un movimiento de entre 12 a 14 millones de dólares anuales por concepto del SOAT.

No existe una tarifa única del SOAT porque varía según el tipo de vehículo y el lugar. Durán informó que, una vez elegidas a las aseguradoras, éstas deben empezar a vender en el tiempo más breve posible la roseta.

## **Nro. 3**

### **EL DIARIO**

**4/01/2010**

#### ***Rige control de SOAT por parte de Tránsito***

El comandante del Organismo Operativo de Tránsito (OOT), coronel Freddy Rivera, aseguró a EL DIARIO, que los controles de uso del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT), en La Paz y El Alto, regirá a partir de hoy en varios puntos de ambas urbes.

Los conductores del transporte público, privado y del Estado deberán portar el SOAT, requisito que pudo haber sido adquirido desde el 20 de diciembre, enfatizó Rivera.

“Vehículos que no tengan SOAT, serán retenidos hasta que los conductores o propietarios de las movibilidades los adquieran, con el cual recién se procederá a liberar el motorizado, sin ningún cobro adicional”, señaló.

Los controles del SOAT se efectúan sólo en las terminales de buses de la ciudad de La Paz y El Alto, con la finalidad de precautelar los viajes tanto de pasajeros nacionales como al exterior.

“La adquisición del SOAT podía efectuarse a partir del 20 de diciembre del pasado año, es por ello que el control se ha intensificado en las terminales y trancas de control que conectan con las diferentes carreteras del país”, estableció la autoridad.

EL DIARIO, verificó tanto en la ciudad de La Paz y El Alto que el transporte público y privado al momento circulan sin ninguna restricción pese a no portar el SOAT en un 80%.

“No hay orden aún de que controlemos si portan o no SOAT, o que los mismos deban ser detenidos, nos han indicado que a partir del lunes podría salir la orden de controlar a los motorizados”, aseguraron a éste medio los uniformados de tránsito en diferentes sectores de ambas ciudades.

El SOAT ahora de color azul, debía estar ubicado en lugar visible del parabrisas de todo vehículo público, privado y estatal, sin ninguna excepción, a partir del uno de enero de 2010.

#### PRECIOS

Dependiendo del tipo de movilidad y si están o no sindicalizados, los costos oscilan desde 15 dólares, 25 dólares movilidades y minibuses con 8 pasajeros, mientras que los buses de 30 pasajeros, está entre 28 y 35 dólares para el área urbana. Mientras que para los buses y minibuses del sector público interdepartamental tienen precios diferenciados. Algunos puntos de venta del seguro, son ofrecidos en puertas e intermediaciones de Tránsito, de la avenida Mariscal Santa Cruz en La Paz y en la avenida Juan Pablo II en El Alto, además de sectores de mayor afluencia de gente como plazas principales en ambas ciudades.

**Nro. 4**

**LA RAZÓN**

**10/01/2010**



### **SOAT SE ACTIVA BRUTALMENTE A POCO DE ENTRAR EN VIGENCIA EN 2010**

La Paz - Bolivia.- El Seguro Obligatorio Contra Accidentes de Tránsito (SOAT) se activó brutalmente a menos de una semana de entrar en vigor en 2010 y cuando, en los estrenos de año, un autobús sin frenos se despeñó en una ruta del centro oeste de Bolivia después de embestir a un coche que circulaba en sentido contrario, cobrándose la vida de 22.

La aseguradora Ilimani reafirmó el sábado que cubrirá las pólizas, por un millón de bolivianos, cerca de 150.000 dólares, comprometidas en un accidente de vías que también dejó 30 heridos de diversa gravedad.

Lanzado a más de 100 km a la hora y en medio de un colapso mecánico, uno de los eslabones de la flota de autobuses Bolivia se salió de cuajo luego de embestir a una vagoneta en la que viajaba una familia.

Sólo una persona sobrevivió en el pequeño automóvil que quedó en condiciones de fierros retorcidos.

Se trata de una de las coberturas más altas que una aseguradora local debe cubrir en una década de historia del SOAT en Bolivia y, más aún, la más precoz en nueve años con respecto al comienzo de gestión.

En plena recaudación, la compañía debe embolsar la friolera de un millón de bolivianos.

“La flota siniestrada en pasados días, en la que hubo 22 muertos y 30 heridos, está asegurada con seguros Ilimani, por lo que se pagará la totalidad de los recursos. Es un siniestro que va a ascender a aproximadamente un millón de bolivianos, entre indemnización de los muertos y los heridos”, certificó su presidente Fernando Arce.

. El monto que orilla los 150.000 dólares será repartido conforme a lo que establece la Ley del SOAT, que cubre 3.670 dólares por óbito y 2.000 por herido.

Arce ha dicho que el dinero destinado a la atención de los heridos ingresados en diferentes centros hospitalarios de la ciudad central de Cochabamba ya fue puesto en caja.

“Después de ocurrido el hecho se los ha llevado a diferentes centros en Cochabamba y desde el momento en que están en los centros médicos la empresa se encarga de cubrir todos los gastos hospitalarios”, aseguró.

En el caso de las indemnización a los familiares de los fallecidos, éstos deberán presentar la documentación correspondiente para ser catalogados como ‘derechohabientes’ y cobrar los montos establecidos.

Por otro lado, Arce señaló que en lo que va del año ocurrieron varios casos de accidentes que no tuvieron consecuencias funestas, pero que de todas formas Seguros Illimani atendió todos los requerimientos.

El saldo trágico de la colisión entre un automóvil y un autobús de pasajeros en la carretera Cochabamba-La Paz dejó un saldo de 22 muertos y 30 heridos el pasado 6 de enero, constituyéndose en el accidente más grave en lo que va del año 2010.

La colisión se produjo pasada la una de la madrugada a 98 km de Cochabamba, cerca a la población de Pongo K’asa.

El parque automotor boliviano supera el medio millón de unidades, según estimaciones extraoficiales.

Versiones oficiosas lo acercan al millón de rodados, es decir uno por cada diez habitantes.

El valor del SOAT oscila entre los 15 y 300 y 500 dólares, de acuerdo con la cilindrada y envergadura del coche y, también, según las variables de cálculo del riesgo del asegurador.

*ABI*

## **ANEXO 2**

# HECHOS DE TRÁNSITO REGISTRADOS POR EL INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (I.N.E.)

Nro. 1

## INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (I.N.E.)

2000 - 2009

### HECHOS DE TRANSITO

Región:

Tema:

Específico:

Período:

Temporal:  a:

Cuadro:

**BOLIVIA: ACCIDENTES DE TRANSITO REGISTRADOS, SEGÚN DEPARTAMENTO**

DESCRIPCION	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
-------------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------



										(p)
<b>BOLIVIA</b>	<b>20.017</b>	<b>19.418</b>	<b>21.020</b>	<b>22.040</b>	<b>20.775</b>	<b>25.921</b>	<b>26.523</b>	<b>36.079</b>	<b>39.874</b>	<b>41.882</b>
Atropellos	3.519	3.597	4.555	4.720	4.510	4.246	4.738	5.337	5.779	6.041
Colisiones	10.800	9.902	10.438	10.516	9.895	14.981	14.305	19.401	21.484	23.279
Choque a objeto fijo y vehículo detenido	4.542	4.588	4.599	5.163	4.611	4.762	5.406	8.781	9.663	9.559
Vuelcos	403	478	518	587	597	720	693	902	1.091	1.020
Embarrancamiento, deslizamiento y encunetamiento	492	444	544	719	646	829	881	1.133	1.355	1.368
Caída de personas - pasajeros	215	392	356	334	510	376	452	490	471	585
Incendio de vehículos	46	17	10	1	6	7	48	35	31	30
<b>Chuquisaca</b>	<b>795</b>	<b>1.017</b>	<b>610</b>	<b>862</b>	<b>1.235</b>	<b>1.565</b>	<b>1.880</b>	<b>1.419</b>	<b>1.978</b>	<b>2.001</b>
Atropellos	199	185	120	221	280	280	321	238	268	299
Colisiones	332	455	269	200	522	726	654	584	877	947
Choque a objeto fijo y vehículo detenido	200	299	151	351	310	334	701	432	635	556
Vuelcos	32	29	25	33	35	39	32	33	39	36
Embarrancamiento, deslizamiento y encunetamiento	18	31	28	30	43	134	128	96	135	123
Caída de personas - pasajeros	14	18	17	27	45	52	42	33	22	21
Incendio de vehículos							2	3	2	19
<b>La Paz</b>	<b>11.480</b>	<b>10.493</b>	<b>12.933</b>	<b>13.246</b>	<b>9.215</b>	<b>10.512</b>	<b>12.436</b>	<b>16.874</b>	<b>18.229</b>	<b>17.703</b>
Atropellos	1.871	2.021	2.925	3.010	2.351	2.114	2.189	2.375	2.617	2.562
Colisiones	6.282	5.385	6.229	6.300	4.276	5.568	7.544	9.668	10.152	10.406
Choque a objeto fijo y vehículo detenido	2.785	2.495	3.013	3.050	1.989	2.174	2.037	4.015	4.531	3.947
Vuelcos	155	199	220	290	221	211	267	331	363	299
Embarrancamiento, deslizamiento y encunetamiento	281	236	346	430	249	306	277	324	381	341
Caída de personas - pasajeros	105	153	193	165	129	138	121	160	183	146
Incendio de vehículos	1	4	7	1	0	1	1	1	2	2
<b>Cochabamba</b>	<b>2.128</b>	<b>2.057</b>	<b>2.027</b>	<b>1.969</b>	<b>2.717</b>	<b>4.006</b>	<b>3.908</b>	<b>6.383</b>	<b>5.185</b>	<b>5.270</b>
Atropellos	589	437	498	431	654	716	887	1.119	1.054	1.101
Colisiones	1.192	760	871	749	1.065	2.343	1.661	3.186	2.516	2.496
Choque a objeto fijo y vehículo detenido	242	640	499	680	726	736	971	1.667	1.168	1.178
Vuelcos	1	54	70	23	84	90	129	131	153	136
Embarrancamiento, deslizamiento y encunetamiento	79	49	53	59	122	77	145	204	228	302

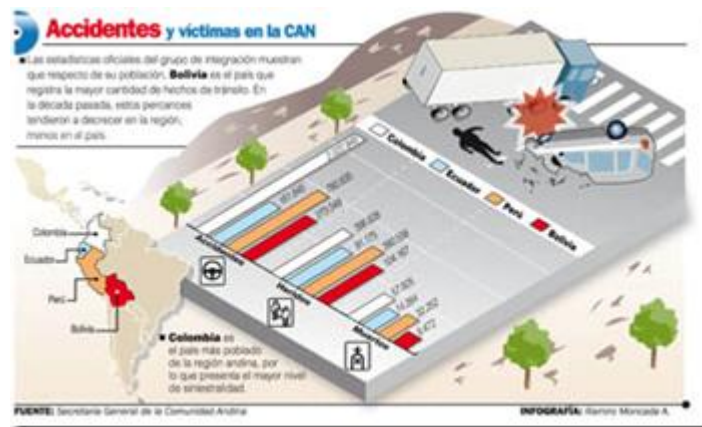
Caída de personas - pasajeros	3	116	36	27	62	43	109	73	65	57
Incendio de vehículos	22	1			4	1	6	3	1	0
<b>Oruro</b>	<b>906</b>	<b>774</b>	<b>762</b>	<b>856</b>	<b>908</b>	<b>1.269</b>	<b>1.114</b>	<b>1.084</b>	<b>2.276</b>	<b>3.164</b>
Atropellos	136	121	141	160	122	207	226	220	272	337
Colisiones	446	338	331	354	402	597	452	405	1.212	1.842
Choque a objeto fijo y vehículo detenido	234	242	153	189	178	265	268	285	526	704
Vuelcos	58	57	95	98	97	117	73	113	148	161
Embarrancamiento, deslizamiento y encunetamiento	0	6	13	45	28	70	65	43	88	109
Caída de personas - pasajeros	14	10	29	10	80	11	30	18	28	10
Incendio de vehículos	18				1	2		0	2	1
<b>Potosí</b>	<b>553</b>	<b>676</b>	<b>653</b>	<b>795</b>	<b>1.262</b>	<b>1.262</b>	<b>1.161</b>	<b>1.917</b>	<b>1.782</b>	<b>1.309</b>
Atropellos	80	90	145	133	241	182	204	286	270	255
Colisiones	238	297	227	329	490	429	443	767	775	545
Choque a objeto fijo y vehículo detenido	166	234	215	258	400	392	348	574	513	332
Vuelcos	49	31	35	49	57	158	76	137	111	85
Embarrancamiento, deslizamiento y encunetamiento	15	17	23	20	60	83	74	129	109	87
Caída de personas - pasajeros	1	7	8	6	14	18	16	21	3	5
Incendio de vehículos	4							3	1	0
<b>Tarija</b>	<b>1.060</b>	<b>1.117</b>	<b>929</b>	<b>1.102</b>	<b>1.822</b>	<b>1.522</b>	<b>1.627</b>	<b>2.034</b>	<b>2.353</b>	<b>2.825</b>
Atropellos	186	199	144	218	291	219	211	251	304	344
Colisiones	503	530	529	519	814	637	678	1.003	1.239	1.381
Choque a objeto fijo y vehículo detenido	296	289	201	294	556	474	545	549	531	791
Vuelcos	32	45	35	34	58	67	68	79	141	128
Embarrancamiento, deslizamiento y encunetamiento	31	24	7	13	60	79	74	109	88	99
Caída de personas - pasajeros	12	18	11	24	43	46	49	40	48	80
Incendio de vehículos	0	12	2				2	3	2	2
<b>Santa Cruz</b>	<b>2.631</b>	<b>2.696</b>	<b>2.553</b>	<b>2.436</b>	<b>2.971</b>	<b>5.116</b>	<b>3.732</b>	<b>5.022</b>	<b>6.787</b>	<b>7.886</b>
Atropellos	382	428	386	346	449	407	597	646	836	938
Colisiones	1.572	1.862	1.775	1.766	2.060	4.294	2.544	3.128	4.063	4.844
Choque a objeto fijo y vehículo detenido	541	283	294	220	338	306	420	1.031	1.519	1.661
Vuelcos	59	42	21	24	28	18	31	47	81	134
Embarrancamiento	49	57	58	67	59	67	97	121	227	252

deslizamiento y encunetamiento										
Caída de personas - pasajeros	27	24	19	13	37	24	43	48	60	57
Incendio de vehículos	1							1	1	0
<b>Beni</b>	<b>343</b>	<b>441</b>	<b>435</b>	<b>647</b>	<b>407</b>	<b>448</b>	<b>492</b>	<b>899</b>	<b>684</b>	<b>1.048</b>
Atropellos	59	88	142	144	81	84	84	153	107	147
Colisiones	176	208	174	258	161	257	234	455	346	522
Choque a objeto fijo y vehículo detenido	47	65	55	105	54	46	89	130	108	175
Vuelcos	13	18	11	31	13	13	12	22	45	30
Embarrancamiento, deslizamiento y encunetamiento	15	20	16	52	20	9	10	44	10	34
Caída de personas - pasajeros	33	42	37	57	77	36	28	74	48	134
Incendio de vehículos					1	3	35	21	20	6
<b>Pando</b>	<b>121</b>	<b>147</b>	<b>118</b>	<b>127</b>	<b>238</b>	<b>221</b>	<b>173</b>	<b>447</b>	<b>600</b>	<b>676</b>
Atropellos	17	28	54	57	41	37	19	49	51	58
Colisiones	59	67	33	41	105	130	95	205	304	296
Choque a objeto fijo y vehículo detenido	31	41	18	16	60	35	27	98	132	215
Vuelcos	4	3	6	5	4	7	5	9	10	11
Embarrancamiento, deslizamiento y encunetamiento	4	4		3	5	4	11	63	89	21
Caída de personas - pasajeros	6	4	6	5	23	8	14	23	14	75
Incendio de vehículos			1				2	0	0	0
Fuente: POLICÍA NACIONAL INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (p): Preliminar										

**ANEXO 3**  
**HECHOS DE TRÁNSITO OCURRIDOS EN LAS**  
**GESTIONES 2000 – 2010**  
**SEGÚN LA COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES**  
**(C.A.N.)**

**Nro. 1**  
**COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES**  
**(C.A.N) 2000 - 2009**

**LA PRENSA**  
**02/07/2010**



**BOLIVIA TIENE EL MÁS ALTO ÍNDICE DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO DE LA CAN**

**Siniestros: La media del 2009 fue de 410 percances por cada 100.000 bolivianos. El promedio de los países andinos es de 330. Las cifras del terror**

PUBLICADO POR [LUZ MENDOZA](#)

Según un informe de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), el año pasado en Bolivia sucedieron 410 accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes, un índice superior a la media del grupo de integración, que registró 330.

En Colombia ocurrieron 389 hechos de tránsito contra 295 en Perú y 154 en Ecuador, países que forman el organismo.

Representantes de la CAN presentaron este informe el pasado viernes 25, en el que consta que a diario suceden 888 hechos de tránsito en la región y que Bolivia “registra un incremento considerable de accidentes a partir de 2005. Gran parte (de éstos) se concentraron en La Paz, Santa Cruz y Cochabamba”.

El mencionado reporte indica que “es de resaltar el crecimiento del indicador de muertos en accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes, sucedido en Bolivia en el 2006 con 15 (casos), la cifra más alta que registra el periodo en análisis, traducándose en un serio problema para la salud pública”.

La CAN añade que esa situación es consecuencia de “las características contextuales del país, entre las que se destacan las condiciones de pobreza, las deficiencias de infraestructura vial, la falta de señalización, la ausencia de una adecuada campaña de información ciudadana y las características topográficas donde se ubican las ciudades, caminos y carreteras interdepartamentales. No obstante, de 2006 a 2009 se han registrado importantes disminuciones del indicador de muertos por accidentes de tránsito”.

El estudio elaborado por la CAN abarca el lapso de 2000 a 2009. Colombia posee alrededor de 45 millones de habitantes, por lo que la cantidad de hechos de tránsito, lesionados y fallecidos es superior a la de las demás naciones.

#### **El periodo 2000-2009**

Entre 2000 y 2009, en Bolivia acaecieron más de 273.000 accidentes de tránsito, que dejaron casi 9.500 muertos y 104.167 heridos. El reporte muestra que el índice de accidentes de tránsito en los cuatro países de la CAN se redujo en 0,7 por ciento en la década precedente.

En Bolivia, la cantidad de percances se duplicó, pues pasó de cerca de 20.000 hechos en el primer año estudiado a unos 41.900 en el último.

Otro punto es la frecuencia de accidentes por cada 1.000 vehículos, renglón en el que Bolivia también ocupa el primer lugar, pues en 2009 acontecieron 46 hechos de tránsito, media superior a la regional que alcanzó a 34 de estos casos.

Durante el periodo en estudio, Bolivia fue el país andino con la mayor tasa de crecimiento promedio anual de su parque automotor, con el 10 por ciento.

En los cuatro países, el 2000 resultaron heridas unas 94.000 personas accidentadas de tránsito. Diez años más tarde, esa cantidad se elevó a más de 115.000.

En ese tiempo, en Bolivia, la cantidad de heridos se incrementó de 5.400 a 13.000, aunque entre 2008 y 2009 hubo una disminución del 3 por ciento.

Durante la década observada, en la CAN la cantidad aproximada de heridos fue de 985.000. En Bolivia, éstos sumaron casi 104.000, es decir casi 29 por día.

Con casi 13.500 heridos, 2007 fue el año de más alta incidencia de heridos, a partir de cuando en el país se consiguió un leve decremento en estas cifras.

En lo referente a heridos por densidad poblacional, el país tiene el segundo índice más alto de la región con 126 accidentados por cada 100.000 habitantes, contra 166 de Perú y en lo que respecta a por esta causa con respecto al parque automotor, Bolivia ocupa el

segundo puesto, por detrás de Perú, con 14 por cada mil coches, y el doble de Colombia, cuyas cifras reportan solamente siete.

Durante la década anterior, 114.000 personas fallecieron en accidentes de tránsito. 9.500 corresponden a Bolivia, esto es un promedio de casi tres por día.

Los expertos de la CAN admiten que “a partir del 2006, Bolivia registra incrementos considerables de muertos en accidentes de tránsito; sin embargo, en el 2009, los fallecimientos en accidentes de tránsito se redujeron en 22 por ciento, respecto al año anterior, como resultado de las campañas de seguridad vial que realiza el país”.

En Bolivia, diez personas fallecieron por cada 100.000 habitantes, es decir el 0,102 por ciento de la población boliviana murió en hechos de tránsito, cifra superior a la de los otros países: Colombia, Perú y Ecuador, con 0,101 por ciento.

Los resultados muestran, finalmente, que en Bolivia, por cada mil automóviles siniestrados, un individuo pierde la vida.

Los números fríos nunca podrán describir, sin embargo, el drama que se esconde detrás de los accidentes: personas lisiadas, heridos muy graves y dolor...

### Las cifras del terror

#### BOLIVIA / AÑO

##### Accidentes

Por 100.000 habit.

Por 1.000 vehículos

##### Heridos

Por 100.000 habit.

Por 1.000 vehículos

##### Muertos

Por 100.000 habit.

Por 1.000 vehículos

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	TOTAL
20.017	19.418	21.020	22.040	20.775	25.921	26.523	36.079	39.874	41.882	273.549
238	225	238	244	225	275	275	367	398	410	—
51	48	50	50	42	48	44	52	47	48	—
5.356	7.067	8.868	9.639	10.499	11.058	11.956	13.481	13.309	12.934	104.167
62	82	101	107	114	117	124	137	133	126	—
14	17	21	22	21	21	20	19	16	14	—
681	796	766	898	819	753	1.465	1.073	1.248	973	9.472
8	9	9	10	9	8	15	11	12	10	—

2

2

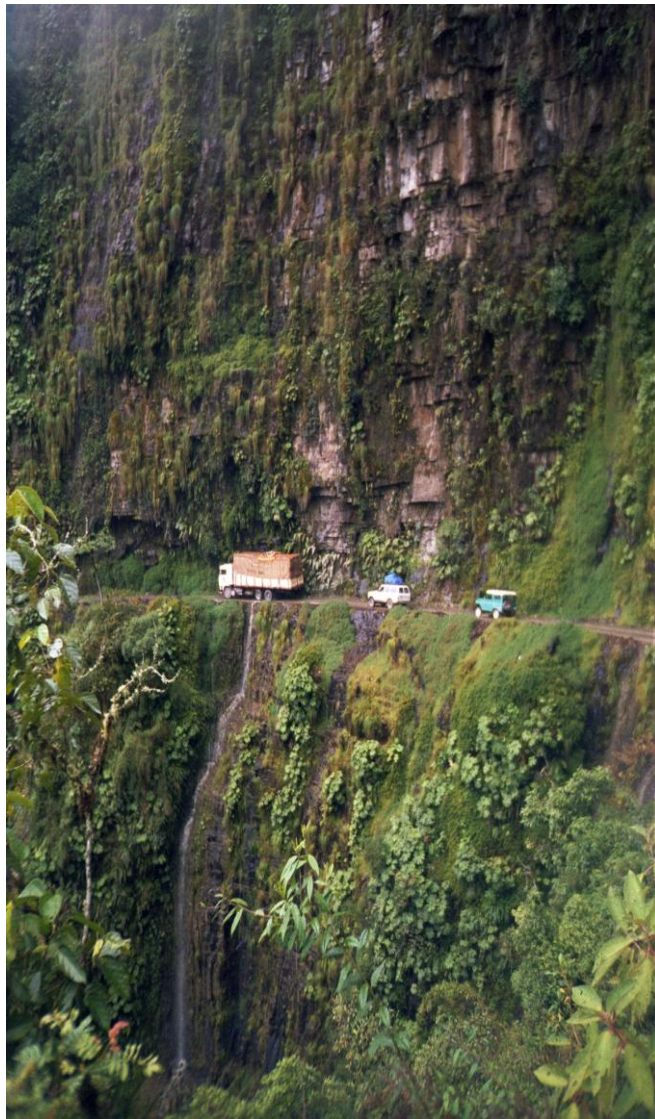
**ANEXO 4**  
**HECHOS DE TRÁNSITO OCASIONADOS POR**  
**ACCIDENTE**

**FOTO Nro. 1**

**LA RAZÓN**

**01/12/2007**





### **15 PERSONAS PIERDEN LA VIDA EN LA RUTA A YUNGAS**

ACCIDENTE • El ómnibus partió de Coripata hacia La Paz, **EL CONDUCTOR PERDIÓ EL CONTROL DEL VEHÍCULO** y se metió 370 metros. 16 personas fueron trasladadas a diferentes centros de salud.

Un ómnibus que circulaba desde la localidad de Coripata (los Yungas) hacia la ciudad de La Paz se embarrancó 370 metros en la localidad Acero Marka, a 80 kilómetros de la ciudad y cerca de Unduavi, a las 3.30 de ayer. Tras el accidente fallecieron 15 personas y 16 resultaron heridas.

Según el primer reporte del Organismo Operativo de Tránsito, el conductor del ómnibus, Hernán Calle Ticona (32), perdió el control del motorizado en ese lugar y se embarrancó aproximadamente 370 metros.

El jefe de esa división, coronel Juan Baldiviezo, afirmó que la causa del accidente pudo ser por la poca visibilidad debido a la neblina existente en el lugar y por las precipitaciones fluviales que mojaron la carretera.

Tras el accidente, efectivos policiales se trasladaron al lugar y procedieron con el rescate de los heridos y al levantamiento de los cuerpos que yacían sin vida. Según Baldiviezo, a las 10.00 de ayer todavía la Policía trabajaba para rescatar a los pasajeros.

## **FOTO NRO. 2**

### **EL DIARIO**

**06/10/2009**



## **ACCIDENTE DE TRÁNSITO DEJA CUATRO HERIDOS EN LA PAZ**

La Paz, 6 Oct.- Al menos cuatro personas resultaron heridas en un accidente de tránsito protagonizado por un minibús del transporte público en una zona de la ciudad de La Paz, informó este martes el Organismo Operativo de Tránsito.

El hecho se produjo la mañana de hoy en la zona de Pasankeri, próxima a la ciudad de El Alto, cuando **UN MINIBÚS COLISIONÓ CONTRA UN POSTE DE ALUMBRADO PÚBLICO**, según reportó el jefe de División Accidentes, teniente coronel Basilia Meneses.

En el incidente resultaron heridas cuatro personas que se encontraban en el interior del vehículo, las cuales fueron trasladadas a la Clínica 6 de Agosto para recibir la atención médica correspondiente.(Erbol)

### **FOTO NRO.3**

### **EL DIARIO**

**08/07/2010**



## **Choque múltiple deja cuatro heridos en vía La Paz-Oruro**

Choque múltiple a dos kilómetros de la localidad de Kalamarca en la carretera La Paz-Oruro.

La carretera La Paz-Oruro se convirtió en escenario de más de diez **ACCIDENTES DE TRÁNSITO COMO CONSECUENCIA DE MALAS CONDICIONES CLIMATOLÓGICAS Y LA FALTA DE SEÑALIZACIÓN**, según informe preliminar.

Autoridades policiales informaron que la vía fue inhabilitada por representar un alto riesgo. El choque múltiple dejó como saldo, cuatro heridos y daños materiales de consideración.

Más de 10 vehículos colisionan en carretera La Paz Oruro

## **ANEXO 5**

# **HECHOS DE TRÁNSITO OCASIONADOS POR EXCESO DE VELOCIDAD**

**FOTO Nro. 1**

**DIARIO**

**15/07/2003**



**ACCIDENTE DE  
OCHO HERIDOS EN**

**PAZ**

**TRÁNSITO DEJA  
LA CIUDAD DE LA**

La Paz, 15 Jul.- Al menos ocho personas resultaron heridas la mañana de este miércoles en un accidente de tránsito en la autopista que vincula las ciudades de La Paz y El Alto, informó el Organismo Operativo de Tránsito de la sede de Gobierno.

El hecho se produjo a las 10.30 horas aproximadamente a la altura de la zona de Munaypata, en el sector denominado “bateíta”, cuando un minibús color azul del transporte público, con placa de control 1474–FDA que hacía su recorrido por el carril de bajada, protagonizó un vuelco de campana.

De acuerdo al primer reporte de Tránsito, los heridos fueron trasladados al Hospital Juan XXIII, donde reciben la atención médica respectiva. Hasta el momento se desconoce las causas que habrían producido el accidente, aunque se presume que fue por **EXCESO DE VELOCIDAD.**

## **FOTO Nro. 2**

### **DIARIO**

**03/11/2007**



**EMBARRANCAMIENTO EN CAMINO A LOS YUNGAS**

Una vagoneta marca Nissan se embarrancó ayer aproximadamente a las 12.30 horas, en el camino a los Yungas, cerca de la localidad de Unduavi, según reporte oficial proporcionado por la Unidad Operativa de Tránsito.

El accidente se habría producido por **EXCESO DE VELOCIDAD** cuando el motorizado venía desde Chulumani hacia La Paz y dejó como saldo la muerte del conductor y heridas a sus dos acompañantes.

**EL CAMINO A LOS YUNGAS SIGUE SIENDO LA “CARRETERA DE LA MUERTE”.**

**FOTO Nro. 3**

**DIARIO**

**09/07/2010**





### **IMPRUDENCIA DE CONDUCTOR CAUSA OTRO GRAVE ACCIDENTE**

La autopista La Paz - El Alto nuevamente fue escenario de un trágico accidente por **EXCESO DE VELOCIDAD.**

El hecho dejó un saldo de 9 personas heridas en la Autopista La Paz - El Alto.

La imprudencia e irresponsabilidad de un conductor nuevamente ocasionó ayer un grave accidente de tránsito en la Autopista La Paz-El Alto, a la altura de la “curva del diablo”, dejando un saldo de nueve personas heridas, tres de gravedad, al haber perdido sus miembros superiores derechos.

Al respecto, el jefe de la División de Accidentes de La Paz, coronel Elvis Antezana, confirmó que el hecho se debe a la imprudencia del conductor. “Está prohibido adelantar



por el costado derecho de la vía, no obstante, el conductor Rolando Ajpi Chino (28 años de edad) hizo una maniobra y perdió el control”, acotó.

## **ANEXO 6**

# **HECHOS DE TRÁNSITO OCASIONADOS POR INVASION DE CARRIL**

**FOTO Nro. 1**

**OPINIÓN**

**09/08/2005**



**UN AUTOBÚS CHOCA CON TRUFI EN LA AUTOPISTA DE LA PAZ-EL  
ALTO**

Un minibús de servicio particular y un bus de transporte público con pasajeros protagonizaron un accidente de tránsito en el carril de bajada de la autopista La Paz-El Alto, que sólo dejó daños materiales de consideración.

El jefe de la División de Accidentes del Organismo Operativo de Tránsito de La Paz, coronel Freddy Betancour, dijo que el hecho fue registrado a las 07.30, a la altura de la segunda pasarela.

“El accidente se produjo por mala maniobra del conductor del minibús, **QUE IBA POR CARRIL DERECHO Y SIN TOMAR LAS PRECAUCIONES TRATÓ DE INGRESAR AL CARRIL IZQUIERDO**, el bus trató de mantener la distancia pero logra colisionarlo, provocando daños materiales a ese primer motorizado, que por el impacto luego choca con la baranda de seguridad de la autopista”, explicó el jefe policial.

A consecuencia del hecho sólo se registraron daños materiales en ambos vehículos protagonistas y no existen personas lesionadas. Además los dos conductores, sometidos a un examen de alcoholemia, dieron negativo.

“Ahora estamos determinando las responsabilidades para reparar los daños en los dos motorizados y en la baranda de seguridad”,

## **FOTO Nro. 2**

### **LA RAZÓN**

**18/11/2010**



Ocho muertos en la carretera La Paz-Oruro

### **CAUSAS DEL HECHO INVASION DE CARRIL**

Ocho personas perdieron la vida y al menos 16 resultaron heridas luego de que un bus de la empresa Naser embistiera a una volqueta de la constructora Cartellone en la carretera La Paz-Oruro, a 27 kilómetros de la capital orureña

**ANEXO 7**  
**HECHOS DE TRÁNSITO OCASIONADOS POR**  
**CANSANCIO DEL CONDUCTOR**

## FOTO Nro. 1

### LA RAZÓN

23/07/2010



Yungas

#### **EL RESCATE DE LOS RESTOS SE HIZO EN PRESENCIA Y CON AYUDA DE FAMILIARES**

(Foto: RESCATE. Familiares de las víctimas buscan las pertenencias de sus seres queridos en Viejo Unduavi.)

Otro accidente fatal en carreteras segó, esta vez, la vida de 20 personas y dejó herida a una niña. Un camión marca Nissan Cóndor se embarrancó cerca de 200 metros en el sector Viejo Unduavi, camino a Chulumani (Sud Yungas). **EL CONDUCTOR SE HABRÍA QUEDADO DORMIDO.**

El hecho se produjo a las 3.00 de ayer. El chofer del camión, Felipe Quispe, partió de la localidad de Machacamarca a las 23.00, con destino a la ciudad de La Paz. Sin embargo, en una curva, el conductor perdió el control del vehículo —se presume que se durmió—

y se precipitó al vacío.

**ANEXO 8**  
**HECHOS DE TRÁNSITO OCASIONADOS POR**  
**NEGLIGENCIA DEL CONDUCTOR**

**FOTO Nro. 1**

# LA RAZÓN

18/08/2008



## IMPRUDENCIA OCASIONA MÁS DE 1.000 MUERTOS AL AÑO

Algunos de estos vehículos tienen los frenos "arreglados" manualmente.

Las noticias de tragedias ocurridas en las carreteras son cotidianas en Bolivia. Accidentes que dejan decenas de muertos cada semana se han convertido en parte de la rutina informativa.

Según el Instituto Nacional de Estadística (INE), en Bolivia mueren cada año más de 1.000 personas en accidentes de carretera. Según estos datos, en 2008, un total de 1.248 personas perdieron la vida en accidentes viales, mientras que 13.309 resultaron heridas.

En el país existen al menos dos talleres autorizados por las autoridades para hacer la transformación de camiones a autobuses de pasajeros, aunque la cantidad de los "no autorizados" es mucho mayor.

Sólo en la ciudad de El Alto, se calcula que hay entre 15 y 20 talleres artesanales ilegales que, a medida que bajan los costos, aumentan los riesgos para los pasajeros.

Mientras tanto, seguirán circulando los "buses de la muerte", como aquel que cayó en los Yungas y que, según el registro oficial, era un camión con capacidad para dos pasajeros y que, en realidad, llevaba más de 30.

**FOTO Nro. 2**

**EL ALTEÑO**

18/08/2009



En la ciudad de El Alto se registra cada día entre cuatro y cinco **ACCIDENTES DE TRÁNSITO, EN SU MAYORÍA A CAUSA DE LA IMPRUDENCIA O DESCUIDO DE LOS TRANSPORTISTAS Y LOS PEATONES.**

La información fue proporcionada ayer por el coronel Freddy Soruco, director de la Unidad Operativa de Tránsito de El Alto. “Los transportistas del servicio público y privado, los pasajeros y transeúntes en la calle tienen que estar conscientes de que la tarea de seguridad vial es parte de todos”.

Como parte de una actividad de educación, Tránsito de El Alto presentará mañana a las 09.45 en el Teatro Raúl Salmón de la Barra, de la Ceja, la obra de teatro Seguridad vial con arte. Se trata de una puesta en escena que hará reflexionar a los asistentes sobre la prevención y la educación vial.

**FOTO Nro. 3**

**EL DIARIO**

**26/03/2010**





La Paz - Bolivia.- La imprudencia, negligencia e infracciones a las normas, que son consideradas fallas humanas, en lo que va del año, ocasionaron más del 70 por ciento de los 500 hechos de tránsito en La Paz.

El jefe de la División Accidentes del Organismo Operativo de Tránsito, teniente coronel Elvis Antezana, informó a EL DIARIO que esta actitud del chofer, en muchos casos tiene desenlaces fatales.

**“EL 70 POR CIENTO DE LOS HECHOS DE TRÁNSITO SE DEBE A LA NEGLIGENCIA,** desconocimiento de las normas vigentes”, expresó el jefe policial.

El restante 30 por ciento de los casos, son atribuidos a **FALLAS MECÁNICAS**, factores climáticos y el mal estado de los caminos.

Entre enero y febrero pasados, según la División Accidentes de Tránsito, se produjeron 504 hechos entre colisiones, atropellos, exceso de velocidad, vuelcos, embarrancamientos y otros.

Aunque esta relación es inferior a los 867 del año pasado, en el mismo periodo, no deja de ser alarmante por los daños ocasionados.

Esta cantidad, con relación al 2009, representa una disminución de los hechos de tránsito, en el orden del 35 por ciento.

## DECRETO 0420

Para el Jefe de la División Accidentes del Organismo Operativo de Tránsito de La Paz, la promulgación del decreto 0420 en febrero pasado contra los choferes ebrios, fue una de las causas para esta disminución.

Aunque la norma que desató una tenaz resistencia de los afiliados a la Confederación de Choferes de Bolivia, no alcanza al transporte público del área urbana. Está dirigida a los transportes interdepartamental e interprovincial.

“El Decreto evita que los conductores en estado de embriaguez sigan al mando de motorizados, más aún cuando se trata de movilidades pesadas o donde se encuentran cantidad de pasajeros. La sociedad, los choferes o conductores tanto del servicio público como particular, están tomando conciencia con este Decreto”, dijo Antezana

## **FOTO Nro. 4**

## **EL DIARIO**

**20/07/2010**



## **LUTO Y DOLOR POR IRRESPONSABILIDAD EXTREMA DE CONDUCTOR**

Esto no debe volver a repetirse. Choferes deben de una vez tomar conciencia y dar mantenimiento adecuado a sus movibilidades para que no ocasionen fatalidades como la que se muestra en la fotografía.

Falta de mantenimiento del bus habría causado este fatal hecho.

Dos personas perdieron la vida, 30 resultaron heridas y al menos 21 vehículos fueron afectados por un bus de transporte interprovincial que protagonizó ayer una múltiple colisión en la avenida Entre Ríos, informó el Organismo Operativo de Tránsito.

El hecho se produjo ayer aproximadamente a las 14:00 horas, cuando en la avenida Entre Ríos, el chofer de un bus de la empresa Altiplano, perdió el control y bajó chocando a una serie de motorizados.

Las causas del accidente aún están en investigación, pero una de las hipótesis que se **MANEJA ES LA DE FALTA DE MANTENIMIENTO DE BUS**. El chofer del vehículo causante del hecho, Jorge Quispe Blanco, está entre los heridos.

### **FOTO Nro. 5**

### **EL DIARIO**

**18/12/2010**



## **NEGLIGENCIA DEL TRANSPORTE PÚBLICO MATA A OTRA PERSONA**

Una persona que salió temprano de su casa para cumplir con su labor cotidiana de distribución de periódicos perdió la vida trágicamente al ser aplastado por un minibus del transporte público.

No hay seguridad para peatones ni en las aceras, ante la irresponsabilidad de conductores y propietarios que dejan circular vehículos obsoletos con aval de Tránsito.

La negligencia de los conductores y propietarios de vehículos del transporte público continúan ocasionando dolor y luto en las familias bolivianas a una semana de la Navidad. Ayer, un accidente de tránsito registrado en el centro de La Paz dejó el saldo de 1 muerto y 6 heridos, y en la carretera La Paz – Oruro, próxima a la localidad de La huanchaca, un choque frontal entre un auto y un tráiler cobró la vida de una persona.

Pese a contar con la roseta de control otorgado por unidades policiales, que garantiza el funcionamiento del motorizado, continúan registrándose los accidentes, en su generalidad por fallas mecánicas, según afirman los conductores.

Testigos presenciales manifestaron que los efectivos de Tránsito deben ejercer un control riguroso, especialmente, a los vehículos del transporte público, ya que no toman en cuenta que trasladan vidas humanas, y deben dejar de realizar “mega operativos” sólo a vehículos raybanizados.

Asimismo, manifestaron que los responsables de accidentes con muertes deben ser remitidos a la justicia ordinaria tal como lo establece el Artículo 399 del Código de Tránsito.

**ANEXO 9**  
**HECHOS DE TRÁNSITO OCASIONADOS POR**  
**CONSUMO DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS**

## **FOTO Nro. 1**

### **EL DIARIO**

**20/02/2010**



### **ACCIDENTES DE TRÁNSITO: CADA AÑO MUEREN 260 PERSONAS EN LA CARRETERA LA PAZ – ORURO**

**La Paz, 20 Feb.- Un promedio de 260 personas mueren por año en accidentes de tránsito en la carretera que vincula los departamentos de La Paz y Oruro, informó el director médico del Centro de Rehabilitación San Juan de Dios, Rodolfo López Hartman.**

Según el galeno, la mayor parte de los accidentes de tránsito se producen por el consumo de bebidas alcohólicas y en algunos casos esta cifra de muertos que se registra por año puede ser mayor a causa de la imprudencia de algunos **CONDUCTORES QUE MANEJAN EN ESTADO DE EBRIEDAD.**

El número de personas fallecidas en la ruta La Paz – Oruro es significativamente mayor a los registrados en la carretera a los Yungas paceños, afirmó López con base en un informe de los reportes de atención médica de los centros hospitalarios.

Declaró que dicho informe, que está respaldado por datos de la Policía Nacional y del Ministerio de Salud, indica que de los 1.400 a 1.500 hechos de tránsito que se producen en las principales rutas del país, el 60% son por consumo de alcohol.

Sostuvo que en otros países existen políticas tributarias con tasas elevadas a los fabricantes de bebidas alcohólicas a fin de evitar un consumo elevado, en el caso boliviano, a pesar de haber un gravamen tributario a productos como la cerveza, el ron, el whisky y otros, sigue en aumento el consumo.