



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA METROPOLITANA
FACULTAD DE INGENIERÍA
ESCUELA DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO

PROPUESTA DE REESTRUCTURACIÓN DE POLÍTICA
PÚBLICA EN TORNO AL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES
PERSONALES

TRABAJO DE TITULACIÓN PARA OPTAR AL TÍTULO DE
INGENIERO EN TRANSPORTE Y TRÁNSITO

AUTOR:

MONTERO PEREZ, HUGO ANTONIO

PROFESOR GUÍA:

MIRANDA DELGADO, ÁLVARO

SANTIAGO – CHILE

2023

Autorización para la Reproducción del Trabajo de Titulación

- Identificación del trabajo de titulación

Nombre: Hugo Antonio Montero Pérez

Título de la tesis: “Propuesta de reestructuración de política pública en torno al seguro obligatorio de accidentes personales”

Escuela: Escuela de Ingeniería

Carrera: Ingeniería en Transporte y Tránsito

Título al que opta: Ingeniero en Transporte y Tránsito

- Autorización de reproducción

Se autoriza la reproducción total o parcial de este trabajo de titulación, con fines académicos, por cualquier medio o procedimiento, incluyendo la cita bibliográfica que acredita al trabajo y a su autor.

En consideración a lo anterior, se autoriza su reproducción de forma (marque con una X):

X	Inmediata
x	A partir de la siguiente fecha: 05/2023 (mes/año)

Fecha: 24/05/2023

Firma: _____



Esta autorización se otorga en el marco de la ley N°17.336 sobre Propiedad Intelectual, con carácter gratuito y no exclusivo para la Institución.

NOTA OBTENIDA: 6,0



[Handwritten signature]

Firma y timbre autoridad responsable

TABLA DE CONTENIDO

ÍNDICE DE TABLAS	vii
ÍNDICE DE ILUSTRACIONES	viii
RESUMEN	x
ABSTRACT	xi
1. INTRODUCCIÓN	1
2. OBJETIVOS, METODOLOGÍA, ALCANCES Y LIMITACIONES ...	5
2.1 Objetivo general.....	5
2.2 Objetivos específicos	5
2.3 Metodología.....	6
2.4 Alcances y limitaciones	7
3. MARCO DE REFERENCIA DE LA INVESTIGACIÓN	8
3.1 Historia del SOAP	8
3.2 Póliza de seguros	8
3.3 Seguro Obligatorio para vehículos de matrícula extranjera – SOAPEX11	
3.4 Certificado del SOAP	11
3.5 CONASET	13
3.6 Campaña SVS y CONASET	14
4. POLÍTICA DE SEGURIDAD DEL TRÁNSITO	19
4.1 Estructura de la política de seguridad.....	22
4.2 Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2020-2030.....	23
5. ENCUESTA	26
5.1 Elaboración de la encuesta	26

5.2	Resultados de la encuesta.....	28
6.	ESTADÍSTICAS E INDICADORES.....	35
6.1	Estadísticas e indicadores generales	35
6.2	Estadísticas e indicadores particulares del SOAP	40
6.3	Personas siniestradas.....	45
6.4	Utilidades generadas por las compañías aseguradoras	46
7.	MEDIDAS PREVENTIVAS.....	49
8.	SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL OBLIGATORIA – ESPAÑA	57
8.1	Seguro obligatorio de responsabilidad civil.....	57
8.2	Análisis comparativo SOAP V/S Seguro de Responsabilidad Civil Obligatoria	60
9.	PROPUESTAS.....	62
9.1	Propuesta I: Incluir y Valorizar un factor de riesgo dentro del SOAP.....	63
9.1.1	Valor del SOAP	63
9.1.2	Factor de Riesgo.....	65
9.1.3	Infracciones de tránsito.....	66
9.1.4	Planteamiento propuesta I	71
9.1.5	Desarrollo Propuesta I	73
9.2	Propuesta II: Creación de un Fondo común para casos donde el SOAP no cubra las indemnizaciones de un siniestro	76
9.2.1	Sociedades Administradoras Generales de Fondos	77
9.2.2	Creación y administración del fondo común	80
9.3	Propuesta III: Fundación de apoyo para víctimas y/o familiares de víctimas de siniestros de tránsito.....	81

9.3.1 Fundación a víctimas de accidentes de tránsito en España	82
9.3.2. Fundación en Chile	84
10. CONCLUSIONES	86
11. BIBLIOGRAFÍA	88
11. ANEXOS	90
11.1 Anexo 1: Ley N°18.490.....	90
11.2 ANEXO 2: Póliza del SOAP	111
11.3 Anexo 3: Código Ético Fundación A víctimas de tráfico España	127

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Siniestros contratados, denunciados, pagados (2017-2018-2019) - Elaboración propia	42
Tabla 2: Fallecidos, incapacidad permanente e incapacidad parcial (2017, 2018 y 2018) - Elaboración propia	46
Tabla 3: Prima total, siniestros pagados y utilidades expresado en miles de pesos - Elaboración propia.....	47
Tabla 4: Tabla comparativa entre SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES PERSONALES (CHILE) Y SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL OBLIGATORIO (ESPAÑA) – Elaboración propia.....	61
Tabla 5: Incremento aplicando factor de riesgo - Elaboración propia	72
Tabla 6: Cantidad de infracciones registradas en 2018 y 2019 - Registro Civil	73
Tabla 7: Monto a recaudar por infracciones graves para 2018 y 2019 - Elaboración propia	74
Tabla 8: Monto a recaudar por infracciones gravísimas para 2018 y 2019 - Elaboración propia	74
Tabla 9: Monto total a recaudar para 2018 y 2019 - Elaboración propia.....	74
Tabla 10: Utilidades aseguradoras 2018 y 2019 - Elaboración propia	75
Tabla 11: % Incremento aplicando factor de riesgo - Elaboración propia	75
Tabla 12: % Aseguradora y % Fondo común - Elaboración propia.....	75
Tabla 13: % Aumento a aseguradoras - Elaboración propia.....	76
Tabla 14: Calculo de Monto directo que iría al fondo común - Elaboración propia	81

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Figura 1: Certificado del SOAP - Scribd.....	12
Figura 2: Tríptico del SOAP 2021 - CONASET y CMF	¡Error! Marcador no definido.
Figura 3: Visión Cero - Libro acuerdo nacional por la seguridad vial de Chile	¡Error! Marcador no definido.
Figura 4: Estructura de la Política Nacional de Seguridad de Tránsito - Libro acuerdo nacional por la seguridad vial de Chile...	¡Error! Marcador no definido.
Figura 5: Encuesta sobre el SOAP - Elaboración propia	¡Error! Marcador no definido.
Figura 6: Resultado pregunta 1 - Elaboración propia.....	29
Figura 7: Resultado pregunta 2 - Elaboración propia.....	29
Figura 8: Resultado pregunta 3 - Elaboración propia.....	30
Figura 9: Resultado pregunta 4 - Elaboración propia.....	31
Figura 10: Respuestas pregunta 5 - Elaboración propia	32
Figura 11: Que hacer en caso de accidente - CONASET	33
Figura 12: Siniestros de tránsito y fallecidos Chile (1972-2020) - Carabineros de Chile e INE.....	36
Figura 13: Parque vehicular y fallecidos en siniestros de tránsito Chile (1972- 2020) - Carabineros de Chile e INE	37
Figura 14: Población y fallecidos en siniestros de tránsito en Chile (1972-2020) - Carabineros de Chile e INE	38
Figura 15: Siniestralidad y mortalidad por cada 10.000 vehículos en Chile (1972 - 2020) - Carabineros de Chile e INE	39
Figura 16: Gráfica Seguros contratados - Elaboración propia	42
Figura 17: Gráfica de Siniestros denunciados y pagados (2017-2018-2019) - Elaboración propia).....	43

Figura 18: Seguros contratados, siniestros pagados (2017 - 2018 - 2019) - Elaboración propia	44
Figura 19: 16 Prima total y montos de siniestros pagados en 2017, 2018 y 2019 – Elaboración Propia.....	48
Figura 20: Propuestas -Elaboración Propia	62
Figura 21: Valores SOAP 2018 - Autofact.....	64
Figura 22 Valores SOAP 2019 - Autofact.....	65

RESUMEN

El objetivo del presente trabajo de título es realizar mejoras en torno al Seguro obligatorio de accidentes personales (SOAP) de Chile.

Para ello, se estudiará la ley correspondiente a éste seguro, se analizarán los distintos indicadores relacionados a la cantidad de pólizas que se contratan, la cantidad de siniestros de tránsito que se denuncian y la cantidad de seguros que se pagan por parte de las compañías aseguradoras así como las utilidades que estas generan.

Las mejoras se enfocan en reestructurar la política pública que rige en torno a este seguro como también ampliar la información que las personas poseen acerca de él.

Finalmente se elaboran tres propuestas con el fin de alcanzar los objetivos planteados.

ABSTRACT

The objective of this title work is to make improvements around the Compulsory Personal Accident Insurance (SOAP) of Chile.

For this, the law corresponding to this insurance will be studied, the different indicators related to the number of policies that are contracted, the number of traffic accidents that are reported and the amount of insurance paid by the insurance companies will be analyzed. as well as the profits they generate.

The improvements focus on restructuring the public policy that governs this insurance as well as expanding the information that people have about it.

Finally, three proposals are made in order to achieve the stated objectives.

1. INTRODUCCIÓN

En Chile, sólo en la última década, la circulación de vehículos motorizados en las calles, ha aumentado considerablemente, esta actividad se considera de muy alto riesgo, tanto para la integridad del ser humano como para los bienes públicos y privados.

En este sentido, la conducción es una actividad que está ampliamente reglamentada. Se deben cumplir una serie de exigencias impuestas por la ley para desarrollarla en óptimas condiciones.

Lamentablemente, en la práctica, no siempre se cumplen los requisitos exigidos, requisitos que tienen como finalidad principal el resguardo de las personas y de las cosas teniendo como resultado final una altísima cifra de accidentes de tránsito, constituyéndose la causa principal de muerte en nuestro país y con consecuencias millonarias por la destrucción de bienes.

Desde el año 1986 en nuestro país existe el seguro obligatorio de accidentes personales, en adelante SOAP, el cual es un seguro exigido y regulado por la ley N° 18.490 (ver Anexo 1), para transitar por las vías públicas del territorio nacional, y que debe ser contratado por todo propietario de un vehículo motorizado, remolque, acoplados, casas rodantes u otros similares, al momento de adquirir su Permiso de Circulación.

El SOAP es un seguro que cubre la muerte y lesiones corporales que sean consecuencia directa de siniestros de tránsito sufridos por personas en los cuales intervenga un vehículo asegurado.

El SOAP, desde sus orígenes ha tenido una finalidad social, lo que debe ser considerado al momento de analizar y evaluar sus resultados. En este

sentido, la contratación del SOAP, limita los principios básicos de autonomía de la voluntad y de libertad contractual, imponiéndose como requisito indispensable para la obtención del permiso de circulación, lo que encuentra su validez en la protección a la vida de todas aquellas potenciales víctimas de un accidente de tránsito; así, como también en el principio de responsabilidad, o de que las personas deben hacerse cargo tanto de sus actos como de los hechos de las cosas.

Sin embargo, y a pesar de que el SOAP lleva vigente en nuestro país más de treinta años, ha sido insuficiente para cumplir su fin de protección y, en la práctica, se ha convertido en una carga para los propietarios de automóviles y en un excelente negocio para las compañías de seguros.

Existe un funcionamiento irregular del sistema que le impide al SOAP cumplir su objetivo de manera eficaz, retardando o impidiendo el pago oportuno y rápido de las prestaciones correspondientes, las que se entran por los requisitos exigidos a los beneficiarios para cobrarlos, así como también por la acción de las aseguradoras que, apoyándose en las causales de exclusión contempladas en la ley y en sus facultades para impugnar las calificaciones de las lesiones entorpecen el pago de las indemnizaciones.

Esto se genera principalmente por falta de información que tienen las personas acerca de la cobertura, personas cubiertas, montos de indemnización, a pesar de que esta información se encuentra disponible tanto en el certificado de la póliza de seguros, al momento de contratar el SOAP, como en otros medios masivos, incluso se realizan campañas anualmente para informar sobre el SOAP, pero nada de esto es suficiente y falta reforzar este punto ya que el principal problema es que las personas no saben qué hacer en caso de ser protagonistas de un accidente de

tránsito, por lo que son muchos los seguros que quedan sin cobrar cuando si corresponde cobertura.

Son diversas las compañías que comercializan el SOAP, desde entidades bancarias, fundaciones, hasta compañías de bomberos, pero la cobertura es idéntica para todas ya que está regulada por ley, y el contratante tiene la opción de cotizar y contratar el SOAP donde estime conveniente.

Todo lo mencionado anteriormente ha provocado graves problemas y distorsiones en el sistema, tales como la contratación de seguros privados voluntarios que tienen la misma cobertura o similar que el SOAP, es decir las personas pagan dos seguros, o más, para cubrir los mismos riesgos.

También se debe considerar el abuso de algunas aseguradoras al momento de tener que pagar un seguro, poniendo muchas veces trabas injustificadas para la prescripción de las acciones indemnizatorias del SOAP, por lo mismo es muy importante que las personas conozcan con la mayor amplitud posible todo lo que cubre el SOAP y sepan que hacer exactamente en caso de un accidente.

La finalidad de este trabajo de titulación, es generar una propuesta de reestructuración de política pública en torno al SOAP, para ellos se realizarán algunas propuestas con el fin de que se logre primero una mejoría en cuanto a la accesibilidad a la información por parte de los contratantes, incluir en el valor del SOAP un factor de riesgo en relación a conductores con infracciones de tránsito, aumentar la eficacia de este seguro en cuanto a los seguros cobrados versus los seguros contratados, y proponer un fondo común para casos especiales, en los cuales por ejemplo un conductor se dé a la fuga y no se logre dar con su paradero.

El trabajo está estructurado, de manera que primero se conozca algo de la historia del SOAP, y cambios que ha tenido a lo largos de los años, se

incluye una breve encuesta de conocimientos generales acerca del SOAP, se realizan análisis y graficas comparativas en relación a los SOAP contratados, los SOAP denunciados y los SOAP pagados, para luego realizar las propuestas de cambio.

2. OBJETIVOS, METODOLOGÍA, ALCANCES Y LIMITACIONES

A continuación se plantean los objetivos que se buscan desarrollar:

2.1 Objetivo general

- Realizar una propuesta de reestructuración de política pública en torno al seguro obligatorio de accidentes personales (SOAP).

2.2 Objetivos específicos

- Recopilar información y analizar la historia del SOAP desde sus orígenes hasta su puesta en práctica.
- Estudiar la ley 18.490 con el fin de obtener información acerca de la póliza y cobertura actual del SOAP.
- Realizar un análisis comparativo de la información que ponen a disposición de las personas las distintas empresas que comercializan el SOAP.
- Elaborar y realizar una encuesta con el fin de analizar la información que manejan las personas que contratan el SOAP, en relación a la cobertura que ofrece el seguro.
- Realizar un análisis y gráficas comparativas de los distintos indicadores del SOAP, incluyendo SOAP contratados, denunciados y pagados.
- Realizar algunas propuestas de implementación para que sea un sistema eficaz, enfatizando en lo siguiente:

- Que se ofrezca la información necesaria de manera concreta y clara acerca de la cobertura del SOAP.
- Que se denuncien y paguen los SOAP de manera correspondiente.
- Que se castigue a los conductores que cometen infracciones incorporando un factor de riesgo (en dinero) en el valor de su SOAP
- Finalmente que se logre acoger y ayudar a personas que por distintos motivos no cumplen con las condiciones exigidas para sobrar el SOAP, pero que si necesitan de un apoyo.

2.3 Metodología

La metodología de trabajo es la siguiente:

- Recabar información acerca del SOAP tanto en el ámbito legal como en la accesibilidad a la información que ofrecen las distintas empresas que lo comercializan.
- Realizar una comparación entre empresas que actualmente comercializan el SOAP, con el fin de verificar que ofrezcan la información pertinente y accesible a quienes lo contratan.
- Realizar una breve encuesta, para medir el conocimiento que las personas tienen acerca de la cobertura del SOAP.
- Mostrar y analizar datos, estadísticas e indicadores relacionados.
- Realizar una breve comparación entre el SOAP, y el Seguro obligatorio de responsabilidad civil utilizado en España.
- Finalmente y en base a los resultados obtenidos, se propondrán algunos cambios que sean necesarios para mejorar la eficacia del SOAP.

2.4 Alcances y limitaciones

El trabajo propone la realización de una propuesta de reestructuración de política pública en torno al seguro obligatorio de accidentes personales (SOAP).

No se considera la implementación ni monitoreo del proyecto.

3. MARCO DE REFERENCIA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1 Historia del SOAP

El SOAP es exigido y regulado por la ley 18.490, la cual fue promulgada el 02 de enero de 1986 y publicada el 04 de enero de 1986 en el diario oficial, esta ley establece un seguro obligatorio de accidentes personales causados por circulación de vehículos motorizados.

Al igual que muchas otras leyes, con el paso de los años, la ley 18.490 ha incorporado distintas modificaciones de acuerdo a otras leyes, estas modificaciones se crean e introducen con el fin de ir mejorando aspectos que no están cumpliendo la finalidad para la cual esta ley fue creada, adaptándose y actualizándose a las necesidades y el contexto del país.

Dentro de estas modificaciones, cabe señalar la que contempla la ley 19.050, la cual fue promulgada y publicada en marzo de 1991. Esta modificación deroga por completo el título II de la ley 18.490, el cual establece la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil por daños a vehículos de terceros, es decir, en sus inicios la ley contemplaba el daño a vehículos y no solo a personas como en la actualidad.

La última modificación fue incorporada en el año 2014 manteniéndose vigente hasta la actualidad.

3.2 Póliza de seguros

Se le conoce como póliza de seguro, al documento que le da validez al contrato realizado y firmado entre el asegurado y la empresa aseguradora,

este contrato establece los derechos y obligaciones de ambas partes, en relación al seguro contratado.

Dentro de la póliza de seguro, se deben incluir las condiciones generales y las condiciones particulares.

Las condiciones generales establecen el marco de referencia para el seguro a contratar, son los textos de los contratos tipo, que deben utilizar las entidades aseguradoras en la contratación de los seguros, que contienen las regulaciones y estipulaciones por las que se rige el contrato respectivo.

Estas condiciones deberán contener, a lo menos, las siguientes estipulaciones relativas a: la cobertura y materia asegurada; exclusiones; obligaciones del asegurado; agravación o alteración de riesgo; declaraciones del asegurado; prima y efectos de su no pago; procedimiento de denuncia de siniestro; terminación del seguro; comunicación entre las partes y, en general, todas aquellas materias destinadas a regular el contrato que no constituyan condiciones particulares del mismo.

Las condiciones generales se identifican con la nomenclatura POL. Así, por ejemplo, la póliza de incendio tiene el código POL 1 90 006. Puede consultar esta información en el Depósito de Pólizas¹.

Por otro lado, las condiciones particulares son todas aquellas estipulaciones que regulan aspectos que por su naturaleza no son materia de las condiciones generales, y que permiten la singularización de una

¹ Depósito de uso público mantenido por la Comisión para el Mercado Financiero. que contiene los textos actualizados de los modelos de póliza, sus modificaciones y cláusulas adicionales que se contratan en el mercado, no pudiendo las entidades aseguradoras contratar con modelos que no hubieren sido previamente depositados en él, salvo las excepciones legales.

póliza de seguro determinada, especificando sus particularidades tales como: requisitos de aseguramiento, especificación de la materia asegurada; individualización del asegurador, contratante, asegurado y beneficiario, si corresponde; descripción, destino, uso y ubicación del objeto o materia asegurada, monto o suma asegurada, prima convenida y su forma de pago, franquicias, deducibles o límites de cobertura convenidas y duración del seguro.

Las condiciones particulares no están sujetas a depósito.

El Depósito de Pólizas contiene todos los modelos de textos de las condiciones generales de las pólizas y cláusulas que pueden ser contratadas en el mercado. Este depósito se encuentra a disposición del público a través de la Comisión para el Mercado Financiero (CMF)². Una vez depositados los textos de modelos, las Compañías de Seguro podrán contratar con ellos a partir del sexto día contado desde su incorporación.

Los modelos de condiciones generales de las pólizas y cláusulas de seguro, las condiciones particulares de la póliza y demás documentos anexos relativos a la contratación, deben estar redactados en forma clara y entendible, no deberán ser inductivas a error ni deberán contener cláusulas que se opongan a la ley.

La CMF puede prohibir la utilización de un modelo de póliza o cláusula, cuando su texto no cumpla con los requisitos de legalidad y claridad en su redacción, o con las disposiciones mínimas que establece la regulación.

No será aplicable la obligación de depositar los modelos de textos de las condiciones generales de las pólizas y cláusulas en el caso de los seguros de transporte y caso marítimo y aéreo, como así también en los contratos

² Organismo público que fiscaliza a las entidades y las actividades que participan de los mercados de valores y de seguros en Chile.

de seguros de daños en los cuales tanto el asegurado como el beneficiario son personas jurídicas y el monto de la prima anual es igual o superior a 200 UF.

Como ya mencionamos anteriormente, existen muchas compañías que ofrecen el SOAP, todas ellas deben ofrecer la misma cobertura en favor de la ley 18.490.

La póliza del seguro del SOAP es única, y es elaborada por la CMF, se encuentra incorporada al Depósito de Pólizas bajo el código POL320130487 (ver Anexo 2).

3.3 Seguro Obligatorio para vehículos de matrícula extranjera – SOAPEX

Los vehículos con matrícula extranjera también deben contratar, durante su permanencia en el país, un seguro que otorga la misma cobertura que el SOAP, denominado SOAPEX. La obligación de contratar un seguro obligatorio de accidentes personales se encuentra contemplada en la Ley de Tránsito para todos los vehículos con matrícula extranjera que ingresen provisoria o temporalmente a Chile.

3.4 Certificado del SOAP

Ahora que ya se conoce la ley que exige y regula el SOAP en detalle, y su respectiva póliza de seguros, corresponde conocer la información que manejan los usuarios y/o asegurados, con respecto a la cobertura ofrecida.

Al momento de contratar el SOAP, todas empresas que lo comercializan entregan al contratante un certificado, el cual acredita que el vehículo está asegurado contra el riesgo de accidentes personales.

El certificado del SOAP, es el documento que acredita la contratación del mismo, por lo que es de carácter obligatorio llevarlo en el vehículo, y es solicitado al momento de un control de tránsito.

A continuación se muestra el modelo del certificado del SOAP, algunos datos fueron eliminados con el fin de proteger la información privada del asegurado y de la compañía aseguradora:

ORIGINAL ASEGURADO (O COPIA : MUNICIPALIDAD) Este certificado acredita que el vehículo aquí individualizado está asegurado contra el riesgo de Accidentes Personales de acuerdo a la Ley N° 18.490 y a la Póliza del Seguro Obligatorio de Accidentes Personales Causados por Vehículos Motorizados, incorporada en el Depósito de Pólizas de la Comisión para el Mercado Financiero(CMF), bajo el código POL320130487.		Consultas sobre la vigencia de este Seguro en		
INSCRIPCIÓN R.V.M. [REDACTED]		CERTIFICADO SEGURO OBLIGATORIO ACCIDENTES PERSONALES ELECTRÓNICO LEY 18.490		
TIPO DE VEHICULO [REDACTED]				
MARCA [REDACTED]		PROPIETARIO [REDACTED]		
MODELO [REDACTED]	ANO [REDACTED]	RUT [REDACTED]	RIGE DESDE [REDACTED]	HASTA [REDACTED]
NUMERO DE MOTOR [REDACTED]		PRIMA [REDACTED]		FIRMA APODERADO COMPAÑIA [REDACTED]
PERSONAS CUBIERTAS: El conductor, las personas transportadas en el vehículo asegurado y cualquier tercero afectado en el accidente. En caso de muerte del accidentado la indemnización se pagará a sus beneficiarios, en el siguiente orden de precedencia: el cónyuge, los hijos menores de edad, los hijos mayores de edad, los padres, la madre de los hijos de filiación no matrimonial del fallecido y, a falta de los anteriores, sus herederos legales.		QUE HACER EN CASO DE ACCIDENTE: El afectado o quien actúe por él, debe asegurarse que ha quedado estampada la denuncia en una unidad de Carabineros, donde se identifique la fecha, hora y lugar del accidente, las personas lesionadas o fallecidas y los datos de los vehículos involucrados (al menos patente, número de póliza y aseguradora que emitió el SOAP).		
INDEMNIZACIONES: - 300 UF en caso de muerte, previa deducción de los gastos médicos - 300 UF en caso de incapacidad permanente total, evento en el cual no se deducen los gastos médicos - hasta 200 UF en caso de incapacidad permanente parcial, según su grado - hasta 300 UF por gastos médicos. Las indemnizaciones por muerte e incapacidad total y parcial no son acumulables. Si se hubiere pagado una incapacidad permanente parcial y el accidentado con posterioridad y a consecuencia del mismo accidente falleciere o se determinare su incapacidad permanente total, el asegurador sólo pagará el remanente hasta el equivalente de 300 UF		COMO COBRAR EL SOAP: Debe presentarse la solicitud en las oficinas de la aseguradora, adjuntando Certificado otorgado por el Tribunal competente o el Ministerio Público para el cobro del SOAP, y:		
		- En caso de muerte: certificado de defunción del fallecido y libreta de familia u otro documento que acredite legalmente la calidad de beneficiario		
		- En caso de incapacidad permanente: certificado otorgado por el médico tratante que acredite la incapacidad (naturaleza y grado). - En caso de gastos médicos: comprobantes de pago (boletas, facturas) de los gastos, junto con órdenes de exámenes o tratamientos y recetas de medicamentos. También puede efectuarse el cobro directamente por la entidad hospitalaria o previsual que presta el servicio.		
		El plazo para cobrar este seguro es de un año a contar de la fecha del accidente o de la muerte del afectado.		
		Para mayor información consulte en la compañía de seguros o en el sitio Web la Superintendencia de Valores y Seguros.		

Figura 1: Certificado del SOAP - Scribd

Como se puede ver en la figura, el certificado del SOAP contiene el N° de folio y el N° de la póliza, luego los datos del vehículo y del propietario del vehículo, tales como: inscripción R.V.M. , tipo de vehículo, marca, modelo,

número de motor, nombre propietario, Rut propietario, vigencia, prima, y por último información resumida acerca de la cobertura, personas cubiertas, indemnizaciones, que hacer en caso de accidente y como cobrar el SOAP, e indica que para mayor información, se debe consultar directamente en la compañía de seguros o en el sitio web de la Comisión para el Mercado Financiero.

3.5 CONASET

Una de las instituciones con mayor relevancia relacionada con la seguridad vial, es la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, en adelante CONASET, la cual fue creada en el año 1993 con el objetivo principal de prevenir siniestros de tránsito y sus consecuencias, coordinando las labores en materia de seguridad vial de los siguientes diez ministerios: Interior y Seguridad Pública, Educación, Justicia y Derechos Humanos, Obras Públicas, Salud, Vivienda y Urbanismo, Transportes y Telecomunicaciones, Trabajo y Previsión Social, Secretaría General de Gobierno, Secretaría General de la Presidencia; además de Carabineros de Chile.

A la CONASET le corresponde asesorar al Presidente de la República en materias referidas a disminuir la alta tasa de accidentes de tránsito que ocurren en el país, esto según lo dispuesto en el Decreto Supremo 223³ promulgado el 27 de diciembre de 1993.

En relación a lo anterior, la CONASET:

³ Decreto Supremo 223: Crea comisión nacional de seguridad de tránsito
<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=11204>

- Participa de manera activa en la redacción de normativa en materia de tránsito y circulación de vehículos motorizados y no motorizados.
- Confecciona y publica informes estadísticos anuales a nivel nacional, además de elaborar informes temáticos, cuadros gráficos, registra y hace seguimiento de accidentes, fallecidos y lesionados, y recaba información sobre los siniestros ocurridos en vías urbanas e interurbanas del país.
- Ha avanzado en instalar en todo el territorio un examen teórico único electrónico para obtener licencia de conductor y, permanentemente, realiza y lidera las mejoras que se implementen tanto en la formación como en las evaluaciones que rinden los postulantes a licencias de conductor.
- Realiza actividades educativas y de concientización, como, por ejemplo, campañas de sensibilización. El objetivo de la estrategia comunicacional de CONASET es instalar la seguridad vial como tema relevante en la opinión pública, informando y educando a la ciudadanía sobre las políticas de seguridad vial y reforzando comportamientos seguros de forma constante con el objetivo de desarrollar una verdadera y sostenida cultura vial en el país.

3.6 Campaña SVS y CONASET

Desde el año 2008 se realiza todos los años, durante el mes de marzo, una campaña informativa sobre los alcances del SOAP. Esta campaña se

lanzó por primera vez en el año 2008, por la SVS⁴ junto con la CONASET y estaba dirigida a automovilistas y peatones.

La campaña consiste en la entrega de información mediante un tríptico informativo que se les entrega a los propietarios de vehículos que concurren a renovar su permiso de circulación, así como también la entrega de este tríptico en terreno en zonas altamente concurridas por automovilistas y peatones como los son los centros de atención primaria y de urgencia, hospitales, clínicas privadas, carteleras Metro Informa, comisarías, direcciones de tránsito, plantas de revisión técnica, entre otras.

Junto con la entrega de información, las autoridades dan a conocer la tabla de precios del SOAP, de acuerdo a lo informado por las distintas compañías de seguros, estos antecedentes están disponible en el sitio web de la CMF y permanecen en él durante todo el mes de marzo. Su contenido se actualiza diariamente a partir de la información que las propias compañías entregan en sus respectivos sitios web.

El llamado de esta campaña es hacia la ciudadanía, a informarse, comparar y elegir la alternativa que resulte más conveniente para cada uno, ya que no hay diferencias en la cobertura que entrega el seguro: es la Ley la que determina los montos que se pagarán para cada siniestro.

⁴ La Superintendencia de Valores y Seguros (SVS) fue una institución chilena, autónoma, con personalidad jurídica y patrimonio propio, a quien correspondía la fiscalización de las personas que emitiesen o intermediaren valores de oferta pública, las bolsas de valores mobiliarios y las operaciones bursátiles, las asociaciones de agentes de valores y las operaciones sobre valores que estos realicen, los fondos mutuos y las sociedades que los administran, las sociedades anónimas y las en comandita por acciones que la ley sujetaba a su vigilancia, las empresas dedicadas al comercio de asegurar y reasegurar, cualquiera fuere su naturaleza y los negocios de estas, y cualquiera otra entidad o persona natural o jurídica que la ley le encomendase. Fue reemplazada por la Comisión para el Mercado Financiero (CMF).

La idea es que las personas estén al tanto, tengan o no vehículo, ya que todos podemos eventualmente vernos involucrados en un accidente de tránsito, ya sea como ocupantes de un vehículo, o como simples peatones.

Este seguro es un beneficio que eventualmente puede ayudar a mitigar los gastos asociados a cualquier accidente de esta naturaleza, tanto para lesiones e incapacidades, como para el caso de muerte.

A continuación se presenta el tríptico informativo del SOAP del año 2021:

Figura 2: Figura 2: Tríptico del SOAP 2021 - CONASET y CMF

CONASET
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
Gobierno de Chile

CMF
COMISIÓN PARA EL MERCADO FINANCIERO

SOAP

SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES PERSONALES

TIENES DERECHOS ¡INFÓRMATE!

Cobertura del SOAP

· Muerte	300 U.F.
· Incapacidad permanente total	300 U.F.
· Incapacidad permanente parcial	hasta 200 U.F.
· Gastos médicos y hospitalarios	hasta 300 U.F. (Nivel 03 MUJ, FONASA)

Personas Cubiertas

- El conductor del vehículo.
- Las personas transportadas o pasajeros del vehículo y cualquier tercero afectado en un accidente en que haya intervenido un vehículo asegurado mediante SOAP, por ejemplo peatones o ciclistas.

Casos en que NO opera

- Accidentes causados en carreras de automóviles y otras competencias de vehículos motorizados.
- Accidentes ocurridos fuera del territorio nacional.
- Guerra, sismo y cualquier otro accidente ocurrido como consecuencia de casos fortuitos enteramente extraños a la circulación del vehículo.
- Suicidio y todo tipo de lesiones auto inferidas.

Beneficiarios en caso de muerte en orden de precedencia

- 1º El cónyuge sobreviviente.
- 2º Los hijos menores de edad.
- 3º Los hijos mayores de edad.
- 4º Los padres.
- 5º La madre de los hijos de filiación no matrimonial del fallecido.
- 6º A falta de las personas antes indicadas, la indemnización corresponderá a quien acredite la calidad del heredero.



¿Qué es el SOAP?

El SOAP es un seguro exigido por Ley, que cubre la muerte y lesiones corporales que sea consecuencia directa de accidentes sufridos por personas en los cuales intervenga un vehículo asegurado.

Cubre los gastos de hospitalización o atención médica, quirúrgica, farmacéutica y dental, o de rehabilitación. En caso de invalidez o muerte indemniza al afectado o a los beneficiarios, según corresponda.

Debe ser contratado por todo propietario de vehículo motorizado, remolque, acoplado y casa rodante al momento de adquirir su Permiso de Circulación. Los vehículos con matrícula extranjera también deben contratar, durante su permanencia en el país, un seguro que otorga la misma cobertura que el SOAP, denominado SOAPEX.

Usted debe consultar las pólizas del SOAP o del SOAPEX en el depósito de pólizas de la CMF, en el sitio: www.cmfchile.cl



¿Qué hacer en caso de accidente?



Concurrir a un servicio de urgencia, para ser atendido(a) por lesiones físicas (conductor, pasajero, peatón, ciclista, motorista) especificando que son por un accidente de tránsito.



Realizar la denuncia en Carabineros. Para ello debe conocer la patente del vehículo. Sin este dato es imposible identificar al automóvil involucrado.



Solicitar el certificado otorgado por el tribunal competente o el Ministerio Público, en el cual se consignen los datos del accidente de tránsito, de acuerdo al parte enviado al tribunal competente.



Denunciar el siniestro ante la compañía de seguros. Recordar guardar todas las boletas de gastos médicos y certificados junto a los documentos del Juzgado o Fiscalía que tenga a consecuencia del accidente. Deberá presentarlos a la compañía de seguros para que le reembolsen los gastos.



Plazo para reclamar los beneficios

- **Regla general:** Un año contado desde la fecha en que ocurrió el accidente o a partir de la muerte del accidentado siempre que haya ocurrido dentro del año siguiente a la fecha del accidente, según el caso.
- **Incapacidad permanente:** Un año desde la fecha de emisión del certificado médico, el cual no podrá presentarse luego de dos años de la fecha del accidente.

La compañía de seguros deberá pagar en un plazo de 10 días desde la presentación de los antecedentes.

Más información

www.cmfchile.cl/educa – Fono 226174000

www.conaset.cl – Fono 224677500

www.transportescucha.cl – Fono 222362222

4. POLÍTICA DE SEGURIDAD DEL TRÁNSITO

La primera Política de Seguridad de Tránsito para Chile se presentó en el año 1993. El documento enfocó su accionar en líneas de trabajo con el objetivo principal de convertir a Chile en un país con baja incidencia de accidentes de tránsito.

A raíz de la estabilización de las cifras de mortalidad durante los últimos años, como también los grandes cambios en infraestructura vial, la tecnología y calidad de los vehículos y la forma de desplazarnos, en mayo de 2017, el Comité de Ministros de CONASET tomó la decisión de desarrollar una nueva Política, con el fin de reimpulsar el trabajo y avanzar en la reducción de víctimas en el tránsito.

La nueva Política Nacional de Seguridad de Tránsito fue presentada públicamente en diciembre de 2017, con participación de Ministros y Subsecretarios de la CONASET y representantes de distintas entidades públicas y privadas que trabajaron en la elaboración del documento, como por ejemplo agrupaciones ciudadanas, grupos de víctimas de siniestros viales y personajes relevantes en materia de seguridad vial.

Esta política, aborda la seguridad vial como un sistema completo de apoyo y guía al comportamiento humano, siempre con el enfoque principal que apunta a reducir las muertes y consecuencias graves de los siniestros viales, y enfocado en generar un compromiso de todos como sociedad, tanto involucrados en temas de seguridad vial, ya sea reforzando o tomando todas las nuevas medidas que sean necesarias, como también en todas las personas, educándonos en temas de seguridad vial, ya que todos podemos ser posibles víctimas de siniestros de tránsito.

A este sistema se le conoce como sistema de enfoque seguro, y ha sido utilizado por varios países y ciudades, comenzando con Suecia y Países Bajos a principios de la década de 1990.

La Política Nacional de Seguridad de Tránsito de 2017, surge como una guía para que la sociedad pueda avanzar hacia un Estado en el cual no se tengan que lamentar consecuencias tales como la muerte y lesiones graves, por lo anterior es que Chile se suma al llamado internacional “Visión Cero”, definiendo su propia visión como:

Figura 3: Visión Cero - Libro acuerdo nacional por la seguridad vial de Chile



Con el objetivo de lograr esta visión, la política orienta los esfuerzos en cinco ejes estratégicos que se ajustan a los lineamientos dispuestos por la Organización de las Naciones Unidas (ONU) para la Década de Acción para la Seguridad Vial y que se señalan a continuación:

1. Gestión de la Seguridad de Tránsito:

Seguridad de tránsito gestionada de manera coordinada, con institucionalidad y recursos necesarios, considerando la participación de todos los actores relevantes, para lograr las metas y objetivos propuestos.

2. Vías y Movilidad más Seguras:

Vías y espacios de acceso público que permitan una movilidad segura para todos los usuarios, con especial atención en los vulnerables.

3. Vehículos más Seguros:

Vehículos motorizados y no motorizados que cuenten con los mejores estándares de seguridad y generar las condiciones para que éstos se mantengan en el tiempo y permitan la protección de los usuarios, dentro y fuera de los vehículos.

4. Usuarios de las Vías más Seguros:

Usuarios de las vías con educación, información, motivación y compromiso activo para desarrollar una cultura de movilidad que les permita comportarse de manera segura en el tránsito.

5. Respuesta tras los Siniestros de Tránsito:

Sistema de respuesta oportuno, coordinado y de cobertura nacional, que garantice la atención eficaz desde ocurrido el siniestro, la rehabilitación integral de los afectados y la reparación psicológica, económica y legal de los mismos.

Es a través de estos ejes estratégicos que se alinearán las distintas medidas de acción determinadas como pertinentes para lograr las metas que conduzcan a nuestra sociedad a alcanzar la Visión Cero planteada.

4.1 Estructura de la política de seguridad

Además de definir la mencionada Visión, que corresponde a una expectativa ideal a largo plazo, la Política Nacional de Seguridad de Tránsito vigente cuenta con lineamientos que tienen como objetivo de orientar a cada uno de los ejes estratégicos para alcanzar la Visión.

El Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial de Chile es una respuesta a la necesidad de fortalecer las políticas que apuntan a reducir los índices de siniestralidad vial en nuestro país, a partir de una alianza estratégica entre los sectores público y privado.

Esta iniciativa fue impulsada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en conjunto con la CONASET. En su elaboración, durante el 2018, participaron instituciones públicas, agrupaciones ciudadanas, agrupaciones de víctimas de siniestros de tránsito, fundaciones, organizaciones no gubernamentales, representantes del mundo académico y empresarial, profesionales, técnicos y expertos de diversas áreas vinculadas a la seguridad vial.

El resultado es un documento que contiene 42 Medidas de Acción concretas a ejecutar en el corto plazo, durante 2019⁵.

Asimismo, como se mencionó anteriormente, la política de 2017 se estructura en los cinco ejes estratégicos que se basan en los cinco pilares para la Década de Acción de las Naciones Unidas, y, dentro de estos, se plasman los respectivos objetivos estratégicos que, al mismo tiempo, contienen un conjunto de líneas de Acción. Dentro de estas líneas de acción se deben definir las medidas que se establezcan mediante el

⁵ Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial de Chile 2019 en <https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2019/06/Libro-Acuerdo-Nacional-por-la-Seguridad-Vial-de-Chile.pdf>

Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial y que serán contenidas en la Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2020-2030.

Figura 4: Estructura de la Política Nacional de Seguridad de Tránsito - Libro acuerdo nacional por la seguridad vial de Chile.



4.2 Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2020-2030

Luego de establecer una Política Nacional de Seguridad se debe desarrollar una Estrategia Nacional de Seguridad Vial, donde se plantee un objetivo general, el cual debe ser cuantificable, acompañado de acciones específicas medibles mediante indicadores que faciliten la evaluación de las mismas.

Para construir una Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito, es necesario priorizar acciones y establecer las metas asociadas, que deben ser alcanzables y determinar un cambio significativo. Para esto, se cuenta

con referencias que recomiendan especificar las medidas que se tomarán, la temporalidad de acción, el organismo responsable y el nivel de financiamiento acordado.

En diciembre del 2020 en Chile, se presentó la Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2021-2030, trabajo que fue realizado con la participación de entidades públicas y privadas y representantes de la sociedad civil, como agrupaciones de víctimas en el tránsito y fundaciones ligadas a la seguridad vial.

En línea con las tendencias mundiales de seguridad vial y con la Agenda de Desarrollo Sostenible 2030 de la ONU, y luego de una revisión de bibliografía y antecedentes atinentes al tema, se propone como objetivo general para la Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2020-2030, el siguiente enunciado:

Objetivo general 2020-2030:

“Reducir en 30% los fallecidos en el tránsito para el año 2030”

Esta propuesta de reducción de 30% a 2030, ha sido establecida considerando el contexto de Chile y sus posibilidades reales de acción.

Dentro de los principales desafíos y metas que propone la Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2021-2030, se establece la reducción de fallecidos en los grupos prioritarios (niños, jóvenes, adultos mayores y usuarios vulnerables como peatones, ciclistas y motociclistas). Además, se trabajará en disminuir los decesos a causa de la velocidad imprudente y la conducción con alcohol y drogas. Otra meta es aumentar el uso de los sistemas de retención infantil de 49% a 75% e incrementar el uso del cinturón de seguridad en el asiento trasero de 17% a 90%.

Para llevar a cabo el cumplimiento de los desafíos y metas propuesto, la Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito contempla 152 medidas de acción de corto, mediano o largo plazo, que apuntan principalmente a la meta de reducción de siniestros viales como también de víctimas fatales y lesionadas al 2030⁶.

Cabe señalar que la creación de esta estrategia y de cada una de las acciones propuestas en ella, fue consensuada mediante un proceso participativo y contribuye y responde a las demandas ciudadanas en relación a la seguridad vial. El trabajo va en línea con los compromisos formulados durante la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial en Suecia en febrero 2020 que culminó con la “Declaración de Estocolmo”⁷.

⁶ Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2021-2030 en <https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2021/01/libro-estrategia-de-seguridad-de-transito.pdf>

⁷Declaración de Estocolmo y los 18 objetivos mundiales en <https://www.cea-online.es/blog/630-los-18-objetivos-mundiales-para-el-ano-2030-declaracion-de-estocolmo>

5. ENCUESTA

5.1 Elaboración de la encuesta

Luego de conocer la Ley 18.490, la póliza de seguros del SOAP, y antecedentes generales respecto de la política de seguridad del tránsito, se debe considerar que en la actualidad aún falta mucho para lograr los desafíos y metas propuestos.

Es por esto que cada a día vemos noticias de siniestros con consecuencias no tan graves, hasta consecuencias fatales. En este contexto, las personas buscan la mejor alternativa que les de cierta tranquilidad al momento de verse involucrado en un siniestro de tránsito, y es también por ello que existen diversos tipos de seguros, ya sea para resguardar a las personas en caso de ser necesario, como para asegurar sus bienes materiales, en particular sus vehículos.

Lo que muchas de estas personas no saben, es que cuentan con un seguro que es obligatorio, al momento de obtener el permiso de circulación, el SOAP, la mayoría de las personas sabe que tiene contratado este seguro, pero no sabe con certeza para que sirve, o su cobertura.

Para saber con seguridad el conocimiento general que tienen las personas sobre el SOAP, es que se diseñó una pequeña encuesta, la cual va dirigida a cualquier persona, tanto a conductores, peatones, ciclistas, etc.

La encuesta consta de 5 preguntas relacionadas con los conocimientos respecto del SOAP, en cuanto a la cobertura, personas cubiertas, y que hacer en caso de un accidente de tránsito.

La encuesta fue diseñada de manera digital a través Google Forms, y se muestra a continuación:

Encuesta sobre el SOAP

*Obligatorio

Nombre

Tu respuesta

¿Eres propietario de un vehículo motorizado?

- Sí
- No

¿Sabes lo que es el SOAP? *

Si la respuesta "Si", responder qué es, si la respuesta es "No", finalizar encuesta.

Tu respuesta

Con respecto a la cobertura, ¿Qué cubre el SOAP?

(puedes elegir varias opciones)

- Muerte
- Incapacidad permanente total
- Incapacidad permanente parcial
- Gastos médicos y hospitalarios
- Daños del vehículo



Con respecto a las personas cubiertas, ¿Quiénes están cubiertos por el SOAP?

(puedes elegir varias opciones)

- Conductor del vehículo
- Todas las personas transportadas en el vehículo
- Cualquier tercero afectado en un accidente en que haya intervenido un vehículo asegurado (peatones, ciclistas, etc)
- Solo a personas que tengan contratado el SOAP

¿Sabes que hacer en caso de un accidente de tránsito?

Tu respuesta

5.2 Resultados de la encuesta

El total de encuestados que respondieron la encuesta fue de 470 personas, mayores de 18 años y sin distinción de género ni rango etario.

En el caso de las preguntas que no tenían alternativas, y que se debían responder con palabras, las respuestas se muestran de manera textual.

A continuación se muestran las respuestas obtenidas a cada pregunta con los análisis y conclusiones correspondientes:

1.- ¿Eres propietario de un vehículo motorizado?

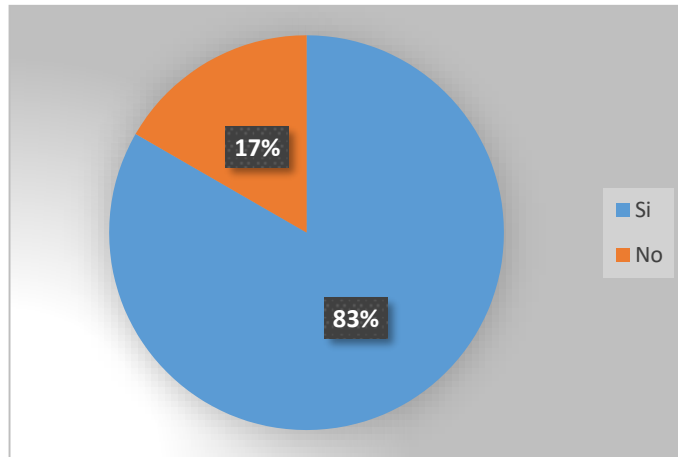


Figura 5: Resultado pregunta 1 - Elaboración propia

De los entrevistados, el 83% es propietario de un vehículo motorizado, esto nos indica que al menos una vez han debido contratar el SOAP.

A pesar de esto, como el SOAP es un seguro que cubre tanto a los conductores como a todos los afectados por un siniestro de tránsito, es importante que todas las personas tengan conocimientos de este.

2.- ¿Sabes lo que es el SOAP?

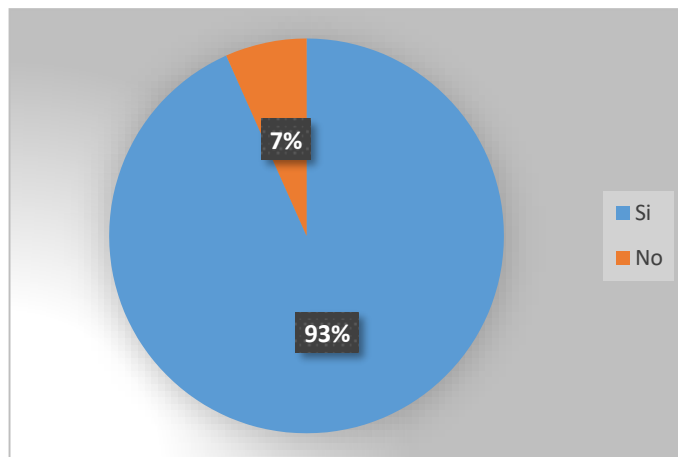


Figura 6: Resultado pregunta 2 - Elaboración propia

El 93% de los entrevistados, aseguró saber lo que es el SOAP, a quienes respondieron que no sabían lo que era, no se les continuó la encuesta, debido a que las preguntas posteriores tienen directa relación con los conocimientos del SOAP.

La mayoría de los entrevistados, respondió que era un “seguro de accidentes para el auto”, esta respuesta no es exacta ya que lo correcto sería responder que es un “seguro obligatorio de accidentes personales”, de todos modos, deja entrever que los encuestados tienen nociones del SOAP.

3.- ¿Con respecto a la cobertura, que cubre el SOAP?

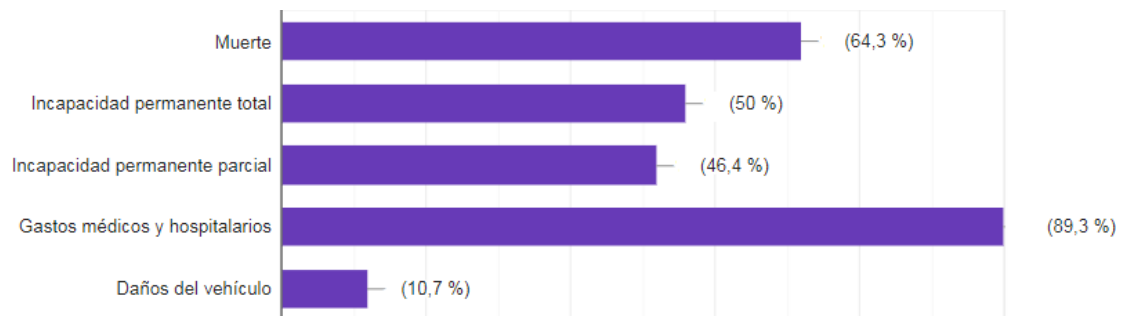


Figura 7: Resultado pregunta 3 - Elaboración propia

La respuesta correcta a esta pregunta, eran las 4 primeras alternativas: muerte, incapacidad permanente total, incapacidad permanente parcial y gastos médicos y hospitalarios.

Como se puede ver, las respuestas fueron variadas, y si se toma como base el 46.4% de quienes marcaron la alternativa “incapacidad permanente parcial”, asumiendo que ellos marcaron las otras 3 alternativas correctas (suponiendo el mejor escenario), se llega a la conclusión de que menos del 50% conoce con certeza que es lo que cubre el SOAP.

4.- Con respecto a las personas cubiertas, ¿Quiénes están cubiertos por el SOAP?

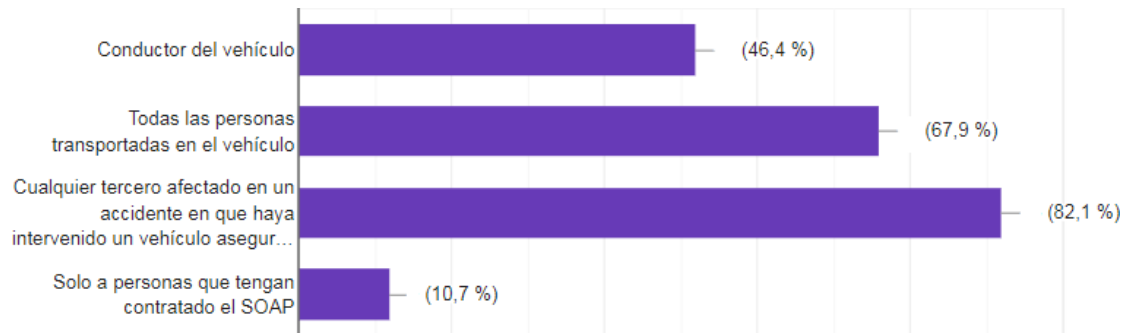


Figura 8: Resultado pregunta 4 - Elaboración propia

Con respecto a la 4ta pregunta, las alternativas correctas eran: Conductor del vehículo, todas las personas transportadas en el vehículo, cualquier tercero afectado en un accidente en que haya intervenido un vehículo asegurado.

Como se puede ver, al igual que en la pregunta anterior, las respuestas fueron variadas, y si tomamos como base el 46.4% de quienes marcaron la alternativa “conductor del vehículo” y asumiendo que ellos marcaron las otras 2 alternativas correctas (suponiendo el mejor escenario), se llega a la conclusión de que menos del 50% conoce con certeza quienes están cubiertos por el SOAP.

5.- ¿Sabes que hacer en caso de un accidente de tránsito?

En el caso de esta pregunta, no se dieron alternativas, sino que los entrevistados debían responder con sus propias palabras.

Estas son algunas de las respuestas recibidas (respuestas textuales):

Acceder a los seguros involucrados luego de priorizar las emergencias del caso...
Llamar a carabineros, en cuanto a la activación de sopa, no tengo idea
Llamar al seguro, y al 133
Llevarlo a un servicio de salud
Aviso a carabineros y Contactarse con la aseguradora para dar aviso del siniestro
No
Llamar a equipos de emergencia y dirigirse a un centro asistencial para constatar lesiones
Denunciar siniestros
NO
No
Llamar a carabineros
Si
Llamar ABC
Ir a servicio de urgencia, denunciar a carabineros lo ocurrido, etc.
Llamar a carabineros
llamar a carabineros
Parte en Carabineros, para ir a la compañía de seguros
Llamar a carabineros y Cía. Aseguradora

Figura 9: Respuestas pregunta 5 - Elaboración propia

Al leer estas respuestas, podemos darnos cuenta, que nadie realmente sabe con exactitud, que es lo que se debe hacer en caso de un accidente, los pasos a seguir, como lo mencionamos anteriormente, y como aparece explícitamente en el certificado de la póliza del SOAP son:

“¿Que hacer en caso de accidente?: El afectado o quien actúe por él, debe asegurarse que ha quedado estampada la denuncia en una unidad de Carabineros, donde se identifique la fecha, hora, y lugar del accidente, las personas lesionadas o fallecidas y los datos de los vehículos involucrados (al menos patente, número de póliza y aseguradora que emitió el SOAP”

A continuación se muestra una ilustración de las campañas de CONASET:

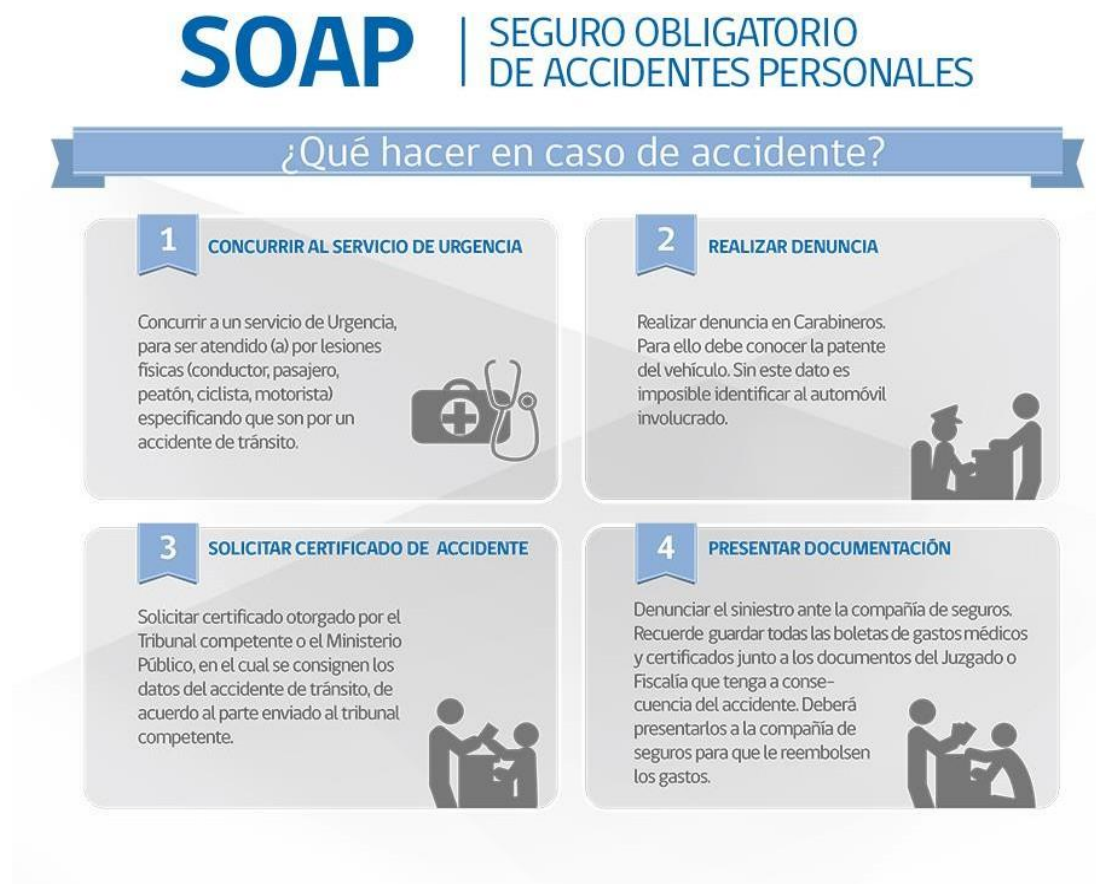


Figura 10: Que hacer en caso de accidente - CONASET

Como se puede ver, luego de analizar la encuesta a modo general, son muy pocas las personas que saben realmente que es el SOAP, cuál es su cobertura, quienes están cubiertos y que hacer en caso de accidente.

A pesar de que la información está disponible a través de distintos medios (certificado de póliza del SOAP, páginas web de las compañías aseguradoras, algunos call center habilitados por estas mismas, campañas informativas, etc), las personas no tienen conocimiento realmente sobre este seguro, por lo que se debe reforzar la manera de dar a conocer esta información.

6. ESTADÍSTICAS E INDICADORES

6.1 Estadísticas e indicadores generales

La CONASET lleva el registro de cifras estadísticas, indicadores, estudios de comportamiento, análisis geoespacial y otros temas de interés relativos a los accidentes de tránsito en el país.

Para ello utiliza como fuente principal los datos provenientes de la base de datos de accidentes de tránsito que registra Carabineros de Chile. Las cifras recopiladas hasta el año 2018 corresponden a las primeras 24 horas de ocurrido el siniestro, a partir del año 2019 las cifras corresponden a las primeras 48 horas.

Es indiscutible que la cantidad de siniestros registrados año a año, depende de muchos factores, pero lamentablemente las estadísticas muestran que la cantidad de siniestros ha ido en aumento considerable durante las últimas décadas.

A continuación se muestran algunas gráficas y un breve análisis de ellas, en las cuales se muestran algunas variables tales como la evolución de siniestros de tránsito, la cantidad de fallecidos, evolución del parque vehicular, entre otros.

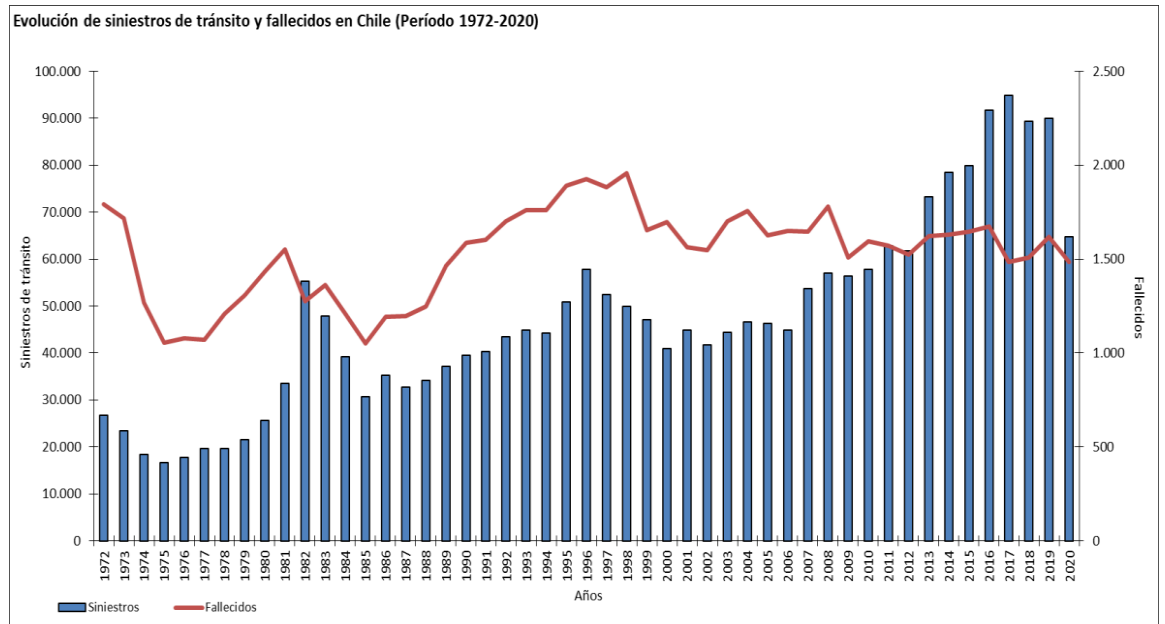


Figura 11: Siniestros de tránsito y fallecidos Chile (1972-2020) - Carabineros de Chile e INE

Tal como se ve en la gráfica, los siniestros de tránsito a pesar de tener subidas y bajadas, muestran una tendencia al aumento en las últimas décadas. Cabe mencionar que en el año 2020 se ve una disminución considerable, pero esto es producto de la Pandemia Covid-19, tal como señala el Seremi de Transporte y Telecomunicaciones: “La irrupción de la pandemia generó importantes cambios en la movilidad de las personas. Se redujeron los flujos vehiculares y hubo caídas de hasta 80% en la demanda de pasajeros en el transporte público, una baja histórica en las estadísticas de fallecidos en siniestros de tránsito. Ya que, al estar las calles más vacías, observamos maniobras de riesgo como excesos de velocidad, piruetas en motocicleta, como lo observados a las redes sociales, entre otras. Por lo tanto, debemos seguir trabajando para reducir aún más estas cifras y evitar el dolor que provoca a tantas familias la pérdida de un ser querido”⁸

⁸ Patricio Labbé, SeremiTT (S).

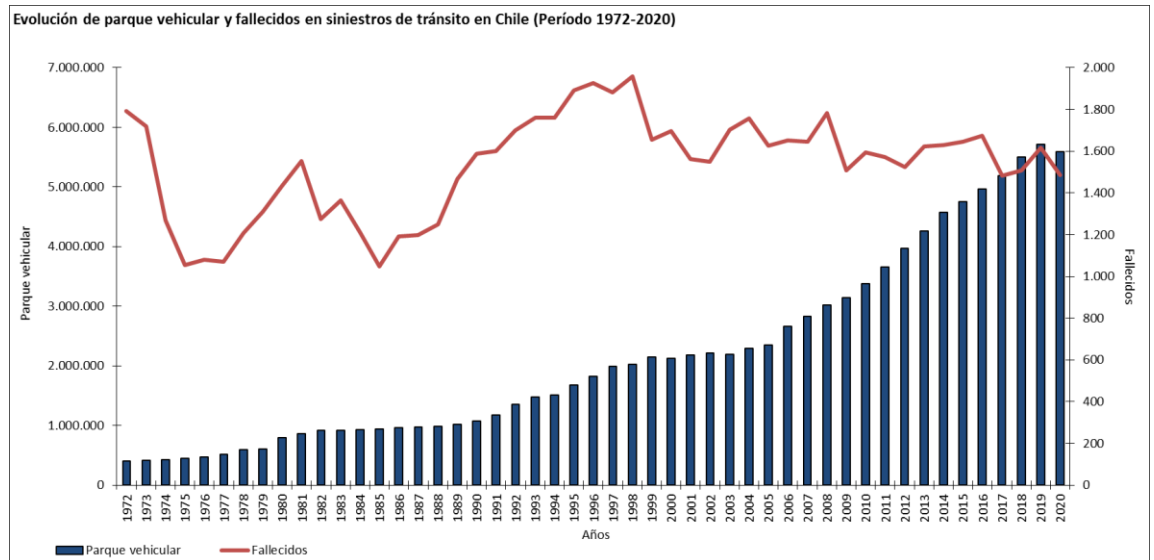


Figura 12: Parque vehicular y fallecidos en siniestros de tránsito Chile (1972-2020) - Carabineros de Chile e INE

Tal como se muestra en la gráfica, la evolución del parque vehicular en las últimas décadas ha aumentado considerablemente y mucho más en los últimos años. Entre 2014 y 2017 el parque automotriz tuvo un incremento de un 10%. Pero en 2018 la marca fue histórica: se comercializaron 417 mil unidades y de estas cerca de 250 mil solo en la Región Metropolitana, esto según los datos entregados por la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC).

Por cierto, es una noticia positiva para la industria, pero no lo es de igual manera para la convivencia vial.

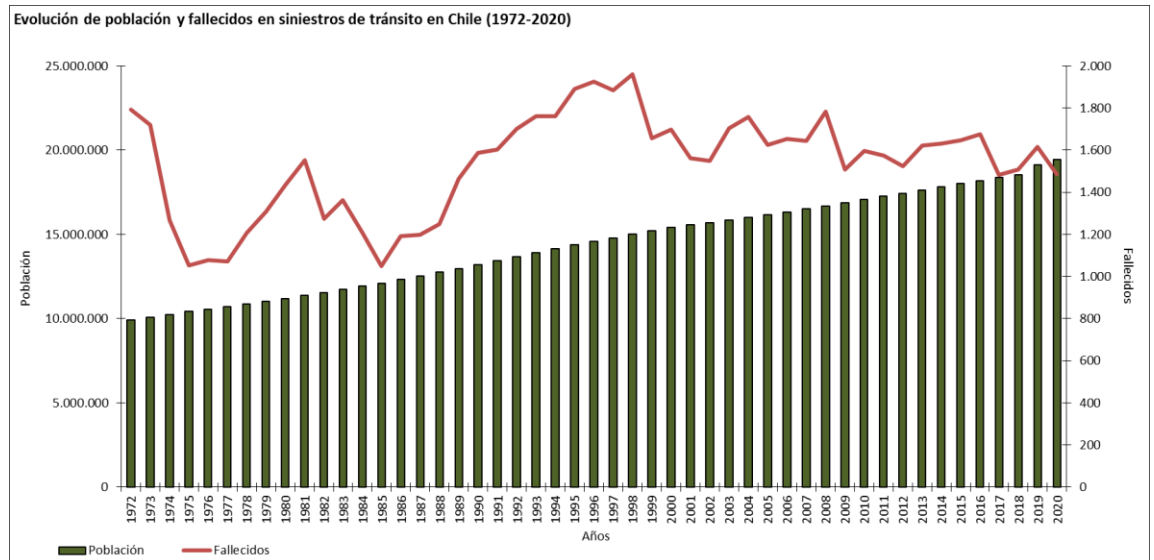


Figura 13: Población y fallecidos en siniestros de tránsito en Chile (1972-2020) - Carabineros de Chile e INE

Otro factor relevante al momento de estudiar la evolución de los siniestros de tránsito, es la cantidad de población, la cual ha aumentado casi al doble en las últimas décadas, esto es otro factor relacionado con el aumento de siniestros de tránsito.

Al momento de estudiar las cifras no solamente basta con conocer el total de casos de siniestros o fallecidos en siniestros de tránsito de manera independiente, sino que se debe considerar la relevancia del aumento del parque vehicular y el aumento de la población, para ello las gráficas que se muestran a continuación, consideran la evolución de siniestros y de fallecidos según cierta cantidad de vehículos y cantidad de habitantes.

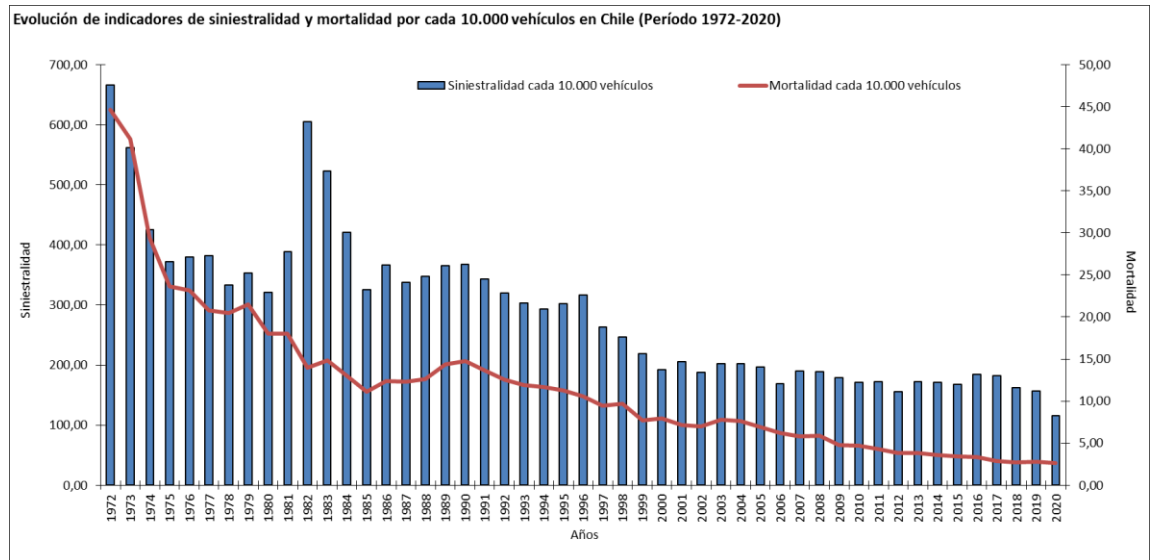


Figura 14: Siniestralidad y mortalidad por cada 10.000 vehículos en Chile (1972 - 2020) - Carabineros de Chile e INE

La gráfica observada muestra la cantidad de siniestralidad y mortalidad por cada 10.000 vehículos, se puede observar una disminución tanto de siniestros como de fallecidos, entonces, a pesar de que el parque vehicular va en aumento (como se ve en la figura N°13), si consideramos las estadísticas por cantidad de vehículos, se puede ver que los siniestros van en disminución, algo positivo sin duda.

A modo de resumen, luego de analizar estas gráficas se llega a las siguientes conclusiones:

- Si se comparan los datos arrojados para el año 1972 con el año 2017, podemos apreciar que la cantidad de siniestros por accidente de tránsito si bien es mucho mayor (94.879) para el año 2017, la cantidad de personas fallecidas por accidentes de tránsito disminuyó, en circunstancias que aumentó el parque vehicular o automotriz a 5.190.704 y la población creció a más de 18 millones de habitantes.

- Es muy probable que las medidas de seguridad de aquel entonces eran muy distintas a las de ahora, tanto para los vehículos como en relación a las personas.
- Se puede apreciar también que las cantidades de personas que han resultado lesionadas por accidentes de tránsito han aumentado sostenidamente desde el año 1973 hasta el año 2017, si bien se presentan algunos retrocesos, luego se vuelve a mostrar un crecimiento en las cifras analizadas.
- Otro factor relevante, es la cantidad de demandas por accidentes de tránsito, si bien el trabajo no muestra dicho dato, es indudable que las personas hoy en día se encuentran más informadas, existen más contratos de seguros (Pólizas de vehículos motorizados) que han ayudado al crecimiento de dichas acciones.
- Sin duda con leyes como la ley Emilia (Ley 20.770), ley de tolerancia 0 (Ley 20.580), han incidido en la baja de las muertes por accidentes de tránsito, en donde aparece como factor determinante de la causa del fallecimiento, la presencia de alcohol en la sangre. Es de esperar que los accidentes de tránsito disminuyan.
- Por otro lado, es importante recalcar que las leyes más estrictas no operan de manera automática, sino que decantan en un período de 2 a 3 años, en donde la población recién toma conciencia de las graves consecuencias que conlleva el no respeto de las mismas.

6.2 Estadísticas e indicadores particulares del SOAP

Para conocer en concreto la realidad, se deben considerar las estadísticas e indicadores respecto al SOAP. La CMF en su sitio web, proporciona las bases de datos de distintos indicadores y para distintos años.

Basándose en esta información, y considerando los años 2017, 2018 y 2019, se tomaron algunos de estos datos que se consideran importantes con el fin de poder analizar y comparar estos periodos.

Se realizaron tablas resúmenes con el fin de poder realizar gráficas comparativas y posteriores análisis de los indicadores que se consideraron relevantes para este estudio.

Para mayor claridad en la información expuesta, definiremos cada indicador, para no generar confusión en cuanto a la información que entrega cada uno.

- **Número de seguros contratados:** Muestra el número de seguros que se han contratado durante el período señalado, para todas las compañías y todo tipo de vehículos.

- **Número de siniestros denunciados:** Muestra el número de siniestros denunciados a todas las compañía durante el período señalado⁹.

- **Número de siniestros pagados (o por pagar):** Muestra la información referida sólo al número de siniestros denunciados y aceptados por la compañía, en el período que se está informando, sean estos pagados, parcialmente pagados o se encuentren pendientes de pago.

A continuación se muestran estos indicadores para los períodos 2017, 2018 y 2019.

⁹ Los siniestros denunciados del período corresponden a la suma de los siniestros rechazados en el mismo lapso, por estar fuera de cobertura, los siniestros en revisión que son aquellos que la compañía está evaluando para determinar si son de su responsabilidad y los siniestros aceptados por la compañía, ya sea que involucren o no costo.

Tabla 1: Siniestros contratados, denunciados, pagados (2017-2018-2019) - Elaboración propia

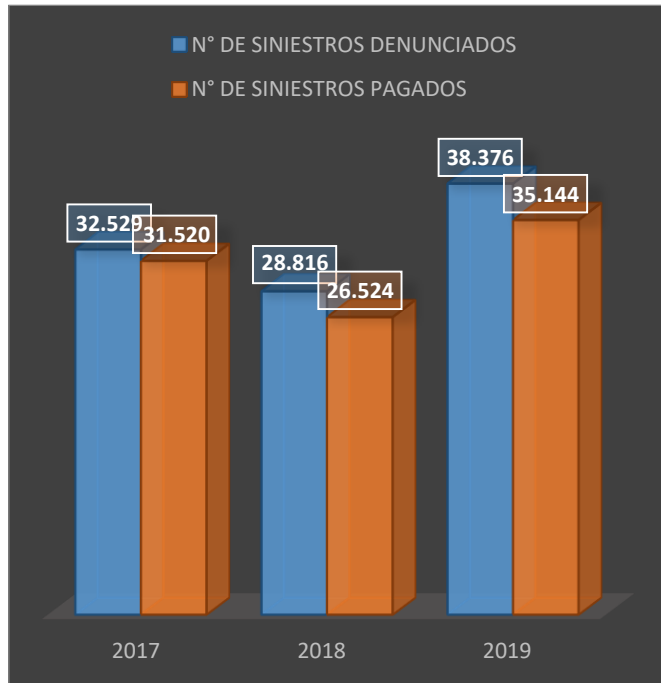
SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES PERSONALES			
PERÍODO	2017	2018	2019
N° DE SEGUROS CONTRATADOS	5.011.543	5.386.541	6.172.852
N° DE SINIESTROS DENUNCIADOS	32.529	28.816	38.376
N° DE SINIESTROS PAGADOS	31.520	26.524	35.144

Figura 15: Gráfica Seguros contratados - Elaboración propia



La cantidad de seguros contratados aumentó en más de 1.000.000 en los periodos señalados, esto es coherente con el aumento del parque vehicular motorizado, puesto que el seguro es obligatorio.

Figura 16: Gráfica de Siniestros denunciados y pagados (2017-2018-2019) - Elaboración propia)



La cantidad de siniestros denunciados, disminuye en alrededor de 3.000 casos desde el 2017 al 2018, pero luego aumenta en alrededor de 10.000 casos al 2019.

La cantidad de siniestros pagados en relación a los siniestros denunciados es sobre el 90%, esto nos indica que una cifra positiva ya que la

mayoría de los siniestros que se denuncian, tiene buena respuesta por parte de las aseguradoras.

Figura 17: Seguros contratados, siniestros pagados (2017 - 2018 - 2019) - Elaboración propia



La cantidad de siniestros pagados, en relación a los seguros contratados es de alrededor del 0.5%. Una tasa tan baja de siniestros pagados, en relación al número de seguros contratados, podría interpretarse como baja tasa de siniestros, esto considerando que la cantidad de siniestros

pagados en relación a los siniestros denunciados es bastante alta, sobre el 90% como vimos en el punto anterior.

Estos indicadores dejan a la vista algunas de las problemáticas principales a tratar en este estudio.

La primera es la baja cantidad de siniestros denunciados, ya sea por falta de información por parte de las personas, principalmente por falta de conocimiento en cuanto a la cobertura, personas cubiertas, que hacer al momento de un siniestro, y a pesar de que la información está disponible, las personas realmente no son conocedoras del seguro que pagan todos los años, por lo que hay que mejorar fuertemente este punto, ver de qué otra manera llegar a las personas ya que las campañas no están funcionando.

Como segundo punto importante a abarcar, se plantea cuanto es lo que las empresas que comercializan el SOAP están generando, a partir de esto, a simples rasgos pareciera ser un atractivo negocio muy lucrativo para estas.

Por tanto y siguiendo el propósito de este trabajo, se debe plantear una idea de qué y cómo hacer para que todos esos dineros provenientes de las contrataciones del SOAP, que no se están cobrando sean de utilidad para la sociedad y no solo ganancia para las aseguradoras.

6.3 Personas siniestradas

En Chile, en promedio, fallecen 5 personas cada día por siniestros de tránsito. Es una cifra que nos pone una alerta.

Como ya se mencionó, en el 2020, año marcado por la pandemia del Covid-19, se registró una menor cantidad de accidentes de tránsito, según el balance de la CONASET, en base a estadísticas de Carabineros.

En el 2020 hubo 63 mil accidentes de tránsito, mientras que en 2019 fueron 89 mil. En total, fallecieron 1.479 personas en 2020. Se trata de la menor cantidad de decesos desde 1972, cuando comenzó el registro oficial.

Sin embargo en el 2020 los ciclistas y motociclistas muertos en estos eventos llegaron a 314 personas, un alza respecto a años anteriores.

Las cifras de personas fallecidas y lesionadas en siniestros de tránsito son preocupantes, a modo informativo se muestran a continuación la cantidad de personas y las consecuencias como fallecimientos, incapacidad permanente e incapacidad parcial, producto de estos para los años 2017, 2018 y 2019.

Estas cifras solo muestran las consecuencias sufridas por las personas como resultado de los siniestros denunciados y aceptados en el período, así como también a las personas afectadas por siniestros que se encuentren en etapa de revisión por la compañía.

Lo que nos indica que las cifras son mucho mayores considerando los siniestros no denunciados o no aceptados.

A continuación se muestran las cifras de afectados:

Tabla 2: Fallecidos, incapacidad permanente e incapacidad parcial (2017, 2018 y 2019) - Elaboración propia

PERIODO	FALLECIDOS	INCAPACIDAD PERMANENTE	INCAPACIDAD PARCIAL
2017	1.391	68	40
2018	1.294	39	33
2019	2.733	135	2.154

Se puede ver un aumento significativo para el año 2019, las cifras son alarmantes y depende de todos como sociedad tomar conciencia y poder disminuir al máximo estas lamentables cifras.

6.4 Utilidades generadas por las compañías aseguradoras

Como vimos en el punto anterior, la cantidad de siniestros denunciados, y por tanto pagados, es muy baja en relación a la cantidad de siniestros reales.

Es por eso que realizaremos un análisis en relación a la cantidad de seguros contratados, y cuánto dinero desembolsan las compañías aseguradoras en los SOAP pagados y cuanto queda de utilidad para ellas.

Basándonos en los datos de la CMF calcularemos primero cuando dinero reciben por contrataciones totales de SOAP y cuando desembolsan en las indemnizaciones correspondientes para los años 2017, 2018, 2019.

Definiremos los siguientes indicadores:

- **Prima total:** Muestra la prima directa total contratada durante el período que se señala, para todas las compañías y tipos de vehículos. Los valores se expresan en miles de pesos de fin del período que se informa.

- **Siniestros pagados directos en el periodo:** Muestra el detalle de los costos directos de indemnizaciones pagadas por los siniestros aceptados o que se encuentren en proceso de revisión por la compañía, del período que se informa. Los valores se expresan en miles de pesos de fin del período que se informa.

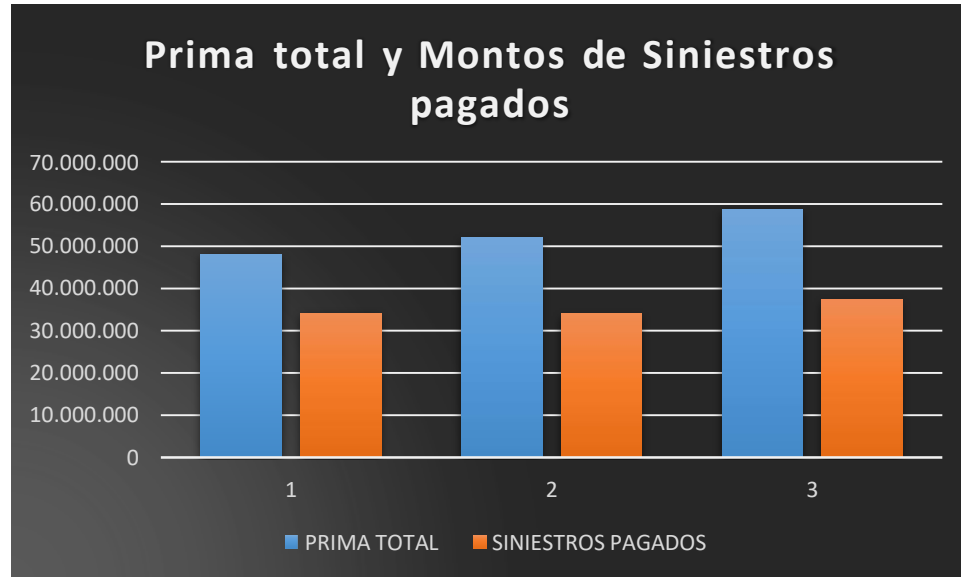
- **Utilidades:** Muestra la diferencia entre la prima total – siniestros pagados en el periodo, es decir, la utilidad que queda para las compañías aseguradoras. Los valores se expresan en miles de pesos de fin del período que se informa.

A continuación de muestra la tabla y gráfico correspondiente a estos indicadores:

Tabla 3: Prima total, siniestros pagados y utilidades expresado en miles de pesos - Elaboración propia

PERÍODO	PRIMA TOTAL	SINIESTROS PAGADOS	UTILIDADES
2017	48.078.370	34.173.185	13.905.185
2018	51.937.937	33.921.760	18.016.177
2019	58.762.562	37.339.992	21.422.570

Figura 18: 16 Prima total y montos de siniestros pagados en 2017, 2018 y 2019 – Elaboración Propia



Tal como se muestra en la tabla, se puede ver las grandes utilidades que generan las empresas de la diferencia entre los SOAP contratados y lo que pagan en indemnizaciones.

7. MEDIDAS PREVENTIVAS

Comúnmente se asocian los términos siniestro o accidente como sinónimos, o se entiende como dos formas de decir lo mismo, aunque en verdad, no lo son.

Al hablar de Accidente se hace referencia a un hecho azaroso o fortuito, una situación o hecho de fuerza mayor o inesperada, que no se puede controlar, estas se dan de manera casual. Por ejemplo una situación climática extrema o adversa.

En cambio al hablar de siniestro, se habla de un hecho que si puede prevenirse, y es evitable. Son sucesos predecibles, donde lo que provoca determinado hecho (un choque por ejemplo) a diferencia de un accidente, es causal, es decir existe una causa evitable que lo provoca).

Por este motivo la mayoría de choques o situaciones trágicas en el tránsito se consideran siniestros ya que generalmente son evitables y son ocasionadas por errores humanos o hechos causales.

Para prevenir siniestros de tránsito se aconsejan algunas medidas de seguridad, propuestas por la ACHS¹⁰, para conductores, ciclistas, motociclistas, peatones y pasajeros.

Conductores:

- No consumir bebidas alcohólicas. Aunque sea solo una, puede alterar la capacidad para conducir un vehículo.

¹⁰ La Asociación Chilena de Seguridad es una mutualidad privada sin fines de lucro, administradora del seguro social contra riesgos de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales contemplado en la Ley 16.744.

- Revisar el auto y asegurarse de que esté en óptimas condiciones.
- Usar siempre cinturón de seguridad y verificar que todos los pasajeros lo hagan.
- Si van niños a bordo, los menores de 12 años deben ir siempre en el asiento trasero y hasta los 9 años o hasta que alcancen 1.35 mt y pesen más de 33 kilos deben ir siempre con un sistema de sujeción apropiado a su edad, talla y peso.
- Respetar las señales de tránsito: mantener la distancia respecto del vehículo que te antecede, no exceder la velocidad permitida, mantener siempre la derecha y no utilizar el celular mientras se conduce.
- No manejar si no se ha dormido lo suficiente y si el viaje es largo hacer pausas de al menos 20 minutos cada dos horas o 200 kilómetros.
- Usar zapatos adecuados, evitar los tacos delgados y las sandalias sin sujeción como las hawaianas.
- No detenerse en túneles o autopistas. Asegurarse de tener el combustible suficiente para llegar a la siguiente parada.
- Preocuparse de que los niños no saquen sus extremidades o su cabeza por las ventanas.
- Si se lleva carga, debe ir en la maleta del auto o bien sujeta. Ante un choque, cualquier artículo puede salir disparado y golpear a alguno de los pasajeros.

Ciclistas:

- Revisar regularmente el estado de la bicicleta: es vital mantener la bicicleta siempre en buen estado. Asegurarse que los frenos, pedales y llantas se encuentren funcionando de manera correcta.
- Llevar siempre un set de herramientas: es un elemento fundamental cuando se necesita solucionar cualquier desperfecto que pueda presentar la bicicleta en el camino.
- Contar con las luces adecuadas: las luces traseras y delanteras son imprescindibles en la prevención de accidentes, ya que gracias a ellas los conductores de automóviles pueden visualizar con mayor claridad a los ciclistas.
- Evitar escuchar música: los ciclistas que transitan con audífonos aumentan considerablemente los riesgos de sufrir un accidente, ya que no escuchan con claridad los ruidos externos ni las bocinas que pueden alertar sobre un posible choque con un vehículo motorizado.
- Respetar las señales del tránsito: recordar que para los ciclistas rigen las mismas reglas que para el resto de los vehículos motorizados. Ante la ley las bicicletas son un vehículo más, por lo tanto, es un conductor más.
- Usar elementos adecuados para el transporte de niños y cargas: nada puede interferir en la correcta conducción de un ciclista. Los niños y bultos deben ser transportados en accesorios para bicicleta especialmente diseñados y dispuestos para ello.
- Transitar con precaución al lado de autos estacionados: si repentinamente se abre la puerta de un automóvil mientras pasa una bicicleta por el lado, se puede generar un grave accidente. Siempre

intentar transitar con una distancia prudente o escoger otra ruta más segura.

- Ser responsable: nunca subir a la bicicleta después de haber ingerido alcohol, se pone en peligro la integridad del ciclista y la de los demás.
- Utilizar elementos de protección: los elementos reflectantes permiten que un ciclista sea fácilmente visualizado a la distancia, lo que disminuye los riesgos de atropello. Además, el uso de casco, si bien no ayuda a evitar accidentes, minimiza el impacto y la gravedad de un golpe, haciendo la diferencia entre la vida y la muerte.

Motociclistas:

- Conducir en línea recta y no en zigzagueos.
- Seleccionar y conducir motocicletas que estén acorde a la capacidad física del motociclista.
- Usar siempre casco certificado, preferentemente con visera. Éste debe quedar ajustado y cómodo.
- Usar ropa y elementos de protección que reduzcan las lesiones en caso de caída (calzado con protección de tobillos, rodilleras, coderas, guantes y vestimenta acolchada o resistente al roce).
- No confiar en que los demás conductores van a respetar las normas de tránsito o en que se hayan dado cuenta de su presencia.
- Conducir a la defensiva.
- Nunca conducir una motocicleta con sueño o fatiga.
- Tener en cuenta que al ser un vehículo de menor tamaño es más difícil para otro conductor verlo, por lo cual siempre tomar contacto visual con

otros conductores directamente o a través de los espejos retrovisores. Evitar ubicarse en los puntos ciegos de otros vehículos.

- Reducir la velocidad en caso de lluvia o asfalto húmedo o con derrames.
- No adelantar a otros vehículos sin el tiempo y espacio suficiente.

Peatones:

- Al desplazarse por la vía pública, hacerlo en forma atenta al entorno. Tener especial atención a las condiciones del terreno por donde se desliza para evitar tropiezos o caídas.
- Evitar escuchar música y utilizar el celular mientras se camina por la calle, ya que impide mantener la concentración y aumenta la probabilidad de sufrir un accidente.
- Al subir o bajar escaleras tomarse del pasamanos. Si estos no están, asegurarse de dar un paso firme en cada escalón apoyando toda la planta del pie.
- Planificar el recorrido, en tiempo y distancia. Evitar andar apurado ya que esto expone a la ocurrencia de un accidente.
- Al caminar en sectores rurales o con poca iluminación, utilizar ropa de colores claros y elementos reflectantes. Caminar por la izquierda con el tráfico de frente.
- Nunca cruzar en una curva ni cerca de ella. Tampoco hacerlo en zonas donde no se pueda ver bien si viene un vehículo. Por muy solitario que sea el camino, buscar un sitio con visibilidad.

- Alejarse de los vehículos que hacen maniobra de reversa en los estacionamientos, asegurarse de que te hayan visto y haya espacio suficiente para no ser atropellado.
- Para las mujeres, es más seguro usar zapatos sin taco o zapatillas para caminar por la calle. Los tacos generan una gran cantidad de lesiones por caídas, tropiezos, esguinces y contusiones.
- Al desplazarse por la vía pública, hacerlo en forma atenta al entorno. Mantener especial atención a las condiciones del terreno para evitar tropiezos y caídas.
- Cruzar la calle caminando, no corriendo, por el paso peatonal y siempre mirar a ambos lados de la calle antes de cruzar. Bajar a la calle sólo cuando es seguro que no hay peligro de atropello y establecer contacto visual con el conductor.
- Nunca salir de manera intempestiva entre dos vehículo estacionados o detenidos para cruzar la calle, mejor cruzar por las esquinas o pasos peatonales.
- Al cruzar por delante de un vehículo alto (bus, micro, camión) asegurarse que por la pista siguiente no viene otro vehículo.
- En áreas que se desarrollen labores de construcción o arreglos, transitar por la acera de enfrente o por pasarelas protegidas de la obra, según señalización.
- Evitar salir a la calle en estado de ebriedad los reflejos disminuyen y se puede ser atropellado, de ser necesario pedir a alguien que te vaya a buscar.

Pasajeros:

Vehículos particulares:

- Siempre usar cinturón de seguridad en asientos delanteros y traseros. Además de ser obligatorio, este elemento puede salvar la vida.
- No desconcentrar al conductor y mantener alerta en caso que sea necesario reemplazarlo en trayectos largos.
- Encargarse de los niños que viajan a bordo, así se ayuda al conductor para que mantenga su concentración en la conducción

Transporte Público:

- Al utilizar transporte público, utilizar manillas y pasamano. Siempre se debe estar preparado para reaccionar en caso de frenados no esperados.
- Al descender de un bus, nunca hacerlo cuando el vehículo esté en movimiento y en segunda vía y esperar siempre que el vehículo se detenga. Previo a descender, mirar al costado derecho, puede aproximarse un ciclista o motociclista. No saltar.
- En el interior de la micro o Metro, caminar con precaución y atento a lo que ocurre alrededor. Respetar las indicaciones de seguridad informadas por cada medio de transporte.

Buses Interurbanos:

- Siempre usa cinturón de seguridad. Además de ser obligatorio, este elemento puede salvar la vida.
- Hacerse cargo de la propia seguridad y de la de los demás. Denunciar las malas prácticas, especialmente el exceso de velocidad, es un deber.
- No utilizar buses “piratas”, ellos no aseguran calidad de servicio y seguridad en el viaje.

- Preferir buses que se vean en buen estado e informarse de las empresas de buses con menos infracciones.
- Nunca dejar bultos en pasillos, pueden provocar una caída.
- No caminar por el interior del bus mientras éste se encuentre en movimiento.
- Mantener tu trayecto al centro de la pista. Recordar que se es un usuario más de la vía.
- No circular entre otros vehículos mientras éstos están detenidos.

8. SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL OBLIGATORIA – ESPAÑA

8.1 Seguro obligatorio de responsabilidad civil.

- ¿Qué es el seguro obligatorio de responsabilidad civil?

Al igual que en Chile, en España, al adquirir un vehículo se exige contratar un seguro obligatorio de auto, el cuál es el seguro más básico que todo conductor está obligado a contratar por ley para poder circular. Este seguro también se denomina Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil o, más comúnmente, seguro a terceros y está regulado por el artículo 3 del Real Decreto Legislativo 6/2004¹¹ de la Ley sobre la Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor. El seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil, tiene una cobertura muy básica a un precio muy económico, pero lamentablemente no cumple con las expectativas que un seguro vehicular debiese ofrecer por lo que generalmente los conductores optan por buscar un seguro complementario que cumpla mejor con las expectativas de precio y cobertura.

- ¿Qué cubre el seguro obligatorio de auto?

El Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor recoge dos tipos de daños que puede ocasionar un conductor: físicos o personales (a otro conductor u ocupante de un vehículo) y materiales (daños en otro coche o en el mobiliario urbano). Como su propio nombre indica, el seguro obligatorio cubre la responsabilidad civil del conductor con respecto a los daños que este pueda ocasionar a terceras personas y a sus bienes en caso de ser el

¹¹ <https://www.boe.es/eli/es/rdlg/2004/10/29/8>

culpable de un accidente. En síntesis, el seguro obligatorio sirve para que en caso de siniestro en el que un conductor es el culpable, las personas afectadas reciban la indemnización correspondiente.

La ley obliga a la aseguradora a cubrir los daños causados a otra persona, a otro coche y/o a la vía pública. Además, también indemniza a los ocupantes que vayan en el vehículo causante del accidente, siempre y cuando no sean familiares del conductor culpable del siniestro, esto para evitar estafas al seguro.

En España, según la V Directiva Europea de Autos la responsabilidad civil ante un siniestro por daños personales alcanza los 70 millones de euros y los 15 en caso de daños materiales. En caso de que el conductor conduzca sin ningún seguro, puede suponer una multa de hasta 3.000 euros y la inmovilización del vehículo. Además, si circula sin seguro y tiene un accidente, deberá hacer frente él mismo a la indemnización a terceros.

- ¿Qué no cubre el seguro obligatorio de auto?

El seguro obligatorio de auto no cubre los daños que sufra el conductor culpable del accidente, así como los daños que sufra su coche o los bienes de sus acompañantes si estos tienen una relación de parentesco hasta el tercer grado de consanguinidad. Es decir, para el conductor que sufre el accidente y resulta culpable de este, el seguro a terceros en ningún caso reparará el vehículo ni realizará indemnizaciones por lesiones. Además, si los daños han sido causados de manera voluntaria, el conductor superaba la tasa de alcohol permitida, conducía bajo los efectos de las drogas o conducía sin la ITV, el seguro a terceros (o cualquier otro) no cubrirá los daños causados y será el propio conductor quien tendrá que asumir el pago. Asimismo, en caso de daños por catástrofes naturales o conflictos bélicos, las aseguradoras derivan la responsabilidad al

Consortio de Compensación de Seguros (CCS)¹², quien ofrece un 'todo riesgo' frente a los riesgos extraordinarios. La póliza del seguro a terceros varía en función de la compañía aseguradora, al igual que el precio. No obstante, existen una serie de coberturas que suelen ser comunes a todas y que respaldan frente a accidentes en los que el conductor resulta ser el culpable:

- Seguro Obligatorio del Automóvil de Responsabilidad Civil. Cualquier seguro de coche debe incluir la responsabilidad civil obligatoria. Incluso si ninguna compañía quiere asegurarlo, se puede solicitar al CCS, quien ofrece esta cobertura.
- Seguro de Responsabilidad Civil Voluntaria. Se trata de una cobertura complementaria a la obligatoria del auto. Esta cobertura está incluida en la mayoría de las compañías y supone una ampliación de la responsabilidad civil, asegurando que el conductor nunca pague una indemnización por colisión involuntaria.
- Garantía de defensa jurídica y reclamación de daños. Por contratar un seguro, muchas compañías facilitan un abogado para hacer frente a posibles conflictos jurídicos. Además, esta cobertura ayuda a reclamar y gestionar daños e indemnizaciones frente a terceros.
- Asistencia en carretera. Parece algo básico, pero no es obligatorio por ley. No obstante, la mayoría de las pólizas lo incluyen porque en caso de avería en la carretera, la aseguradora se encargará de la asistencia.
- Además, existen otras coberturas opcionales, como el robo e incendio del vehículo o la cobertura de lunas. No obstante, cuantas más coberturas, mayor será el precio.

¹² El Consorcio de Compensación de Seguros (CCS), instrumento al servicio del sector asegurador español, con una amplia trayectoria histórica, es una entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, a través de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones.

- Para que el seguro cubra lesiones y daños materiales del conductor culpable del accidente, sería necesario contratar la cobertura que se conoce como daños propios, más propio de los seguros a todo riesgo, y el seguro de accidentes del conductor, el cual protege ante cualquier tipo de siniestro.

8.2 Análisis comparativo SOAP V/S Seguro de Responsabilidad Civil Obligatoria

Luego de conocer en detalle el SOAP y el Seguro de Responsabilidad Civil Obligatoria, utilizado en España, realizaremos un análisis comparativo entre ellos considerando los aspectos más relevantes.

Para ello se elaboró una tabla con algunas variables respecto a ambos seguros para poder realizar una comparación general.

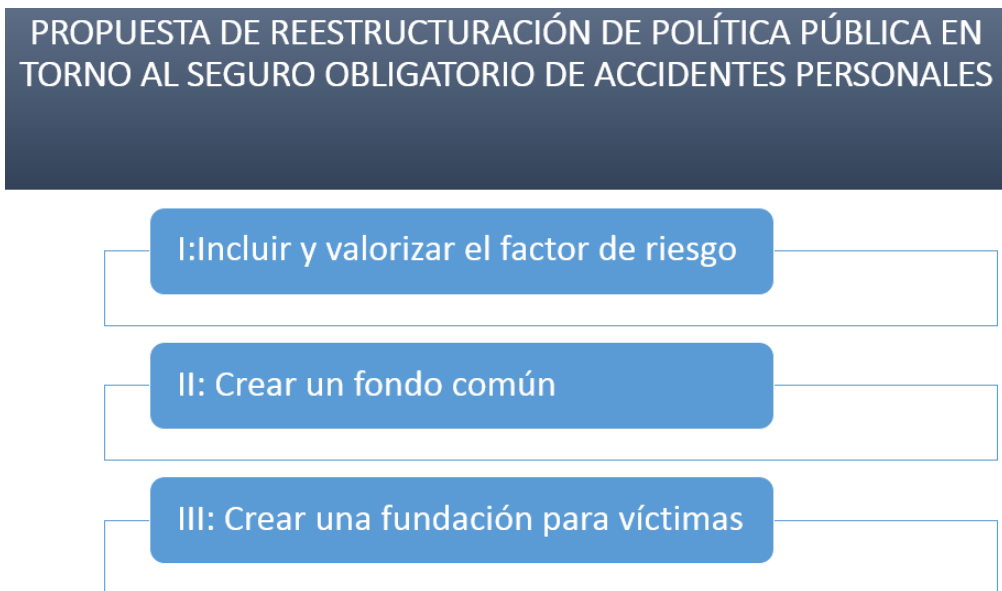
Tabla 4: Tabla comparativa entre SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES PERSONALES (CHILE) Y SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL OBLIGATORIO (ESPAÑA) – Elaboración propia

SEGURO	SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES PERSONALES - CHILE	SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL OBLIGATORIO - ESPAÑA
¿Quiénes están obligados a adquirir el seguro?	Todos los conductores de vehículos motorizados	Todos los conductores de vehículos motorizados
Personas cubiertas	Todos los involucrados en un siniestro donde participe un vehículo asegurado	Todos los involucrados en un siniestro donde participe un vehículo asegurado, con excepción del conductor culpable del siniestro, como tampoco ninguna persona ocupante del vehículo culpable con parentesco hasta el tercer grado de consanguinidad con el conductor
¿Qué tipo de daños cubre?	Daños personales	Daños personales Daños materiales
¿Cuánto cubre? , En Montos:	Incapacidad permanente parcial: 200 UF Gastos médicos y hospitalarios: 300 UF Incapacidad permanente total: 300 UF Fallecimiento por cada persona implicada: 300 UF	Daños a personas: 70 millones de Euros por siniestro, cualquiera sea el número de víctimas Daños a bienes: 15 millones de Euros por siniestro
¿Cada cuánto tiempo se debe renovar?	Anualmente	Anualmente
Cobertura ofrecida	Idéntica para todas las compañías aseguradoras	Distinta dependiendo de la compañía aseguradora

9. PROPUESTAS

Luego de recopilar y analizar toda la información con respecto al SOAP, y centrándonos en el objetivo principal de éste trabajo, es que se crean 3 propuestas:

Figura 19: Propuestas -Elaboración Propia



El objetivo principal de estas propuestas, es sin duda, disminuir los siniestros de tránsito ya que las cifras son alarmantes, sin embargo, son diversos los factores que inciden en los siniestros, por lo que también se pretende aumentar la efectividad de las campañas dirigidas a quienes contratan el SOAP, esto en conjunto y con la cooperación de las aseguradoras, y finalmente se espera lograr prestar ayuda inmediata a víctimas y/o familiares de víctimas de siniestros de tránsito, en todos los aspectos requeridos.

Las propuestas planteadas se desarrollan en detalles a continuación.

9.1 Propuesta I: Incluir y Valorizar un factor de riesgo dentro del SOAP

En la actualidad, el SOAP es un seguro obligatorio, que se paga de manera anual y es requisito para obtener el permiso de circulación, como ya sabemos, la póliza del SOAP es universal, y el valor de este es para todos el mismo, es decir, no se consideran otros factores además del tipo de vehículo y la compañía aseguradora escogida.

9.1.1 Valor del SOAP

Como se mencionó, en Chile el valor del SOAP depende de diversos factores, tales como el tipo y modelo del vehículo, el uso que se le da (no es lo mismo contratar un SOAP para un vehículo de uso particular, que para un vehículo de uso comercial), y la compañía que escoja el conductor al momento de contratar el SOAP.

Generalmente dentro de la clasificación que utilizan las compañías se puede encontrar:

- Automóvil, Station Wagon y Jeep
- Camioneta, Furgón
- Bus, Minibus
- Motocicleta
- Carro de arrastre
- Taxi básico, taxi ejecutivo
- Maquinaria
- Camión

El contratante está en su derecho de cotizar y contratar el SOAP en la compañía que estime conveniente, los valores ofrecidos no varían tanto, e incluso existe un sitio web donde se pueden ver una tabla comparativa con los valores de las principales compañías aseguradoras que ofrecen este seguro.¹³

A continuación se muestran los valores del SOAP correspondientes al año 2018 y 2019 de las principales compañías aseguradoras para la tipología de vehículo motocicleta, camioneta y auto¹⁴:

Figura 20: Valores SOAP 2018 - Autofact

Compañía Aseguradora	Valor Motocicleta	Valor Camioneta	Valor Auto	Contrata el seguro online
Zenit	\$38.900	\$8.890	\$5.490	contratar online
Mapfre	\$31.400	\$7.800	\$5.450	contratar online
HDI Seguros	\$39.990 online	\$8.990 online	\$5.690 online	contratar online
Scotiabank	\$39.990 online	\$8.290 online	\$5.290 online	contratar online
Consortio	\$33.000	\$8.300	\$6990	contrata online
SURA	\$42.990 online	\$9.290 online	\$7.290 online	contratar online
Liberty	\$39.990 online	\$6990 online	\$5.990 online	contratar online
BCI	\$39.900 online	\$8.990 online	\$5.590 online	contrata online
BNP Paribas	\$31.990 online	\$8.590 online	\$4.590 online	contrata online
Seguros Falabella	\$33.890	\$7.790 online	\$5.190 online	contrata online

Para la categoría auto, en 2018 se puede ver que el valor fluctúa entre los \$4.590 y \$7.290, con un valor promedio de \$5.756.

¹³ www.comparaonline.cl

¹⁴ Valores obtenidos del ranking de precios publicado por Autofact en www.autofact.cl

Figura 21 Valores SOAP 2019 - Autofact

Compañía aseguradora	Valor Motocicleta	Valor Camioneta	Valor Auto	Contratación online
Seguros Falabella	\$34.890	\$7.590	\$4.790	Seguros Falabella online
Zenit	\$37.900	\$8.590	\$5.590	Zenit online
Mapfre	\$30.900	\$7.600	\$5.600	Mapfre online
HDI Seguros	\$29.990	\$6.890	\$4.790	HDI online
Consortio	\$32.380	\$7.590	\$4.990	Consortio online
Banco de Chile	\$30.990	\$7.390	\$4.890	Banco de Chile online
SURA	\$36.900	\$7.990	\$4.990	Sura online
Liberty	\$34.950	\$8.050	\$5.650	Liberty online
BCI	\$33.110	\$8.270	\$5.080	Bci online
Scotiabank	\$34.990	\$8.290	\$5.290	Scotiabank online
Seguros Cencosud	\$30.890	\$7.350	\$4.940	Cencosud Seguros online

Para la categoría auto, en 2019 el valor fluctúa entre \$4.790 y \$5.650, con un valor promedio de \$4.690.

Como se puede ver no existe una gran variación en los valores que ofrece el mercado.

9.1.2 Factor de Riesgo

Como se mencionó anteriormente, en Chile, dentro de los factores que influyen en el valor del SOAP, se considera el tipo de vehículo, el uso que se le da, la compañía aseguradora, pero se deja fuera algo muy importante y que es algo muy interesante de plantear, lo cual consiste en incorporar el concepto de factor de riesgo y asignarle un valor.

Actualmente al momento de contratar el SOAP, no hay un factor que distinga a los conductores más o menos riesgosos, sino que el valor es el mismo para todos, y no se considera el historial del conductor, las infracciones de tránsito, o si fue protagonista con anterioridad en un siniestro.

Antes de presentar la propuesta concreta, se da a conocer información acerca de las infracciones de tránsito, como están clasificadas, cuales son las sanciones correspondientes según tipo de infracción, etc. Conoceremos este punto en detalle a continuación.

9.1.3 Infracciones de tránsito

Una infracción de tránsito es un incumplimiento de la normativa de circulación de vehículos que acarrea una sanción administrativa. En el caso de las infracciones de tránsito más graves, la sanción puede ser de orden penal, hasta el punto de acarrear penas privativas de libertad.

La ley del tránsito entrega todas las reglas que los conductores deben seguir en las calles y carreteras de Chile, las que en caso de incumplirse pueden llevar a sanciones que van desde multas en dinero a incluso la pérdida de licencia de conducir.

Las infracciones de tránsito en Chile se clasifican en cuatro grupos según su severidad: Leves, menos graves, graves y gravísimas. El castigo a recibir depende tanto del tipo de falta como también si el conductor es reincidente.

La ley establece que la multa por las infracciones de tránsito se fijan en Unidades Tributarias Mensuales, más conocidas como UTM. La gran

mayoría de las municipalidades ofrece un descuento si es que el ofensor cancela la multa antes de cierto plazo, aunque también está el derecho a defenderse delante de un juez en caso de considerar que no se es culpable.

Las multas de tránsito se pagan en la comuna donde ocurrió la infracción, ya sea presencialmente o a través de Internet. El ignorarlas puede hacer que se sumen intereses y la imposibilidad de renovar el permiso de circulación al año siguiente.

Se detalla a continuación, cómo la ley califica a las infracciones de tránsito más comunes en los cuatro grupos existentes y, cuál es la pena que reciben quienes sean culpables de estas:

Infracciones Gravísimas:

Las faltas gravísimas son, tal como explica su nombre, las más serias y que por lo tanto tienen un castigo severo.

La sanción por cometer una infracción gravísima va entre las 1,5 y las 3 UTM y, si es reincidente o el daño causado por la falta es grave, el juez puede optar por suspender la licencia de conducir del acusado por un tiempo determinado e incluso de manera permanente.

Las faltas gravísimas son:

- Conducir a exceso de velocidad a más de 20 kilómetros por hora sobre la velocidad máxima de circulación.
- Conducir bajos los efectos del alcohol o drogas.
- No respetar un semáforo en rojo.
- No respetar un disco pare.
- Conducir sin ninguna licencia de conducción.

- Llevar a niños menores de 9 años sin un sistema de retención infantil como silla o alzador.
- Llevar a un niño de menos de 13 años en el asiento del copiloto.

Infracciones Graves:

Las faltas graves son las segundas en severidad detrás de las gravísimas y, las multas por cometerlas van desde 1 a 1,5 UTM. Si se cometen dos infracciones graves en menos de 12 meses, corresponde la suspensión de la licencia de conducir por un periodo a determinar por el juez.

Las faltas graves más comunes son:

- Conducir a exceso de velocidad entre 11 y 20 kilómetros por hora por sobre la velocidad máxima de circulación.
- No llevar puesto el cinturón de seguridad. Esto corre tanto para el conductor como también para el copiloto y los pasajeros de atrás en caso de vehículos fabricados después del año 2002.
- Conducir contra el sentido del tránsito.
- Conducir con una licencia diferente a la que ese vehículo requiere.
- No respetar la preferencia de los peatones o de otro vehículo.
- Adelantar por la berma.
- Conducir utilizando un teléfono móvil, a menos que lo haga a través de un sistema de manos libres.
- No obedecer una indicación de carabineros.
- Conducir un vehículo con las luces apagadas en los horarios en que deberían estar encendidas.
- Conducir cuando la persona se encuentra en mal estado físico o psíquico.
- Conducir un vehículo con neumáticos en condiciones deficientes.

- Infracción, no importa su tipo, que cause un accidente con heridos o daños leves.
- Conducir un vehículo sin revisión técnica o emisión de contaminantes vigente.
- Conducir un vehículo sin Permiso de Circulación.
- No detener el vehículo antes de cruzar la línea del tren.
- No respetar las vías exclusivas para la locomoción pública.
- Adelantar a un vehículo en curvas, túneles, puentes, pasos sobre y bajo nivel, paso ferroviario o, a menos de 200 metros de un cruce de peatones.
- Estar al volante de un vehículo que circula sin su placa patente reglamentaria.
- Entregar el control del vehículo a una persona sin documentos o que no se encuentra física o psíquicamente en condiciones de manejar.
- Conducir sin el SOAP o con el SOAP vencido, en este caso, como un vehículo no puede circular sin tener el SOAP, es posible que se lo lleven con una grúa al corral municipal y solo se puede recuperar una vez regularizado el seguro y los gastos asociados.

Infracciones Menos Graves:

Las faltas menos graves son las que la mayoría de las personas suele cometer a diario incluso sin darse cuenta. La multa por este tipo de infracciones va entre las 0,5 UTM y 1 UTM.

Las faltas menos graves más comunes son:

- Conducir a exceso de velocidad entre 1 y 10 kilómetros por hora por sobre la velocidad máxima de circulación.

- Estacionar en un lugar no permitido.
- No respetar la preferencia de vehículos de emergencia
- Conducir marcha atrás salvo unas pocas excepciones.
- No señalizar antes de realizar un viraje.
- Conducir un vehículo con exceso de carga o más pasajeros que para los que está diseñado.
- El vehículo carece de limpiaparabrisas o de uno de los espejos reglamentarios.
- Hacer un viraje en u donde la señalización lo prohíba, a menos de 200 metros de una curva, pendientes, puentes, líneas ferroviarias o túneles.
- Utilizar las luces del vehículo de forma errónea.
- Conducir un vehículo cuyo tubo de escape esté defectuoso o este carezca de silenciador.
- Estacionar sobre la vereda, bandeja central o zona donde claramente se prohíbe hacerlo.

Infracciones Leves:

Las faltas consideradas leves, son todas aquellas que no caen dentro de las otras calificaciones ya que son pequeñas, pero de todos modos contra vienen algún artículo de la ley del tránsito.

En el caso de estas infracciones de tipo leve, las multas van desde los 0,2 a los 0,5 UTM.

9.1.4 Planteamiento propuesta I

Siguiendo este marco de referencia, es que se realiza la propuesta de que el valor del SOAP incluya en su valor, el factor de riesgo, el cual se propone valorizar de la siguiente manera:

Se aumentará gradualmente el valor del SOAP, dependiendo de las infracciones cometidas en el año anterior.

Se propone hacer el incremento de la siguiente manera:

Considerando x: valor del SOAP sin infracciones

CAUSAL	FACTOR
Leve	1,2x
Menos grave	1,5x
Grave	2x
Gravísima	3x
Siniestro culpable	4x

Para comprender de mejor manera lo que se plantea, se resume en la siguiente tabla, cuál sería el valor del SOAP a pagar en caso de cometer alguna infracción.

Se toma como valor general del SOAP el valor promedio para el año 2019.¹⁵

¹⁵ Para realizar el desarrollo de ésta propuesta, se toma como valor del SOAP, al valor promedio del año 2019 para la categoría “auto”

Tabla 5: Incremento aplicando factor de riesgo - Elaboración propia

Factor de riesgo	Valor	Causal
x	\$4.690	Valor general SOAP
1.2x	\$5.628	Valor al cometer una infracción leve
1.5x	\$7.035	Valor a cometer una infracción menos grave
2x	\$9.380	Valor al cometer una infracción grave
3x	\$14.070	Valor al cometer una infracción gravísima
4x	\$18.760	Valor al ser culpable de siniestro

Como se muestra en la tabla, los valores a pagar cometiendo una infracción, no son tan elevados, considerando la multa correspondiente que se debe pagar por el hecho de cometer dichas infracciones, sin embargo, al hacer el ejercicio de calcular cuánto sería el monto total a recaudar, considerando todas las infracciones cometidas por todos los conductores anualmente, el monto es muy significativo, y permitiría llevar a cabo las propuestas que se plantean más adelante.

Esta propuesta, tiene dos propósitos principalmente, el primero de ellos es que los conductores cometan menos infracciones de tránsito, ya que sabrán que al cometer más infracciones, además de las sanciones correspondientes, tendrán que pagar un seguro más elevado el año siguiente.

El segundo propósito, es que con los excedentes que paguen los malos conductores, se puede generar un fondo común el cual tiene como fin, ser utilizado para casos especiales, en los cuales, por ejemplo un conductor se da a la fuga, y el afectado no tiene los antecedentes (como la placa patente) para poder cobrar el SOAP, u otro caso sería que la cobertura entregada por el SOAP, no sea suficiente para cubrir ciertos tratamientos más costosos que lo que ofrece el SOAP (esta idea se desarrolla más detalladamente en la propuesta II).

9.1.5 Desarrollo Propuesta I

Para desarrollar de manera concreta lo que plantea la propuesta I, se solicitaron al registro civil (por ley de transparencia), los datos relacionados a la cantidad de infracciones de tránsito registradas para los años 2018 y 2019.

Esto con el fin de realizar una proyección y calcular cuánto serían los montos recaudados por concepto de infracciones¹⁶, (considerando el factor de riesgo planteado).

Sólo se pudieron obtener los datos de las infracciones graves y gravísimas, por lo que estos serán utilizados para realizar la proyección. Se debe tener en cuenta que los valores obtenidos en relación a los montos recaudados por concepto de infracciones, serán menores a los que en la realidad se obtendrían si se consideraran todas las infracciones.

A continuación se detalla esta información:

Tabla 6: Cantidad de infracciones registradas en 2018 y 2019 - Registro Civil

INFRACCIONES REGISTRADAS			
Año	Grave	Gravísima	Total general
2018	426.190	249.216	675.406
2019	318.457	220.203	538.660
Total general	744.647	469.419	1.214.066

¹⁶ Solo se considera categoría “auto”

Para realizar este ejercicio, sólo se consideraron la cantidad de infracciones independientes, es decir, no la reincidencia de un conductor en una infracción.

El valor general del SOAP para el año 2018 se fijó en \$5.756 (valor promedio del SOAP en 2018, y para el 2019 en \$4.690 (valor promedio del SOAP en 2019).

Tomando como base los valores del SOAP para el año 2018 y 2019 y la cantidad de infracciones graves y gravísimas registradas para estos años, se realizó el ejercicio de obtener el monto en dinero, de lo que se recaudaría si se implementara la propuesta de considerar el factor de riesgo antes planteado.

Los resultados se muestran a continuación:

Tabla 7: Monto a recaudar por infracciones graves para 2018 y 2019 - Elaboración propia

Año	Valor SOAP	Valor SOAP con Factor de riesgo	Diferencia	Infracciones Graves	Monto a Recaudar
2018	\$ 5.756	\$ 11.512	\$ 5.756	426.190	\$ 2.453.149.640
2019	\$ 4.690	\$ 9.380	\$ 4.690	318.457	\$ 1.493.563.330

Tabla 8: Monto a recaudar por infracciones gravísimas para 2018 y 2019 - Elaboración propia

Año	Valor SOAP	Valor SOAP con Factor de riesgo	Diferencia	Infracciones Gravísimas	Monto a Recaudar
2018	\$ 5.756	\$ 17.268	\$ 11.512	249.216	\$ 2.868.974.592
2019	\$ 4.690	\$ 14.070	\$ 9.380	220.203	\$ 2.065.501.140

Tabla 9: Monto total a recaudar para 2018 y 2019 - Elaboración propia

Monto total a recaudar en 2018	\$ 5.322.124.232
Monto total a recaudar en 2019	\$ 3.559.067.470

En tanto, en el capítulo V, se presentaron los datos de las recaudaciones anuales de las aseguradoras en utilidades, las cuales para los años 2018 y 2019 son las siguientes:

Tabla 10: Utilidades aseguradoras 2018 y 2019 - Elaboración propia

PERÍODO	UTILIDADES
2018	18.016.177.000
2019	21.422.570.000

La siguiente tabla muestra cual sería del incremento en las utilidades si se implementara la propuesta de incorporar el factor de riesgo:

Tabla 11: % Incremento aplicando factor de riesgo - Elaboración propia

PERÍODO	UTILIDADES	FACTOR DE RIESGO	TOTAL	% AUMENTO
2018	\$ 18.016.177.000	\$ 5.322.124.232	\$ 23.338.301.232	30%
2019	\$ 21.422.570.000	\$ 3.559.067.470	\$ 24.981.637.470	17%

Como el propósito de esta propuesta no es generar mayores ganancias a las aseguradoras, sino que el beneficio sea el bien común, y en la disminución de los siniestros, la estrategia que se propone es que lo recaudado directamente del factor de riesgo se distribuya en un 50% entre la aseguradora y 50% para la creación de un fondo común (propuesta II).

De esta manera, y siguiendo el ejercicio anterior, el resultado sería así:

Tabla 12: % Aseguradora y % Fondo común - Elaboración propia

FACTOR DE RIESGO	50% ASEGURADORA	50% FONDO COMÚN
\$ 5.322.124.232	\$ 2.661.062.116	\$ 2.661.062.116
\$ 3.559.067.470	\$1.779.533.735	\$1.779.533.735

Tabla 13: % Aumento a aseguradoras - Elaboración propia

PERÍODO	UTILIDADES	FACTOR DE RIESGO	TOTAL	% AUMENTO
2018	\$ 18.016.177.000	\$ 2.661.062.116	\$ 20.677.239.116	15%
2019	\$ 21.422.570.000	\$ 1.779.533.735	\$ 23.202.103.735	8%

Adicionalmente, y con el propósito de incentivar a las aseguradoras a mejorar sus campañas de prevención de siniestros, así como también mejorar la información que entregan acerca del SOAP, se propone que este porcentaje de distribución de utilidades pudiese aumentar para la aseguradora, siempre y cuando disminuya la cantidad de siniestros, desde este punto de vista las aseguradoras podrían ofrecer cursos de conducción gratuitos a nuevos conductores, capacitaciones, entrega de elementos de seguridad de tránsito entre otras.

Al desarrollar esta propuesta, y tomando como referencia datos reales y actuales, y considerando que siempre seguirán existiendo infracciones de tránsito, se da por concluida la propuesta I.

9.2 Propuesta II: Creación de un Fondo común para casos donde el SOAP no cubra las indemnizaciones de un siniestro

El SOAP, por ley, no cubre los accidentes ocurridos en los siguientes casos:

- Accidentes causados en carreras de automóviles y otras competencias de vehículos motorizados.
- Accidentes ocurridos fuera del territorio nacional.

- Accidentes ocurridos como consecuencia de guerra, sismos, y otros casos fortuitos enteramente extraños a la circulación del vehículo.
- Suicidio y todo tipo de lesiones auto inferidas. “El SOAP no opera cuando los accidentes son causados en carreras de automóviles, fuera del territorio nacional, o como consecuencia de casos fortuitos enteramente extraños a la circulación del vehículo, en caso de suicidio o lesión auto-inferida.”

Sin embargo, existen otros casos en los cuales el SOAP no cubre las indemnizaciones de un siniestro principalmente por la falta de claridad ante un siniestro de tránsito, en la cual no existan testigos, cámaras, y/o el conductor se da a la fuga, sin lograr anotar su placa patente, se debe recordar que el SOAP no solo es para los conductores sino para cualquier víctima de un siniestro.

Además el SOAP tiene coberturas limitadas, dependiendo del daño causado por un siniestro de tránsito, estas coberturas podrían no ser suficientes para cubrir los daños en su totalidad.

Por otro lado, existen distintos seguros adicionales al SOAP, los cuales no son obligatorios, y ofrecen distinta coberturas, según las necesidades de quien los contrate, pero estos seguros pueden tener valores elevados y no todos los conductores tienen los medios para contratar un seguro adicional.

Para todos estos casos, se crea esta propuesta, que tiene como finalidad principal, crear y administrar un fondo nacional común para cualquiera que requiera hacer uso de él.

9.2.1 Sociedades Administradoras Generales de Fondos

Son sociedades anónimas especiales que se constituyen para la administración de Fondos Mutuos, Fondos de Inversión, Fondos de Inversión de Capital Extranjero, Fondos para la Vivienda, y cualquier otro tipo de fondo fiscalizado por la CMF. Son demandantes de valores a través de los fondos que administran.

Características:

Las administradoras Generales de Fondos son demandantes de valores, a través de los fondos y carteras de terceros que administran.

Son sociedades anónimas especiales que se constituyen para la administración de recursos de terceros a través de Fondos Mutuos, Fondos de Inversión y Carteras de Terceros (de aquellas sometidas a la fiscalización de esta Comisión), regidos por la Ley N° 20.712¹⁷.

Las administradoras son responsables por la administración de los recursos de los fondos, por cuenta y riesgo de los aportantes.

Por la gestión de los fondos, las administradoras pueden cobrar a estos aquella remuneración que establecen los reglamentos internos de cada uno de ellos.

Relación con la CMF:

Los fondos y sus administradoras son fiscalizados por la CMF y se rigen por las disposiciones de la Ley N° 20.712, las del Reglamento y, en subsidio, por las que establecen sus respectivos reglamentos internos.

La CMF tiene, para esos efectos, todas las facultades que le confiere su ley orgánica y puede examinar sin restricción alguna todos los libros, carteras y documentos mantenidos por la administradora y solicitar todos

¹⁷<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1057895&idParte=9396973&idVersion=2020-03-01>

los datos y antecedentes que le permitan imponerse del estado y solvencia de la administradora, del desarrollo de la gestión de recursos efectuada por ésta y del estado de las inversiones del fondo, pudiendo ordenar las medidas que fueren necesarias, para corregir las deficiencias que encontrare.

Las administradoras están sujetas a las siguientes reglas especiales:

- 1) Se forman, existen y prueban de conformidad a lo establecido en el artículo 126 de la ley N° 18.046¹⁸, siéndoles aplicables los artículos 127, 128 y 129 de la misma ley.
- 2) Deben incluir en su nombre la expresión "Administradora General de Fondos".
- 3) Deben mantener permanentemente un patrimonio no inferior al equivalente a 10.000 unidades de fomento, el que deben acreditar y calcular en la forma que determine la CMF.
- 4) Sólo pueden iniciar sus funciones una vez que hayan acreditado a satisfacción de la CMF que cumplen los requisitos legales y que cuentan con las políticas, procedimientos y controles que ésta requiera, mediante norma de carácter general, para resguardar adecuadamente los intereses de los partícipes y recursos de los fondos.
- 5) Transcurrido un año contado desde su autorización de existencia, la administradora debe tener, al menos, un fondo que cumpla las condiciones relativas al patrimonio y número de partícipes establecidas en la Ley, debiendo mantener permanentemente tal condición. En caso contrario, la administradora deberá disolverse, procediéndose a su liquidación de conformidad con lo dispuesto en la Ley. El directorio de la administradora

¹⁸<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1057895&idParte=9396973&idVersion=2020-03-01>

deberá comunicar este hecho a la CMF dentro de los cinco días hábiles siguientes de su ocurrencia. Adicionalmente, el directorio deberá realizar las gestiones pertinentes para que se tome nota de esta circunstancia al margen de la inscripción de la sociedad y se informe mediante publicación, por una sola vez, en el Diario Oficial.

9.2.2 Creación y administración del fondo común

En la propuesta I, se planteó considerar el factor de riesgo y se calculó cuáles serían los montos recaudados tomando como base las infracciones cometidas en los años 2018 y 2019 (ver tabla 9).

También se planteó, que de este total se utilizaría un 50% para la creación de un fondo común.

Como no es posible hacer una proyección de los infracciones de tránsito al futuro, y partiendo del supuesto de que las infracciones se mantendrán en el tiempo, se realiza una simulación para verificar si esta propuesta es factible.

Para la simulación se tomará como base el año 2019, debido a que la cantidad de infracciones es menor a la del 2018, lo cual es un escenario favorable ya que el objetivo principal siempre será disminuir tanto las infracciones como los siniestros de tránsito.

Tabla 14: *Calculo de Monto directo que iría al fondo común - Elaboración propia*

\$ \$1.779.533.735	Corresponde al 50% del monto recaudado en 2019
-\$ 314.989.200	Corresponde al monto requerido para patrimonio del fondo común (10,000UF) ¹⁹
-\$ 180.000.000	Corresponde a sueldos de 10 trabajadores encargados de gestionar y administrar el fondo común por el periodo de 1 año
= \$ 1.284.544.535	Monto directo a fondo común

Se puede ver que el monto recaudado (simulado según año 2019) en caso de implementar esta propuesta, cumple con los requisitos necesarios para formar un fondo común, pagar sueldos a trabajadores encargados de gestionar y administrar los fondos.

Por lo tanto, se da por concluida ésta propuesta.

9.3 Propuesta III: Fundación de apoyo para víctimas y/o familiares de víctimas de siniestros de tránsito

Luego de realizar y validar la propuesta I y II, proponemos ir más allá, con el fin de que las víctimas y/o familiares de víctimas de siniestros de tránsito obtengan la mejor y oportuna ayuda en caso de requerirlo. Es por esto que proponemos, crear una fundación, la cual preste servicios de ayuda en los diversos aspectos.

¹⁹ Valor UF con fecha 25/02/2022

Esta fundación irá de la mano con el fondo común propuesto, ya que en caso de requerirse, algunos de los fondos del fondo común, irían a la fundación para poder complementar ingresos obtenidos de otros medios.

Para ello, tomaremos como idea una fundación existente en España, la cual describimos a continuación.

9.3.1 Fundación a víctimas de accidentes de tránsito en España

En España existe la fundación “A víctimas de accidentes de tránsito” la cual es una organización sin fines de lucro, de utilidad pública e interés social que nace con un fin solidario: la atención gratuita en tres aspectos:

- Asesoramiento legal: Asesoría de forma gratuita en materia de, indemnizaciones, ayudas y prestaciones económicas derivadas de accidentes de tráfico. Los asesores legales estudiarán los casos para conocer su derecho a indemnización.
- Apoyo emocional: Pone a disposición de las víctimas y familiares, un equipo de profesionales de la psicología especializados, para amortiguar el impacto psicológico y prevenir posibles secuelas emocionales.
- Búsqueda de recursos para el accidentado de tráfico y a sus familias, tanto durante su estancia hospitalaria como posteriormente: Tras ser víctima de un accidente de tráfico, en ocasiones no sabemos que existen muchos apoyos y recursos que nos pueden ayudar y no conocemos dónde acudir, dando la sensación de que “no hay nada que hacer”. Las lesiones físicas y psicológicas, a veces, impiden que podamos desarrollar nuestra vida con normalidad. La fundación a víctimas de tráfico

ayuda a abordar esta compleja situación para encontrar, en aquellos casos que fuese necesario, los oportunos recursos para los afectados en accidentes de tráfico (transporte, hospedaje, equipamientos ortopédicos, accesibilidad de viviendas, tratamientos de rehabilitación, atención socio sanitaria domiciliaria y hospitalaria, búsqueda de empleo etc.).

La fundación a víctimas de tráfico se crea por un grupo de personas que, comprobando objetivamente la desatención, desorientación e incluso el desamparo que en general, padecen los accidentados de tráfico, y habiéndolo sufrido ellos personalmente o sus familias, deciden organizarse para prestar esa ayuda a la víctima, tan necesaria en caso de accidente de tráfico.

Los accidentes de tráfico causan un gran impacto psicológico postraumático y secuelas físicas de mayor o menor gravedad, que se traducen, además, en costes económicos sociales y médicos que deben ser indemnizados.

Los accidentados necesitan ayuda para:

- Conocer los derechos que le asisten como víctimas de accidentes de tráfico en los ámbitos de la salud, económicos y de recursos de ayuda.
- Poder rehabilitarse en todos los espacios (laboral, económico, familiar, social).
- Evitar posibles secuelas a través de una atención inmediata

La Fundación actúa directamente con tres objetivos: Atención presencial de apoyo emocional por profesionales de la psicología a los accidentados ingresados en los diferentes servicios hospitalarios, informando sobre los

derechos de los accidentados contando con un centro de atención telefónica, mediante asesores legales y, a través de los diferentes convenios de colaboración con empresas y entidades buscando recursos de apoyo.

Todos para acompañar, ayudar y apoyar al accidentado de tráfico y a sus familiares.

Además, día a día, ejerce su labor de información, sensibilización y concienciación a través de sus RRSS (redes sociales), actividades y participación en foros sobre Seguridad Vial.

La fundación a víctimas de tránsito opera en toda España a través de un call center de atención especializada en todo el territorio nacional. Se garantiza atención rápida y profesional a los lesionados por accidente de tráfico y sus familiares.

La fundación a víctimas de tránsito de España opera bajo un código ético (ver Anexo 3).

9.3.2. Fundación en Chile

Luego de conocer el origen, objetivos, ámbito y código ético de la fundación A de España, la propuesta es que en Chile se cree una fundación similar a esta.

Crear una fundación en apoyo de las víctimas de siniestros de tránsito y sus familiares, que pueda amortiguar en cierto modo las consecuencias sufridas tal situación.

Los fondos necesarios para la puesta en marcha y funcionamiento de la fundación, como mencionamos en el capítulo anterior, se obtendrían en

parte del fondo común recaudado, y por otra parte por medio de donaciones voluntarias tanto de compañías interesadas en apoyar la causa, como también del ciudadano común.

Siempre teniendo en consideración, que la fundación es sin fines de lucro, y el objetivo primordial es apoyar a cualquier víctima que lo requiera, se propone realizar campañas anuales para recaudar fondos, así como también contar con una cuenta siempre habilitada para quienes deseen realizar sus aportes.

Con esto se da por concluida la tercera propuesta.

10. CONCLUSIONES

Luego de finalizar este trabajo, se realizan las siguientes conclusiones en función de los objetivos específicos:

- El primer objetivo era conocer y analizar la historia del SOAP desde su creación hasta la actualidad, por lo cual se recopiló la información necesaria y se puede mencionar que dentro de su historia la modificación más relevante que adoptó es que en sus inicios el SOAP contemplaba daños físicos y también materiales, cosa que en la actualidad no sucede ya que solo se contemplan daños físicos. Se concluye que, si bien es cierto que el SOAP se ha ido adaptando a las necesidades requeridas en el contexto social, hay aspectos que aún se deben mejorar.
- Se logró el objetivo de estudiar la ley 18.490 y conocer la póliza y cobertura del SOAP, acerca de la póliza se puede mencionar que es bien clara en su estructura e información, tanto en el certificado otorgado a los contratantes de SOAP, como también en el depósito de pólizas por medio del código POL320130487, en donde se encuentra la información detallada de ésta.
- En el análisis comparativo de la información que ponen a disposición las distintas compañías aseguradoras, no existe mayor diferencia entre unas y otras, la mayoría de estas compañías tienen información general acerca del SOAP en sus sitios web, por otro lado como la póliza es igual para todas tampoco existe diferencia en ella y el certificado que entregan es casi idéntico.
- Se elaboró una encuesta en relación a los conocimientos que tienen las personas acerca del SOAP, al ver y analizar los resultados de las

respuestas obtenidas, se puede concluir que el nivel de conocimiento de las personas es muy bajo, falta mucho que mejorar en este aspecto.

- Se realizó el análisis de algunos de los indicadores relevantes del SOAP, como la comparación de los SOAP contratados, denunciados y pagados. Las cifras muestran que la relación entre los SOAP denunciados y los pagados es mayor al 90%, por lo que es una buena cifra, también es importante señalar que las utilidades de las compañías aseguradoras son bastante elevadas, esto por la cantidad de SOAP contratados.

Los objetivos específicos fueron logrados exitosamente, lo que permitió cumplir el objetivo general de este trabajo de titulación el cual era:

“Realizar una propuesta de reestructuración de política pública en torno al seguro obligatorio de accidentes personales (SOAP).”

Esto se logró creando tres propuestas:

1. Incluir y valorizar el concepto de factor de riesgo
2. Creación de un fondo común
3. Creación de una fundación para víctimas

Estas tres propuestas tienen como finalidad principal disminuir la cantidad de siniestros de tránsito, se pretende generar mayor conciencia en la sociedad, que los malos conductores mejoren sus conductas negativas, que exista mayor empatía por parte de la sociedad a víctimas.

11. BIBLIOGRAFÍA

1. *ACSH.CL*

- Medidas preventivas de: https://www.achs.cl/portal/Empresas/productos-y-servicios/Documents/fiestas-patrias2017/FT_Accidentes%2520_Vehiculos.pdf+&cd=7&hl=es&ct=clnk&gl=cl

2. *AUTOFACT.CL*

- Valores SOAP 2018 de: <https://www.autofact.cl/blog/mi-auto/seguros/valor-soap-2018>
- Valores SOAP 2019 de: <https://www.autofact.cl/blog/mi-auto/seguros/valor-soap-2019>

3. *BCN.CL*

- Ley 18.490 de: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=29893>
- Decreto 223 crea comisión nacional de seguridad de tránsito de: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=11204>
- Ley 20.712 de: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1057895&idParte=9396973&idVersion=2020-03-01>

4. *BOE.ES*

- Seguro obligatorio de responsabilidad civil de: https://www.boe.es/biblioteca_juridica/codigos/codigo.php?id=185&modo=2¬a=0&tab=2

5. *CMFCHILE.CL*

- Depósito de pólizas de: https://www.cmfchile.cl/institucional/mercados/deposito_polizas.php?mercado=S

6. *CONASET.CL*

- Tríptico del SOAP de: https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2018/02/TRIPTICO-SOAP_TRAZADO-WEB.pdf
- Libro acuerdo nacional por la seguridad vial de: <https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2019/06/Libro-Acuerdo-Nacional-por-la-Seguridad-Vial-de-Chile.pdf>
- Estadísticas generales de: <https://www.conaset.cl/programa/observatorio-datos-estadistica/biblioteca-observatorio/estadisticas-generales/>

7. *FUNDACIONA.ORG*

- Fundación a víctimas de accidentes de tránsito en: <https://www.fundaciona.org/>

8. *MULTA TRANSITO.CL*

- Infracciones según clasificación en: <https://www.multastransito.cl/blog/243-tipos-de-multas-de-transito-y-sus-valores>

9. *SCRIBD.COM*

- Certificado del SOAP en: <https://es.scribd.com/document/377441488/Soap>

10. *WIKIPEDIA.ORG*

- Superintendencia de valores y seguros en: https://es.wikipedia.org/wiki/Superintendencia_de_Valores_y_Seguros_de_Chile#:~:text=La%20Superintendencia%20de%20Valores%20y,y%20las%20operaciones%20burs%C3%A1tiles%2C%20las

11. ANEXOS

11.1 Anexo 1: Ley N°18.490

Ley 18.490 de 1986. Establece seguro obligatorio de accidentes personales causados por circulación de vehículos motorizados. 02 de enero de 1986.

La Junta de Gobierno de la República de Chile ha dado su aprobación al siguiente

PROYECTO DE LEY:

TITULO PRELIMINAR

Del Seguro Obligatorio de Accidentes Causados por Vehículos Motorizados

ARTICULO 1⁰.- ²⁰Todo vehículo motorizado que para transitar por las vías públicas del territorio nacional requiera de un permiso de circulación, deberá estar asegurado contra el riesgo de accidentes personales a que se refiere esta ley. Además, si el vehículo no contare con un seguro por los daños personales y materiales causados con ocasión de un accidente de tránsito, el vehículo conducido quedará gravado con prenda sin desplazamiento y será puesto a disposición del tribunal respectivo, de forma de responder por las indemnizaciones contempladas en esta ley²¹.

²⁰ Inciso sustituido de acuerdo a lo señalado en el artículo 54^o N^o1 de la ley N^o18.681, publicada en el Diario Oficial el 31 de diciembre de 1987.

²¹ Segunda parte del inciso primero reemplazada, de acuerdo a lo señalado en la letra a) del numeral 1 del artículo único de la ley N^o19.887, publicada en el Diario Oficial el 18 de agosto de 2003.

Este seguro no se exigirá a los vehículos de transporte y otros respecto de los cuales se apliquen normas sobre seguro en virtud de convenios internacionales, caso en el cual podrán ser contratados con empresas aseguradoras nacionales o extranjeras que tengan representación en Chile o que hayan celebrado convenios con ellas o con compañías aseguradoras chilenas²².

Tampoco se exigirá dicho seguro a los vehículos motorizados con matrícula extranjera que ingresen provisoria o temporalmente al país. Con todo, si uno de éstos interviniera en un accidente de tránsito, Carabineros de Chile procederá a retirar la documentación de ingreso temporal del vehículo expedida por el Servicio de Aduanas o el tríptico respectivo, para el solo efecto de ponerlo a disposición del tribunal competente.

ARTICULO 2º.- Para los efectos de esta ley, se entiende por vehículo motorizado aquél que normalmente está destinado a desplazarse en el medio terrestre, con propulsión propia, que se encuentre por su naturaleza destinada al transporte o traslado de personas o cosas y sujeta a la obligación de obtener permiso de circulación para transitar.

Los remolques, acoplados, casas rodantes u otros similares, que carezcan de propulsión pero que circulen por vías públicas, también se considerarán como vehículos motorizados para los efectos de esta ley, debiendo contar con el seguro obligatorio adicional correspondiente.

ARTICULO 3º.- No se considerarán como vehículos motorizados para efectos de esta ley:

1.- Los que circulan sobre rieles;

²² Inciso segundo reemplazado de acuerdo a lo señalado en la letra b) numeral 1 del artículo único de la ley N°19.887, publicada en el Diario Oficial el 18 de agosto de 2003.

2.- Los utilizados exclusivamente dentro de los límites de playas ferroviarias, de una fábrica o en el interior de cualquier lugar cerrado, al cual no tenga acceso el público;

3.- Los tractores y otras maquinarias agrícolas, industriales mineras o de construcción, dedicadas exclusivamente a las tareas para las cuales fueron construidas, salvo que requieran de permiso de circulación, y

4.- Los vehículos con tracción animal.

ARTICULO 4º.- La obligación de contratar el seguro recaerá sobre el propietario del vehículo. Tratándose de remolques, acoplados, casas rodantes o similares, la obligación de contratar el seguro adicional recae sobre el propietario del vehículo tractor. Cuando no se hubiere obtenido el correspondiente seguro adicional, el propietario y el conductor del vehículo tractor responderán solidariamente por los daños que causen²³.

Para tal fin se presumirá que tiene carácter de propietario la persona a cuyo nombre aparezca inscrito el vehículo en el Registro correspondiente.

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

ARTICULO 5º.- Los contratos de seguro que se celebren en cumplimiento de esta ley, regirán por todo el plazo de la vigencia señalado en el respectivo certificado, no se resolverán por la falta de pago de las primas, ni podrán terminarse anticipadamente por decisión de las partes. Sólo por

²³ Párrafo agregado de acuerdo a lo señalado en el artículo 54 N° 2 de la ley N° 18.681, publicada en el Diario Oficial el 31 de diciembre de 1987.

sentencia judicial ejecutoriada se podrá poner término al contrato antes de la fecha de su vencimiento.

El pago de las indemnizaciones que afecten a una póliza no significará reducción de las sumas aseguradas ni de responsabilidad, la que continuará en vigor por todo el plazo para el cual fue contratada, sin necesidad de rehabilitación ni pago de primas adicionales.

ARTICULO 6º.- En el seguro de accidentes personales a que se refiere esta ley, el pago de las correspondientes indemnizaciones se hará sin investigación previa de culpabilidad, bastando la sola demostración del accidente y de las consecuencias de muerte o lesiones que éste originó a la víctima.

ARTICULO 7º.- En el seguro de responsabilidad civil por daños a vehículos de terceros, el asegurador estará obligado al pago de la indemnización proveniente de la cobertura de responsabilidad civil, cuando así lo haya aceptado en un convenio celebrado con el propietario y conductor del vehículo asegurado y los terceros perjudicados.

En caso de que no hubiere acuerdo, la correspondiente indemnización deberá ser pagada cuando la responsabilidad del propietario y/o del conductor de vehículo asegurado y el monto de los perjuicios hubieren sido declarados por sentencia judicial ejecutoriada. En dicho proceso, el asegurador podrá intervenir como parte principal para todos los efectos legales.

ARTICULO 8º.- En caso de siniestro, el conductor o propietario del vehículo asegurado o sus representantes²⁴ estarán obligado²⁵ a dar aviso escrito a la entidad aseguradora dentro de treinta días, contados²⁶ desde que tenga noticia del accidente, salvo caso de impedimento debidamente justificado. Asimismo, deberá dejar inmediata constancia en la unidad de Carabineros de Chile más cercana, de todo accidente en que participe el vehículo asegurado, exhibiendo el certificado de seguro correspondiente.

Inciso derogado ²⁷

ARTICULO 9º.- El seguro establecido en esta ley se podrá contratar en cualquiera de las entidades aseguradoras autorizadas para cubrir riesgos comprendidos en el primer grupo de acuerdo con el artículo 8º del decreto con fuerza de ley 251, de Hacienda, de 1931.

No obstante, la cobertura de accidentes personales del seguro de los vehículos de la locomoción colectiva y taxis colectivos será contratada de conformidad a lo señalado en el artículo 19º de la ley 16.426. Los empresarios de la locomoción colectiva y taxis colectivos podrán contratar la cobertura de responsabilidad civil de que trata esta ley con cualquier compañía de seguro de las ya mencionadas.

ARTICULO 10º.- En la cobertura de accidentes personales, las víctimas de un accidente del tránsito y sus beneficiarios tendrán acción contra el asegurador, no siéndoles oponibles las excepciones que éste pueda

²⁴ Expresión "o sus representantes" agregada de acuerdo a lo señalado en el numeral segundo letra a) numero 1 de la ley N°19.887, publicada en el Diario Oficial el 18 de agosto de 2003.

²⁵ Sustitúyanse los términos "está obligado" por "estarán obligados", de acuerdo a lo señalado en el numeral segundo letra a) numero 2 de la ley N°19.887, publicada en el Diario Oficial el 18 de agosto de 2003.

²⁶ Frase "dentro del quinto día, contado" reemplazada como se ve en el texto, de acuerdo a lo señalado en el numeral segundo letra a) numero 3 de la ley N°19.887, publicada en el Diario Oficial el 18 de agosto de 2003.

²⁷ Inciso segundo derogado de acuerdo a lo señalado en el numeral segundo letra b) de la ley N°19.887, publicada en el Diario Oficial el 18 de agosto de 2003.

alegar contra el tomador del seguro que se basen en hechos o circunstancias imputables a este último.

ARTICULO 11º.- El asegurador podrá repetir contra el tomador del seguro por cualquier cantidad que haya debido abonar como indemnización en los términos de esta ley, cuando concurren circunstancias que digan relación con la eficacia del contrato de seguro o con el cumplimiento de las obligaciones contraídas por el tomador que, en otro caso, habrían autorizado al asegurador para no pagar la respectiva indemnización.

Asimismo, el asegurador podrá repetir contra el propietario de un vehículo que, no contando con seguro vigente, lo hubiere hecho responsable del pago de cualquier cantidad por concepto de las indemnizaciones previstas en esta ley, sin perjuicio de la responsabilidad civil que determine, en definitiva, el tribunal competente²⁸.

ARTICULO 12º.- En caso de accidente de tránsito en que hayan participado dos o más vehículos, cada entidad aseguradora será responsable de las indemnizaciones correspondientes a las personas transportadas en el vehículo por ella asegurado.

En caso de peatones, personas no transportadas o cuando no fuere posible establecer en cuál vehículo viajaban los afectados²⁹, todos los aseguradores intervinientes serán responsables solidariamente de las indemnizaciones de mayor monto³⁰, y que correspondan a dicha persona

²⁸ Inciso segundo agregado de acuerdo a lo señalado en el numeral 3 del artículo único de la ley N°19.887, publicada en el Diario Oficial el 18 de agosto de 2003.

²⁹ Expresión "peatones o personas no transportadas" reemplazada de acuerdo a numeral 4 del artículo único de la ley N°19.887, publicada en el Diario Oficial el 18 de agosto de 2003.

³⁰ Palabra "de mayor monto" intercalada de acuerdo a Art.11º letra b) de la ley N° 18.679, publicada en el Diario Oficial el 31 de diciembre de 1987.

o sus beneficiarios, sin perjuicio de que, en definitiva, el pago deba ser financiado entre dichos aseguradores por partes iguales.

En este último caso, el asegurador que hubiere pagado tendrá derecho a repetir contra los demás para exigirles su correspondiente participación, todo lo cual debe entenderse sin perjuicio de los convenios que al efecto puedan celebrar los aseguradores entre sí.

ARTICULO 13º.- Las acciones para perseguir el pago de las indemnizaciones por accidentes personales contempladas en esta ley, prescribirán en el plazo de un año contado desde la fecha en que ocurrió el accidente o a partir de la muerte de la víctima, siempre que aquella haya sucedido dentro del año siguiente al mismo accidente.

La recepción por parte del asegurador de los antecedentes justificativos del pago de cualquiera de las indemnizaciones previstas en este seguro producirá la interrupción de la prescripción, aunque en su presentación se hubiere omitido algunos de los antecedentes a que se refiere el artículo 30³¹.

ARTICULO 14º.- El seguro obligatorio será compatible con cualquier otro de naturaleza voluntaria que exista para responder por accidentes causados por el mismo vehículo y para responder de los accidentes personales que sufran las víctimas.

ARTICULO 15º.- El derecho que según esta ley corresponda a la víctima o a sus beneficiarios, no afectará al que pueda tener, según las normas del derecho común, para perseguir indemnizaciones de los perjuicios de quien sea civilmente responsable del accidente.

³¹ Inciso segundo agregado de acuerdo a lo señalado en el numeral 5 del artículo único de la ley N°19.887, publicada en el Diario Oficial el 18 de agosto de 2003.

El pago recibido como consecuencia de este seguro no implica reconocimiento ni presunción de culpabilidad que pueda perjudicar al propietario o conductor del vehículo asegurado, ni servirá como prueba en tal sentido en caso de ejercitarse acciones civiles o penales.

No obstante, los pagos de indemnización efectuados en virtud de este seguro, se imputarán o deducirán de los que pudiere estar obligado a hacer el propietario o conductor del vehículo asegurado en razón de la responsabilidad civil que respecto de los mismos hechos y de las mismas personas, le pueda corresponder según las normas del derecho común.

ARTICULO 16º.- El asegurador que pague las indemnizaciones previstas en esta ley podrá recuperar lo pagado de quien sea civilmente responsable del accidente, salvo que éste fuere el tomador del seguro. Contra este último podrá dirigirse para repetir lo pagado bajo la cobertura de accidentes personales, cuando el accidente lo hubiere producido dolosamente.

Si en el accidente hubieren resultado dañados vehículos de terceros, el asegurador podrá dirigirse en contra del propietario y/o conductor del vehículo asegurado para el reembolso solidario de todo lo pagado, debidamente reajustado, con intereses corrientes y gastos, cuando el accidente se hubiere producido como consecuencia de haber cometido el conductor del vehículo asegurado una infracción gravísima de la Ley del Tránsito, que sea la causa principal del accidente.

ARTICULO 17º.- La contratación del seguro obligatorio deberá constar en un certificado que hará las veces de póliza y del cual se entenderá que forman parte integrante las condiciones y cláusulas que la Superintendencia apruebe conforme al artículo 21º.

En dicho certificado, cuya forma y contenido se fijará por la Superintendencia de Valores y Seguros, deberá constar el seguro, el nombre de la entidad aseguradora, el número de póliza, el inicio y término de vigencia del seguro y la firma de un apoderado del asegurador que haya emitido el documento.

El aludido certificado se considerará como prueba suficiente de la contratación del seguro obligatorio.

ARTICULO 18º.- Para los efectos de que cualquier persona pueda saber si un vehículo cuenta con el correspondiente seguro, las entidades aseguradoras deberán requerir la anotación de las pólizas que hubieren otorgado y de sus adicionales, en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación, en la forma que éste determine³².

ARTICULO 19º.- La transferencia o transmisión de la propiedad del vehículo que haya tenido lugar dentro de la vigencia del contrato de seguro, producirá la cesión automática del seguro sin alteración de la cobertura hasta el término de la vigencia de la póliza, en todo caso, el asegurado deberá comunicar esta circunstancia al asegurador dentro del plazo de cinco días de ocurrido el hecho.

ARTICULO 20º.- Las Municipalidades no podrán otorgar permisos de circulación provisorios o definitivos a vehículos motorizados, sin que se les exhiba el certificado que acredite la contratación del seguro obligatorio de accidentes personales del respectivo vehículo.

³² Artículo reemplazado de acuerdo a lo señalado en el artículo 54º N° 3 de la ley N° 18.681, publicada en el Diario Oficial el 31 de diciembre de 1987.

El vencimiento de la póliza no podrá ser nunca anterior al término del plazo del permiso de circulación que se otorgue al respectivo vehículo³³.

ARTICULO 21º.- Corresponderá a la Superintendencia de Valores y Seguros aprobar el modelo de póliza correspondiente al seguro obligatorio a que se refiere esta ley, quedando facultada para modificarlo cuando lo estime necesario. Tanto el modelo de la póliza como sus modificaciones deberán ser publicados en el Diario Oficial.

ARTICULO 22º.- Las entidades aseguradoras que contraten el seguro obligatorio tendrán derecho a requerir los certificados de las anotaciones que consten en el Registro Nacional de Conductores.

A solicitud de la misma entidad aseguradora, de un liquidador de siniestros, de la víctima del accidente de tránsito o de un familiar o beneficiario contemplado en esta ley o de cualquiera persona o institución beneficiaria del seguro, el tribunal competente o el Ministerio Público, en su caso, otorgará un certificado en el cual se consignen los datos del accidente de tránsito³⁴.

Cuando el solicitante sea víctima del accidente, se otorgará el certificado en forma gratuita³⁵.

ARTICULO 23º.- Las pólizas o certificados de seguro que se emitan conforme a esta ley y las primas y demás operaciones vinculadas al seguro obligatorio estarán exentos de todo impuesto, tasa o gravámenes, cualquiera que fuere su naturaleza.

³³ Artículo sustituido de acuerdo a Art. 77º letra a) de la ley N° 18.899, publicada en el Diario Oficial el 30 de diciembre de 1989.

³⁴ Inciso segundo reemplazado de acuerdo a lo señalado en el Art.5º de la Ley 20.227, publicada en el Diario Oficial el 15 de noviembre de 2007.

³⁵ Inciso segundo sustituido de acuerdo a lo señalado en el artículo 54º N°4 de la ley N°18.681, publicada en el Diario Oficial el 31 de diciembre de 1987.

TITULO I

Del Seguro de Accidentes Personales

ARTICULO 24^o.- El seguro obligatorio de accidentes personales cubre los riesgos de muerte y lesiones corporales que sufran las personas como consecuencia de accidentes en que intervengan el vehículo asegurado, sus remolques o sus cargas.

Este seguro cubrirá tanto al conductor del vehículo como a las personas que estén siendo transportadas en él y cualesquier tercero afectado.

Para los efectos de esta ley, se considerará igualmente que son terceros afectados, las personas transportadas en un vehículo no asegurado que hubiere intervenido en un accidente con algún vehículo asegurado, con excepción del propietario del vehículo no asegurado³⁶.

ARTICULO 25⁰³⁷.- El seguro de accidentes personales garantizará las siguientes indemnizaciones:

- 1.- Una cantidad equivalente a 300 unidades de fomento en caso de muerte;
- 2.- Una cantidad equivalente a 300 unidades de fomento en caso de incapacidad permanente total;
- 3.- Una cantidad equivalente de hasta 200 unidades de fomento en caso de incapacidad permanente parcial, debiendo el monto definitivo ser una

³⁶ Inciso tercero agregado de acuerdo a lo señalado en el numeral 7 de la ley N° 19.887, publicado en el Diario Oficial el 18 de agosto de 2003.

³⁷ Artículo sustituido de acuerdo a lo señalado en el numeral 8 del artículo único de la ley N° 19.887, publicada en el Diario Oficial el 18 de agosto de 2003. Anteriormente, este artículo había sido modificado por las leyes N° 18.681, publicada en el Diario Oficial el 31 de diciembre de 1987, y la ley N° 18.679, publicada en el Diario Oficial el 31 de diciembre de 1987.

proporción de dicha indemnización máxima, según la clasificación que al efecto se haga en la póliza, y

4.- Una cantidad equivalente de hasta 300 unidades de fomento por concepto de gastos de hospitalización o de atención médica, quirúrgica, dental, prótesis, implantes, farmacéutica y cualquiera otra que se requiera para su rehabilitación. Estas 300 unidades de fomento se destinarán sólo al pago o copago de los gastos señalados precedentemente.

Las incapacidades temporales de cualquiera especie no darán derecho a otra indemnización que la señalada en el número 4 del inciso anterior

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

ARTICULO 26º.- Las indemnizaciones por muerte, incapacidad permanente total e incapacidad permanente parcial, no son acumulables. Si liquidada una incapacidad permanente la víctima o asegurado falleciera a consecuencia del mismo accidente, el asegurador liquidará la indemnización por muerte, previa deducción del monto ya pagado por la incapacidad permanente total o parcial.

No se deducirá de la indemnización que deba pagarse en caso de incapacidad total las sumas pagadas por el asegurador por concepto de gastos de hospitalización o de atención médica, quirúrgica o farmacéutica³⁸.

En caso de incapacidad permanente parcial, no se podrán deducir los referidos gastos pero, su monto sumado a la indemnización que

³⁸ Inciso segundo reemplazado de acuerdo a lo señalado en el numeral 9 del artículo único de la ley N° 19.887, publicada en el Diario Oficial el 18 de agosto de 2003.

corresponda percibir por dicha incapacidad, no podrá exceder de la suma asegurada.

ARTICULO 27º.- Para los efectos de esta ley se entenderá como incapacidad permanente total aquella que produce a la víctima la pérdida de, a lo menos, dos tercios de su capacidad de trabajo como consecuencia del debilitamiento de sus fuerzas físicas o intelectuales.

Por incapacidad permanente parcial se entenderá aquella que produce a la víctima una pérdida igual o superior al treinta por ciento pero inferior a las indicadas dos terceras partes de su capacidad de trabajo.

ARTICULO 28º.- La naturaleza y grado de incapacidad serán determinados por el médico tratante. Si la compañía de seguros, a través de su propio médico no coincidiera, en todo o en parte, con tal dictamen, la respectiva discrepancia será resuelta por la Comisión de Medicina Preventiva o Invalidez correspondiente al domicilio del asegurado. No obstante lo anterior, la compañía estará obligada al pago de lo no disputado.

ARTICULO 29º.- El asegurador tendrá siempre el derecho a examinar a la persona lesionada por intermedio del facultativo que al efecto designe, pudiendo adoptar todas las medidas tendientes a la mejor y más completa investigación de aquellos puntos que estime necesarios para establecer el origen, naturaleza y gravedad de las lesiones.

Dicha investigación o la determinación de la naturaleza y grado de incapacidad referida en el artículo anterior no deberá exceder de treinta días corridos desde su presentación³⁹.

En caso de negativa de la persona lesionada a someterse a dicho examen, el asegurador quedará liberado de pagar la correspondiente indemnización.

ARTICULO 30º.- Las indemnizaciones previstas en esta ley en relación con el seguro de accidentes personales se pagarán al beneficiario respectivo dentro del plazo de 10 días siguientes a la presentación de los antecedentes que a continuación se indican:

- 1.- Certificado otorgado por Carabineros de Chile en el cual se consignen los datos del accidente de tránsito, de acuerdo al parte enviado al tribunal competente;
- 2.- En caso de muerte, certificado de defunción de la víctima y, en el mismo evento, libreta de familia, certificado de matrimonio, certificado de nacimiento u otros documentos que acrediten legalmente la calidad de beneficiario del seguro;
- 3.- En caso de incapacidad, certificado que acredite la naturaleza y grado de ella, y
- 4.- Comprobantes que acrediten el valor o el precio de la atención, recuperación y rehabilitación médica y dental de cualquier orden, y de la atención farmacéutica a que haya debido someterse la víctima, como consecuencia de las lesiones sufridas.

³⁹ Inciso segundo intercalado, el actual inciso segundo pasa a ser tercero, de acuerdo a lo señalado en el numeral 10 del artículo único de la ley N° 19.887, publicada en el Diario Oficial el 18 de agosto de 2003.

ARTICULO 31º.- En caso de muerte, serán beneficiarias del seguro las personas que a continuación se señalan, en el siguiente orden de precedencia:

- 1.- El cónyuge sobreviviente;
- 2.- Los hijos menores de edad, legítimos, naturales o adoptivos.
- 3.- Los hijos mayores de edad, legítimos, naturales o adoptivos.
- 4.- Los padres legítimos o naturales;
- 5.- La madre de los hijos naturales de la víctima, y
- 6.- A falta de las personas indicadas en el inciso precedente, la indemnización corresponderá a quien acredite la calidad de heredero.

ARTICULO 32º.- Los pagos de la indemnización en caso de lesiones se efectuarán directamente a la víctima o asegurado, o, en caso de imposibilidad de éste, a quien lo represente. En su defecto, a las mismas personas y en el mismo orden señalado en el artículo anterior.

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

ARTICULO 33º.- Las indemnizaciones y prestaciones previstas por este seguro obligatorio se pagarán con preferencia a cualquiera otra que favorezca a la víctima o a sus beneficiarios en virtud de coberturas propias del sistema de seguridad social, incluyendo la que provenga de la

legislación sobre accidentes del trabajo, las que se pagarán en la parte no cubierta por el seguro de esta ley.

ARTICULO 34º.- Sólo quedan excluidos de la cobertura del seguro obligatorio, los siguientes casos de muerte o lesiones corporales:

- 1.- Los causados en carreras de automóviles y otras competencias de vehículos motorizados;
- 2.- Los ocurridos fuera del territorio nacional;
- 3.- Los ocurridos como consecuencia de guerras, sismos y otros casos fortuitos enteramente extraños a la circulación del vehículo⁴⁰, y
- 4.- El suicidio y la comisión de lesiones auto inferidas.

TITULO II

Del Seguro de Responsabilidad Civil por daños a Vehículos de Terceros⁴¹

TITULO III

Disposiciones Varias

ARTICULO 39º.- Reemplazase a contar de la fecha de publicación de esta ley, el artículo 19º de la ley 16.426, por el siguiente:

⁴⁰ Numero 3 derogado, pasando los actuales 4 y 5 a ser 3 y 4 respectivamente, de acuerdo a lo señalado en el numeral 11 del artículo único de la ley N° 19.887, publicada en el Diario Oficial el 18 de agosto de 2003.

⁴¹ La ley N° 18.976, publicada en el Diario Oficial el 30 de marzo de 1990, estableció exigibilidad del seguro con motivo de renovación de permiso de circulación 1991.

Título derogado de acuerdo a lo señalado en la Ley N° 19.050, publicada en el Diario Oficial el 22 de marzo de 1991.

"Artículo 19º Instituyese el Seguro Obligatorio de Accidentes de Locomoción Colectiva y Taxis Colectivos del país.

El presente seguro cubre los riesgos de muerte y lesiones corporales que sufran las personas a consecuencia de accidentes en que participen vehículos de la locomoción colectiva y taxis colectivos. Dentro de la cobertura del seguro se encuentran comprendidas tanto las personas que estén siendo transportadas, incluidos los conductores y auxiliares, como las que no lo estén. En consecuencia, son asegurados las personas ya indicadas que sufran un daño corporal a raíz de un accidente de tránsito y beneficiarios las personas a quienes corresponde recibir la respectiva indemnización.

Este seguro podrá ser contratado en cualquiera entidad aseguradora autorizada para cubrir riesgos comprendidos en el primer grupo, de conformidad a lo señalado en el artículo 9º de la ley N° 18.490, sobre Seguro Obligatorio de Accidentes Personales Causados por Circulación de Vehículos Motorizados y por las normas que al efecto dicte la Superintendencia de Valores y Seguros.

ARTICULO 40º.- Introdúcense en la ley N° 18.290 las modificaciones siguientes:

1.- Reemplazase, en el Título III, el epígrafe del párrafo "De la Patente Única y del Certificado de Inscripción", por el siguiente:

"De la Patente Única, del Certificado de Inscripción y del Certificado del Seguro Obligatorio de Accidentes Causados por Vehículos Motorizados";

2.- Reemplazase el artículo 45 por el siguiente:

"Artículo 45.- Los vehículos motorizados no podrán transitar sin la placa única, el permiso de circulación otorgado por las Municipalidades y el

certificado de un seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados.

El certificado del seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados deberá portarse siempre en el vehículo y encontrarse vigente.";

3.- Reemplázase el inciso segundo del artículo 50 por el siguiente:

"El mismo procedimiento se aplicará a los vehículos que transiten sin el permiso de circulación vigente o sin el certificado vigente de un seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados.";

4.- Agrégase en el artículo 185 el siguiente inciso cuarto:

"Asimismo, en los accidentes del tránsito en que resultaren daños a los vehículos, lesiones menos graves, graves o muerte de alguna persona, Carabineros de Chile deberá indicar en la denuncia los siguientes antecedentes del seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados de los vehículos involucrados en el accidente: nombre de la compañía aseguradora, número del certificado de la póliza y su vigencia y nombre del tomador.";

5.- Agrégase al artículo 192, el siguiente inciso segundo:

"Asimismo, el conductor de un vehículo motorizado deberá, requerido por la autoridad competente, entregar el certificado vigente de póliza de un seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados, el que deberá ser siempre devuelto en el acto al conductor.";

6.- Agrégase al artículo 197, sustituyéndose en su número 3º, la coma (,) y la letra "y" que la sigue, por un punto y coma (;), y en su número 4º, reemplazándose el punto final (.) por una coma (,) y una letra "y", el siguiente número 5º;

"5º.- Toda infracción declarada por el juez como causa principal de un accidente de tránsito que origine daños o lesiones leves.", y

7.- Agrégase al artículo 198, sustituyéndose en su número 27, la coma y la letra "y" por un punto y coma, y en su número 28, sustituyendo el punto final por una coma y la letra "y", el siguiente número 29:

"29.- No portar el certificado vigente de un seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados."

ARTICULO 41º.- Modificase la ley N° 18.287, agregándose a su artículo 4º el siguiente inciso tercero:

"En los casos de lesiones leves o daños a los vehículos producidos en accidentes de tránsito, la denuncia deberá indicar, además, los siguientes datos del certificado de póliza del seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados vigente: nombre de la compañía aseguradora, número y vigencia del certificado de póliza y nombre del tomador."

ARTICULO 42º.- Los créditos de los asegurados por indemnizaciones de siniestros ocurridos antes de la fecha de declaratoria de quiebra y cuyo pago se encuentre pendiente, gozarán de un privilegio especial por sobre todo otro crédito, incluidos los de primera clase, sobre todo los bienes del fallido.

El síndico pagará dichos créditos con cargo a los primeros fondos del fallido de que pueda disponer, sin que sea necesario que los respectivos acreedores verifiquen tales créditos en la quiebra.

Los pagos que se efectúen en conformidad con lo dispuesto en este artículo no quedarán sin efecto por las demandas de acreedores de mejor derecho.

Los asegurados cuyos contratos a la fecha de la declaratoria de quiebra se encontraren vigentes, podrán verificar la cantidad del equivalente a la prima no consumida hasta la fecha de expiración de los mismos. Estos créditos gozarán de la preferencia establecida en el artículo 2472, N° 5 del Código Civil.

ARTICULO 43°.- Derogado ⁴²

ARTICULO 44°.- Deróganse, a contar del 31 de diciembre de 1985, el decreto ley N° 3.252, de 1980; el decreto con fuerza de ley N° 151, de 1981, del Ministerio de Hacienda, y toda otra disposición legal o reglamentaria que, versando sobre el seguro obligatorio a que esas normas se refieren, sea contraria a las disposiciones contenidas en esta ley.

ARTICULO 45°.- Facultase al Presidente de la República por el plazo de un año para fijar el texto refundido de las normas sobre seguros obligatorios de vehículos motorizados y de la locomoción colectiva, pudiendo además coordinar y sistematizar las respectivas normas y, para tal efecto, incorporar las modificaciones y derogaciones de que hayan sido objeto, tanto expresa como tácitamente, incluir los preceptos legales que las hayan interpretado, reunir en un mismo texto disposiciones directa y sustancialmente relacionadas entre sí que se encuentren dispersas, darles numeración de ley, introducir cambios formales, sea en cuanto a redacción, titulación, ubicación de preceptos y otros de similar naturaleza, pero sólo en la medida que sean indispensables para la coordinación y sistematización.

⁴² Artículo sustituido de acuerdo a Art.54° N°6 de la ley N°18.681, publicada en el Diario Oficial el 31 de diciembre de 1987; Posteriormente el artículo fue nuevamente sustituido, de acuerdo a lo señalado en el artículo 77 letra b) de la ley N°18.899, publicada en el Diario Oficial el 30 de diciembre de 1989.

En el ejercicio de estas facultades, el Presidente de la República contará con todas las atribuciones necesarias para el cabal cumplimiento de los objetivos anteriormente indicados, pero ellas no podrán importar, en caso alguno, la alteración del verdadero sentido y alcance de las disposiciones legales vigentes.

ARTICULO TRANSITORIO DE LA LEY N° 19.887.- Las modificaciones introducidas por esta ley, regirán a contar del año 2004, desde la fecha de inicio del período de renovación de los respectivos permisos de circulación de los distintos tipos de vehículos motorizados, sea que les corresponda su renovación a contar del 1 de abril o dentro de los meses de mayo o septiembre de ese año.

Para los vehículos motorizados que obtengan por primera vez su permiso de circulación, esta ley regirá a contar del 1 de enero del año 2004.

JOSE T. MERINO CASTRO, Almirante, Comandante en Jefe de la Armada, Miembro de la Junta de Gobierno.- FERNANDO MATTHEI AUBEL, General del Aire, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, Miembro de la Junta de Gobierno.- RODOLFO STANGE OELCKERS, General Director de Carabineros, Miembro de la Junta de Gobierno.- JULIO CANESSA ROBERT, Teniente General de Ejército, Miembro de la Junta de Gobierno.

Por cuanto he tenido a bien aprobar la precedente ley, la sanciono y la firmo en señal de promulgación. Llévase a efecto como Ley de la República.

Regístrese en la Contraloría General de la República, publíquese en el Diario Oficial e insértese en la Recopilación Oficial de dicha Contraloría.

Santiago, 2 de Enero de 1986.- AUGUSTO PINOCHET UGARTE, General de Ejército, Presidente de la República.- Hernán Büchi Buc, Ministro de Hacienda.

11.2 ANEXO 2: Póliza del SOAP

**POLIZA DE SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES
PERSONALES CAUSADOS POR VEHICULOS MOTORIZADOS.
APROBADA POR RESOLUCIÓN
N°376 DE 18/10/2013**

TITULO PRIMERO: DE LA COBERTURA

ARTICULO1º:

Este contrato se rige por las disposiciones contempladas en la Ley N° 18.490, las normas legales de carácter imperativo establecidas en el Título VIII del Libro II del Código de Comercio que resulten aplicables y por las disposiciones contenidas en los artículos siguientes.

En virtud del presente contrato, el asegurador cubre el riesgo de Accidentes Personales señalado en el Título Primero de la Ley N° 18.490, en la forma, monto, términos y modalidades descritas en este instrumento. Este seguro cubre los riesgos de muerte y lesiones corporales que sean consecuencia directa de accidentes sufridos por personas en los cuales intervenga el vehículo asegurado.

Quedan amparados por este seguro quien conduzca el vehículo asegurado al momento de producirse un accidente en que éste participe, las personas que estén siendo transportadas en él y cualquier tercero lesionado a consecuencia de dicho accidente. Para efectos de esta póliza se considerarán igualmente como terceros afectados las personas que son transportadas en un vehículo no asegurado, con excepción del propietario del mismo.

ARTICULO 2º:

El presente seguro garantiza a las personas cubiertas las siguientes indemnizaciones:

- a) El equivalente de 300 Unidades de Fomento en caso de muerte siempre que ésta ocurra dentro del plazo de un año contado desde la fecha del accidente;
- b) El equivalente de 300 Unidades de Fomento en caso de incapacidad permanente total. Para estos efectos se entenderá como incapacidad permanente total aquella que produce al accidentado la pérdida de, a lo menos, dos tercios de su capacidad de trabajo como consecuencia del debilitamiento de sus fuerzas físicas o intelectuales por las lesiones sufridas en el accidente;
- c) El equivalente de hasta 200 Unidades de Fomento en caso de incapacidad permanente parcial. Se entiende por incapacidad permanente parcial aquella que produce al accidentado una pérdida igual o superior a 30% pero inferior a las dos terceras partes de su capacidad de trabajo como consecuencia del debilitamiento de sus fuerzas físicas o intelectuales por las lesiones sufridas en el accidente.

El monto definitivo de la indemnización corresponderá, en estos casos, a 3,03 Unidades de Fomento por cada punto porcentual de grado de

incapacidad permanente del accidentado, correspondiendo una indemnización de 200 Unidades de Fomento a la persona que presente un grado de incapacidad permanente del 66%.

d) El equivalente de hasta 300 Unidades de Fomento por los gastos médicos en que el afectado deba incurrir para la atención de las afecciones que directamente provengan de lesiones originadas por el accidente de tránsito en que haya participado el vehículo asegurado, siempre que se incurra en dichas prestaciones o gastos dentro del plazo de un año contado desde la fecha del accidente, y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 11º inciso segundo de esta póliza. Los gastos médicos comprenderán la atención pre hospitalaria y el transporte sanitario, la hospitalización, la atención médica, quirúrgica, dental, prótesis, implantes, los gastos farmacéuticos y de rehabilitación de las víctimas. Se entiende por transporte sanitario, el traslado desde el lugar del accidente hacia el centro hospitalario más cercano, donde el afectado pueda recibir la atención adecuada y oportuna.

El asegurador pagará como única indemnización por este concepto el reembolso de los gastos efectivamente incurridos por el accidentado. Dicho reembolso no podrá exceder al valor asignado para la respectiva prestación, en el Arancel Nivel 3 de la Modalidad de Libre Elección de FONASA (MLE), vigente al momento de otorgarse la prestación, a excepción de las prestaciones que se señalan a continuación, para las cuales se definen los siguientes límites de indemnización:

d.1) Días cama:

- 4 Unidades de Fomento por cada día cama en Sala.

- 6 Unidades de Fomento por cada día cama en Cuidados Intermedios.

- 11 Unidades de Fomento por cada día cama en Cuidados Intensivos (UCI o UTI).

El valor que debe aplicarse por este concepto, corresponde al estipulado en el arancel a particulares del establecimiento asistencial respectivo.

d.2) Traslados: Arancel Modalidad de Atención Institucional FONASA, aumentado en un 20%. En estos casos, y para efectos del transporte aéreo, se aplicarán los valores correspondientes a las Rondas del respectivo Arancel.

d.3) Gastos farmacéuticos: Precio promedio habitual en el mercado de los respectivos medicamentos.

d.4) Atención dental: Valor promedio habitual en el mercado de las respectivas prestaciones o tratamientos dentales.

d.5) Intervenciones quirúrgicas y prótesis grupos 11 al 21 y 23 del Arancel Modalidad Libre Elección

FONASA:

- Grupo 11 Neurología y Neurocirugía - Título II. Intervenciones Quirúrgicas. Neurocirugía: 1,8 veces el Arancel Nivel 3 MLE FONASA.

- Grupo 12 Oftalmología - Título II. Intervenciones Quirúrgicas: 1,8 veces el Arancel Nivel 3 MLE FONASA.

- Grupo 13 Otorrinolaringología - Título I. Procedimientos: 1,2 veces el Arancel Nivel 3 MLE FONASA.

- Grupo 13 Otorrinolaringología - Título II. Intervenciones Quirúrgicas: 1,7 veces el Arancel Nivel 3 MLE FONASA.

- Grupo 14 Cirugía de Cabeza y Cuello - Cirugía de Cabeza y Cuello: 1,7 veces el Arancel Nivel 3 MLE FONASA.

- Grupo 15 - Cirugía Plástica y Reparadora: 1,8 veces el Arancel Nivel 3 MLE FONASA.
- Grupo 16 Dermatología y Tegumentos - Título I. Procedimientos Terapéuticos: 4 veces el Arancel Nivel 3 MLE FONASA.
- Grupo 16 Dermatología y Tegumentos - Título II. Intervenciones quirúrgicas de Tegumentos: 1,8 veces el Arancel Nivel 3 MLE FONASA.
- Grupo 17 Cardiología, Cirugía Cardiovascular y de Tórax, Neumología - Título II. Cirugía Cardiovascular: 1,8 veces el Arancel Nivel 3 MLE FONASA.
- Grupo 17 Cardiología, Cirugía Cardiovascular y de Tórax, Neumología - Título III. Cirugía de Tórax: 2 veces el Arancel Nivel 3 MLE FONASA.
- Grupo 18 Gastroenterología - Título I. Procedimientos: 2 veces el Arancel Nivel 3 MLE FONASA.
- Grupo 18 Gastroenterología - Título II. Cirugía Abdominal: 1,8 veces el Arancel Nivel 3 MLE FONASA.
- Grupo 20 Ginecología y Obstetricia - Título II. Cirugía de Mama: 1,6 veces el Arancel Nivel 3 MLE FONASA.
- Grupo 21 Ortopedia y Traumatología - Título I. Procedimientos: 2 veces el Arancel Nivel 3 MLE FONASA.
- Grupo 21 Ortopedia y Traumatología - Título II. Procedimientos e Intervenciones Quirúrgicas Generales: 1,5 veces el Arancel Nivel 3 MLE FONASA.
- Grupo 21 Ortopedia y Traumatología - Título III. Intervenciones Quirúrgicas Segmentarias: 1,7 veces el Arancel Nivel 3 MLE FONASA.
- Grupo 23 Prótesis - Prótesis: 4 veces el Arancel MLE FONASA.

Todos aquellos insumos que no estén señalados en el Arancel Modalidad Libre Elección de FONASA, tales como yesos u otros, y que se requieran para la atención de las afecciones amparadas en el presente seguro, serán pagados de acuerdo a lo establecido para los gastos farmacéuticos.

ARTICULO 3º:

Las indemnizaciones por muerte, incapacidad permanente total e incapacidad parcial no son acumulables. Si pagada una incapacidad permanente total el accidentado falleciere con posterioridad, el Asegurador no estará obligado a pago de suma adicional alguna. Si hubiere pagado una incapacidad permanente parcial y el accidentado con posterioridad y a consecuencia del mismo accidente falleciere o se determinare su incapacidad permanente total, el asegurador sólo estará obligado a pagar el remanente hasta el equivalente de 300 U.F.

Las sumas pagadas por el asegurador por concepto de gastos médicos, no se deducirán de la indemnización que deba pagarse en caso de incapacidad permanente total del accidentado. Si procederá dicha deducción, en el caso de indemnización por muerte del accidentado.

En el caso de incapacidad permanente parcial, no se deducirán los pagos efectuados por los referidos gastos médicos, pero el monto de éstos sumado a la indemnización que corresponda pagar por dicha incapacidad, no podrá exceder del equivalente a 300 U. F.

ARTICULO 4º:

En caso de accidentes del tránsito en que hayan participado dos o más vehículos, cada entidad aseguradora será responsable de las indemnizaciones correspondientes a las personas transportadas en el vehículo por ella asegurado.

En caso de peatones, personas no transportadas o que no fuere posible establecer en cual vehículo viajaban, todos los aseguradores de los vehículos intervinientes serán responsables solidariamente de las indemnizaciones de mayor monto que correspondan a dicha persona o sus beneficiarios, sin perjuicio de que, en definitiva, el pago debe ser financiado entre dichos aseguradores por partes iguales.

En este último caso, el asegurador que hubiere pagado tendrá derecho a repetir contra los demás para exigirles su correspondiente participación, todo lo cual debe entenderse sin perjuicio de los convenios que al efecto puedan celebrar los aseguradores entre sí.

Lo anterior, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 1° de esta póliza.

TITULO SEGUNDO: EXCLUSIONES

ARTICULO 5°:

Quedan excluidos de la presente cobertura la muerte, incapacidades permanentes y gastos médicos que provengan o sean consecuencia de:

- a) Accidentes causados en carreras de automóviles y otras competencias de vehículos motorizados;
- b) Accidentes ocurridos fuera del territorio nacional;
- c) Accidentes ocurridos como consecuencia de guerras, sismo, y otros casos fortuitos enteramente extraños a la circulación del vehículo; y
- d) Suicidio y todo tipo de lesiones auto inferidas.

TITULO TERCERO: DEL PAGO DE LAS INDEMNIZACIONES

ARTICULO 6º:

La indemnización proveniente de la muerte de la persona accidentada, se pagará por el asegurador una vez que se hayan presentado los siguientes documentos:

- a) Certificado de defunción que acredite la muerte del accidentado, como consecuencia de las lesiones sufridas en un accidente de tránsito.
- b) Certificado otorgado por el Tribunal competente o el Ministerio Público, en el cual se consignen los datos del accidente de tránsito, de acuerdo al parte enviado al tribunal competente. Este certificado incluirá la indicación del RUT del accidentado cuando conste, sin perjuicio de que su omisión no faculta al asegurador para eximirse del pago de la indemnización, si esta correspondiese.
- c) Libreta de familia, certificado de matrimonio, certificado de nacimiento u otro documento que acredite legalmente la calidad de beneficiario con derecho a percibir la indemnización.

Tendrán derecho a percibir indemnización por muerte del accidentado las personas que a continuación se señalan, en el siguiente orden de precedencia:

1. El cónyuge sobreviviente;
2. Los hijos menores de edad, cualquiera sea su filiación.
3. Los hijos mayores de edad, cualquiera sea su filiación.
4. Los padres.
5. La madre de los hijos de filiación no matrimonial del fallecido y,

6. A falta de las personas indicadas precedentemente, la indemnización corresponderá a quien acredite la calidad de heredero del fallecido.

Para efectos del pago de las indemnizaciones el solicitante deberá acreditar que no existen beneficiarios con mayor prioridad que él para el pago del seguro, de acuerdo al orden de precedencia estipulado, o que para su cobro, se cuenta con la autorización de ellos, en caso de existir. Bastará para dicha acreditación, la presentación de una declaración jurada ante notario. Cumplido lo anterior, el asegurador quedará liberado de toda responsabilidad si hubieren beneficiarios con mejor derecho. En este evento, éstos últimos no tendrán acción o derecho para perseguir al asegurador por el pago de suma alguna.

ARTICULO 7º:

Las indemnizaciones provenientes de incapacidad permanente, total o parcial, se pagarán por el asegurador una vez que se hayan presentado los siguientes documentos:

- a) Certificado médico que acredite la naturaleza y grado de la incapacidad, dónde se consigne que ella tiene su origen directo en un accidente en el cual participó el vehículo asegurado. En este certificado se deberá identificar al accidentado con nombre completo y RUT.
- b) Certificado otorgado por el Tribunal competente o el Ministerio Público, en el cual se consignen los datos del accidente de tránsito, de acuerdo al parte enviado al tribunal competente. Este certificado incluirá la indicación del RUT del accidentado cuando conste, sin perjuicio de que su omisión no faculta al asegurador para eximirse del pago de la indemnización, si esta correspondiese.

La naturaleza y grado de incapacidad serán determinadas por el médico tratante, el cual debe estar habilitado para el ejercicio de la profesión. Para

dicha determinación no se tomará en consideración la profesión, ocupación u oficio del accidentado. Si el asegurador, a través de su propio médico, discrepare de tal determinación, dicha discrepancia será resuelta por la Comisión de Medicina Preventiva o Invalidez correspondiente al domicilio del accidentado. No obstante lo anterior, la compañía estará obligada al pago de lo no disputado.

El asegurador tendrá siempre el derecho de examinar a la persona accidentada, en un lugar destinado a la atención médica y por intermedio del facultativo que al efecto designe, quien podrá adoptar todas las medidas tendientes para la mejor y más completa investigación de aquellos aspectos que estime necesarios para establecer el origen, naturaleza y gravedad de las lesiones. Dicha investigación o la determinación de la naturaleza y grado de incapacidad referida, no deberá exceder de treinta días corridos desde su presentación. En caso de negativa injustificada de la persona accidentada a someterse a dichos exámenes, el asegurador quedará liberado de pagar la correspondiente indemnización.

ARTICULO 8º:

Las indemnizaciones provenientes de gastos médicos se pagarán por el asegurador una vez que se le hayan presentado los siguientes antecedentes:

a) Original de recibos, boletas o facturas comprobatorias de los gastos amparados por esta póliza, donde deberá individualizarse el nombre de la persona que recibió la respectiva prestación o incurrió en el gasto y la naturaleza de una u otro. En caso que se tratase de prestaciones consistentes en exámenes de laboratorio, radiografías, procedimientos de diagnóstico o reembolso de gastos farmacéuticos, deberá acompañarse además, la correspondiente orden o receta médica que originó la

prestación o gasto. En caso que se trate de gastos de rehabilitación, deberá acompañarse un certificado extendido por un médico de la especialidad que lo origina.

b) Certificado otorgado por el Tribunal competente o el Ministerio Público, en el cual se consignen los datos del accidente de tránsito, de acuerdo al parte enviado al tribunal competente. Este certificado incluirá la indicación del RUT o número del documento de identificación del accidentado cuando conste, sin perjuicio de que su omisión no faculta al asegurador para eximirse del pago de la indemnización, si esta correspondiese.

El asegurador tendrá el derecho de solicitar certificados emitidos por él o los médicos tratantes que acrediten las lesiones sufridas por el accidentado que originaron los gastos médicos a indemnizar, y a examinar a la persona accidentada en un lugar destinado a la atención médica y por intermedio del facultativo que al efecto designe, quien podrá adoptar todas las medidas tendientes para la mejor y más completa investigación de aquellos puntos que estime necesarios para establecer el origen, naturaleza y gravedad de las lesiones y la procedencia del pago de la indemnización. En caso de negativa injustificada de la persona accidentada a someterse a dichos exámenes, el asegurador quedará liberado de pagar la correspondiente indemnización.

ARTICULO 9º:

Una vez presentados los documentos señalados en los artículos 6º, 7º y 8º y determinada la responsabilidad del asegurador respecto del siniestro, éste deberá pagar la indemnización que corresponda dentro de los 10 días hábiles siguientes. El pago se efectuará en las oficinas del asegurador, salvo en cuanto éstas no existan en la plaza donde se solicita, en cuyo caso el pago se realizará en el domicilio de la persona que reclama el pago o en otro lugar a definir entre éste y la compañía, debiendo efectuarse

dicho pago al respectivo titular de la indemnización o a la persona que concurra en su nombre con poder suficiente para ello. El plazo fijado se interrumpirá con la solicitud del asegurador de nuevos antecedentes, exámenes u otros requerimientos necesarios para la acreditación del siniestro.

La solicitud de mayores antecedentes señalada en el inciso anterior, no habilitará al asegurador para hacer devolución de aquellos que ya se hubieren presentado.

Con todo, las indemnizaciones provenientes de gastos médicos, podrán ser pagadas por el asegurador en forma directa al Servicio de Salud o a la entidad previsional u hospitalaria que acredite haber otorgado al accidentado la correspondiente prestación.

ARTICULO 10º:

Las personas amparadas por este contrato tendrán acción directa contra el asegurador, quien no podrá oponer las excepciones que pueda alegar el tomador del seguro que se basen en hechos o circunstancias imputables a éste último.

ARTICULO 11º:

Las acciones para perseguir el pago de las indemnizaciones provenientes de esta póliza prescribirán en el plazo de un año contado desde la fecha en que ocurrió el accidente o a partir de la muerte del accidentado, en su caso. Sin perjuicio de lo anterior, tratándose de las indemnizaciones por concepto de incapacidad permanente, el plazo de prescripción se contará desde la fecha de emisión del certificado médico, que en conformidad al

artículo 28 de la ley N° 18.490, expida el médico tratante, el cual no podrá presentarse luego de transcurridos dos años desde la fecha del accidente.

La recepción por parte del asegurador de los antecedentes justificativos del pago de cualquiera de las indemnizaciones previstas en este seguro, y aunque en su presentación se hubieren omitido alguno de los antecedentes señalados en los artículos 6º, 7º y 8º, producirá la interrupción de la prescripción. El nuevo plazo regirá desde el momento en que el asegurador comunique al asegurado o beneficiario su decisión al respecto.

ARTICULO 12º:

Efectuado el pago de la indemnización que corresponda, el asegurador podrá recuperar lo pagado en la forma dispuesta en el artículo 16º de la Ley 18.490, pudiendo al efecto exigir al beneficiario de dicha indemnización las cesiones de derechos que fueren procedentes.

Asimismo, el asegurador podrá repetir contra el propietario de un vehículo que no contando con seguro vigente, lo hubiere hecho responsable del pago de cualquier cantidad por concepto de las indemnizaciones previstas en esta póliza.

TITULO CUARTO: DE LAS OBLIGACIONES DEL ASEGURADO

ARTICULO 13º:

Son obligaciones del o de los propietarios del vehículo asegurado:

a) Emplear, tanto él o el conductor del vehículo, la debida diligencia y cuidado para prevenir la ocurrencia de siniestros e impedir que el vehículo asegurado sea manejado por una persona que no posea licencia o autorización competente para conducirlo;

b) En caso de siniestro, él o el conductor del vehículo asegurado deberá dejar inmediata constancia en la unidad policial más cercana, de todo accidente en que participe el vehículo asegurado, exhibiendo el certificado de seguro correspondiente, salvo caso de imposibilidad física debidamente justificada;

c) Poner oportunamente en conocimiento del asegurador la ocurrencia de un accidente en que hubiere participado el vehículo asegurado o un hecho que pueda dar origen a alguna responsabilidad del asegurador. Esta obligación también pesará sobre el conductor del vehículo al momento del accidente.

ARTICULO 14º:

Sólo por sentencia judicial ejecutoriada se podrá poner término al contrato antes de la fecha de su vencimiento.

Queda entendido y convenido por las partes que el presente contrato no se resolverá por el no pago oportuno de las primas.

TITULO QUINTO: DISPOSICIONES VARIAS

ARTICULO 15º:

Además de las estipulaciones de esta póliza y las normas del contrato de seguros, se aplicarán, al presente contrato las disposiciones de la Ley N° 18.490 relativa a la cobertura de Accidentes Personales a que se refiere el título primero de ella, toda vez que este seguro se contrata para el cumplimiento de la obligación señalada en dicho cuerpo legal.

ARTICULO 16º:

Las indemnizaciones previstas por este seguro se pagarán con preferencia a cualquiera otra que favorezca a la víctima o a sus beneficiarios en virtud de coberturas propias del sistema de seguridad social o de la contratación

de otros seguros privados, aun cuando su vigencia o contratación sea posterior a la de aquellos.

ARTICULO 17º:

Para su eficacia dentro de este contrato, todas las comunicaciones entre la compañía y el propietario del vehículo asegurado, su conductor o las personas amparadas por esta póliza deberán hacerse por escrito, mediante carta certificada, correo electrónico u otra forma que acredite fehacientemente su recepción. Las dirigidas a la compañía deberán enviarse a las oficinas de ésta. Las del asegurador serán válidas si se dirigen al último domicilio o dirección electrónica que el destinatario tenga registrado en la compañía.

ARTICULO 18º:

Se deja constancia que de conformidad al artículo 17 de la ley N° 18.490, el asegurador sólo entregará al asegurado un certificado en el cual conste la contratación de este seguro.

En caso de extravío, hurto, robo o inutilización del certificado, la compañía expedirá un duplicado, siendo de cargo del asegurado todo gasto que se origine por dicho concepto.

ARTICULO 19º:

Cualquier dificultad que se suscite entre el asegurado, el contratante o el beneficiario, según corresponda, y el asegurador, sea en relación con la validez o ineficacia del contrato de seguro, o con motivo de la interpretación o aplicación de sus condiciones generales o particulares, su cumplimiento o incumplimiento, o sobre la procedencia o el monto de una indemnización reclamada al amparo del mismo, será resuelta por un árbitro arbitrador, nombrado de común acuerdo por las partes cuando surja

la disputa. Si los interesados no se pusieren de acuerdo en la persona del árbitro, éste será designado por la justicia ordinaria y, en tal caso, el árbitro tendrá las facultades de arbitrador en cuanto al procedimiento, debiendo dictar sentencia conforme a derecho.

En las disputas entre el asegurado y el asegurador que surjan con motivo de un siniestro cuyo monto sea inferior a 10.000 unidades de fomento, el asegurado podrá optar por ejercer su acción ante la justicia ordinaria.

Lo anterior es sin perjuicio de lo dispuesto en la letra i) del artículo 3^o⁴³ y en el artículo 36⁴⁴ del Decreto con Fuerza de Ley N° 251 de 1931.

Será Tribunal competente para conocer de las causas a que diere lugar el contrato del seguro, el del domicilio del beneficiario.

⁴³ i) Resolver, en casos a su juicio calificados, en el carácter de árbitro arbitrador sin ulterior recurso, las dificultades que se susciten entre compañía y compañía, entre éstas y sus intermediarios o entre éstas o el asegurado o beneficiario en su caso, cuando los interesados de común acuerdo lo soliciten. Sin embargo, el asegurado o el beneficiario podrán por sí solos solicitar al árbitro arbitrador la resolución de las dificultades que se produzcan, cuando el monto de la indemnización reclamada no sea superior a 120 unidades de fomento o a 500 unidades de fomento cuando se trate de seguros obligatorios.

⁴⁴ Artículo 36.- Si en virtud de la ley, la contratación de un seguro es obligatoria o requisito para el ejercicio de una actividad, el asegurado o beneficiario, según corresponda, podrá demandar ante la justicia ordinaria la resolución de las dificultades que se susciten con la compañía aseguradora, no obstante que en la póliza se hubiese contemplado compromiso o cláusula compromisoria. Si el asegurado y el beneficiario son personas jurídicas y el monto de la prima anual es superior a 200 unidades de fomento, el compromiso o cláusula compromisoria prorrogará la competencia.

11.3 Anexo 3: Código Ético Fundación A víctimas de tráfico España

PREÁMBULO.

El 17 de junio de 2013, se constituyó la denominada Fundación A de Ayuda Tráfico (en adelante la Fundación A) encontrándose entre las facultades de su Patronato, la de aprobar un Código Ético que, más allá de las obligaciones legales y de las normas que deben recoger los estatutos de toda Fundación, incluya los principios de actuación y buenas prácticas que orientan su actuación y la de sus órganos, inspirados por principios éticos.

En consecuencia, este Código trata las siguientes materias:

Principios de actuación y buenas prácticas. Además de recoger los que son propios de la Fundación A conforme a su naturaleza jurídica como entidad sin fin de lucro representativa del sector fundacional, señala las pautas que deben guiar su actuación, más allá de las previsiones legales: transparencia, colaboración institucional, independencia, adecuada gestión y planificación de sus actividades.

Órganos de la Fundación A. Se establecen las obligaciones y responsabilidades que han de asumir estos órganos y sus integrantes, las pautas y principios que han de orientar la toma de decisiones.

Equipo de gestión. Destaca la importancia del desarrollo profesional la igualdad de oportunidades y la evaluación del mismo.

Aceptación, verificación y cumplimiento del Código. Señala la necesidad de difundirlo a los afectados por él, al Tercer Sector y a la sociedad en general.

CAPÍTULO I: VALORES Y BUENAS PRÁCTICAS.

Art. 1.- Naturaleza y fines.

La Fundación A de ayuda Víctimas de tráfico (en adelante Fundación A) es una entidad privada de carácter civil y voluntario sin ánimo de lucro, declarada de utilidad pública.

Con la denominación de FUNDACIÓN A VÍCTIMAS DE TRÁFICO (en adelante la Fundación A), se constituye una organización privada de naturaleza fundacional, sin ánimo de lucro, cuyo patrimonio está afectado de forma duradera, por voluntad de sus creadores, a la realización de los fines de interés general detallados en sus Estatutos.

Sus fines permanecerán sustancialmente a lo largo del tiempo, aunque corresponde a sus órganos, de acuerdo con lo dispuesto en los Estatutos, adaptarlos a las transformaciones del entorno.

Art. 2.- Ausencia de ánimo de lucro

La Fundación A no repartirá ningún remanente ni beneficio entre sus socios, ni siquiera en caso de disolución, reinvertiendo los excedentes que pudiera obtener en el logro de sus fines.

Art. 3.- Publicidad de la actuación de la Fundación A.

La Fundación A dará a conocer a la sociedad en general sus fines, actividades y los destinatarios de su actuación.

La Fundación A hará públicos sus Estatutos y cualesquiera normas de funcionamiento, así como la composición de sus órganos de gobierno y de representación.

Art. 4.- Legitimidad.

La legitimidad de la Fundación A deriva de su carácter representativo, del logro de sus fines, de la eficacia en el desarrollo de sus actividades y del impacto en la sociedad.

Art. 5.- Rendición de cuentas y transparencia.

La Fundación A hará públicas sus cuentas anuales y su memoria de actividades así como cualquier otra información relevante, creando canales de acceso a la información para el Protectorado.

Los acuerdos de los órganos de gobierno y representación de la Fundación A se pondrán a disposición del Protectorado.

La Fundación A proporcionará a sus financiadores información sobre los proyectos que desarrolle, el destino de sus aportaciones y los resultados conseguidos.

Los servicios y actividades de la Fundación A se someterán a una evaluación periódica del Protectorado, cuyos resultados estarán a disposición de los mismos.

Art. 6.- Participación y colaboración institucional.

La Fundación A colaborará con otras entidades del tercer sector, instituciones, empresas y sector público, y desarrollará estrategias que refuercen la colaboración con aquellos colectivos relacionados con el cumplimiento de sus fines.

La Fundación A buscará, con otras entidades, sinergias y economías de escala que multipliquen los efectos de sus iniciativas, sin comprometer su identidad y valores esenciales recogidos en este capítulo.

Art. 7.- Independencia.

La Fundación A dispondrá de las estructuras adecuadas para garantizar su autonomía e independencia, no estando subordinada a otra institución.

Para garantizar su estabilidad e independencia, la Fundación A dependerá para su financiación principalmente de subvenciones y donaciones.

La Fundación A podrá contar con otras fuentes de financiación para el desarrollo de sus actividades.

No se aceptarán aportaciones económicas que condicionen el cumplimiento de sus objetivos, valores o principios de la Fundación A o que pongan en peligro el cumplimiento de sus fines.

Art. 8.- Optimización de los recursos.

La Fundación A administrará sus recursos de forma austera, buscando optimizar su aplicación, y establecerá sistemas de control de su gestión.

La Fundación A adoptará las medidas necesarias para mantener una situación financiera equilibrada.

En la contratación de bienes y servicios con terceros, siempre que sea posible, la Fundación A se ajustará a los principios de transparencia, concurrencia y objetividad, promoviendo la aplicación de los criterios de responsabilidad social que se recogen en el apartado segundo del artículo siguiente.

Art. 9.- Responsabilidad Social.

La Fundación A analizará la situación económica y social en la que se desarrollan sus actividades, y será proactiva en la generación de nuevas actuaciones.

La Fundación A atenderá el interés general y controlará las consecuencias de sus decisiones en la sociedad, impulsando, en la medida de lo posible,

el progreso social, económico, medioambiental y el logro de una sociedad más justa y libre. La no discriminación y la igualdad de oportunidades serán principios informadores de todas sus actuaciones.

La Fundación A generará conocimiento sobre el sector fundacional español, contribuyendo así a servir a la sociedad.

Su comunicación trasladará una imagen fiel del conjunto del sector.

Art. 10.- Planificación y seguimiento de la actividad.

La Fundación A fortalecerá su estabilidad, flexibilidad y cultura organizativa, por medio de la planificación a largo plazo y del fomento de la cooperación.

Los órganos de gobierno y representación elaborarán los planes que orienten la actividad de la Fundación A, para el logro más eficaz de sus objetivos.

CAPÍTULO II. ÓRGANOS DE LA FUNDACIÓN A.

Art. 11.- Comportamiento ético.

El respeto a la ética inspirará la actuación de los órganos de la Fundación A.

El comportamiento ético conlleva diligencia, buena fe y primacía del interés de la Fundación A.

Art. 12.- Respeto a los principios legales.

Todos los órganos de la Fundación A cumplirán la normativa aplicable.

Los órganos darán un trato justo e igual a todos aquellos que puedan verse afectados por sus actuaciones, sin hacer diferencias por razón de nacimiento, raza, sexo, religión, discapacidad, opinión o cualquier otra condición o circunstancia personal o social.

SECCIÓN PRIMERA. EL PATRONATO.

ART. 13.- Carácter y composición.

El Patronato es el órgano de gobierno, representación y administración de la Fundación que ejecutará las funciones que le corresponden, con sujeción a lo dispuesto en el Ordenamiento Jurídico y en los Estatutos.

El Patronato quedará compuesto por un mínimo de tres miembros y un máximo de cinco miembros.

El primer Patronato será el designado en la escritura de constitución. Sus miembros serán designados de entre personas de reconocida experiencia.

Se designará, entre los miembros del Patronato, un Presidente. Asimismo, el Patronato nombrará un Secretario, que podrá ser o no patrono. En caso de no ser patrono tendrá voz pero no voto en las reuniones del Patronato.

ART. 14.- Obligaciones y responsabilidades.

Su competencia se extiende a resolver las incidencias de todo lo que concierne al gobierno, representación y administración de la Fundación A, así como a la interpretación y modificación de los Estatutos.

En su actuación el Patronato deberá ajustarse a lo preceptuado en la legislación vigente y en los Estatutos.

Corresponde al Patronato cumplir los fines fundacionales y administrar los bienes y derechos que integran el patrimonio de la Fundación, manteniendo plenamente el rendimiento y utilidad de los mismos. El Patronato dará información suficiente de los fines y actividades de la Fundación, para que sean conocidos por sus eventuales beneficiarios y demás interesados.

Entre otras, son obligaciones de los patronos hacer que se cumplan los fines de la Fundación A, concurrir a las reuniones a las que sean convocados, desempeñar el cargo con la diligencia de un representante leal, mantener en buen estado de conservación y producción los bienes y valores de la Fundación, y cumplir en sus actuaciones con lo determinado en las disposiciones legales vigentes y en los Estatutos.

Los patronos responderán solidariamente frente a la Fundación A de los daños y perjuicios que causen por actos contrarios a la Ley o a los Estatutos o por los realizados sin la diligencia con la que deben desempeñar el cargo.

ART. 15.- Gratuidad de los cargos.

Los patronos ejercerán su cargo gratuitamente, sin perjuicio del derecho a ser reembolsados de los gastos debidamente justificados que el cargo les ocasione en el ejercicio de su función. No obstante lo anterior, el Patronato podrá fijar una retribución adecuada a aquellos patronos que presten a la Fundación servicios distintos de los que implica el desempeño de las funciones que les corresponden como miembros del Patronato, previa autorización del Protectorado.

SECCIÓN SEGUNDA. PRINCIPALES CARGOS Y ÓRGANOS DELEGADOS.

ART. 16.- Presidente/a.

Al, o a la Presidente/a le corresponde ostentar la representación de la Fundación A ante toda clase de personas, autoridades y entidades públicas o privadas; convocará las reuniones del Patronato, las presidirá, dirigirá sus debates y, en su caso, ejecutará los acuerdos, pudiendo para

ello realizar toda clase de actos y firmar aquellos documentos necesarios a tal fin.

ART. 17.- Secretario/a.

Son funciones del, o la Secretario/a la custodia de toda la documentación perteneciente a la Fundación, levantar las actas correspondientes a las reuniones del Patronato, expedir las certificaciones e informes que sean necesarios y, todas aquellas que expresamente le deleguen. En los casos de enfermedad, ausencia o estar vacante el puesto, hará las funciones de Secretario/a el vocal más joven del Patronato.

ART. 18.- Órganos de dirección y gestión.

El Patronato podrá nombrar cargos directivos o gerenciales, mediante voto a favor de la mitad más uno de los miembros del patronato presente o representado.

ART. 19.- Director/a general.

El/la Director/a General es responsable de la dirección ejecutiva y de la gestión operativa.

El/la Director/a General contribuirá al cumplimiento de las directrices estratégicas aprobadas por los órganos y al cumplimiento de los acuerdos de la Fundación A.

CAPÍTULO III. FUNCIONAMIENTO Y ADOPCIÓN DE ACUERDOS. DEL PATRONATO.

ART. 20.- Sesiones.

El Patronato se reunirá, al menos, dos veces al año y tantas veces sea preciso para la buena marcha de la Fundación. Corresponde al, o a la

Presidente/a convocar las reuniones del mismo, bien a iniciativa propia, bien cuando lo solicite un tercio de sus miembros.

La convocatoria se hará llegar a cada uno de los miembros, al menos, con diez días de antelación a la fecha de su celebración, utilizando un medio que permita dejar constancia de su recepción. En la convocatoria se indicará el lugar, día y hora de celebración de la reunión, así como el orden del día.

No será preciso convocatoria previa cuando se encuentren presentes todos los patronos y acuerden por unanimidad la celebración de la reunión.

Los acuerdos del Patronato serán inmediatamente ejecutivos y se aprobarán por mayoría de votos. No obstante, se requerirá el voto favorable de la mayoría absoluta de los miembros del Patronato para aprobar acuerdos que se refieran a: reforma o modificación de los estatutos, determinación del número de patronos de la fundación, designación de nuevos patronos y cargos en el patronato, cese de patronos y cargos con causa legal o estatutaria, enajenación y gravamen de los bienes integrantes de su patrimonio, fusión y extinción de la Fundación A y nombramiento, en su caso, de cargos directivos o gerenciales.

De las reuniones del Patronato se levantará por el/la Secretario/a la correspondiente Acta, que deberá ser suscrita por todos los miembros presentes y aprobada en la misma o siguiente reunión. Una vez aprobada, se transcribirá al correspondiente libro de actas y será firmada por los patronos presentes y por el/la Secretario/a con el visto bueno del/la Presidente/a.

CAPÍTULO IV. RELACIONES DE LA ASOCIACIÓN CON EL PROTECTORADO Y ADMINISTRACIONES PÚBLICAS.

Art. 21.- Relaciones con el Protectorado.

La Fundación A se relacionará con el protectorado, entre otros, fundaciones y entidades del tercer sector, asociaciones de ámbito internacional, medios de comunicación, empresas, entidades públicas y agentes sociales, partidos políticos, filántropos y gestores fundacionales.

En la realización de sus proyectos y actividades, la Fundación A procurará colaborar con otras entidades con intereses comunes, fomentando el intercambio de información.

La Fundación A prestará especial atención a los procesos normativos que de un modo directo o indirecto afecten a las fundaciones o a la propia Fundación A, procurando su participación en ellos.

Art. 22.- Relaciones con las administraciones públicas.

La Fundación A procurará, de acuerdo con la normativa vigente, participar en los órganos consultivos de la Administración relacionados con los intereses de su actividad.

2 La Fundación A tratará de intervenir en los proyectos y actividades promovidos por la Administración, que tengan que ver con sus objetivos o los intereses del sector.

CAPÍTULO V. EL EQUIPO DE GESTIÓN.

Art. 23.- Selección de personal y definición de funciones.

La selección de personal se hará de acuerdo con los principios de igualdad, mérito y capacidad.

El Director/a General definirá los perfiles de las personas que componen el equipo de gestión. A estos efectos tendrá en cuenta las necesidades de la organización, las complementariedades de sus integrantes, su

formación, motivación, experiencia en el sector fundacional y su identificación con los objetivos de la Fundación A.

Art. 24.- Desarrollo profesional e igualdad de oportunidades.

La Fundación A promoverá el desarrollo profesional y personal de sus empleados, asegurando, desde principios éticos, la no discriminación y la igualdad de oportunidades.

La Fundación A garantizará a sus empleados un entorno libre de riesgos contra la salud en todas sus instalaciones.

La Fundación A fomentará medidas orientadas a la conciliación entre las responsabilidades personales, familiares y profesionales de sus empleados.

La Fundación A facilitará a los empleados los medios adecuados para el adecuado desempeño de sus funciones.

CAPÍTULO VI. ACEPTACIÓN, CUMPLIMIENTO Y VERIFICACIÓN DEL CÓDIGO ÉTICO.

Art. 25.- Aceptación y cumplimiento del Código Ético.

Este Código Ético, en los términos en él expresados, a los órganos de gobierno y representación y colaboradores de la Fundación A, que actuarán de acuerdo con su contenido.

La Fundación difundirá el Código Ético publicándolo en su página web. Además, lo dará a conocer a los grupos de interés relevantes.

Art. 26.- Seguimiento y control.

El seguimiento y control de la aplicación del Código Ético será competencia del Patronato de la Fundación A que velará por su difusión, conocimiento e interpretación, realizando las recomendaciones y

propuestas que fueran necesarias para mantenerlo actualizado y mejorar su contenido

Art. 27.- Desarrollo y modificación.

Cualquier modificación del Código requerirá la aprobación del Patronato a propuesta del Director general de la Fundación A.

Art. 28.- Vulneración o incumplimiento.

Cualquier vulneración o incumplimiento del Código Ético, deberá ser comunicada por quien tuviera conocimiento, al Presidente o al Director General de la Fundación A, en función de su naturaleza, quienes valorarán el cauce que ha de darse a la información recibida.

Se garantizará la confidencialidad de dicha información, así como la identidad de la persona que la facilite.

Art. 29.- Vigencia.

El Código Ético ha sido aprobado por el Patronato de la Fundación A “Víctimas de Tráfico” en su reunión del 14 de febrero de 2020, entrando en vigor al día siguiente y estará vigente en tanto no se apruebe su modificación.

