



FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLITICA

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

TESIS

**“EL ALCANCE DE LA COBERTURA DEL SOAT AL CONCEBIDO
DERIVADO DE UN ACCIDENTE DE TRANSITO. TACNA,
PERIODO 2019”**

PRESENTADO POR:

RENEE MARCELO LAGOS MUÑOZ

ASESORES:

**DR. BARRIOS VALER EDWIN
DR. PEÑARANDA SADOVA LEONARDO HUMBERTO**

PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADO

Tacna - Perú

2020

DEDICATORIA

A mis padres: Juan y Eldy quienes con su apoyo incondicional y ejemplo de vida, han sido el soporte permanente para lograr mis objetivos.

AGRADECIMIENTO

A la Universidad Alas Peruanas y a los docentes que acompañaron mi andar académico y me dieron la oportunidad de consolidar mis metas.

RECONOCIMIENTO

A los asesores, por orientar y brindar certeras recomendaciones en esta investigación.

ÍNDICE

DEDICATORIA.....	ii
AGRADECIMIENTO	iii
RECONOCIMIENTO.....	iv
ÍNDICE.....	v
ÍNDICE DE TABLAS	viii
ÍNDICE DE GRÁFICOS	ix
RESUMEN.....	x
ABSTRACT.....	xi
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	3
1.1 Descripción de la Realidad Problemática.....	3
1.2 Delimitación de la investigación	5
1.2.1 Delimitación Espacial.....	5
1.2.2 Delimitación Social.....	5
1.2.3 Delimitación Temporal	5
1.2.4 Delimitación Conceptual	5
1.3 Problema de Investigación.....	6
1.3.1 Problema Principal (general)	6
1.3.2 Problemas Secundarios (específicos)	6
1.4 Objetivos de la Investigación	7
1.4.1 Objetivo General.....	7
1.4.2 Objetivos Específicos	7
1.5 Hipótesis y Variables de la Investigación	7
1.5.1 Hipótesis General.....	7
1.5.2 Hipótesis Secundario.....	7
1.5.3 Variables (Definición conceptual y Operacional)	8
1.5.3.1 Operacionalización de variables.....	8
1.6 Metodología de la Investigación	9
1.6.1 Tipo y Nivel de Investigación.....	9
1.6.2 Método y Diseño de la Investigación	9
1.6.3 Población y Muestra de la Investigación	11

1.6.4	Técnicas e Instrumentos de recolección de datos.....	11
1.6.5	Justificación, importancia y Limitaciones de la investigación	12
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO.....		15
2.1	Antecedentes de la Investigación	15
2.1.1	Antecedentes internacionales	15
2.1.2	Antecedentes nacionales	17
2.2	Bases Legales.....	18
2.2.1	Sobre el derecho a la vida del concebido	18
2.2.2	Sobre los accidentes de tránsito	22
2.2.3	Sobre la cobertura del SOAT	24
2.3	Bases Teóricas.....	25
2.3.1	El SOAT y los accidentes de tránsito	25
2.3.1.1	Nociones previas: Los seguros.....	25
2.3.1.2	La Teoría del riesgo y los seguros.....	27
2.3.1.3	El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en el Perú.....	28
2.3.1.3.1	Definición	28
2.3.1.3.2	Marco Jurídico	29
2.3.1.3.3	Los accidentes de tránsito	31
2.3.1.3.4	El SOAT en la jurisprudencia peruana.....	32
2.3.2	El concebido	34
2.3.2.1	Definición e inicio de la vida humana	34
2.3.2.2	El concebido como sujeto de derecho.....	35
2.3.2.3	El concebido en la jurisprudencia peruana.....	36
2.4	Definición de términos básicos.....	38
CAPÍTULO III: PRESENTACIÓN, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.....		41
3.1	Análisis de Tablas y Gráficos	41
3.1.1	Del Cuestionario	41
3.1.2	De las Resoluciones de INDECOPI	65
3.2	Discusión de los Resultados	66
3.3	Conclusiones.....	70
3.4	Recomendaciones.....	71

3.5 Fuentes de Información.....	71
ANEXOS	77
Anexo 1 : Matriz de Consistencia.....	78
Anexo 2 : Instrumentos: Cuestionario de Preguntas.....	79
Anexo 3 : Anteproyecto de Ley	80
Anexo 4 : Validación de Experto. Ficha de Validación del Instrumento. Juicio del Experto (2 Fichas)	80

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Cobertura del SOAT.....	41
Tabla 2 SOAT y cobertura a los intervinientes.....	43
Tabla 3 SOAT y cobertura por muerte.....	44
Tabla 4 SOAT, cobertura e incapacidad temporal.....	46
Tabla 5 SOAT, cobertura e invalidez permanente.....	47
Tabla 6 SOAT y cobertura de gastos médicos.....	49
Tabla 7 SOAT y cobertura de gastos de sepelio.....	50
Tabla 8 El concebido y cobertura del SOAT.....	52
Tabla 9 El concebido como sujeto de derechos.....	53
Tabla 10 El concebido debe tener cobertura del SOAT.....	55
Tabla 11 El SOAT con normatividad legal.....	56
Tabla 12 Las normas del SOAT y las coberturas.....	58
Tabla 13 Las indemnizaciones y las compañías.....	59
Tabla 14 Cobros de las indemnizaciones.....	61
Tabla 15 Las compañías y cobertura del daño.....	62
Tabla 16 Atención integral de la madre gestante y concebido.....	64
Tabla 17 Análisis de resoluciones de INDECOPI.....	65

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Cobertura del SOAT	42
Gráfico 2 SOAT y cobertura a intervinientes.....	43
Gráfico 3. SOAT y cobertura por muerte.....	45
Gráfico 4. SOAT, cobertura e incapacidad temporal.....	46
Gráfico 5. SOAT, cobertura e invalidez permanente.....	48
Gráfico 6. SOAT y cobertura de gastos médicos	49
Gráfico 7. SOAT y cobertura de gastos de sepelio	51
Gráfico 8. El concebido y cobertura del SOAT	52
Gráfico 9. El concebido como sujeto de derechos	54
Gráfico 10. El concebido debe tener cobertura del SOAT	55
Gráfico 11. El SOAT con normatividad legal.....	57
Gráfico 12. Normas del SOAT y coberturas.....	58
Gráfico 13. Indemnizaciones y las compañías	60
Gráfico 14. Cobros de las indemnizaciones.....	61
Gráfico 15. Las compañías y la cobertura del daño.....	63
Gráfico 16. Atención integral de la madre gestante y concebido	64

RESUMEN

La Constitución Política reconoce al concebido como sujeto de derecho y el Código civil expresa que “La vida humana comienza con la concepción.”, sin embargo, las empresas aseguradoras en nuestro país no reconocen estas normas para los efectos de cubrir los daños o muerte del concebido en un accidente. Esta actitud de las empresas aseguradoras, dejan en total desamparo y desprotección al concebido, originando un daño irreversible al ser vivo por nacer y a la propia madre. Al no reconocerse la categoría de persona humana al concebido, se estaría atentado contra el derecho inherente que tiene toda persona: a la vida.

El objetivo principal de esta investigación es demostrar que las coberturas del SOAT no alcanzan a los concebidos por muerte y lesiones derivadas de accidentes de tránsito. La hipótesis principal señala que el SOAT cobertura a las personas naturales por daños ocasionados por accidentes de tránsito, y es probable que no indemnicen a los concebidos por muerte o lesiones. La investigación es básica, y por el nivel es descriptivo-correlacional. La población corresponde a los abogados de la jurisdicción de Tacna y a las resoluciones del INDECOPI, siendo la muestra de 110 abogados y dos resoluciones respectivamente. El marco teórico se ha desarrollado teniendo en cuenta las variables planteadas. Se ha realizado el análisis de tablas y gráficos, los cuales han permitido concluir principalmente que el SOAT no cubre las indemnizaciones respectivas por lesión o muerte del concebido. Y como parte de las recomendaciones, se ha propuesto la modificación de la norma referente a la cobertura del SOAT para que se incluya a los concebidos.

Palabras clave: Seguro, concebido, indemnización, accidente de tránsito, cobertura.

ABSTRACT

The Political Constitution recognizes the person conceived as a subject of law and the Civil Code states that "Human life begins with conception." However, insurance companies in our country do not recognize these standards for the purposes of covering damage or death of the conceived in an accident. This attitude of the insurance companies, leaves in total helplessness and lack of protection to the person conceived, causing irreversible damage to the living being unborn and to the mother herself. By not recognizing the category of human person as conceived, it would be an attack on the inherent right that every person has: to life.

The main objective of this research is to demonstrate that SOAT coverage does not reach those conceived for death and injuries derived from traffic accidents. The main hypothesis indicates that the SOAT covers individuals for damages caused by traffic accidents, and it is probable that they do not compensate those conceived for death or injury. Research is basic, and by level it is descriptive-correlational. The population corresponds to the lawyers of the Tacna jurisdiction and to the resolutions of the INDECOPI, being the sample of 110 lawyers and two resolutions respectively. The theoretical framework has been developed taking into account the variables proposed. The analysis of tables and graphs has been carried out, which have mainly led to the conclusion that the SOAT does not cover the respective compensation for injury or death of the person conceived. And as part of the recommendations, a modification of the norm regarding SOAT coverage has been proposed to include those conceived.

Key words: Insurance, conceived, compensation, traffic accident, coverage.

INTRODUCCIÓN

La presente investigación se denomina *El alcance de la cobertura del SOAT al concebido, derivado de un accidente de tránsito. Tacna, periodo 2019* y la motivación principal para desarrollar esta tesis, proviene del hecho que el SOAT ni las empresas aseguradoras, no reconocen expresamente los derechos del concebido cuando se origina un accidente de tránsito, en el cual, se encuentra inmersa una madre en estado de gestación. En caso de este evento, las empresas aseguradoras solamente cubren por los daños a la madre en gestación y no al concebido, a pesar de que el aún no nacido está reconocido constitucionalmente y es sujeto de derechos. Además, el Código Civil expresa en el artículo 1: “La vida humana comienza con la concepción.” Al no aplicarse estas normas a favor del concebido, consideramos que se estaría vulnerando sus derechos.

Para desarrollar esta investigación, se ha tenido en cuenta los aspectos normativos y constitucionales que amparan al concebido, además, ha sido de vital importancia la postura de los abogados sobre el tema y para tales efectos se ha efectuado la encuesta respectiva. Asimismo, para conocer los criterios o fundamentos, tanto del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI) en lo sucesivo INDECOPI y de las empresas aseguradoras, se ha tenido en cuenta el análisis de resoluciones emitidas por dicha institución, en donde se puede apreciar los argumentos que hacen la propia entidad sobre el concebido y los argumentos de las empresas aseguradoras. Teniendo en cuenta estas fuentes de información, es que las hipótesis planteadas se han confirmado.

El método empleado para esta investigación es la descriptiva-correlacional, porque analizamos y describimos la realidad jurídica sobre este problema y luego relacionamos las variables de estudio. No es una investigación experimental porque no se han manipulado dichas variables. Las limitaciones que se han presentado en esta investigación, no han sido trascendentales,

aunque no existen investigaciones sobre el tema, este hecho no ha imposibilitado cumplir con los objetivos planteados.

Esta tesis, contiene III Capítulos. el Capítulo I contiene el planteamiento del problema, en los cuales se describe la realidad problemática, se delimita la investigación, se plantean las formulaciones del problema, se desarrollan los objetivos, tanto general como los específicos, se plantean las hipótesis y variables respectivas mediante la operacionalización del caso. Respecto a la metodología de la investigación, se considera el tipo y nivel de investigación, método y diseño, población y muestra, técnicas e instrumentos de recolección de datos, además de la justificación, importancia y limitaciones de la investigación. El Capítulo II contiene el marco teórico, los cuales fueron desarrollados teniendo en cuenta las variables de estudio. Asimismo, se ha tenido en cuenta los antecedentes de la investigación, bases legales y teóricas y la definición de términos básicos. El Capítulo III contiene la presentación, análisis e interpretación de los resultados, para estos efectos, se ha analizado las tablas y gráficos, posteriormente, la discusión de resultados. Finalmente, se ha desarrollado las conclusiones respectivas de la investigación, las recomendaciones y las fuentes de información.

CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 Descripción de la Realidad Problemática

Según el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) en lo sucesivo INEI (2019), en el periodo correspondiente a enero 2018 y marzo de 2019, 3244 personas han fallecido en nuestro país a causa de accidentes de tránsito. Esta cifra resulta preocupante si tenemos en cuenta además, que las personas heridas ascienden a 61512. Ambos datos reflejan la realidad de los efectos que dejan los accidentes de tránsito en el Perú. Si bien, tanto las personas heridas como las personas fallecidas tienen la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), éstos resultan muchas veces insignificantes en comparación del daño ocasionado, a pesar de ello, este seguro no cubre los daños originados al concebido, es decir, al ser vivo que se encuentra en las entrañas de su madre cuando ocurre un accidente de tránsito.

La Constitución Política reconoce al concebido como sujeto de derecho y el Código civil expresa que “La vida humana comienza con la concepción.” (Art. 1 del código civil), sin embargo, las empresas aseguradoras en nuestro país no reconocen estas normas para los efectos de cubrir los daños o muerte del concebido en un accidente. Esta postura de las empresas aseguradoras, dejan en total desamparo y desprotección al concebido, originando un daño irreversible al ser vivo por nacer y a la propia madre. Al no reconocerse la categoría de

persona humana al concebido, se estaría atentado contra el derecho inherente que tiene toda persona: a la vida.

El manejar un automóvil es una acción inmensamente peligrosa que como consecuencia de un accidente de tránsito trae como resultado la muerte y/o lesiones para las mismas personas, y terceros no ocupantes. Estos accidentes en la mayoría de los casos son ocasionados por negligencia e impericia del conductor y en otros por fallas mecánicas.

Es frecuente enterarse por los medios de comunicación de los accidentes de tránsito y de su gravedad que estos ocasionan tanto a las personas que los ocupan, como a los terceros no ocupantes. Dentro de los daños personales se observa en muchos casos que las unidades siniestradas no cuentan con un SOAT que pueda coberturar e indemnizar el daño causado para atender urgentemente a las víctimas; que es el peor de los casos. Y en aquellas unidades que cuentan con el SOAT, se encuentra con la cruda realidad que las compañías de seguros en muchos casos rechazan el siniestro y en otras no reconocen las coberturas.

En consecuencia, es el SOAT el instrumento que cobertura los distintos tipos de daños ocasionados por un accidente de tránsito a las personas, porque sólo las personas naturales pueden ser víctimas, y ¿el concebido?, se ha olvidado al concebido, pues ni los responsables ni las autoridades administrativas ni las aseguradoras, indemnizan por muerte o lesión del concebido como mencionamos anteriormente.

En síntesis, el concebido es considerado constitucional y civilmente, como sujeto de derecho conjuntamente con la persona natural, por consiguiente, es igualmente un centro de derechos y obligaciones. La presente investigación entonces, está orientada a establecer lo relacionado al alcance de la cobertura del SOAT al concebido, derivado de un accidente de tránsito y cuál es el criterio que tienen las aseguradoras respecto al concebido y si las resoluciones del INDECOPI se ajustan a las normas establecidas en el Código civil respecto a los derechos de los concebidos.

1.2 Delimitación de la investigación

1.2.1 Delimitación Espacial

Esta investigación recopiló y analizó la información referente al problema de las coberturas del SOAT derivadas de accidentes de tránsito en pronunciamiento de INDECOPI, realizada en la ciudad de Tacna.

1.2.2 Delimitación Social

La investigación se dirigió a abogados de la jurisdicción de Tacna, quienes con sus afirmaciones en el instrumento de medición determinado, permitieron conocer lo planteado en los objetivos y que también fueron corroborados con el análisis de las resoluciones del INDECOPI.

1.2.3 Delimitación Temporal

La investigación se desarrolló en el periodo correspondiente al año 2019.

1.2.4 Delimitación Conceptual

Esta investigación abarca conceptos fundamentales como son:

a) El concebido como sujeto de derecho.- Al respecto, Centurión (2016) manifiesta que en el derecho romano se protegía al concebido (*conceptus*), considerándolo como “nacido ya...(sin estarlo) si de derechos favorables se tratara” (p. 401), por su parte Ossorio (2004) señala que el concebido es “El óvulo fecundado de la mujer.” (p. 187) y Cornejo (2018) señala: “Como niño el concebido tiene derecho a la vida desde el momento de la concepción.” (p. 1).

b) El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).- Es un seguro obligatorio que cubre los riesgos de muerte y lesiones de los ocupantes y terceros que no ocupan un vehículo, como consecuencia de un accidente de tránsito. Conforme a la Asociación Peruana de Empresas de Seguros (APESEG)

(2019), alrededor de dos millones de vehículos exponen a sus pasajeros y a peatones al desamparo en caso de un accidente de tránsito.

c) Accidentes de tránsito.- Según Agurto (2018) el accidente de tránsito es “un suceso eventual que altera el orden regular de las cosas”. Generalmente es por culposo, es decir, que no hay intención deliberada de originar el accidente, sin embargo se produce por un acto negligente o por impericia del conductor. Villalobos-Parra & Hernández Gómez (2008) señalan que “Los accidentes en su mayoría se pueden prevenir”, efectivamente, existen diversos factores que condicionan estos accidentes y que pueden ser originados por causas del propio vehículo (malas condiciones del vehículo) y por causas atribuibles al conductor (impericia, negligencia, imprudencia). También se suman a estos factores externos como son las deficiencias de construcción en las vías, falta de señalizaciones, falta de iluminación e incluso el clima.

1.3 Problema de Investigación

1.3.1 Problema Principal (general)

¿Cuál es el alcance de la cobertura del SOAT al concebido derivado de un accidente de tránsito?

1.3.2 Problemas Secundarios (específicos)

- ¿Qué criterio excluyente se da en la cobertura del SOAT al concebido en la técnica del seguro?
- ¿Cuáles son las respuestas de INDECOPI a las reclamaciones que formulan los representantes legales de los concebidos?
- ¿Cuáles son los argumentos jurídicos de las empresas aseguradoras ante la demanda de indemnización por lesión o muerte del concebido derivado de un accidente de tránsito?

1.4 Objetivos de la Investigación

1.4.1 Objetivo General

Demostrar que las coberturas del SOAT no alcanzan a los concebidos por muerte y lesiones derivadas de accidentes de tránsito.

1.4.2 Objetivos Específicos

- Determinar los criterios excluyentes que se da en la cobertura del SOAT al concebido en la técnica del seguro.
- Conocer las respuestas que da INDECOPI a las reclamaciones formuladas por los representantes de los concebidos.
- Describir los argumentos jurídicos de las empresas aseguradoras ante la demanda de indemnización por lesión o muerte del concebido derivado de un accidente de tránsito.

1.5 Hipótesis y Variables de la Investigación

1.5.1 Hipótesis General

El SOAT cobertura a las personas naturales por daños ocasionados por accidentes de tránsito, y es probable que no indemnicen a los concebidos por muerte o lesiones.

1.5.2 Hipótesis Secundarias

- Los criterios excluyentes al concebido por las aseguradoras, no son justificadas jurídicamente.
- Las resoluciones de INDECOPI sobre reclamaciones de representantes de los concebidos, no se ajusten a normas del código civil respecto a los derechos de los concebidos.

- Los argumentos jurídicos de las empresas aseguradoras ante la demanda de indemnización por lesión o muerte del concebido derivado de un accidente de tránsito no son coherentes con las normas constitucionales.

1.5.3 Variables (Definición conceptual y Operacional)

1.5.3.1 Operacionalización de variables

Variables	Definición conceptual	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores	Items	Escala
Variable Independiente : Cobertura del SOAT a personas naturales por accidentes de tránsito	“El seguro obligatorio puede ser concebido como un régimen general que cubra todo tipo de accidentes personales como un régimen que comprende riesgos específicos.” De Trazegnies (2001, p.170).	Esta cobertura del SOAT tiene alcances en las personas que intervienen directamente en un accidente o frente a terceros. El concebido es susceptible de ser resarcido. Se aplica el cuestionario con escala tipo Likert.	Cobertura general.	-Cobertura a intervinientes directos e indirectos.	1, 2, 3, 11, 12, 13, 14, 15.	Ordinal
			Cobertura específica.	-Cobertura por incapacidad temporal. -Cobertura de gastos médicos. -Cobertura de gastos de sepelio.	4, 5, 6, 7.	Ordinal
			Cobertura a concebido	-Cobertura legal. Reconocimiento de sujeto de derecho.	8, 9, 10, 16.	Ordinal
Variable Dependiente: Exclusión de la cobertura del SOAT a los concebidos.	La exclusión es la “Separación de una persona o cosa del grupo o clase a que pertenece.” (Ossorio, 2004, p. 393), por lo tanto, se refiere al apartamiento o del concebido del derecho a ser resarcido por el SOAT.	La exclusión que realizan las empresas aseguradoras a los concebidos es por supuestamente no tener en cuenta los aspectos jurídicos a favor del concebido. La exclusión se determina por el análisis de resoluciones de INDECOPI.	Criterios excluyentes al concebido.	- Criterio de aseguradoras - Criterio de INDECOPI.	Tabla 17	Ordinal
			Resoluciones de INDECOPI	- Aplicación de la Constitución. -Aplicación del Código Civil.	Tabla 17	Ordinal
			Argumentos de las aseguradoras	-Aplicación de la Constitución.	Tabla 17	Ordinal

--	--	--	--	--	--	--

1.6 Metodología de la Investigación

1.6.1 Tipo y Nivel de Investigación

a) Tipo de Investigación

Se trata de una investigación de tipo básica o fundamental, pues lo que se pretende es ampliar los conocimientos sobre las coberturas de seguros nacionales en accidentes automovilistas que afecten al concebido.

b) Nivel de Investigación

El nivel de investigación es descriptivo-correlacional. Se busca describir los hechos o la realidad para analizar y procesar adecuadamente. Es correlacional porque se pretende determinar la correlación entre las variables en estudio: Cobertura del SOAT a personas naturales por accidentes de tránsito y la exclusión de la cobertura del SOAT a los concebidos.

1.6.2 Método y Diseño de la Investigación

a) Método de Investigación

Los métodos a tener en cuenta son el método analítico, deductivo, comparativo, hermenéutico y sintético.

a.1) Método analítico:

Es el método que permite analizar por separado cada uno de los elementos que conciernen a las coberturas a estudiar, analizando toda la doctrina, y legislación en materia de seguros a nivel nacional e internacional, para de esta manera determinar cómo se desarrolla en el Perú y en la región Tacna.

a.2) Método deductivo

Según este método se establecerá conclusiones comenzando de un análisis del marco teórico sobre los seguros de accidentes de tránsito para, luego ir a lo principal del problema. Es decir, a la problemática de relacionada a los alcances de los seguros al concebido, derivado de accidentes de tránsito.

a.3) Método comparativo

Este método permitirá hacer una comparación entre las diversas legislaciones existentes en el mundo, sobre el tema en particular, para de esta manera enriquecer la legislación nacional en materia de seguros para accidentes de tránsito.

a.4) Método hermenéutico

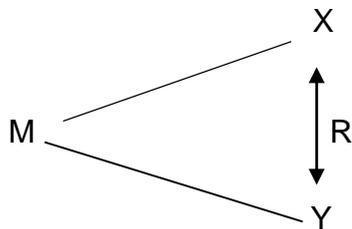
Para la presente problemática, este método se utilizará para interpretar las normas y principios, buscando su verdadero sentido a fin de ser utilizados de manera coherente y sistemática. Por lo cual, se estudiará las normas del derecho civil, legislación sobre seguros, derecho del consumidor, ley de tránsito, entre otras.

a.5) Método sintético

Una vez analizados los elementos del objeto de estudio, se procederá a formular las conclusiones y sugerir recomendaciones con respecto a los alcances del seguro al concebido derivado de accidentes de tránsito.

b) Diseño de Investigación

Es una investigación no experimental porque no se manipuló ninguna de las variables de estudio: Dentro de este diseño, serán transversales-descriptivos porque indaga, busca especificar propiedades, características y todos los rasgos importantes del fenómeno que se analiza, por cuanto se tiene como objetivo principal indagar la relación o asociación entre Cobertura del SOAT a personas naturales por accidentes de tránsito y la exclusión de la cobertura del SOAT a los concebidos.



Donde:

M: Muestra

X: Descripción de la variable X: Cobertura del SOAT a personas naturales por accidentes de tránsito

Y: Descripción de la variable Y: Exclusión de la cobertura del SOAT a los concebidos,

R : Nivel de relación que se da entre variables

1.6.3 Población y Muestra de la Investigación

a) Población

Se divide en dos unidades de estudio:

- Comprende las resoluciones de INDECOPI que han resuelto sobre la cobertura del SOAT de los concebidos.
- Comprende a abogados de la jurisdicción de Tacna.

b) Muestra

- Comprende 2 resoluciones de INDECOPI que han resuelto sobre la cobertura del SOAT de los concebidos.
- Comprende a 110 abogados de la jurisdicción de Tacna.

1.6.4 Técnicas e Instrumentos de recolección de datos

a) Técnicas

Las técnicas de recojo de datos son dos:

a.1 Encuestas:

Es un conjunto de preguntas o afirmaciones dirigidas a la muestra seleccionada previamente con el fin de conocer sus opiniones en relación al tema de investigación. Es escrita y de carácter anónimo.

a.2 Análisis documental:

Consiste en la revisión y análisis de documentos previamente seleccionados cuyo contenido es de vital importancia para la investigación.

b) Instrumentos

Los instrumentos de recolección de datos son dos:

b.1 Ficha documental:

Se aplicaron una ficha para recoger los datos de las resoluciones del INDECOPI. Dicha ficha permitirá extraer datos e información acerca de la fundamentación del INDECOPI y de las empresas aseguradoras, marco legal, etc.

Sustento jurídico de la respuesta de la compañía aseguradora.

b.2 Cuestionario anónimo:

Se aplicaron cuestionarios anónimos a los abogados cuya participación en materia civil. Dichos cuestionarios constan de 16 afirmaciones con escala de tipo Likert.

1.6.5 Justificación, importancia y Limitaciones de la investigación

a) Justificación

- Justificación teórica.-

Con los resultados de esta investigación, los preceptos doctrinarios y jurídicos analizados y planteados en este trabajo de investigación contribuirán y esclarecerán lo concerniente a las variables de estudio, como son, las normas relativas al SOAT y el derecho de los concebidos frente a los accidentes de tránsito.

- Justificación práctica.-

Esta investigación tendrá como beneficiarios directos a los concebidos que han sufrido lesiones o muerte en un accidente de tránsito, porque se busca que el SOAT indemnice al concebido, por ser parte agraviada del referido accidente.

- Justificación metodológica.-

Al cumplirse los objetivos de esta investigación, la metodología empleada deberá de tenerse en cuenta para futuras investigaciones, específicamente lo referente a la contrastación de los resultados de la encuesta y las resoluciones del INDECOPI.

- Justificación legal.-

Esta investigación se justifica legalmente con la Constitución Política que reconoce al concebido como sujeto de derecho, asimismo, el Código civil expresa que “La vida humana comienza con la concepción”, por lo tanto, estos preceptos son el sustento legal y pilares fundamentales para el cumplimiento de los objetivos de esta investigación.

b) Importancia

La importancia de esta investigación es muy fundamental para crear precedentes para futuro en diferentes casos de accidentes de tránsito, en el cual estén inmersos los concebidos, y también así con la legislación poder amparar a esta figura y velar por su bienestar y hacer respetar sus derechos fundamentales.

c) Limitaciones

Ávila (2001), señala que “una limitación consiste en que se deja de estudiar un aspecto del problema debido por alguna razón”. (p. 87), pero en esta investigación no se observan limitaciones determinantes que hayan puesto en peligro el desarrollo de esta tesis. Sin embargo, para el desarrollo de esta investigación no se han encontrado investigaciones o tesis relacionadas directamente con el derecho de los concebidos en casos de accidentes de tránsito, los cuales hubieran sido un aporte importante para esta investigación. Asimismo, para efectos de las encuestas, algunos abogados no estaban predispuestos a colaborar con el desarrollo del cuestionario respectivo; y finalmente, las escasas resoluciones sobre el tema no han permitido conocer un debate jurídico más amplio sobre el caso investigado. A pesar de ello, estos hechos no han sido causal para desnaturalizar o entorpecer el normal desenvolvimiento académico, doctrinario, legal y metodológico del tema.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes de la Investigación

2.1.1 Antecedentes internacionales

Cesán (2012) es autora de la tesis titulada: *Análisis de los accidentes de tránsito en la provincia de La Pampa en el período 2000-2004* (Universidad Nacional de Lanús –Argentina). La autora de la tesis estudia la profundidad de los accidentes automovilísticos en la provincia de pampa. Tiene un enfoque analítico de los accidentes, y la dimensión global de lo que puede acarrear. Todo está enfocado en la provincia de La Pampa, resultados estadísticos del porcentaje de accidente. Y el conocimiento de todo el estudio permitirá a la autora dar solución al análisis de los accidentes. En las conclusiones finales de dicha tesis, la autora concluye sobre los accidentes de tránsito y expresa:

se suceden casi como hechos ordinarios, dejando como consecuencia personas lesionadas, discapacitadas y/o muertas, pérdida de años de vida, destrucción de bienes materiales y pérdida de productividad, ruptura de las familias, imposibilidad de desarrollar el propio plan de vida, gran cantidad de fondos públicos y privados utilizados en la atención de las

lesiones, de las secuelas emocionales y psicológicas postrauma y en la rehabilitación de los lesionados. (p. 62).

Rodríguez (2013) en su tesis titulada: *Análisis jurídico de la póliza de seguro obligatorio de accidente de tránsito (SOAT) referente al pago de la indemnización y a la normativa legal* (Universidad Internacional-Ecuador). El autor de la tesis, nos habla sobre la parte de la ejecución de los pagos de la indemnización de las aseguradoras hacia los beneficiarios, esto quiere decir que esta se engloba dentro de la masa hereditaria y que tal línea no se encuentra correlacionada en el código civil ecuatoriano. Asimismo, destaca la quinta conclusión sobre los beneficiarios del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito:

De acuerdo con el Reglamento del SOAT, el amparo que este presta es para cualquier persona natural sea este conductor, pasajero o peatón, que sufra lesiones corporales, funcionales u orgánicas, o falleciere a causa de un accidente de tránsito, con motivo de la circulación del vehículo a motor. En razón de ello se constituye en beneficiario, la persona natural o jurídica que acredite su derecho ante el asegurador, para obtener el pago de la indemnización establecida por el Reglamento del SOAT. (p. 136).

Menéndez (2015) es autor de la tesis titulada: *La deficiente cobertura del seguro obligatorio de accidente de tránsito vulnera derechos constitucionales* (Universidad Técnica Estatal de Quevedo-Ecuador). El autor de la tesis, plasma su problemática de la deficiencia de la cobertura en el campo de la indemnización, ya que piensa que las víctimas no tienen un adecuado resarcimiento monetario. Se vulneran sus derechos ya que piensan que las aseguradoras no cubren el total del daño. Al respecto, la primera conclusión de su tesis ha señalado que “se vulneran los derechos constitucionales a las personas víctimas de accidente de tránsito, en el monto de su indemnización” (p. 105). Además, toma ejemplo que en otros países el monto indemnizatorio es más elevado.

2.1.2 Antecedentes nacionales

Valdivieso (2016) es autor de la tesis titulada: *Sujetos protegidos por el SOAT según la jurisprudencia de INDECOPI. Análisis crítico a la luz de la técnica del seguro* (Piura). El autor en la presente investigación, plasma la idea que las aseguradoras son muy estrictas en la parte económica de los seguros, ya que esto está plasmado en la normativa, las aseguradoras están obligadas a cubrir el daño pero si no está pagada la prima pues no se activa el seguro. Y nos habla sobre que los que no cuentan con SOAT no tienen cobertura de estos beneficios. Destaca la tercera conclusión de su tesis, al señalar que “El SOAT es un tipo especial de seguro de responsabilidad civil en la medida que busca proteger al perjudicado con el accidente de tránsito de la insolvencia del causante del accidente a través del aseguramiento obligatorio.” (p. 76).

Ayala (2017) es autor de la tesis titulada: *¿Todo va a estar bien?: análisis de la cobertura del SOAT en los pronunciamientos del INDECOPI* (Lima). El autor de la tesis nos habla que, a partir del año 2010, el tribunal del INDECOPI, realizó un análisis en la aplicación de las coberturas del SOAT, el análisis fue enfocado que las aseguradoras que ofrecían estos seguros tenían que hacer eficaz sus coberturas en los accidentes, tanto como los ocupantes como no ocupantes y los que no cuentan con este seguro, y si no tenían que ser sancionadas. Destaca el cuarto párrafo de las conclusiones, expresando que:

El ocupante de un vehículo sin SOAT es un consumidor indirecto, no por el hecho de ser considerado tercero no ocupante, pues el seguro no ha sido contratado para el disfrute de los ocupantes del vehículo sin SOAT sino, por el propio mandato de la protección que brinda la norma legal, en particular en el artículo 4° del Reglamento del SOAT cuando menciona que “El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito cubre a todas las personas”, análisis que en los pronunciamientos que la autoridad de consumo se puede verificar un atisbo de ello. (p. 55).

Chilón (2018) en su tesis titulada: *El formato de registro de accidentes de tránsito efectiviza el pago de la indemnización en Lima Norte*, que describe sobre

la tramitación para el pago de las indemnizaciones entre la Policía Nacional y las aseguradoras, destacando el tercer párrafo de las conclusiones:

El SOAT, es un seguro de carácter social que cuenta con algunas características que validan su cobertura, tal como el interés asegurable (vida, integridad física, etc.), el precio del Seguro (obliga al conductor adquirir la prima - costo del seguro) y la obligación condicional de la aseguradora (a la ocurrencia del siniestro la aseguradora realiza el desembolso); esto es, que a la ocurrencia de un accidente de tránsito la cobertura del SOAT cubre a todas las personas sean ocupantes o terceros no ocupantes del vehículo automotor que sufra muerte o lesiones. (p. 52).

2.2 Bases Legales

2.2.1 Sobre el derecho a la vida del concebido

a) La Constitución Política del Perú

El concebido en la Constitución Política del Perú: el Art. 2 inc. 1 de la Constitución establece concretamente que: "El concebido es sujeto de derecho en todo cuanto le favorece". Sobre el particular, Fernández Sessarego (2003) Comenta:

La Constitución peruana de 1993 es la primera en el mundo que, al reconocer su naturaleza de ser humano, le otorga al concebido la categoría de "sujeto de derecho". Esta categoría se le da al concebido ya que tiene derechos que le favorecen y por esta razón tiene la categorización de un sujeto de derecho. Constituye, así, un aporte al constitucionalismo comparado. El que se reconozca constitucionalmente que el concebido es un "sujeto de derecho" significa que, en cuanto ser humano, el concebido tiene la capacidad actual -y no futura- de ser titular de derechos y obligaciones. (p. 75).

Por eso, vemos que la constitución remarca esta categoría de sujeto de derecho ya que es un ser humano y tiene la capacidad de ejercer y tiene los mismos derechos.

Merece destacar la posición jurídica del maestro Fernández Sessarego, porque al concebido le da la categoría de ser humano con sus propias características en todo lo que le favorezca, por lo tanto, su protección constitucional resulta determinante al momento de reclamar o plasmar derechos del concebido, como es el caso de la reclamación por daño o muerte del concebido frente a una empresa aseguradora, específicamente la incorporación del concebido como beneficiario del SOAT.

Por su parte Rubio (1999) ha señalado que la norma bajo análisis y del código civil armonizan entre sí y que son las dos exigibles. Por lo tanto, el autor expresa que:

los principales derechos que en nuestro criterio se aplican al concebido de entre los que establece la Constitución son los siguientes:

- A la vida.
- A la integridad moral psíquica y física
- A su libre desarrollo
- A su bienestar
- A la igualdad ante la ley
- A su identidad étnica, particularmente en el caso que se pretenda realizar manipulaciones genéticas con él.
- A gozar en lo que le corresponda de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida.
- A estar protegido de la violencia.
- Atener una familia lo que en el caso de embriones fecundados artificialmente equivale a ser implantados en el útero materno que les permita su desarrollo.
- A la protección de su salud. (p. 140).

En general, el sujeto de derecho es quien posee derechos y deberes, pueden ser sujeto de derecho cualquier ente o situación jurídica que tenga

la posibilidad de ser titular de los derechos plasmados en la ley. Frente a esta noción general, el concebido constituye un ser protegido estrictamente por los derechos que le favorezcan.

b) El Código Civil

El artículo 1 del Código civil (2015) expresa:

La persona humana es sujeto de derecho desde su nacimiento.

La vida humana comienza con la concepción. El concebido es sujeto de derecho para todo cuanto le favorece. La atribución de derechos patrimoniales está condicionada a que nazca vivo.

Al respecto, Torres (2000) señala que “El ser humano es sujeto de derecho por antonomasia, desde que es concebido hasta que muere” (p. 37). Efectivamente, el Código civil resulta determinante para establecer la condición jurídica del concebido o *nasciturus*, entendiéndose que la concepción (unión del espermatozoide con el óvulo) es el inicio de la vida humana.

Al respecto, Lacadena, cit. por Castán (1994) ha señalado:

En cuanto a la cuestión de cuándo comienza la vida ningún científico dudaría en responder que en el momento de la fecundación, puesto que de dos realidades distintas -el óvulo y el espermatozoide- surge una nueva realidad -el cigoto con los dos pronúcleos- que tiene su propia potencialidad y autonomía genéticas, ya que, aunque dependa de la madre para subsistir, su desarrollo se va a realizar de acuerdo con su propio programa genético (p. 55).

Como se puede apreciar, el reconocimiento de la vida humana, desde el momento de la concepción tiene importantes efectos para la protección jurídica del concebido. En el ámbito del Derecho natural, el profesor Antonio Fernández-Galiano cit. por Castán (1994) observaba hace pocos años que “el feto es, en lenguaje metafísico, sustancia humana y que ello obliga en pura lógica a atribuirle derechos naturales, en cuanto los mismos proceden de la naturaleza

humana, que ya es poseída por ese ser” (p. 56). No cabe duda entonces, que el concebido tiene las máximas protecciones jurídicas para que se pueda desarrollar y no solamente en el derecho a la vida, sino en los otros derechos que señala el jurista Rubio.

c) El Tribunal Constitucional

La sentencia del Tribunal Constitucional, proveniente del Expediente N° 02005-2009-PA/TC, le da un carácter protector al concebido frente a la “Píldora del Día Siguiete”. El máximo Tribunal opta por defender el proceso de la concepción y con mayor razón si el ser ya fue concebido, éste resulta ser sujeto de derechos. A continuación el fundamento determinante de la sentencia señalada:

teniendo en cuenta, por un lado, que la concepción se produce durante el proceso de fecundación, cuando un nuevo ser se crea a partir de la fusión de los pronúcleos de los gametos materno y paterno, proceso que se desarrolla antes de la implantación; y, por otro, que existen dudas razonables respecto a la forma y entidad en que la denominada "Píldora del Día Siguiete" afecta al endometrio y por ende el proceso de implantación; se debe declarar que el derecho a la vida del concebido se ve afectado por acción del citado producto. En consecuencia, el extremo de la demanda relativo a que se ordene el cese de la distribución de la denominada "Píldora del Día Siguiete", debe ser declarado fundado. (Fundamento 53).

d) Marco normativo internacional sobre el concebido como sujeto de derecho

En el orden internacional existen numerosas declaraciones que han reconocido en forma unánime el derecho a la vida desde el instante de la concepción:

- Convención Americana sobre Derechos Humanos (Art. 4):

“Toda persona tiene derecho a que se respete su vida. Este derecho estará protegido por la ley y en general a partir del momento de la concepción. Nadie puede ser privado de la vida arbitrariamente.”

- Declaración Universal de Derechos Humanos (Artículo 3):

“Todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona.”

- Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre (Artículo I):

“Todo ser humano tiene derecho a la vida a la libertad y a la seguridad de su persona.”

- Pacto internacional de derechos civiles y políticos (artículo 6):

“El derecho a la vida es inherente a la persona humana. Este derecho está protegido por la ley. Nadie podrá ser privado de la vida arbitrariamente.”

De estas normas supranacionales, la Convención Americana sobre Derechos Humanos reconoce expresamente los derechos del concebido, es decir, se protege a vida desde la concepción. Mientras que las otras normas hacen referencia directa a la vida, entendiéndose ésta desde el momento de la concepción.

Asimismo, cabe destacar que en las XII jornadas de derecho civil, celebradas en Bariloche, en abril de 1989, fueron aprobador por unanimidad, en especial las siguientes conclusiones: “el fenómeno de la fecundación asistida en hartamente preocupante y exige una regulación jurídica adecuada. Esta debe contemplar la calidad humana del embrión desde el momento de la concepción conforme el art.4. inc.1, del Pacto de San José de Costa Rica “(ley 23.054).

2.2.2 Sobre los accidentes de tránsito

El D.S. N° 024-2002-MTC, lo define en su artículo 5:

“El accidente de tránsito, es todo el evento súbito, imprevisto y violento (incluyendo incendio provocado y acto terrorista) en el que participa un vehículo automotor en marcha o en reposo en la vía de uso público, causando daño o lesiones a las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de vehículo automotor, que pueda ser determinado de manera cierta”.

En este articulado nos define la singularidad del concepto de accidente de tránsito, la particularidad que debe tener un automóvil para que se genere esta figura del accidente automovilístico.

Algunos autores definen al accidente de tránsito como un cambio, modificación o alteración, ocurrido en las vías públicas, causado por las personas, los animales o las cosas inanimadas y, especialmente, por los vehículos, del cual resultan lesiones, daños o perjuicios a la vida humana y a los bienes.

Asimismo, el Ministerio de Salud (MINSAL, 2007) lo define como la Colisión en la que participa al menos un vehículo en movimiento por un camino público o privado y que deja al menos una persona herida o muerta (Definición de término relacionado a la Vigilancia Epidemiológica en Salud Pública de lesiones por Accidente de Tránsito). El concepto del MINSAL, es algo genérico ya que varios autores tienen la misma premisa sobre la descripción de cómo definir un accidente de tránsito.

El Ministerio de Salud (MINSAL- Perú) mediante la Resolución Ministerial N° 308-2007/MINSAL. Aprueba la Norma Técnica Sanitaria N° 055-MINSAL/DGE-V.01. Norma técnica para la Vigilancia Epidemiológica de Lesiones por Accidentes de Tránsito.

Posteriormente la Comunidad Andina (2013), clasifica la clase de accidentes de tránsito son variados entre los cuales se encuentra los choques, las volcaduras, los atropellos, las caídas de pasajeros y los incendios de vehículos. La comunidad nos cita la variedad de tipo de accidentes que se nos podemos encontrar.

Un accidente automovilístico, es el resultado de la colisión de dos vehículos en una pista de vía pública, ocasionando efectos para las personas que están ocupando el vehículo automotor como también las que no se encuentren dentro del mismo.

2.2.3 Sobre la cobertura del SOAT

La Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27181 de 1999, en el artículo 30.1 que establece el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito donde se determina que:

“Todo vehículo automotor que circule en el territorio de la República debe contar con una póliza vigente de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, según los términos y montos establecidos en el reglamento correspondiente. Su aplicación es progresiva, de acuerdo al reglamento respectivo.”

Este inciso nos habla que todo automóvil que se maneje en suelo peruano tiene que contar con un SOAT, ya que se encuentra normalizado.

Por otro lado, el artículo 30.2. Señala que el SOAT cubre a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes, que sufran lesiones o muerte como producto de un accidente de tránsito.

En este inciso describe a quienes cubre este seguro en el momento del accidente automovilístico.

Por ello, los automóviles que se manejen por todo el suelo peruano tienen que contar el SOAT el cual protege a las personas que sean ocupantes y terceros no ocupantes de accidentes automovilísticos.

El D.S. N° 024-2002-MTC, en los artículos 29, 30, 31 se refiere a:

“El seguro obligatorio de accidentes de tránsito actúa bajo la modalidad de un seguro de accidentes personales y cubre la muerte y lesiones corporales que sufren las personas, sean ocupantes o terceros no

ocupantes del vehículo automotor como consecuencia de un accidente de tránsito en el que dicho vehículo haya intervenido”.

El artículo habla sobre la eventualidad que surge en los accidentes automovilísticos como la muerte o lesiones en las personas y como el seguro puede cubrirlas. Si un auto sufre un accidente de tránsito, el SOAT vela por la integridad de las personas, ofreciendo diferentes herramientas para su bienestar.

Los límites de las coberturas son por persona y para todo tipo de vehículo.

- a) Muerte C/U: 4UIT
- b) Invalidez permanente, C/U hasta: 4UIT
- c) Invalidez temporal, C/U hasta: 1 UIT
- d) Gastos de atención médica, hospitalarios, farmacéuticos y quirúrgicos, C/U hasta: 5UIT
- e) Sepelio, C/U hasta: 1UIT

2.3 Bases Teóricas

2.3.1 El SOAT y los accidentes de tránsito

2.3.1.1 Nociones previas: Los seguros

No existe una definición concreta sobre los seguros, pero podemos señalar que el seguro como una institución entrega a la persona el derecho a recibir una prestación por el daño que se le causa por diversos motivos debidamente detallados en un acuerdo, pacto o contrato entre una empresa aseguradora y la persona susceptible de algún riesgo. Este contrato es consensual y oneroso, los cuales están sujetos a cumplir diversas obligaciones.

Por su parte, Bustamante (2017) señala que:

el seguro es la institución técnica, jurídica, económica por la que el asegurado en razón del pago de una prima, es indemnizado por el asegurador por los daños o mermas económicas sufridas en su patrimonio, recibiendo una suma, bien sea capital o renta, en lugar y

tiempos determinados, al producirse ciertas eventualidades, independientes de la propia voluntad y previamente pactadas, por lo que es un contrato celebrado entre dos partes que se obligan sobre materia o cosa determinada, las que deben respetar y cumplir a cabalidad. (párr. 10).

Definitivamente el seguro resulta importante en el ámbito económico del asegurado, ya que viene a ser el soporte económico en caso de un accidente personal o de bienes.

Sobre la historia de los seguros, la Asociación Peruana de Empresas de Seguros (2019) señala que el Código Hammurabi, de Babilonia, de fecha aproximada entre los años 1955 y 1912 a.C. reconoce las reglas de la vida diaria de esa civilización, se evidencia que un instrumento similar a un seguro fue implantado para ayudar a los trabajadores e indemnizarlos en caso de accidente laboral. De igual forma se conoció los acuerdos para repartir los riesgos y disminuir las pérdidas. La Biblia no es ajena a estas previsiones y se plasma la versión que Moisés le manifiesta a José que debe guardar granos por el periodo de un año para enfrentar alguna posible escasez.

Como seguro en sí, Bustamante (2017) señala que en 1347 en Génova se realiza el primer contrato por escrito y este documento fue llamado "PÓLIZA", en el que se regulan las condiciones de un seguro marítimo. Posteriormente van apareciendo diversas normas legales para regular y controlar este seguro, emitiéndose una de las primeras ordenanzas de Barcelona en el año 1435. Cabe destacar que en el año 1543 llegaron por primera vez al Perú, mercancías que fueron aseguradas en España.

En la época contemporánea, los seguros siguieron expandiéndose para cubrir diversos riesgos por daños a la cosa o a la persona. De Trazegnies (2001) señala que "éste se impuso desde ya hace muchos años para el caso de los accidentes de trabajo; primero bajo la forma de seguro privado y sólo más tarde se lo incorporó al sistema de seguridad social." (p. 163).

En lo que respecta a los seguros por accidentes de tránsito, éstos son de reciente creación normativa y fueron regulados en el Código Civil actual y posteriormente en leyes especiales. De Trazegnies (2001) señala que el actual Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito “se desprendió del Derecho Civil en vez de integrarse dentro de los preceptos del Código.” (p. 163). Precisamente esta manifestación es porque este seguro ya no dependía directamente de la regulación del Código civil, sino de su propia ley especial.

Los seguros obligatorios por accidentes de tránsito, tuvieron su origen en los países europeos. Los países que regularon este seguro fueron Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Portugal y Suiza, resaltando que tienen este seguro desde el año 1950 aproximadamente. Posteriormente, en la década de los años 1960 y 1970 los demás países europeos adoptaron este seguro obligatorio a excepción de la Unión Soviética que “rechaza toda repartición social de los daños e insiste en la culpa” (De Trazegnies, 2001, p.167).

Es claro que los seguros obligatorios en la actualidad tienen una finalidad social respecto a las víctimas. De ahí que se diferencie con los seguros voluntarios que son individuales y funciona conforme a lo acordado con la víctima.

2.3.1.2 La Teoría del riesgo y los seguros

La teoría del riesgo es una teoría que sirvió de base jurídica para tener en cuenta en caso de indemnizaciones por daño e incluso fue sustento jurídico para crear el SOAT. La aplicación de esta teoría es frecuente en el campo de la responsabilidad civil extracontractual y se aplica para determinar la responsabilidad de las personas naturales o jurídicas que se encuentran involucradas en el daño ocasionado a otra persona natural o jurídica. Esta teoría tiene su fundamento en el hecho que son responsables todas aquellas personas que asumen el riesgo de llevar a cabo una acción que puede tener consecuencias dañosas para las otras personas, aún cuando la persona que asuma el riesgo realice su conducta con el mayor cuidado y prevención posible. Si el daño se presenta, dicha persona tendrá que asumir sus responsabilidades del caso. Al respecto De Trazegnies (2001) sostiene que “los daños producidos

mediante actividades o bienes riesgosos o peligrosos, se indemnizan sobre la base del principio de la responsabilidad objetiva.” (p. 169). Al respecto, debemos señalar que para el caso de los accidentes de tránsito, el hecho de conducir un automóvil, ya representa un riesgo para la sociedad, por lo tanto, ese riesgo debe ser asumido por quienes provocan el riesgo.

El SOAT tiene esos lineamientos doctrinarios respecto a la teoría del riesgo y la diferencia con el seguro particular es que estos últimos cubren conforme al monto estipulado en el contrato respectivo, sin embargo, el SOAT, al ser un seguro con carácter social, se cubre la indemnización con el aporte de las demás personas que tienen un vehículo y de todas maneras resulta importante para las aseguradoras conocer al responsable del accidente para recuperar el monto desembolsado.

2.3.1.3 El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en el Perú

2.3.1.3.1 Definición

El SOAT es el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito establecido por ley y tiene como objetivo asegurar la atención, en forma inmediata e incondicional, de todas las víctimas provenientes de accidentes de tránsito por estar en el interior de un vehículo accidentado o por ser un peatón circunstancial al hecho, de los cuales, han sufrido lesiones corporales y muerte.

De Trazegnies (2001) señala que “El seguro obligatorio puede ser concebido como un régimen general que cubra todo tipo de accidentes personales como un régimen que comprende riesgos específicos.” (p. 170). Además, señala el autor que en el 50% de los países (particularmente en Asia, África y Latinoamérica), el seguro obligatorio de automóviles no están comprendidos los daños materiales de los vehículos, por ser exclusivamente para quienes sufran solamente daños personales.

Es frecuente que en caso de accidente de tránsito, la Compañía de Seguros pagará la indemnización a la víctima, pero además intentará identificar al culpable del accidente para cobrar lo que ha tenido que desembolsar por el

seguro respectivo. una vez que lo encuentre le cobrará lo que ha tenido que pagar por el accidente. Como señala De Trazegnies (2001) el seguro actúa como un mecanismo financiador, es decir, la responsabilidad la tiene siempre "el culpable" del accidente; pero, para dar facilidades a la víctima el cobro de su indemnización, la empresa aseguradora se interpone como banquero que "presta" a la víctima y "cobra" al "culpable". Como podemos ver, la empresa aseguradora percibe los montos respectivos para la adquisición del SOAT y además, "cobra" a quien fue culpable del accidente, siendo así, poco o nada se perjudica económicamente la empresa aseguradora.

2.3.1.3.2 Marco Jurídico

- **La Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27181**

Esta Ley en el artículo 30.1 regula sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, determinando que:

“Todo vehículo automotor que circule en el territorio de la República debe contar con una póliza vigente de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, según los términos y montos establecidos en el reglamento correspondiente. Su aplicación es progresiva, de acuerdo al reglamento respectivo.”

Este inciso nos habla que todo automóvil que se maneje en suelo peruano tiene que contar con un SOAT, ya que se encuentra normatizado.

Por otro lado, el artículo 30.2. Señala que el SOAT cubre a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes, que sufran lesiones o muerte como producto de un accidente de tránsito. En este inciso describe a quienes cubre este seguro en el momento del accidente automovilístico.

Por ello, los automóviles que se manejen por todo el suelo peruano tienen que contar el SOAT el cual protege a las personas que sean ocupantes y terceros no ocupantes de accidentes automovilísticos.

- **El Decreto Supremo N° 024-2002-MTC**

Este reglamento regula y establece las disposiciones relacionadas con la determinación de la responsabilidad civil derivada de accidentes de tránsito terrestre; así como, el régimen y características del seguro obligatorio por accidentes de tránsito, en el marco de la Ley N° 27181. Rige en todo el territorio de la República. (Art. 1). El D.S. N° 024-2002-MTC, en los artículos 28, 29, 30 y 31 señala diversas características.

Modalidad:

El seguro obligatorio de accidentes de tránsito actúa bajo la modalidad de un seguro de accidentes personales y cubre la muerte y lesiones corporales que sufren las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes del vehículo automotor como consecuencia de un accidente de tránsito en el que dicho vehículo haya intervenido. (Art. 28).

El artículo habla sobre la eventualidad que surge en los accidentes automovilísticos como la muerte o lesiones en las personas y como el seguro puede cubrirlas.

Si un auto sufre un accidente de tránsito, el SOAT vela por la integridad de las personas, ofreciendo diferentes herramientas para su bienestar.

Límite de la cobertura:

Conforme al artículo 29 del D.S. N° 024-2002-MTC, los límites de las coberturas son por persona y para todo tipo de vehículo son:

- Muerte C/U: 4UIT
- Invalidez permanente, C/U hasta: 4UIT
- Invalidez temporal, C/U hasta: 1 UIT
- Gastos de atención médica, hospitalarios, farmacéuticos y quirúrgicos, C/U hasta: 5UIT
- Sepelio, C/U hasta: 1UIT

Exclusión del seguro obligatorio:

Conforme al artículo 37 de la norma, se puede señalar que el SOAT no cubre la muerte, invalidez permanente, gastos médicos o gastos de sepelio que directa o indirectamente sean consecuencia de:

- a) Accidentes causados en carreras de autos y otras competencias de vehículos automotores.
- b) Accidentes ocurridos fuera del territorio nacional.
- c) Accidentes ocurridos en lugares no abiertos al acceso público.
- d) Accidentes ocurridos como consecuencia de guerras, sismos u otros casos fortuitos enteramente extraños a la circulación del vehículo.
- e) Suicidio o intento de suicidio.

Hay que tener en cuenta que el SOAT no cubre los daños materiales. Solo cubre daños personales, ya que se trata de un seguro diferente, es decir, si el vehículo tiene otro tipo de seguro, sigue siendo obligatorio el SOAT.

2.3.1.3.3 Los accidentes de tránsito

Algunos autores definen al accidente de tránsito como un cambio, modificación o alteración, ocurrido en las vías públicas, causado por las personas, los animales o las cosas inanimadas y, especialmente, por los vehículos, del cual resultan lesiones, daños o perjuicios a la vida humana y a los bienes.

El D.S. N° 024-2002-MTC (TUO del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, define el accidente de tránsito:

El accidente de tránsito, es todo el evento súbito, imprevisto y violento (incluyendo incendio provocado y acto terrorista) en el que participa un vehículo automotor en marcha o en reposo en la vía de uso público, causando daño o lesiones a las personas,

sean ocupantes o terceros no ocupantes de vehículo automotor, que pueda ser determinado de manera cierta. (Artículo 5).

En este articulado nos define la singularidad del concepto de accidente de tránsito, la particularidad que debe tener un automóvil para que se genere esta figura del accidente automovilístico.

Asimismo, el Ministerio de Salud (MINSA, 2007) lo define como la Colisión en la que participa al menos un vehículo en movimiento por un camino público o privado y que deja al menos una persona herida o muerta (Definición de término relacionado a la Vigilancia Epidemiológica en Salud Pública de lesiones por Accidente de Tránsito). El concepto del MINSA, es algo genérico ya que varios autores tienen la misma premisa sobre la descripción de cómo definir un accidente de tránsito.

El Ministerio de Salud (MINSA- Perú) mediante la Resolución Ministerial N° 308-2007/MINSA. Aprueba la Norma Técnica Sanitaria N° 055-MINSA/DGE-V.01. Norma técnica para la Vigilancia Epidemiológica de Lesiones por Accidentes de Tránsito.

Posteriormente la Comunidad Andina (2013), clasifica la clase de accidentes de tránsito son variados entre los cuales se encuentra los choques, las volcaduras, los atropellos, las caídas de pasajeros y los incendios de vehículos. La comunidad nos cita la variedad de tipo de accidentes que se nos podemos encontrar.

Un accidente automovilístico, es el resultado de la colisión de dos vehículos en una pista de vía pública, ocasionando efectos para las personas que están ocupando el vehículo automotor como también las que no se encuentren dentro del mismo.

2.3.1.3.4 El SOAT en la jurisprudencia peruana

Sobre la finalidad del SOAT, la sentencia en sede casatoria N° 10192-2016 de la Tercera Sala de Derecho Constitucional y Social Transitoria de la Corte Suprema de Justicia de la República señala:

En ese sentido, a la luz de las normas vigentes y la jurisprudencia de nuestro Tribunal Constitucional, se puede afirmar que la finalidad del Seguro Obligatorio por Accidentes de Tránsito - SOAT es eminentemente social, siendo su objetivo asegurar la atención de manera inmediata e incondicional a las víctimas de accidentes de tránsito que sufren daños personales. Por disposición legal el SOAT no solo repara a los asegurados y a los ocupantes de un vehículo, sino también a las personas que hubieran sido afectadas por el siniestro, por ello se afirma que su finalidad es solidaria, siendo la sociedad en su conjunto la beneficiada. (Fundamento 4.2.7).

El máximo Tribunal establece que el SOAT tiene una finalidad eminentemente social, por lo tanto, todas las personas inmersas en un accidente de tránsito deberán ser resarcidas económicamente por la empresa aseguradora.

De igual modo, la sentencia recaída en el expediente N° 0001-2005-PI/TC y emitida por el Tribunal Constitucional ha señalado:

Sobre el seguro obligatorio de accidentes de tránsito, Manuel Broseta Pont comenta que el considerable aumento del parque de automóviles y el aumento de la densidad de la circulación viaria, han convertido el uso y la circulación de los vehículos de motor en un verdadero peligro social (estado de riesgo) para los automovilistas y para quienes sin serlo son sus frecuentes víctimas, peligro que ha inducido en casi todos los países (...) a imponer individualmente a todo titular o conductor de un automóvil la obligación de estipular un seguro que cubra, en forma total o parcial, los daños que su circulación pueda generar a los terceros, de los que sus conductores sean jurídicamente responsables. El seguro obligatorio de automóviles así introducido, beneficia a las víctimas, al asegurarles una indemnización, aunque el conductor responsable sea insolvente o no sea hallado; beneficia al conductor responsable, pues elimina el gravamen que sobre un patrimonio representa la obligación de

indemnizar a la víctima; y, en definitiva, crea una situación colectiva de cobertura que beneficia a todos. (Fundamento 38).

Esta sentencia también reafirma el carácter social del SOAT, por lo tanto, la indemnización debe de realizarse a favor de las víctimas de un accidente, aunque el conductor responsable sea insolvente o no sea hallado. Esta indemnización debe ser inmediata, sin esperar proceso administrativo o judicial.

2.3.2 El concebido

2.3.2.1 Definición e inicio de la vida humana

Ossorio (2004) señala que el concebido es “El óvulo fecundado de la mujer. El ser humano desde la concepción al aborto, nacimiento o muerte de la embarazada.” (p. 187), por su parte Cornejo (2018) señala que el concebido “goza de la condición de persona: se considera niño a todo ser humano desde su concepción hasta cumplir los doce años de edad.” (p. 55). Por su parte Torres (2000) agrega que “El Código Civil distingue entre concebido o *nasciturus* (desde la concepción –unión del espermatozoide con el óvulo – hasta el nacimiento) y persona humana (desde el nacimiento hasta la muerte)”. Como podemos ver, el punto vital es la concepción y a partir de ahí constituye como un ser concebido.

De la Fuente-Hontañón (2018) señala que “En el inicio de la vida humana, el embrión debe ser protegido como persona”, señala que se denomina embrión al ser humano desde el momento que se realiza la fecundación, es decir, desde el momento de la unión del óvulo femenino y el espermatozoide hasta los primeros meses de vida. Por su parte Varsi (2016) manifiesta que el inicio de la vida humana y, en consecuencia, de su protección legal, es desde la concepción y no a partir de la anidación. Al respecto señala:

La concepción es el punto de partida de la vida humana y de la protección jurídica en su plena y total dimensión, lo cual ha sido refrendado por el Tribunal Constitucional peruano, sosteniendo que el inicio de la vida humana se da con la concepción, mas no con la anidación. (Párr. 3).

Es indudable que la vida empieza con la concepción, es decir con el encuentro del espermatozoide y el óvulo femenino; y a partir de ese momento, se puede señalar que la mujer se encuentra embarazada o en estado de gestación. Al respecto, Bernal (1999) señala que “la concepción es el punto clave, es decir, el momento en que se produce la fecundación del óvulo por el espermatozoide.” (p. 117). El Código Civil refleja esta postura y el artículo 1° expresa: “La vida humana comienza con la concepción”. Queda claro que el derecho a la vida resulta ser el principal derecho de la persona y que tiene su manto protector nuestra Constitución.

Desde el momento de la fusión entre el espermatozoide y el óvulo femenino, Velayos (2000) expresa que: “Ese ser, vivo y autónomo, tiene la condición humana. Se demuestra que el ser que nos ocupa es de la especie humana porque tiene una organización físico-química exclusivamente humana, distinta estructuralmente de las restantes especie animales.” (p. 34)

Agrega además el autor que el genoma del fruto concebido, diferente al de un ser no humano, es decir, es diferente al de los animales, aunque la fecundación y desarrollo son muy similares, pero solamente al principio; asimismo, -agrega el autor - que la especie humana tiene más de 100 000 genes en su haber y que su genoma es muy distinto al de un animal.

No cabe duda que, tanto médicamente como jurídicamente existe un reconocimiento de derechos del concebido como veremos a continuación.

2.3.2.2 El concebido como sujeto de derecho

Al determinarse jurídicamente que la vida empieza con la concepción (fecundación entre espermatozoides y óvulo femenino), el concebido viene a ser sujeto de derechos. Siendo así, el Estado se convierte en un ente protector del concebido para todo lo que le favorece. Respecto a los derechos patrimoniales a favor del concebido está condicionada a que nazca vivo. La Constitución Política señala en el artículo 2, inciso 1) que “El concebido es sujeto de derecho en todo cuanto le favorece”. Bernal (1999) señala que “Lo esencial de esta

norma consiste en dar derecho de goce al concebido en todo aquel derecho del que puede servirse mientras se halla en el útero de su madre.” (p. 117). Bajo estos preceptos normativos, el concebido, como vida humana es sujeto de protección de nuestro derecho y le da una categoría que es especial y probablemente uno de los principales aportes que ha tenido la legislación civil peruana al ámbito de la legislación internacional que considera al concebido como sujeto de derecho.

Debemos señalar que en el código civil de 1936 se señalaba que el concebido era considerado como persona para todo aquello que le favorece, es decir, se trataba de definir al concebido a partir de algo que no era, porque el concebido, no puede ser considerado persona porque aún no ha nacido. Posteriormente, el legislador peruano soluciona el tema dándole al concebido como vida humana y sujeto de derecho con características muy puntuales. Para todo aquello que le favorece es uno de los principales aportes del estudio del derecho de las personas, porque estamos definiendo a una vida humana en esta etapa como sujeto de derecho con características propias y diferentes a otros sujetos de derecho.

Siendo así, el concebido es sujeto de derecho y pasible de toda la protección necesaria por parte de la legislación peruana y ese es el gran aporte de la definición a partir de una realidad que se considera específica en una realidad no solamente biológica. Cuando no se considera que el concebido es un sujeto de derecho sino que simplemente se menciona que se le considera como persona humana para todo aquello que le favorezca, entonces entramos en un ámbito que puede resultar ambiguo, pero esa referencia es solamente para casos patrimoniales, mientras que la vida no es un bien patrimonial, por lo tanto, merece la mayor protección legal posible.

2.3.2.3 El concebido en la jurisprudencia peruana

El Tribunal Constitucional se ha pronunciado respecto al concebido como sujeto de derecho y en la sentencia recaída en el Expediente N° 02005-2009-PA/TC, de fecha 16 de octubre del 2009 expresa:

este Colegiado se decanta por considerar que la concepción de un nuevo ser humano se produce con la fusión de las células materna y paterna con lo cual se da origen a una nueva célula que, de acuerdo al estado actual de la ciencia, constituye el inicio de la vida de un nuevo ser. Un ser único e irrepetible, con su configuración e individualidad genética completa y que podrá, de no interrumpirse su proceso vital, seguir su curso hacia su vida independiente. La anidación o implantación, en consecuencia, forma parte del desarrollo del proceso vital, mas no constituye su inicio. (Fundamento 38).

El Tribunal Constitucional tiene como sustento jurídico la doctrina nacional y las normas derivadas de la propia Constitución y el Código Civil vigente, el cual en el artículo 1 ° expresa que "la persona humana es sujeto de derecho desde su nacimiento", complementando que "la vida humana comienza con la concepción", y que "El concebido es sujeto de derecho para todo cuanto le favorece". Además del sustento normativo, interpreta la secuencia biológica de la creación del ser humano y por lo tanto, tiene carácter científico y que el conflicto sobre la anidación o implantación del óvulo fecundado resulta ser parte del proceso biológico, pero que no constituye en sí el inicio de la vida humana. Por lo tanto, no queda duda que la concepción da origen a la vida humana. Mediante esta sentencia, se declara fundada la demanda planteada por la ONG "Acción de Lucha Anticorrupción" y se ordena al Ministerio de Salud que se abstenga de desarrollar como política nacional la distribución a nivel nacional de la denominada "Píldora del Día Siguiente".

En el ámbito administrativo, existe la resolución N° 1079-2003/CPC-, correspondiente al Expediente N° 763-2003-CPC de fecha 26 de noviembre de 2003, emitida por la Comisión de Protección al Consumidor que expresa:

Cuando el art. 1 c.c. establece que "la atribución de derechos patrimoniales está condicionada a que nazca vivo (el concebido)" (...), ello no quiere decir que primero tendría que nacer el concebido (para que después muera) sino que esta atribución patrimonial se funda en el hecho de la protección del derecho a la vida (del nacido y del no nacido), derecho

extra-patrimonial o existencial, el cual no está sometido a condición alguna y, por consiguiente, si pierde la vida un concebido en un accidente de tránsito, cabría cubrir ese riesgo hasta el monto establecido en el Reglamento bajo comentario. (Numeral 3.2, 3., séptimo párr.).

La Comisión interpreta que el concebido merece la protección del derecho a la vida, no haciendo mayores análisis respecto a la condición de que nazca vivo, sino el hecho de ser concebido ya ostenta el derecho a la vida. Siendo así, el concebido se encuentra amparado por el SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito), por lo tanto, en caso que se acredite que la muerte del concebido fue originado por un accidente de tránsito, el seguro mencionado deberá de cubrir la indemnización correspondiente.

2.4 Definición de términos básicos

- **Accidentes de tránsito.**

Conforme a Ossorio (2004) “Es el que sufre una persona por el hecho de un tercero, cuando aquélla transita por vías o parajes públicos, generalmente a causa de la intensidad, la complejidad y la velocidad del tráfico de vehículos.” (p. 21).

- **Asegurado.**

Flores (1980) señala que es el “Beneficiario en el contrato de seguro o, quien lo contrata directamente sin ser beneficiario. (p. 161). Es la persona titular del seguro que tiene que responder por los daños ocasionados a consecuencia del accidente de tránsito.

- **Beneficiario.**

Flores (1980) señala que es la “Persona en cuyo favor, se ha contratado un seguro. Por extensión, dícese también de toda persona que recibe un derecho o beneficio” (p. 194).

- **Certificado policial.**

Ossorio (2004) señala en general que el certificado es el “Documento, generalmente de carácter público, pero que también puede ser privado, por el que se acredita o atestigua un hecho del cual quien lo suscribe tiene conocimiento.” En el ámbito de los accidentes de tránsito, el certificado policial es el documento redactado por la Policía Nacional del Perú (PNP) en el cual detalla los hechos ocurridos en accidente automotriz.

- **Compañía de seguros.**

Flores (1980) lo identifica como un asegurador y señala que es la “Compañía que actúa como tomador del seguro, a cambio de la prima que le paga el asegurado (precio del seguro), y que se hace cargo del riesgo que constituye el objeto del seguro. (p. 162).

- **Concebido.**

Ossorio señala que el concebido es “El óvulo fecundado de la mujer. El ser humano desde la concepción al aborto, nacimiento o muerte de la embarazada.” (p. 187). Cornejo (2018) señala que el concebido “goza de la condición de persona: se considera niño a todo ser humano desde su concepción hasta cumplir los doce años de edad.” (p. 55).

- **Contratante.**

Conforme a Ossorio (2004) el contratante es una “Parte del contrato” (p. 217), es decir, que puede ser cualquiera de las personas que son parte de un contrato. En el ámbito comercial, es la persona que adquiere el seguro y paga al mes una prima.

- **Ocupante.**

Ossorio (2004) señala que ocupante es “El que realiza una *ocupación*” (p. 650). En el ámbito del tránsito, es la persona que está siendo transportada dentro del automóvil.

- **Tercero no ocupante.**

En general, Ossorio (2004) señala que el tercero es la “Persona que no es ninguna de las dos o más que intervienen en trato o negocio de cualquier clase.” (p. 936). En el ámbito de los accidentes de tránsito, es la persona que no está dentro del vehículo, pero por fuerzas imprevistas resulta afectada, por consecuencia del accidente de tránsito.

- **Beneficiario.**

Flores (1980) señala que es la “Persona en cuyo favor, se ha contratado un seguro. Por extensión, dicese también de toda persona que recibe un derecho o beneficio” (p. 194).

- **Vehículo automotor.**

Conforme a la Real Academia Español (2020) el vehículo, en general es un “Medio de transporte de personas o cosas.” (párr. 1). Siendo así, el vehículo automotor es aquel medio de transporte motorizado de cuatro ruedas que va por la vía pública, el cual está estipulado con las coberturas de la póliza del seguro.

- **Vía de uso público.**

Ossorio (2004) señala que vía en general, es el “camino, carretera, calle” (p. 987). Siendo así, la vía debe ser pública, es decir, se debe permitir el libre tránsito de transportes automotriz.

CAPÍTULO III: PRESENTACIÓN, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

3.1 Análisis de Tablas y Gráficos

3.1.1 Del Cuestionario

Tabla 1
Cobertura del SOAT

Los accidentes de tránsito tienen cobertura del SOAT.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
Válido	Totalmente de acuerdo	82	74,5	74,5
	De acuerdo	18	16,4	16,4
	Indiferente	3	2,7	2,7
	En Desacuerdo	7	6,4	6,4
	Total	110	100,0	100,0

Fuente: Procesamiento de cuestionario mediante programa estadístico IBM SPSS Statistics Versión 22.

Elaboración: propia

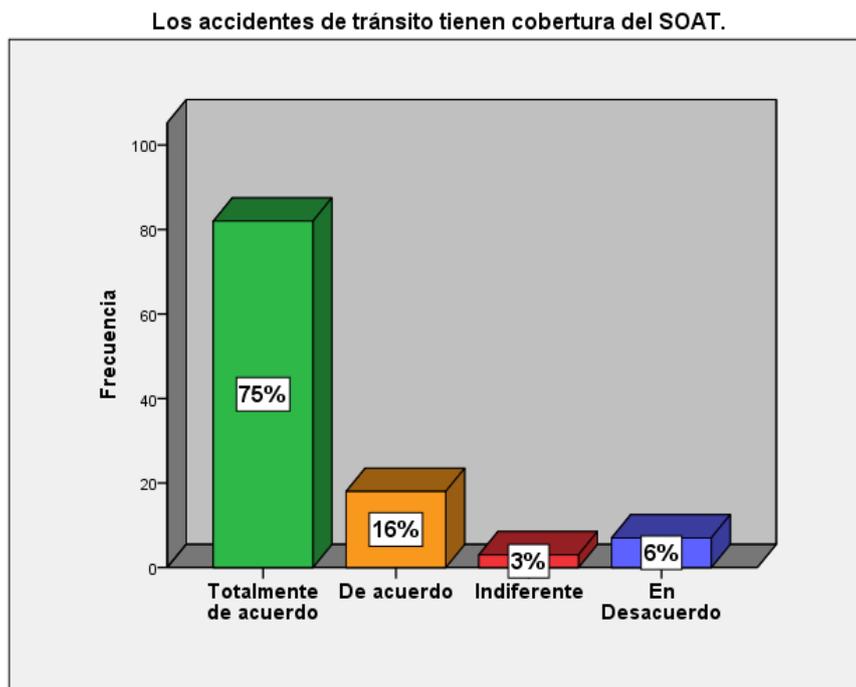


Gráfico 1. Cobertura del SOAT

Fuente: Procesamiento de cuestionario mediante programa estadístico IBM SPSS Statistics Versión 22.
Elaboración: propia

INTERPRETACIÓN:

De la tabla 1 y gráfico 1, se puede apreciar que el 75% de encuestados estuvieron totalmente de acuerdo que los accidentes de tránsito tienen cobertura del SOAT. De estos datos, destaca el porcentaje mayoritario de los encuestados al estar totalmente de acuerdo que en todo accidente de tránsito, los daños personales o muerte son cubiertos por el SOAT. Mientras que el 16% de encuestados señalaron que estaban de acuerdo sobre la cobertura del SOAT. Estos dos porcentajes, reflejan ampliamente sobre la cobertura del SOAT en caso de un accidente de tránsito. El 3% de encuestados fueron indiferentes a la pregunta planteada. Esta indiferencia se determina porque el encuestado no se pronuncia directamente por ninguna de las otras alternativas. El 6% de encuestados señalaron estar en desacuerdo con la pregunta planteada. Este porcentaje minoritario es representado por 7 encuestados.

Tabla 2
SOAT y cobertura a los intervinientes

El SOAT cobertura a los intervinientes directos e indirectos en los accidentes de tránsito.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
Válido	Totalmente de acuerdo	62	56,4	56,4
	De acuerdo	31	28,2	28,2
	Indiferente	1	,9	,9
	En Desacuerdo	16	14,5	14,5
	Total	110	100,0	100,0

Fuente: Procesamiento de cuestionario mediante programa estadístico IBM SPSS Statistics Versión 22.

Elaboración: propia

El SOAT cobertura a los intervinientes directos e indirectos en los accidentes de tránsito.

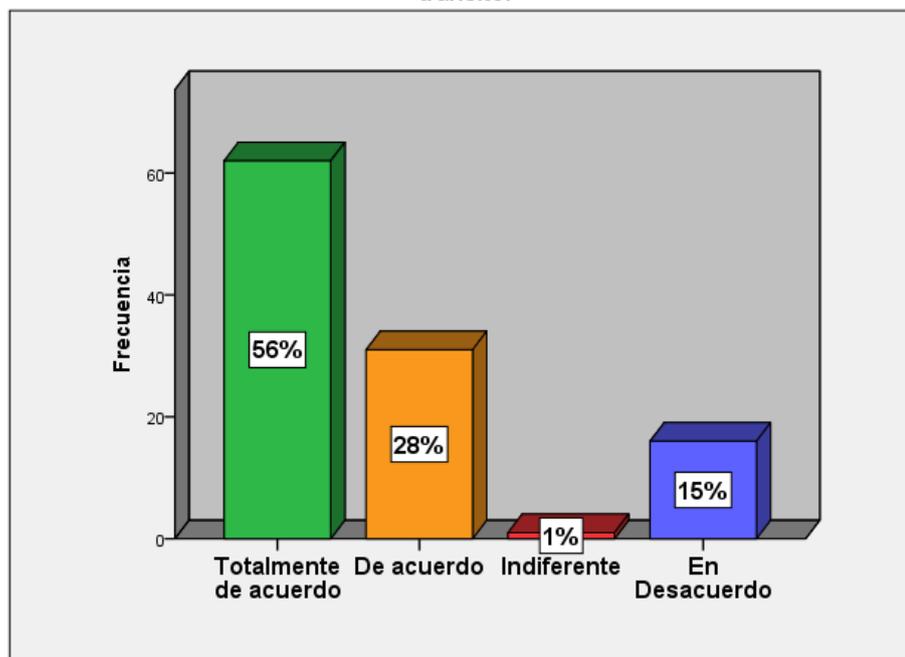


Gráfico 2 SOAT y cobertura a intervinientes

Fuente: Procesamiento de cuestionario mediante programa estadístico IBM SPSS Statistics Versión 22.

Elaboración: propia

INTERPRETACIÓN:

De la tabla 2 y gráfico 2 se determina que el 56% de encuestados manifestaron que el SOAT cobertura a los intervinientes directos e indirectos en los accidentes de tránsito. Mientras que el 28% manifestaron estar solamente de acuerdo sobre la cobertura del SOAT. Estos porcentajes reflejan una posición mayoritaria respecto a las otras alternativas. El 1% de encuestados se mostraron indiferentes a pronunciarse por las demás alternativas. Mientras que el 15% de los encuestados estuvieron en desacuerdo sobre la cobertura del SOAT a los intervinientes directos e indirectos en un accidente de tránsito. Este último porcentaje es representado por 16 encuestados.

Tabla 3
SOAT y cobertura por muerte

El SOAT cobertura por muerte a personas en accidentes de tránsito.				
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
Válido	Totalmente de acuerdo	55	50,0	50,0
	De acuerdo	49	44,5	44,5
	Indiferente	4	3,6	3,6
	En Desacuerdo	2	1,8	1,8
	Total	110	100,0	100,0

Fuente: Procesamiento de cuestionario mediante programa estadístico IBM SPSS Statistics Versión 22.

Elaboración: propia

El SOAT cobertura por muerte a personas en accidentes de tránsito.

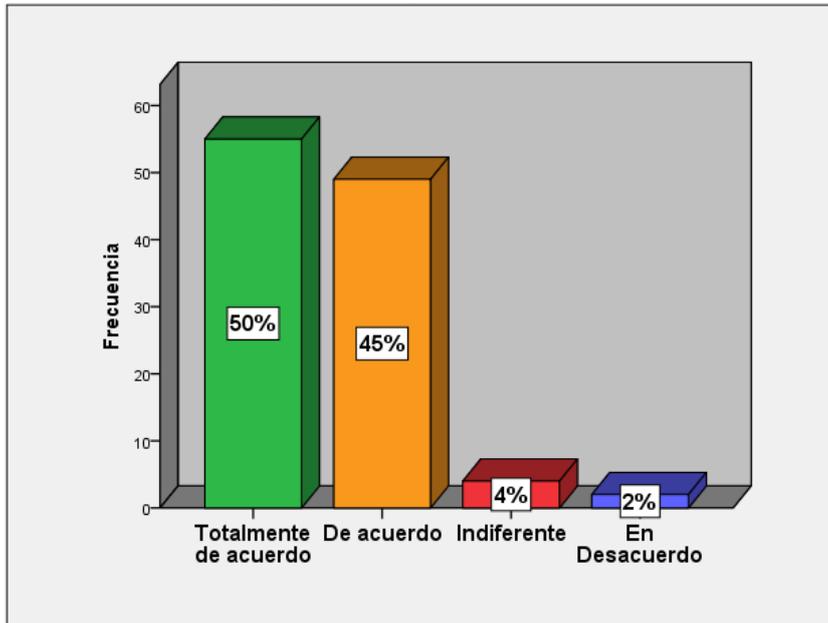


Gráfico 3. SOAT y cobertura por muerte

Fuente: Procesamiento de cuestionario mediante programa estadístico IBM SPSS Statistics Versión 22.

Elaboración: propia

INTERPRETACIÓN:

De la tabla 3 y el gráfico 3, se determina que el 50% de encuestados están totalmente de acuerdo que el SOAT cobertura por muerte a personas en accidentes de tránsito, mientras que el 45% de encuestados señalan solamente estar de acuerdo. En ambos casos, prevalece la afirmación del acuerdo con la cobertura del SOAT en caso de muerte, representado el 95% aproximadamente. Por su parte, el 4% de encuestados se mostraron indiferentes ante las demás opciones propuestas; y el 2% de encuestados representados por dos personas, señalaron estar en desacuerdo a la cobertura del SOAT respecto a la muerte de la persona en caso de accidente.

Tabla 4
SOAT, cobertura e incapacidad temporal

El SOAT cobertura la incapacidad temporal a personas en accidentes de tránsito.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
Válido	Totalmente de acuerdo	41	37,3	37,3
	De acuerdo	31	28,2	28,2
	Indiferente	27	24,5	24,5
	En Desacuerdo	6	5,5	5,5
	Totalmente en desacuerdo	5	4,5	4,5
	Total	110	100,0	100,0

Fuente: Procesamiento de cuestionario mediante programa estadístico IBM SPSS Statistics Versión 22.

Elaboración: propia

El SOAT cobertura la incapacidad temporal a personas en accidentes de tránsito.

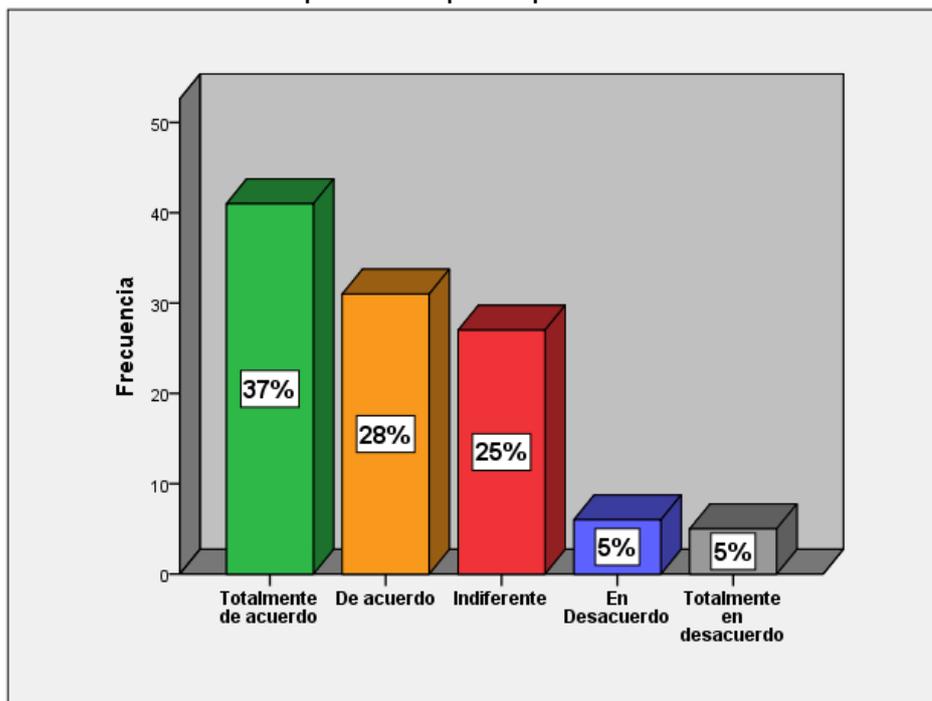


Gráfico 4. SOAT, cobertura e incapacidad temporal

Fuente: Procesamiento de cuestionario mediante programa estadístico IBM SPSS Statistics Versión 22.

Elaboración: propia

INTERPRETACIÓN:

De la tabla 4 y el gráfico 4, se determina que el 37% de encuestados señalaron estar totalmente de acuerdo que el SOAT cobertura la incapacidad temporal a personas en accidentes de tránsito, mientras que el 28% de encuestados señalaron estar solamente de acuerdo. Ambas afirmaciones contienen la decisión del acuerdo respecto a la afirmación planteada y representan el 65% de encuestados. Por su parte, el 25% de encuestados se mostraron indiferentes a las afirmaciones planteadas en el cuestionario. Respecto a los desacuerdos, el 5% afirmaron estar en desacuerdo y también el 5% señalaron estar totalmente en desacuerdo. En ambos casos, representan el 10% de de encuestados que muestran desacuerdo a la afirmación planteada sobre la cobertura del SOAT para casos de incapacidad temporal.

Tabla 5
SOAT, cobertura e invalidez permanente

		El SOAT cobertura la invalidez permanente a personas en accidentes de tránsito.		
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
Válido	Totalmente de acuerdo	43	39,1	39,1
	De acuerdo	31	28,2	28,2
	Indiferente	6	5,5	5,5
	En Desacuerdo	27	24,5	24,5
	Totalmente en desacuerdo	3	2,7	2,7
	Total	110	100,0	100,0

Fuente: Procesamiento de cuestionario mediante programa estadístico IBM SPSS Statistics Versión 22.

Elaboración: propia

El SOAT cobertura la invalidez permanente a personas en accidentes de tránsito.

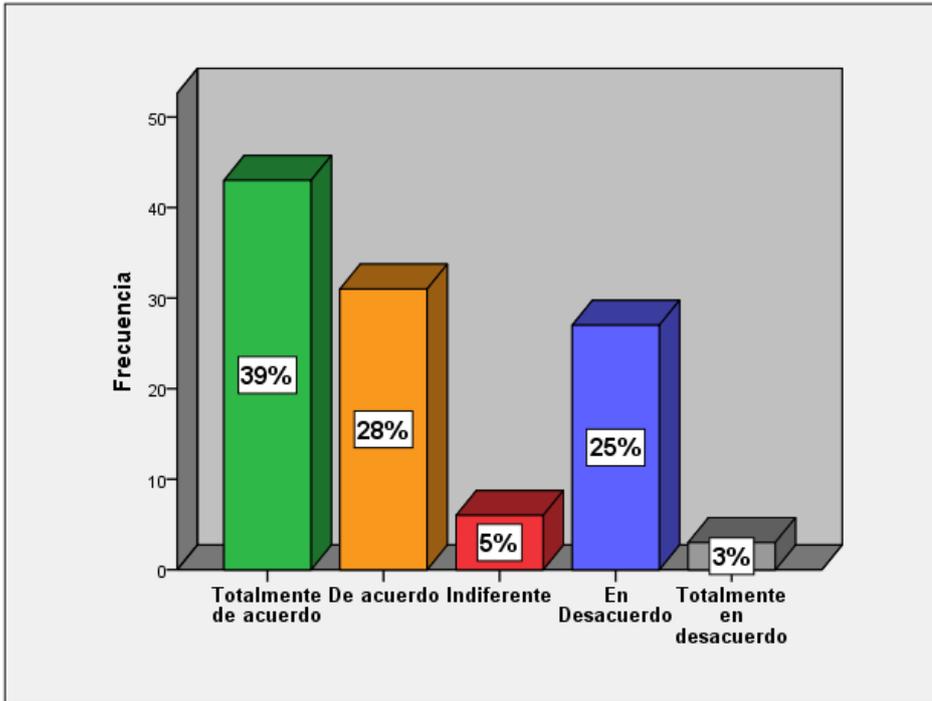


Gráfico 5. SOAT, cobertura e invalidez permanente

Fuente: Procesamiento de cuestionario mediante programa estadístico IBM SPSS Statistics Versión 22.
Elaboración: propia

INTERPRETACIÓN:

De la tabla 5 y el gráfico 5, se determina que el 39% de encuestados señalaron estar totalmente de acuerdo que el SOAT cobertura la invalidez permanente a personas en accidentes de tránsito, mientras que el 28% de encuestados señalaron estar solamente de acuerdo. Ambas afirmaciones contienen la decisión del acuerdo respecto a la afirmación planteada y representan el 67% de encuestados. Por su parte, el 5% de encuestados se mostraron indiferentes a las afirmaciones planteadas en el cuestionario. Respecto a los desacuerdos, el 25% afirmaron estar en desacuerdo y también el 3% señalaron estar totalmente en desacuerdo. En ambos casos, representan el 28% de de encuestados que muestran desacuerdo a la afirmación planteada sobre la cobertura del SOAT para casos de invalidez permanente.

Tabla 6
 SOAT y cobertura de gastos médicos

El SOAT cobertura los gastos médicos a personas en accidentes de tránsito.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
Válido	Totalmente de acuerdo	85	77,3	77,3
	De acuerdo	17	15,5	15,5
	Indiferente	5	4,5	4,5
	Totalmente en desacuerdo	3	2,7	2,7
	Total	110	100,0	100,0

Fuente: Procesamiento de cuestionario mediante programa estadístico IBM SPSS Statistics Versión 22.

Elaboración: propia

El SOAT cobertura los gastos médicos a personas en accidentes de tránsito.

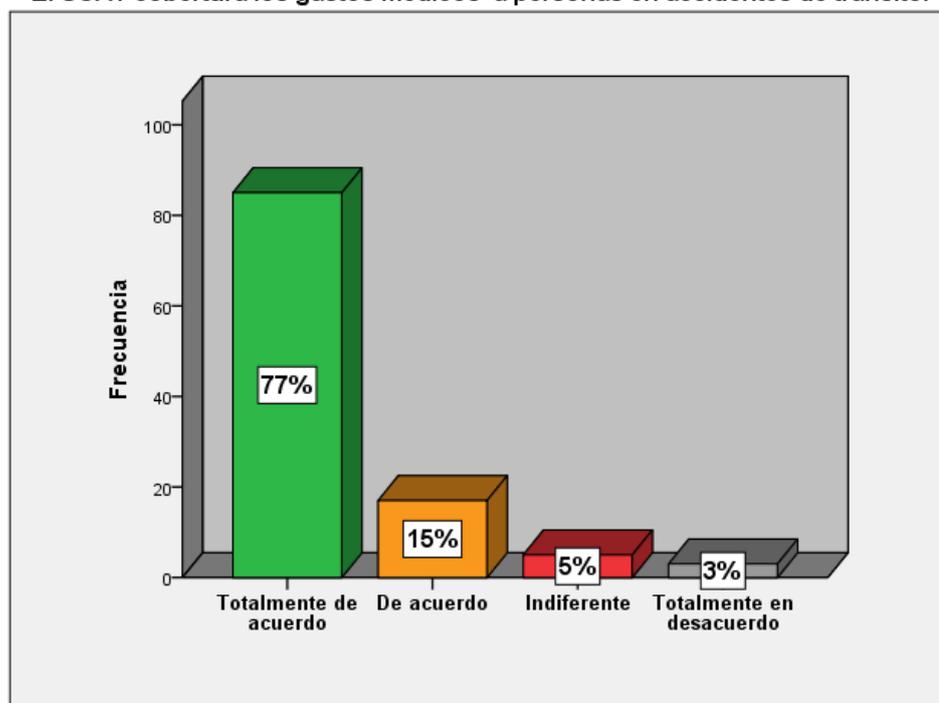


Gráfico 6. SOAT y cobertura de gastos médicos

Fuente: Procesamiento de cuestionario mediante programa estadístico IBM SPSS Statistics Versión 22.

Elaboración: propia

INTERPRETACIÓN:

De la tabla 6 y el gráfico 6, se determina que el 77% de encuestados señalaron estar totalmente de acuerdo que el SOAT cobertura los gastos médicos a personas en accidentes de tránsito, mientras que el 15% de encuestados señalaron estar solamente de acuerdo. Ambas afirmaciones contienen la decisión del acuerdo respecto a la afirmación planteada y representan el 92% de encuestados. Por su parte, el 5% de encuestados se mostraron indiferentes a las afirmaciones planteadas en el cuestionario. Respecto a los desacuerdos, el 3% afirmaron estar totalmente en desacuerdo. Existe un porcentaje mayoritario sobre el hecho de estar acuerdo con la afirmación planteada sobre la cobertura del SOAT en los gastos médicos.

Tabla 7
SOAT y cobertura de gastos de sepelio

El SOAT cobertura los gastos de sepelio a personas en accidentes de tránsito.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
Válido	Totalmente de acuerdo	76	69,1	69,1
	De acuerdo	20	18,2	18,2
	Indiferente	12	10,9	10,9
	En Desacuerdo	2	1,8	1,8
	Total	110	100,0	100,0

Fuente: Procesamiento de cuestionario mediante programa estadístico IBM SPSS Statistics Versión 22.

Elaboración: propia

El SOAT cobertura los gastos de sepelio a personas en accidentes de tránsito.

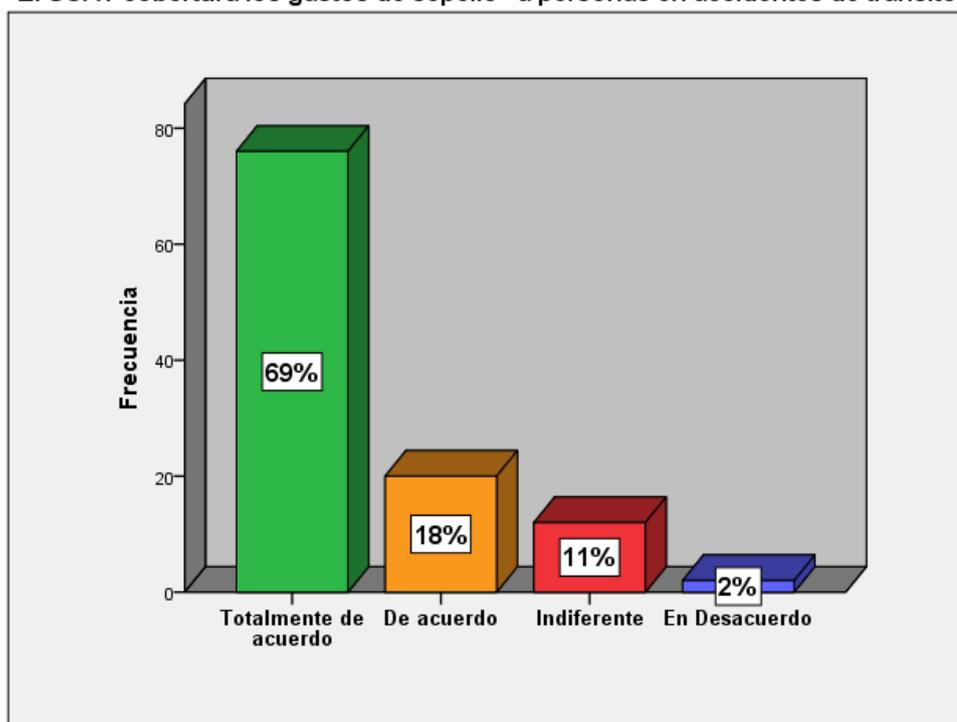


Gráfico 7. SOAT y cobertura de gastos de sepelio

Fuente: Procesamiento de cuestionario mediante programa estadístico IBM SPSS Statistics Versión 22.

Elaboración: propia

INTERPRETACIÓN:

De la tabla 7 y el gráfico 7, se determina que el 69% de encuestados señalaron estar totalmente de acuerdo que el SOAT cobertura los gastos de sepelio a personas en accidentes de tránsito, mientras que el 18% de encuestados señalaron estar solamente de acuerdo. Ambas afirmaciones contienen la decisión del acuerdo respecto a la afirmación planteada y representan el 92% de encuestados. Por su parte, el 11% de encuestados se mostraron indiferentes a las afirmaciones planteadas en el cuestionario. Respecto al desacuerdo, el 2% de encuestados afirmaron estar en desacuerdo. Existe un porcentaje mayoritario sobre el hecho de estar acuerdo con la afirmación planteada sobre la cobertura del SOAT en los gastos de sepelio.

Tabla 8
El concebido y cobertura del SOAT

El concebido tiene cobertura del SOAT en un accidente de tránsito.				
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
Válido	Totalmente de acuerdo	57	51,8	51,8
	De acuerdo	44	40,0	40,0
	Indiferente	9	8,2	8,2
	Total	110	100,0	100,0

Fuente: Procesamiento de cuestionario mediante programa estadístico IBM SPSS Statistics Versión 22.
 Elaboración: propia

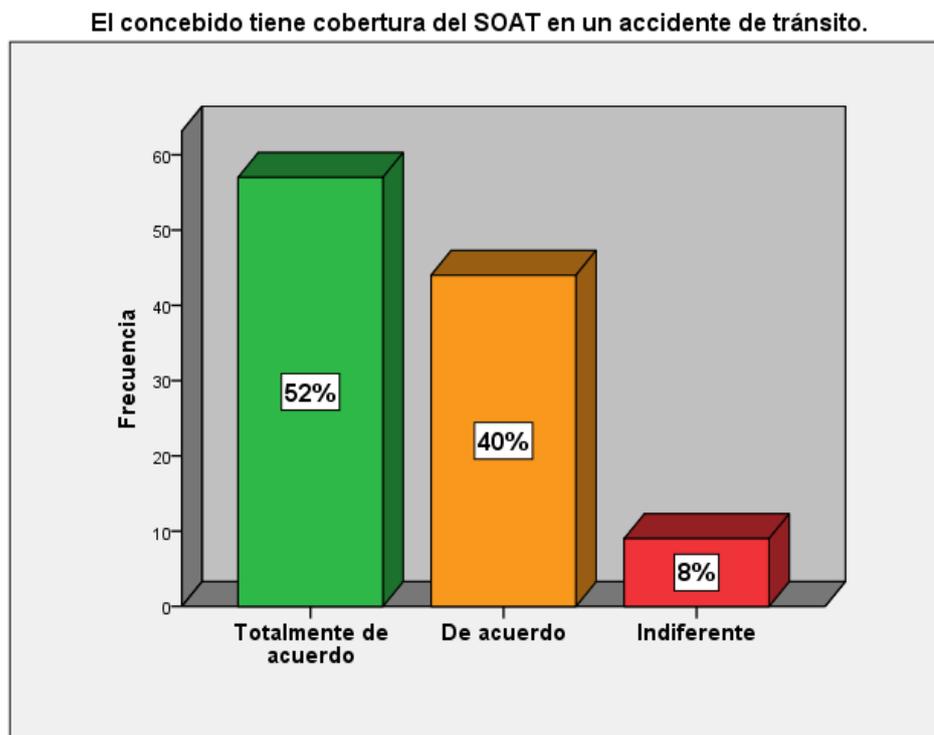


Gráfico 8. El concebido y cobertura del SOAT

Fuente: Procesamiento de cuestionario mediante programa estadístico IBM SPSS Statistics Versión 22.
 Elaboración: propia

INTERPRETACIÓN:

De la tabla 8 y el gráfico 8, se determina que el 52% de encuestados señalaron estar totalmente de acuerdo que el concebido tiene cobertura del SOAT en un accidente de tránsito, mientras que el 40% de encuestados señalaron estar solamente de acuerdo. Ambas afirmaciones contienen la decisión del acuerdo respecto a la afirmación planteada y representan el 92% de encuestados. Por su parte, el 8% de encuestados se mostraron indiferentes a las afirmaciones planteadas en el cuestionario. Se puede apreciar que ningún encuestado optó por la afirmación del desacuerdo en la afirmación planteada. Existe un porcentaje mayoritario sobre el hecho de estar acuerdo con la afirmación planteada sobre la cobertura del SOAT para los casos del concebido.

Tabla 9
El concebido como sujeto de derechos

El concebido es un sujeto de derechos				
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
Válido	Totalmente de acuerdo	63	57,3	57,3
	De acuerdo	29	26,4	26,4
	Indiferente	5	4,5	4,5
	En Desacuerdo	13	11,8	11,8
	Total	110	100,0	100,0

Fuente: Procesamiento de cuestionario mediante programa estadístico IBM SPSS Statistics Versión 22.

Elaboración: propia

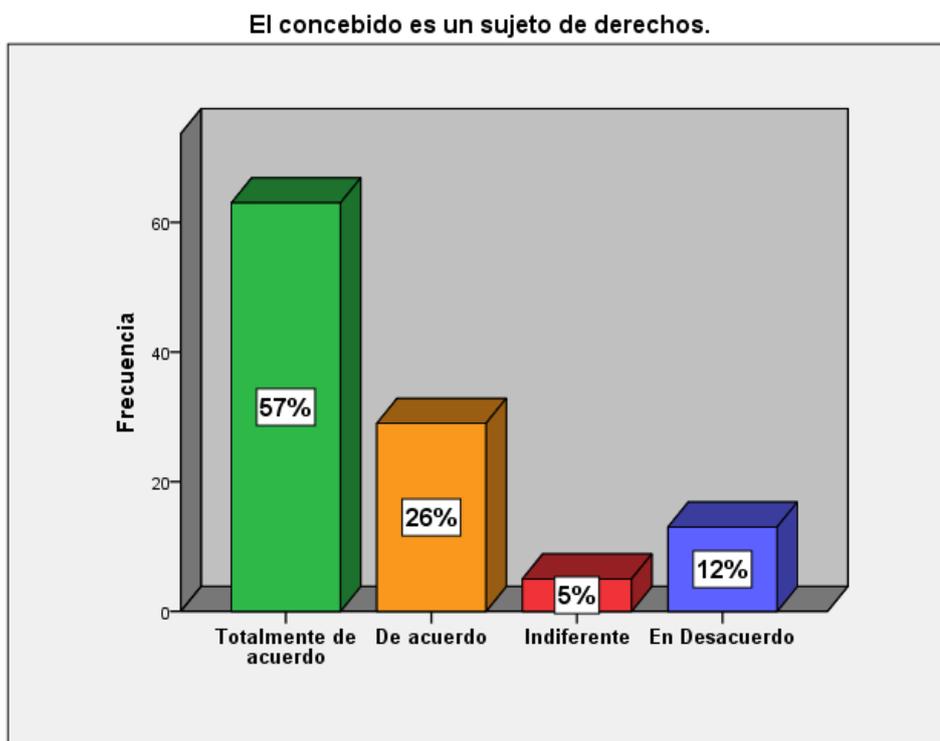


Gráfico 9. El concebido como sujeto de derechos

Fuente: Procesamiento de cuestionario mediante programa estadístico IBM SPSS Statistics Versión 22.
Elaboración: propia

INTERPRETACIÓN:

De la tabla 9 y el gráfico 9, se determina que el 57% de encuestados señalaron estar totalmente de acuerdo que el concebido es un sujeto de derechos, mientras que el 26% de encuestados señalaron estar solamente de acuerdo. Ambas afirmaciones contienen la decisión del acuerdo respecto a la afirmación planteada y representan el 83% de encuestados. Por su parte, el 5% de encuestados se mostraron indiferentes a las afirmaciones planteadas en el cuestionario. Respecto al desacuerdo, el 12% de encuestados afirmaron estar en desacuerdo. Existe un porcentaje mayoritario sobre el hecho de estar acuerdo con la afirmación planteada sobre la cobertura del SOAT en los casos del concebido.

Tabla 10

El concebido debe tener cobertura del SOAT

El concebido, en caso de lesión o muerte, debe tener cobertura del SOAT en un accidente de tránsito.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
Válido	Totalmente de acuerdo	87	79,1	79,1
	De acuerdo	18	16,4	16,4
	Indiferente	3	2,7	2,7
	En Desacuerdo	2	1,8	1,8
	Total	110	100,0	100,0

Fuente: Procesamiento de cuestionario mediante programa estadístico IBM SPSS Statistics Versión 22.

Elaboración: propia

El concebido, en caso de lesión o muerte, debe tener cobertura del SOAT en un accidente de tránsito.

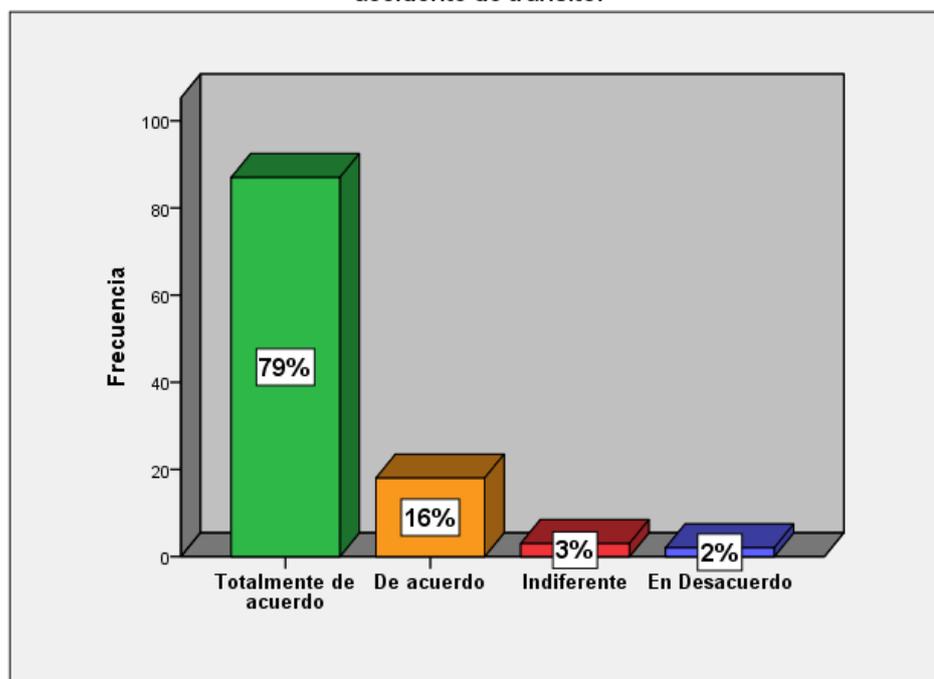


Gráfico 10. El concebido debe tener cobertura del SOAT

Fuente: Procesamiento de cuestionario mediante programa estadístico IBM SPSS Statistics Versión 22.

Elaboración: propia

INTERPRETACIÓN:

De la tabla 10 y el gráfico 10, se determina que el 79% de encuestados señalaron estar totalmente de acuerdo que el concebido, en caso de lesión o muerte, debe tener cobertura del SOAT en un accidente de tránsito, mientras que el 16% de encuestados señalaron estar solamente de acuerdo. Ambas afirmaciones contienen la decisión del acuerdo respecto a la afirmación planteada y representan el 95% de encuestados. Por su parte, el 3% de encuestados se mostraron indiferentes a las afirmaciones planteadas en el cuestionario. Respecto al desacuerdo, el 2% de encuestados afirmaron estar en desacuerdo. Existe un porcentaje mayoritario sobre el hecho de estar acuerdo con la afirmación planteada sobre la cobertura del SOAT en los casos del concebido, ya sea la lesión o muerte del concebido.

Tabla 11
El SOAT con normatividad legal

El SOAT está creado por una normatividad legal.				
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
Válido	Totalmente de acuerdo	88	80,0	80,0
	De acuerdo	21	19,1	19,1
	Indiferente	1	,9	,9
	Total	110	100,0	100,0

Fuente: Procesamiento de cuestionario mediante programa estadístico IBM SPSS Statistics Versión 22.

Elaboración: propia

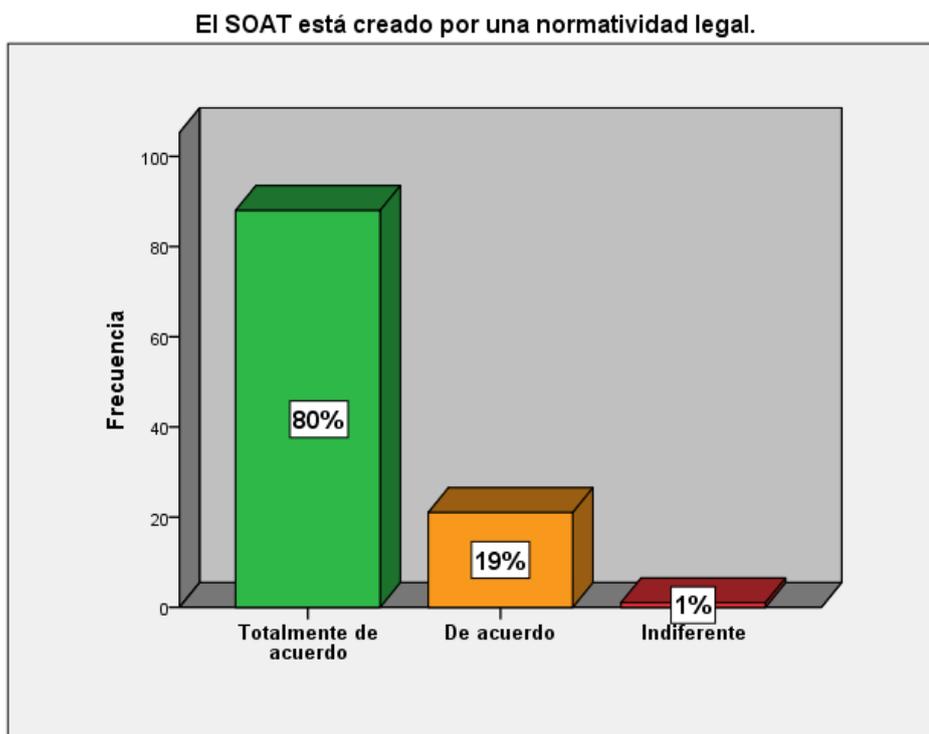


Gráfico 11. El SOAT con normatividad legal

Fuente: Procesamiento de cuestionario mediante programa estadístico IBM SPSS Statistics Versión 22.
Elaboración: propia

INTERPRETACIÓN:

De la tabla 11 y el gráfico 11, se determina que el 80% de encuestados señalaron estar totalmente de acuerdo que el SOAT está creado por una normatividad legal, mientras que el 19% de encuestados señalaron estar solamente de acuerdo. Ambas afirmaciones contienen la decisión del acuerdo respecto a la afirmación planteada y representan el 99% de encuestados. Por su parte, el 1% de encuestados se mostraron indiferentes a las afirmaciones planteadas en el cuestionario. En la afirmación planteada, no hubo desacuerdo alguno. Existe un porcentaje mayoritario sobre la creación del SOAT hecho de estar acuerdo con la afirmación planteada sobre la cobertura del SOAT por una norma legal.

Tabla 12
Las normas del SOAT y las coberturas

Las normas del SOAT establecen las coberturas correspondientes.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
Válido	Totalmente de acuerdo	57	51,8	51,8
	De acuerdo	19	17,3	17,3
	Indiferente	27	24,5	24,5
	En Desacuerdo	7	6,4	6,4
	Total	110	100,0	100,0

Fuente: Procesamiento de cuestionario mediante programa estadístico IBM SPSS Statistics Versión 22.

Elaboración: propia

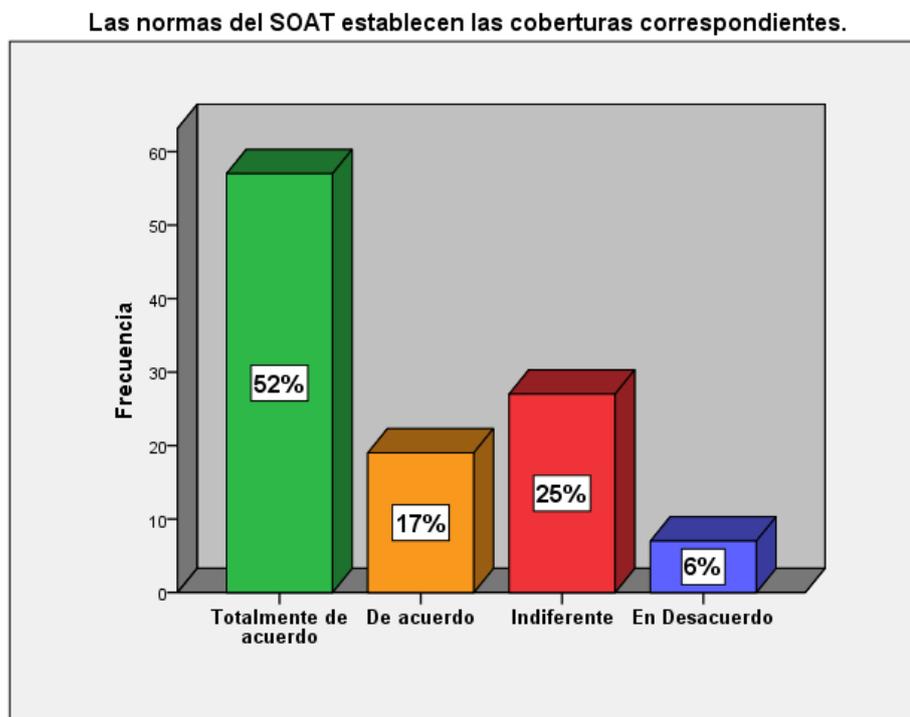


Gráfico 12. Normas del SOAT y coberturas

Fuente: Procesamiento de cuestionario mediante programa estadístico IBM SPSS Statistics Versión 22.

Elaboración: propia

INTERPRETACIÓN:

De la tabla 12 y el gráfico 12, se determina que el 52% de encuestados señalaron estar totalmente de acuerdo que las normas del SOAT establecen las coberturas correspondientes, mientras que el 17% de encuestados señalaron estar solamente de acuerdo. Ambas afirmaciones contienen la decisión del acuerdo respecto a la afirmación planteada y representan el 69% de encuestados. Por su parte, el 25% de encuestados se mostraron indiferentes a las afirmaciones planteadas en el cuestionario. Respecto al desacuerdo, el 6% de encuestados afirmaron estar en desacuerdo. Existe un porcentaje mayoritario sobre el hecho de estar acuerdo con la afirmación planteada sobre el SOAT y las coberturas correspondientes. La indiferencia del 25% de encuestados es por la duda e incertidumbre respecto a las coberturas del SOAT.

Tabla 13
Las indemnizaciones y las compañías

Las indemnizaciones del SOAT las realizan las compañías aseguradoras.				
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
Válido	Totalmente de acuerdo	80	72,7	72,7
	De acuerdo	27	24,5	24,5
	Indiferente	1	,9	,9
	En Desacuerdo	2	1,8	1,8
	Total	110	100,0	100,0

Fuente: Procesamiento de cuestionario mediante programa estadístico IBM SPSS Statistics Versión 22.

Elaboración: propia

Las indemnizaciones del SOAT las realizan las compañías aseguradoras.

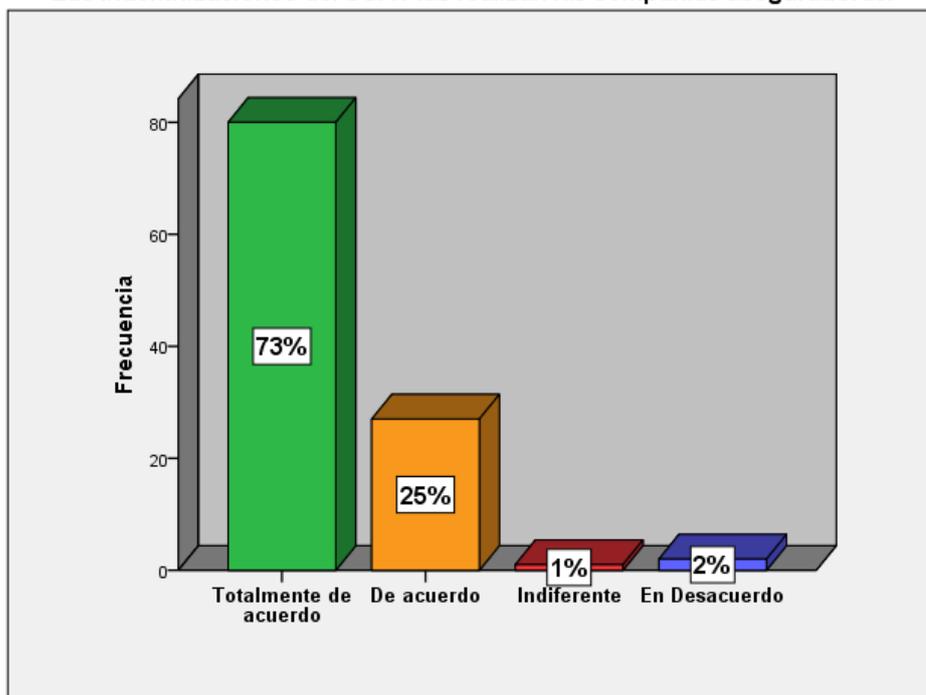


Gráfico 13. Indemnizaciones y las compañías

Fuente: Procesamiento de cuestionario mediante programa estadístico IBM SPSS Statistics Versión 22.

Elaboración: propia

INTERPRETACIÓN:

De la tabla 13 y el gráfico 13, se determina que el 73% de encuestados señalaron estar totalmente de acuerdo que las indemnizaciones del SOAT las realizan las compañías aseguradoras, mientras que el 25% de encuestados señalaron estar solamente de acuerdo. Ambas afirmaciones contienen la decisión del acuerdo respecto a la afirmación planteada y representan el 98% de encuestados. Por su parte, el 1% de encuestados se mostraron indiferentes a las afirmaciones planteadas en el cuestionario. Respecto al desacuerdo, el 2% de encuestados afirmaron estar en desacuerdo. Existe un porcentaje mayoritario sobre el hecho de estar acuerdo con la afirmación planteada sobre las indemnizaciones realizadas por las compañías aseguradoras por la aplicación del SOAT.

Tabla 14
Cobros de las indemnizaciones

Las indemnizaciones del SOAT son cobradas por el usuario y representantes.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
Válido	Totalmente de acuerdo	54	49,1	49,5
	De acuerdo	43	39,1	39,4
	Indiferente	1	,9	,9
	En Desacuerdo	11	10,0	10,1
	Total	109	99,1	100,0
Perdidos	Sistema	1	,9	
Total		110	100,0	

Fuente: Procesamiento de cuestionario mediante programa estadístico IBM SPSS Statistics Versión 22.

Elaboración: propia

Las indemnizaciones del SOAT son cobradas por el usuario y representantes.

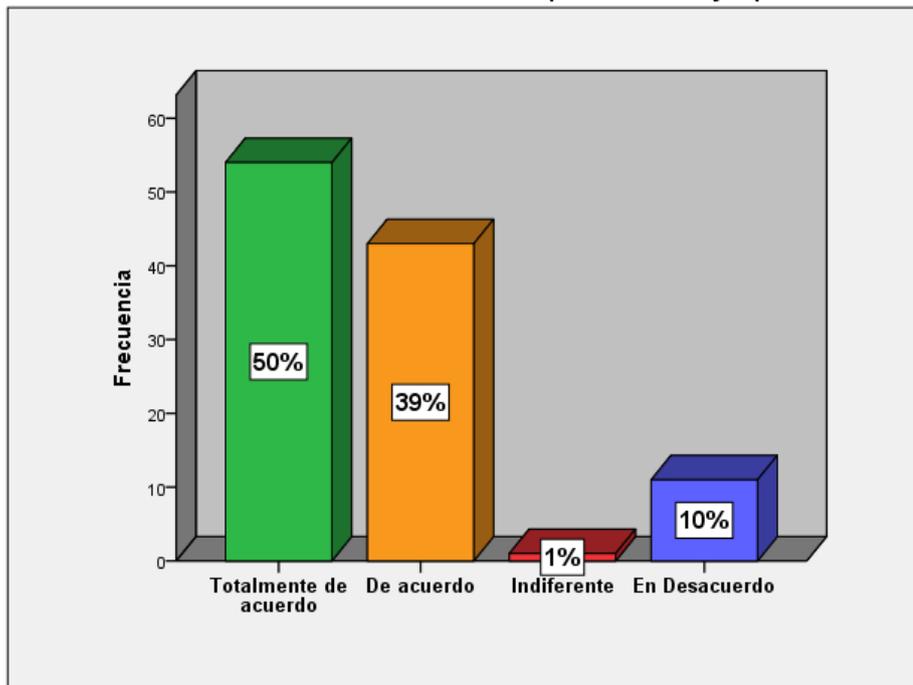


Gráfico 14. Cobros de las indemnizaciones

Fuente: Procesamiento de cuestionario mediante programa estadístico IBM SPSS Statistics Versión 22.

Elaboración: propia

INTERPRETACIÓN:

De la tabla 14 y el gráfico 14, se determina que el 50% de encuestados señalaron estar totalmente de acuerdo que las indemnizaciones del SOAT son cobradas por el usuario y representantes, mientras que el 39% de encuestados señalaron estar solamente de acuerdo. Ambas afirmaciones contienen la decisión del acuerdo respecto a la afirmación planteada y representan el 89% de encuestados. Por su parte, el 1% de encuestados se mostraron indiferentes a las afirmaciones planteadas en el cuestionario. Respecto al desacuerdo, el 10% de encuestados afirmaron estar en desacuerdo en la afirmación planteada. Existe un porcentaje mayoritario sobre el hecho de estar acuerdo con la afirmación planteada sobre las indemnizaciones que son cobradas por el usuario y representantes por la aplicación del SOAT.

Tabla 15
Las compañías y cobertura del daño

Las compañías cubren el daño en su totalidad.				
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
Válido	Totalmente de acuerdo	22	20,0	20,0
	De acuerdo	11	10,0	10,0
	Indiferente	8	7,3	7,3
	En Desacuerdo	43	39,1	39,1
	Totalmente en desacuerdo	26	23,6	23,6
	Total	110	100,0	100,0

Fuente: Procesamiento de cuestionario mediante programa estadístico IBM SPSS Statistics Versión 22.
Elaboración: propia

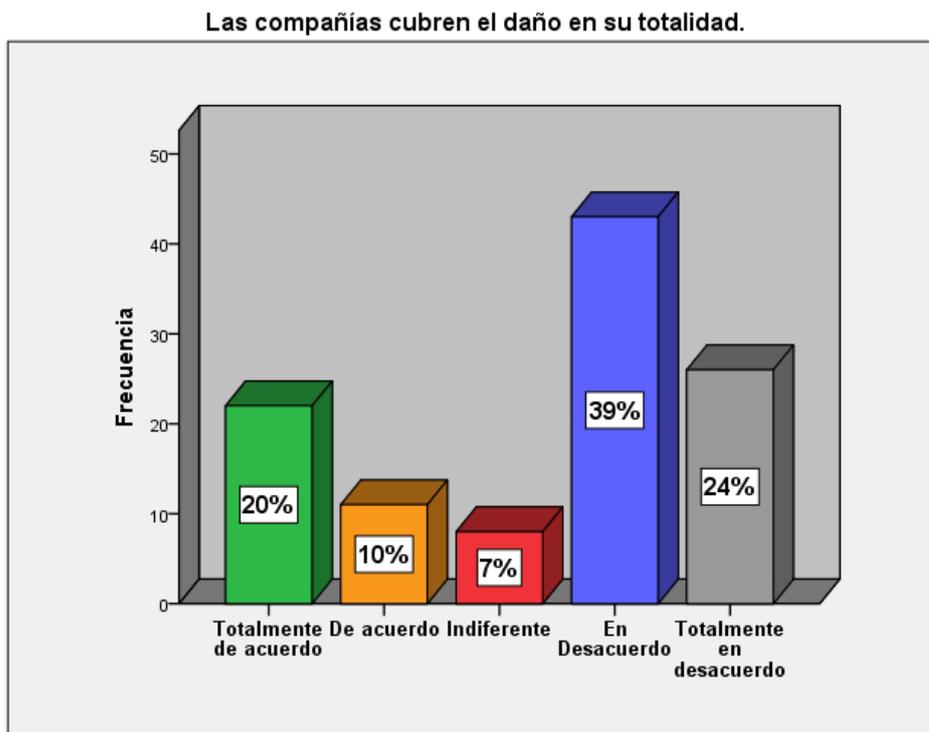


Gráfico 15. Las compañías y la cobertura del daño

Fuente: Procesamiento de cuestionario mediante programa estadístico IBM SPSS Statistics Versión 22.
Elaboración: propia

INTERPRETACIÓN:

De la tabla 15 y el gráfico 15, se determina que el 20% de encuestados señalaron estar totalmente de acuerdo que las compañías o empresas aseguradoras cubren el daño en su totalidad, mientras que el 10% de encuestados señalaron estar solamente de acuerdo. Ambas afirmaciones contienen la decisión del acuerdo respecto a la afirmación planteada y representan el 30% de encuestados. Por su parte, el 7% de encuestados se mostraron indiferentes a las afirmaciones planteadas en el cuestionario. Respecto al desacuerdo, el 39% de encuestados afirmaron estar en desacuerdo en la afirmación planteada, asimismo, el 24% de encuestados señalaron estar totalmente en desacuerdo. En ambos casos, existe un desacuerdo mayoritario del 63% de encuestados que no consideran que las compañías cubran los daños en su totalidad.

Tabla 16

Atención integral de la madre gestante y concebido

La atención integral es hasta la recuperación de la madre gestante y el concebido.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
Válido	Totalmente de acuerdo	49	44,5	44,5
	De acuerdo	9	8,2	8,2
	Indiferente	18	16,4	16,4
	En Desacuerdo	22	20,0	20,0
	Totalmente en desacuerdo	12	10,9	10,9
	Total	110	100,0	100,0

Fuente: Procesamiento de cuestionario mediante programa estadístico IBM SPSS Statistics Versión 22.

Elaboración: propia

La atención integral es hasta la recuperación de la madre gestante y el concebido.

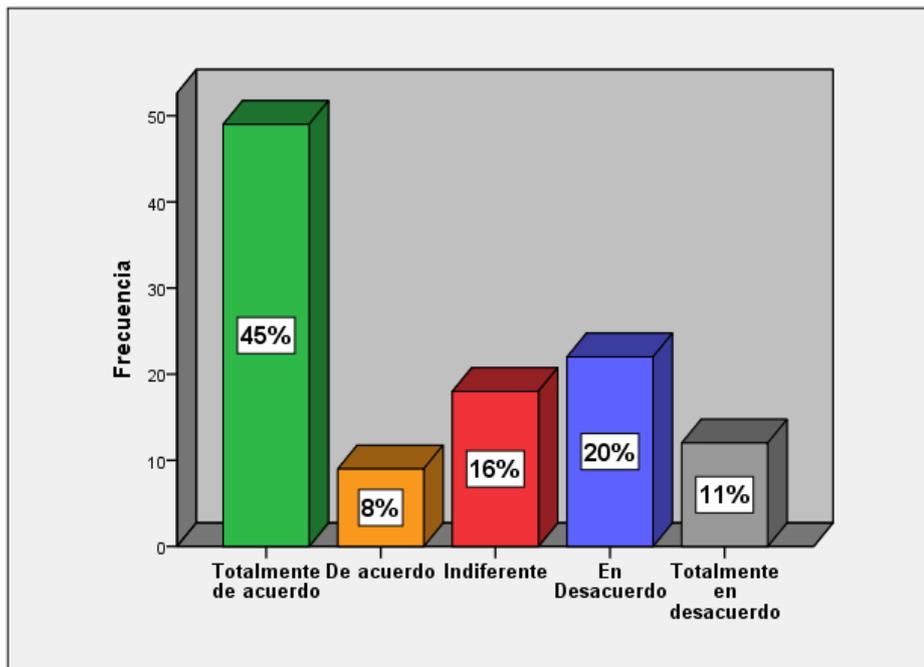


Gráfico 16. Atención integral de la madre gestante y concebido

Fuente: Procesamiento de cuestionario mediante programa estadístico IBM SPSS Statistics Versión 22.

Elaboración: propia

INTERPRETACIÓN:

De la tabla 16 y el gráfico 16, se determina que el 45% de encuestados señalaron estar totalmente de acuerdo que la atención integral es hasta la recuperación de la madre gestante y el concebido, mientras que el 8% de encuestados señalaron estar solamente de acuerdo. Ambas afirmaciones contienen la decisión del acuerdo respecto a la afirmación planteada y representan el 53% de encuestados. Por su parte, el 16% de encuestados se mostraron indiferentes a las afirmaciones planteadas en el cuestionario. Respecto al desacuerdo, el 20% de encuestados afirmaron estar en desacuerdo en la afirmación planteada, asimismo, el 11% de encuestados señalaron estar totalmente en desacuerdo. El porcentaje mayoritario corresponde al hecho que el 53% de encuestados señalaron conformidad con la afirmación propuesta sobre la atención integral de la madre gestante y el concebido, mientras que el desacuerdo en general representa el 31% de los encuestados.

3.1.2 De las Resoluciones de INDECOPI

Del análisis de las resoluciones de INDECOPI, se han tenido en cuenta solamente las reclamaciones contra una empresa aseguradora, que tengan como pretensión –además del derecho de la madre gestante -, los derechos del concebido ante un accidente de tránsito y así pretender cobrar la indemnización correspondiente. A nivel nacional hay poco casos, sin embargo, se han considerado 2 resoluciones que tienen las características señaladas.

Tabla 17
Análisis de resoluciones de INDECOPI

N°	EXPEDIENTE N°	Los fundamentos de INDECOPI, ¿Se ajustan a normas del Código Civil, sobre derechos de los concebidos?			¿Los argumentos de la empresa aseguradora, son coherentes con normas constitucionales?			INDECOPI ¿Reconoce el derecho del concebido?		
		Bastante	Regular	Nada	Bastante	Regular	Nada	Bastante	Regular	Nada
01	763-2003- CPC		X				X		X	
02	64-2010/CPC		X				X	X		

Fuente: Resoluciones de INDECOPI.

Elaboración: propia

INTERPRETACIÓN:

De la tabla 17, se determina que ambas resoluciones fundamentan regularmente sobre los derechos del concebido teniendo en cuenta el Código civil. Mientras que los argumentos de la empresa aseguradora no consideran las normas constitucionales sobre los derechos de los concebidos, muy por el contrario, no admiten que el concebido tiene derechos. Respecto al reconocimiento del derecho del concebido por parte del INDECOPI, esta entidad lo reconoce parcialmente, porque solamente la resolución N° 64-2010/CPC reconoce expresamente este derecho del concebido, tanto en los fundamentos y en el fallo respectivo. Mientras que la Resolución N° 763-2003-CPC en los fundamentos reconoce el derecho de los concebidos, sin embargo en el fallo no lo considera como titular de ese derecho por no haberse probado que el accidente haya producido la muerte del concebido.

3.2 Discusión de los Resultados

Cuando invocamos el derecho a la vida, éste derecho representa el fin supremo de la sociedad y del Estado, tal como lo señala nuestra Constitución, por lo tanto, este derecho es inherente a la persona y merece la máxima protección debida. El concebido no puede ser la excepción a estos derechos señalados. Bajo estas premisas, se ha desarrollado la presente investigación y enfocado en el ámbito de cobertura del SOAT para la indemnización por parte

de las compañías aseguradoras, a los concebidos en caso de accidente de tránsito.

La hipótesis general señala que el SOAT cobertura a las personas naturales por daños ocasionados por accidentes de tránsito y es probable que no indemnizen a los concebidos por muerte o lesiones. Al respecto, podemos señalar que conforme a la tabla 8 y el gráfico 8, se determina que el 52% de encuestados señalaron estar totalmente de acuerdo que el concebido tiene cobertura del SOAT en un accidente de tránsito, mientras que el 40% de encuestados señalaron estar solamente de acuerdo. Ambas afirmaciones contienen la decisión del acuerdo respecto a la afirmación planteada y representan el 92% de encuestados. Las afirmaciones de los encuestados están dirigidas a que el SOAT debe de dar cobertura al concebido en caso de accidente, por lo tanto debe ser indemnizado. Es un porcentaje altamente mayoritario los que afirman este derecho. Asimismo, respecto a las resoluciones de INDECOPI plasmadas en la tabla 17, se determina que ambas resoluciones fundamentan regularmente sobre los derechos del concebido teniendo en cuenta el Código civil, es decir, reconocen el derecho de los concebidos frente a un accidente de tránsito, por lo tanto, deben ser indemnizados mediante el SOAT. Sin embargo, las empresas aseguradoras no reconocen el derecho a los concebidos. Este criterio excluyente de las empresas señaladas, está plasmada en lo manifestado por Valdivieso (2016) quien es autor de la tesis titulada: "Sujetos protegidos por el SOAT según la jurisprudencia de INDECOPI. Análisis crítico a la luz de la técnica del seguro" quien plasma la idea que las aseguradoras son muy estrictas en la parte económica de los seguros, ya que esto está plasmado en la normativa, las aseguradoras están obligadas a cubrir el daño pero si no está pagada la prima pues no se activa el seguro. Y agrega finalmente que los que no cuentan con SOAT no tienen cobertura de estos beneficios.

La hipótesis general también tiene su sustento en lo plasmado en la tabla 10 y el gráfico 10, la cual, determina que el 79% de encuestados señalaron estar totalmente de acuerdo que el concebido, en caso de lesión o muerte, debe tener cobertura del SOAT en un accidente de tránsito, mientras que el 16% de

encuestados señalaron estar solamente de acuerdo. Ambas afirmaciones contienen la decisión del acuerdo respecto a la afirmación planteada y representan el 95% de encuestados. Estas afirmaciones representan implícitamente la hipótesis que los concebidos no son indemnizados por muerte o lesiones producto de un accidente de tránsito. Siendo así, la hipótesis general ha sido confirmada por estos resultados.

En relación a la primera hipótesis específica, ésta determina que los criterios excluyentes al concebido por las aseguradoras, no son justificadas jurídicamente. Es decir, los argumentos de estas empresas no tienen sustento legal para excluir al concebido. Al respecto, de la tabla 17 podemos apreciar que los argumentos de la empresa aseguradora –conforme a las resoluciones de INDECOPI – no son coherentes con las normas constitucionales por no existir un sustento legal válido que tienda a excluir a los concebidos. Por su parte, la tabla 9 y el gráfico 9, determina que el 57% de encuestados señalaron estar totalmente de acuerdo que el concebido es un sujeto de derechos, mientras que el 26% de encuestados señalaron estar solamente de acuerdo. Ambas afirmaciones contienen la decisión del acuerdo respecto a la afirmación planteada y representan el 83% de encuestados. Estas afirmaciones coadyuvan los derechos de los concebidos, mientras que las empresas aseguradoras desconocen o no quieren reconocer estos derechos del concebido.

Respecto a la segunda hipótesis específica, ésta señala que las resoluciones de INDECOPI sobre reclamaciones de representantes de los concebidos no se ajustan a las normas del Código civil respecto a los derechos de los concebidos. Esta hipótesis queda confirmada según las resoluciones de INDECOPI. En la tabla 17 se establece que los fundamentos de INDECOPI, se ajustan regularmente a las normas del Código civil sobre los derechos del concebido. Si bien las resoluciones en sus fundamentos reconocen el derecho de los concebidos, éstos no se encuentran reflejados en el fallo o decisión del Tribunal porque no todas reconocen el derecho del concebido. Siendo así, la segunda hipótesis específica planteada queda confirmada.

La tercera hipótesis específica, señala que los argumentos jurídicos de las empresas aseguradoras ante la demanda de indemnización por lesión o muerte del concebido derivado de un accidente de tránsito no son coherentes con las normas constitucionales. Al respecto, de la tabla 17 –conforme a las resoluciones de INDECOPI - se determina que las empresas en mención no tienen argumentos jurídicos valideros que tengan respaldo constitucional para excluir a los concebidos. Teniendo en cuenta que la acción de argumentar consiste en dar razonamientos para demostrar algo, se ha deducido esta noción para analizar las resoluciones emitidas. El argumento central que invocan las empresas demandadas es que al concebido no se le puede reconocer el derecho indemnizatorio por accidente de tránsito, por no ser aún personas. La resolución correspondiente al expediente N° 64-2010/CPC, expone que la defensa de la empresa Rimac (fundamento 3.2) ha señalado que “el denunciante no tiene derecho alguno a cobrar una indemnización por muerte por que la interrupción del embarazo no presupone bajo ningún argumento lógico, fáctico y menos aún jurídico un supuesto de muerte de una persona (p. 11). Continúa la empresa señalando que “Para que se produzca la muerte debe previamente y cuando menos, verificarse el nacimiento de dicha persona lo cual evidentemente no ocurre en los casos de interrupción de embarazo” (p.11). Por su parte, en la resolución que corresponde al expediente N° 763-2003-CPC se observa que la empresa La Positiva “indicó que la interrupción del embarazo no era un caso de muerte, y en atención a que no se ha probado que la misma haya sido producto del accidente, no le correspondía la indemnización.” En ambas resoluciones las empresas demandadas argumentaron que la interrupción del embarazo no era un caso de muerte del concebido. Sin embargo, dejaron de lado el artículo 2 de la Constitución que protege expresamente al concebido. Siendo así, los argumentos jurídicos señalados por las empresas demandadas no tienen respaldo constitucional. En las resoluciones analizadas, las empresas no argumentan ni son coherentes con las normas que se establecen en la constitución. Al respecto debemos señalar que el argumento coherente está determinado por las ideas uniformes y sin contradicciones. En el presente caso los argumentos de las empresas demandadas hacen alusión al código civil y a la propia Constitución Política y además, reconocen que el concebido es sujeto

de derechos, tal como expresan las normas señaladas, sin embargo, al momento de tomar una postura firme y coherente, desconocen los derechos del concebido, argumentando que no son personas aún. Se aprecia una clara contradicción en sus argumentos. Solamente se limitan a señalar que para tener derecho al uso del SOAT, la persona debe de haber nacido y que la ley respectiva no incluye a los concebidos. Afirmaciones lejanos a la realidad jurídica porque, tanto la Constitución y el Código civil reconocen expresamente el derecho a los concebidos, por lo tanto, esta hipótesis también ha sido confirmada.

Consideramos que los resultados de esta investigación constituyen un aporte válido y permitirá contribuir a nuevas investigaciones sobre el tema, además se pueden aplicar nuevos métodos que permitan conocer a plenitud las deficiencias jurídicas de las empresas aseguradoras para excluir indebidamente a los concebidos.

3.3 Conclusiones

Primera.- Conforme a las investigaciones realizadas, el objetivo principal se ha cumplido y se ha demostrado que el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito cobertura a las personas naturales por daños ocasionados por accidentes de tránsito y respecto a los concebidos, no son indemnizados, ni por muerte o por lesiones.

Segunda.- Conforme a las resoluciones emitidas por INDECOPI, se determina que los criterios excluyentes al concebido por parte de las aseguradoras, no son justificadas jurídicamente, es decir, no tienen sustento legal que tienda a justificar la exclusión del concebido.

Tercera.- Las resoluciones de INDECOPI analizadas, sobre reclamaciones de representantes de los concebidos, no se ajusten a normas del código civil respecto a los derechos de los concebidos. Aunque de alguna forma reconocen que el concebido es sujeto de derechos, sin embargo no hay un criterio único al momento de emitir el fallo.

Cuarta.- De las resoluciones de INDECOPI, se determina que los argumentos jurídicos de las empresas aseguradoras ante la petición de una

indemnización por lesión o muerte del concebido derivado de un accidente de tránsito no son coherentes con las normas constitucionales, porque a pesar de que la Carta Magna es expresa respecto al reconocimiento que el concebido es sujeto de derechos, sin embargo, las empresas aseguradoras no aplican esa norma constitucional.

Quinta.- Conforme a los resultados de esta investigación y las normas constitucionales, civiles y supranacionales, el concebido es sujeto de derecho y por lo tanto, merece la máxima protección legal cuando se trate de aplicar la cobertura del SOAT en caso de lesiones o muerte.

3.4 Recomendaciones

Primera.- Se recomienda la modificación del artículo 28° del D.S. N° 024-2002-MTC (Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito) para que se incorpore a los concebidos como sujetos de este derecho y así puedan ser parte de la cobertura en caso de lesiones o muerte. Para tales efectos, se adjunta en esta investigación un anteproyecto de ley¹ que puede ser propuesto ante el Congreso de la República.

Segunda.- Considerando la importancia de los derechos del concebido, se recomienda la realización de diversos eventos académicos en las Universidades de la localidad con el fin de difundir los alcances que tienen las normas actuales respecto a los derechos del concebido. Estos eventos académicos deberán ser permanentes y así lograr desarrollar una cultura humanista que tienda a proteger los derechos de la persona.

3.5 Fuentes de Información

Agurto Cardoza, M. (2018) *Accidentes de Tránsito*. Recuperado de:

<http://www.cal.org.pe/pdf/diplomados/rnt02.pdf>

¹ Ver ANEXO 3, sobre Anteproyecto de Ley para Modificar El Artículo 28 Del Decreto Supremo N° 024-2002-Mtc, Texto Único Ordenado Del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil Y Seguros Obligatorios por Accidentes De Tránsito.

Asociación Peruana de Empresas de Seguros (2019) *Una Breve Historia de los Seguros*. Recuperado de:

<https://www.apeseg.org.pe/2019/01/una-breve-historia-de-los-seguros/>

Ávila Acosta, R. (2001) *Guía para elaborar la tesis: metodología de la investigación; cómo elaborar la tesis y/o investigación, ejemplos de diseños de tesis y/o investigación*. Lima: ediciones R.A.

Bautista, P. y Herrero, J. (2010). *Manual de derecho de las personas*. Lima: Ediciones jurídicas.

Bustamante Sánchez G. (2017) *La Historia del Seguro*. Recuperado de:

<http://www.gabrielbustamante.pe/seguros/la-historia-del-seguro.html>

Cafferata, J. (2008). *Las nuevas técnicas de reproducción humana y el derecho positivo argentino*.

Castán Vásquez, J. (1994) El artículo 1 del código civil peruano y su criterio sobre el comienzo de la vida humana. *Themis Revista de Derecho*, N° 30. Recuperado de:

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5109851>

Centurión Portales, J. (2016) ¿El concebido es sujeto de derechos humanos? En Del Real Alcalá, J. (Ed.) *La maquinaria del derecho en Iberoamérica. Constitución, derechos fundamentales y administración* (p.401) México: Editorial Flores. Recuperado de:

<https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/9/4331/23.pdf>

Cesaán, V. (2016). *Análisis de los accidentes de tránsito en la provincia de La Pampa en el período 2000-2004*. Tesis para la obtención del título de Magíster. Universidad Nacional de Lanús. Argentina. Buenos Aires.

Código Civil Comentado, *varios autores*. Lima, Gaceta Jurídica, 1997.

- Comunidad Andina (2013). *Accidentes de tránsito en la Comunidad Andina*. Documento de divulgación.
- Constitución Política del Perú Comentado, varios autores. Lima, Gaceta Jurídica, 2010.
- Cornejo Fava, M. T. (2018). El inicio de la vida humana, su protección y la despenalización del aborto. *Lumen*, (9), 55-59. Recuperado de:
<https://doi.org/10.33539/lumen.2013.n9.507>
- Chilón Salcedo, M. (2018) *El formato de registro de accidentes de tránsito efectiviza el pago de la indemnización en Lima Norte* (Tesis para optar título profesional) Universidad Privada del Norte, Lima.
- De Trazegnies Granda, F. (2001) *La responsabilidad Extracontractual*. Tomo II. Lima. Pontificia Universidad Católica del Perú. Fondo Editorial.
- Diez-Picazo, P. y Gullón, J. (1982). *Sistema de derecho civil*. Madrid: Editorial Tecnos
- Espinoza, J. (2008). *Derechos reales* (5° Ed.). Lima: Editorial Rhodas
- Fernandez-Sessarego, C. (2003). *Breves apuntes sobre el Concepto jurídico de persona*. Lima. *Revista IUS ET VERITAS*, s/f.
- Fernandez-Sessarego, C. (2006). *¿Qué es ser persona en el derecho?* Lima, portal de información y opinión legal de la PUCP, s/f.
- Flores Polo, P. (1980) *Diccionario de Términos Jurídicos*. Lima: Editorial AFA.
- Franco de Mora, A. y Mora, N. (1975). *El accidente automovilario*. Santa Fe de Bogotá: Temis.
- Fuente-Hontañón, R. (2018) El derecho de personas en la legislación y jurisprudencia peruana. Recuperado de:

<http://ius360.com/jornadas/jornada-entre-el-derecho-y-la-vida/el-derecho-de-personas-en-la-legislacion-y-jurisprudencia-peruana/>

Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) (2019) *Estadísticas de Seguridad Ciudadana*. Recuperado de:

<https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/informe-de-estadisticas-de-seguridad-ciudadana-mayo2019.pdf>

López, N. (1997). Biología del desarrollo. En Revista: *Investigación y ciencia*. N°2, pp. 183-188.

López, J. (2002). *El estatuto biológico del embrión*. Granada: Editorial Comares.

Malatesta, R, y Hernández, D. (1997). *Diccionario de términos jurídicos*. Lima: Mantaro

Marthans, C. (2007). *Seguros y reaseguros*. Lima: Editorial San Marcos.

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (2015) *Código Civil*. Décimo Sexta Edición Oficial, Lima: LITHO & ARTE SAC Recuperado de:

<http://spij.minjus.gob.pe/notificacion/guias/CODIGO-CIVIL.pdf>

Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2020) Decreto Supremo N° 024-2002-MTC (TUO del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito.) Recuperado de:

<https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/10002-024-2002-mtc>

Monge, L. (2016). La dignidad de la persona humana y el consentimiento informado. *Ius et Praxis*, Revista de la Facultad de Derecho N° 47.

Ossorio, M. (2004) *Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales*. 1° Edición Electrónica. Recuperado de:

<https://docs.google.com/viewer?a=v&pid=sites&srcid=ZGVmYXVsdGRvbWFpbnxjb25zdWx0b3Jlc2xlZ2FsZXNkZWxub3Jlc3RlGd4OjVjMTM0NzQ5MWYyMmlyMDE>

Rodríguez, J. (2013). Análisis jurídico de la póliza de seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) referente al pago de indemnizaciones y a la normativa legal. Tesis para obtener el título de abogado en la Universidad Internacional de Ecuador.

Rubio Correa, M. (1999) *Estudio de la Constitución Política de 1993*. Tomo I, Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

Torres Vásquez, A. (2000) *Código Civil*. Lima: Editorial Temis S.A.

Valencia, R. (1979). *Derecho civil, tomo I, parte general y personas*. Bogotá: Editorial Temis

Valenzuela, H. (2007). *Responsabilidad civil por accidentes de tránsito y seguro obligatorio. Una aproximación desde el análisis económico del derecho*. Lima: Ara Editores E.I.R.L.

Varsi, E. (2016) *La vida humana se protege desde la concepción*. Recuperado de:

<https://laley.pe/art/3489/la-vida-humana-se-protege-desde-la-concepcion>

Velayos, J. L. (2000) Comienzo de la vida humana. Cuadernos de Bioética. Recuperado de:

<http://aebioetica.org/revistas/2000/1/41/29.pdf>

Villalobos-Parra, L. & Hernández Gómez, R. (2008) *Accidentes de Tránsito*. Recuperado de:

<https://www.scielo.sa.cr/pdf/apc/v20n1/a01v20n1.pdf>

Villara, L. (2016). *La Constitución Peruana Comentada*. Lima: Centro de Estudios Constitucionales del Tribunal Constitucional del Perú.

Payet, J.A. (1992). *La responsabilidad civil por productos defectuosos* (2° ed.)
Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

ANEXOS

Anexo 1 : Matriz de Consistencia

TÍTULO DE LA TESIS: “El alcance de la cobertura del SOAT al concebido, derivado de un accidente de tránsito. Tacna, periodo 2019”
 MAESTRANTE: Renee Marcelo Lagos Muñoz

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES E INDICADORES	METODOLOGÍA
<p>INTERROGANTE PRINCIPAL ¿Cuál es el alcance de la cobertura del SOAT al concebido derivado de un accidente de tránsito?</p> <p>PROBLEMAS SECUNDARIOS a) ¿Qué criterio excluyente se da en la cobertura del SOAT al concebido en la técnica del seguro? b) ¿Cuáles son las respuestas de INDECOPI a las reclamaciones que formulan los representantes legales de los concebidos? c) ¿Cuáles son los argumentos jurídicos de las empresas aseguradoras ante la demanda de indemnización por lesión o muerte del concebido derivado de un accidente de tránsito?</p>	<p>1. OBJETIVO GENERAL Demostrar que las coberturas del SOAT no alcanzan a los concebidos por muerte y lesiones derivadas de accidentes de tránsito.</p> <p>2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS a) Determinar los criterios excluyentes que se da en la cobertura del SOAT al concebido en la técnica del seguro. b) Conocer las respuestas que da INDECOPI a las reclamaciones formuladas por los representantes de los concebidos. c) Describir los argumentos jurídicos de las empresas aseguradoras ante la demanda de indemnización por lesión o muerte del concebido derivado de un accidente de tránsito.</p>	<p>1. HIPÓTESIS GENERAL El SOAT cobertura a las personas naturales por daños ocasionados por accidentes de tránsito, y es probable que no indemnizen a los concebidos por muerte o lesiones.</p> <p>2. HIPÓTESIS ESPECÍFICAS a) Los criterios excluyentes al concebido por las aseguradoras, no son justificadas jurídicamente. b) Las resoluciones de INDECOPI sobre reclamaciones de representantes de los concebidos, no se ajusten a normas del código civil respecto a los derechos de los concebidos. c) Los argumentos jurídicos de las empresas aseguradoras ante la demanda de indemnización por lesión o muerte del concebido derivado de un accidente de tránsito no son coherentes con las normas constitucionales.</p>	<p>1. HIPÓTESIS GENERAL Variable Independiente (X) Cobertura del SOAT a personas naturales por accidentes de tránsito <u>Indicadores:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Accidentes de tránsito, • SOAT, • Coberturas del SOAT • Responsabilidad civil • Daños y perjuicios • Sujetos de derecho • Personas naturales <p>Variable Dependiente (Y) Exclusión de la cobertura del SOAT a los concebidos <u>Indicadores:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • SOAT • Coberturas del SOAT • Sujetos de derecho • El concebido • Daños y perjuicios al concebido. 	<p>TIPO DE INVESTIGACIÓN Básica.</p> <p>NIVEL Descriptivo-correlacional</p> <p>MÉTODO Analítico, deductivo, comparativo, hermenéutico y sintético.</p> <p>DISEÑO No experimental, transversal-descriptivo.</p> <p>POBLACIÓN Abogados de la jurisdicción de Tacna.</p> <p>MUESTRA 110 profesionales del Derecho.</p> <p>TÉCNICAS</p> <ul style="list-style-type: none"> • La encuesta. • Análisis documental. <p>INSTRUMENTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cuestionario • Ficha documental.

Anexo 2 : Instrumentos: Cuestionario de Preguntas

CUESTIONARIO

Instrucciones:

A continuación, Usted encontrará una lista de afirmaciones en relación a las compañías de seguros en materia de accidentes de tránsito y la cobertura del SOAT.

Marque con un aspa (X) la columna que mejor represente su respuesta.

Clave de respuestas:

Totalmente de acuerdo : TA

De acuerdo : A

Indiferente : I

En desacuerdo : D

Totalmente en desacuerdo : TD

Afirmación	TA	A	I	D	TD
1. Los accidentes de tránsito tienen cobertura del SOAT.					
2. El SOAT cobertura a los intervinientes directos e indirectos en los accidentes de tránsito.					
3. El SOAT cobertura por muerte a personas en accidentes de tránsito.					
4. El SOAT cobertura la incapacidad temporal a personas en accidentes de tránsito.					
5. El SOAT cobertura la invalidez permanente a personas en accidentes de tránsito.					
6. El SOAT cobertura los gastos médicos a personas en accidentes de tránsito.					
7. El SOAT cobertura los gastos de sepelio a personas en accidentes de tránsito.					
8. El concebido tiene cobertura del SOAT en un accidente de tránsito.					
9. El concebido es un sujeto de derechos.					
10. El concebido, en caso de lesión o muerte, debe tener cobertura del SOAT en un accidente de tránsito.					
11. El SOAT está creado por una normatividad legal.					
12. Las normas del SOAT establecen las coberturas correspondientes.					
13. Las indemnizaciones del SOAT las realiza las compañías aseguradoras.					
14. Las indemnizaciones del SOAT son cobradas por el usuario y representantes.					
15. Las compañías cubren el daño en su totalidad.					

16. La atención integral es hasta la recuperación de la madre gestante y el concebido.					
--	--	--	--	--	--

Gracias.

Anexo 3 : Anteproyecto de Ley

ANTEPROYECTO DE LEY PARA MODIFICAR EL ARTÍCULO 28 DEL DECRETO SUPREMO N° 024-2002-MTC, TEXTO ÚNICO ORDENADO DEL REGLAMENTO NACIONAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGUROS OBLIGATORIOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

I. ANTECEDENTES

En las constituciones políticas de 1860 y 1920, el derecho a la vida ha sido protegido expresamente. El artículo 16 de la Constitución de 1860 expresaba: “La ley protege el honor y la vida contra toda injusta agresión y no puede imponer la pena de muerte sino por el crimen de homicidio calificado”.

Por su parte, el artículo 21 de la Constitución de 1920 expresaba: “La ley protege el honor y la vida contra toda injusta agresión y no puede imponer la pena de muerte sino por el crimen de homicidio calificado y por el de traición a la patria en los casos que determine la ley”.

Es recién en la Constitución de 1979 que se reconoce además, al que está por nacer. El artículo 2, inciso 1) expresaba: “Toda persona tiene derecho: 1.- A la vida, a un nombre propio, a la integridad física y al libre desenvolvimiento de su personalidad. Al que está por nacer se le considera nacido para todo lo que le favorece”. Y la actual Constitución de 1993, se reconoce el derecho de los concebidos.

Como puede verse, la vida en general ha sido protegida constitucionalmente, posteriormente se reconoció hasta la actualidad a quien está por nacer. Estos acontecimientos jurídicos constitucionales abren paso al reconocimiento supremo del derecho a la vida de los concebidos.

En el ámbito del Derecho civil, el Código Civil de 1852 ya se reconocía a quien está por nacer. El artículo 1 expresaba: “El hombre, según su estado natural, es nacido ó por nacer.” Y por su parte, el artículo 3 expresaba: “Al que está por nacer se le reputa nacido para todo lo que le favorece.” Posteriormente, el artículo 1 del Código Civil de 1936 expresa que “El nacimiento determina la personalidad. Al que está por nacer se le reputa nacido para todo lo que le favorece, a condición de que nazca vivo”. En la actualidad el segundo párrafo del artículo 1 del Código Civil de 1984 expresa: “La vida humana comienza con la concepción. El concebido es sujeto de derecho para todo cuanto le favorece. La atribución de derechos patrimoniales está condicionada a que nazca vivo.” Como se puede apreciar, el concebido ha sido reconocido paulatinamente conforme a las normas señaladas, de ahí la importancia de que se proteja el derecho que tiene como ser vivo.

II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Según el Instituto Nacional de Estadística e Informática (2019) en adelante INEI, en el periodo correspondiente a enero 2018 y marzo de 2019, 3244 personas han fallecido en nuestro país a causa de accidentes de tránsito. Esta cifra resulta preocupante si tenemos en cuenta además, que las personas heridas ascienden a 61,512. Ambos datos reflejan la realidad de los efectos que dejan los accidentes de tránsito en el Perú. Si bien, tanto las personas heridas como las personas fallecidas tienen la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), éstos resultan muchas veces insignificantes en comparación del daño ocasionado, a pesar de ello, este seguro no cubre los daños originados al concebido, es decir, al ser vivo que se encuentra en las entrañas de su madre cuando ocurre un accidente de tránsito.

Manejar un automóvil es una acción inmensamente peligrosa que como consecuencia de un accidente de tránsito trae como resultado la muerte y/o lesiones para las mismas personas, y terceros no ocupantes. Estos accidentes en la mayoría de los casos son ocasionados por negligencia e impericia del conductor y en otros por fallas mecánicas.

Es frecuente enterarse por los medios de comunicación de los accidentes de tránsito y de su gravedad que estos ocasionan tanto a las personas que los ocupan, como a los terceros no ocupantes. Dentro de los daños personales se observa en muchos casos que las unidades siniestradas no cuentan con un SOAT que pueda coberturar e indemnizar el daño causado para atender urgentemente a las víctimas; que es el peor de los casos. Y en aquellas unidades que cuentan con el SOAT, se encuentra con la cruda realidad que las compañías de seguros en muchos casos rechazan el siniestro y en otras no reconocen las coberturas.

En consecuencia, es el SOAT el instrumento que cobertura los distintos tipos de daños ocasionados por un accidente de tránsito a las personas, porque sólo las personas naturales pueden ser víctimas, y ¿el concebido?, no se encuentra incluido para este seguro, pues ni los responsables ni las autoridades administrativas ni las aseguradoras, indemnizan por muerte o lesión del concebido como mencionamos anteriormente.

Debe de tenerse en cuenta que el concebido es considerado constitucional y civilmente, como sujeto de derecho conjuntamente con la persona natural, por consiguiente, es igualmente un centro de derechos y obligaciones. La presente investigación entonces, está orientada a establecer lo relacionado al alcance de la cobertura del SOAT al concebido, derivado de un accidente de tránsito y cuál es el criterio que tienen las aseguradoras respecto al concebido y si las resoluciones del INDECOPI se ajustan a las normas establecidas en el Código civil respecto a los derechos de los concebidos.

Efectivamente, la Carta Magna reconoce al concebido como sujeto de derecho y el Código civil expresa que “La vida humana comienza con la concepción.” (Art. 1), sin embargo, las empresas aseguradoras en nuestro país no reconocen estas normas para los efectos de cubrir los daños o muerte del concebido en un accidente. Esta postura de las empresas aseguradoras, dejan en total desamparo y desprotección al concebido, originando un daño irreversible al ser vivo por nacer y a la propia madre. Al no reconocerse la categoría de persona humana al concebido, se estaría atentado contra el derecho inherente que tiene toda persona: a la vida.

Al respecto, Fernández Sessarego (2003) expresa:

La Constitución peruana de 1993 es la primera en el mundo que, al reconocer su naturaleza de ser humano, le otorga al concebido la categoría de "sujeto de derecho". Esta categoría se le da al concebido ya que tiene derechos que le favorecen y por esta razón tiene la categorización de un sujeto de derecho. Constituye, así, un aporte al constitucionalismo comparado. El que se reconozca constitucionalmente que el concebido es un "sujeto de derecho" significa que, en cuanto ser humano, el concebido tiene la capacidad actual -y no futura- de ser titular de derechos y obligaciones. (p. 75).

Por eso vemos que la constitución remarca esta categoría de sujeto de derecho ya que es un ser humano y tiene la capacidad de ejercer y tiene los mismos derechos.

Asimismo, Torres (2000) señala que "El ser humano es sujeto de derecho por antonomasia, desde que es concebido hasta que muere" (p. 37). Efectivamente, el Código civil resulta determinante para establecer la condición jurídica del concebido o *nasciturus*, entendiéndose que la concepción (unión del espermatozoide con el óvulo) es el inicio de la vida humana.

En general, el sujeto de derecho es quien posee derechos y deberes, pueden ser sujeto de derecho cualquier ente o situación jurídica que tenga la posibilidad de ser titular de los derechos plasmados en la ley. Frente a esta noción general, el concebido constituye un ser protegido estrictamente por los derechos que le favorezcan.

En el orden internacional existen numerosas declaraciones que han reconocido en forma unánime el derecho a la vida desde el instante de la concepción:

- Convención Americana sobre Derechos Humanos (Art. 4):

“Toda persona tiene derecho a que se respete su vida. Este derecho estará protegido por la ley y en general a partir del momento de la concepción. Nadie puede ser privado de la vida arbitrariamente.”

- Declaración Universal de Derechos Humanos (Artículo 3):

“Todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona.”

- Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre (Artículo I):

“Todo ser humano tiene derecho a la vida a la libertad y a la seguridad de su persona.”

- Pacto internacional de derechos civiles y políticos (artículo 6):

“El derecho a la vida es inherente a la persona humana. Este derecho está protegido por la ley. Nadie podrá ser privado de la vida arbitrariamente.”

Debemos destacar que la Convención Americana sobre Derechos Humanos reconoce expresamente los derechos del concebido, es decir, se protege a vida desde la concepción. Mientras que las otras normas hacen referencia directa a la vida, entendiéndose ésta desde el momento de la concepción.

En el ámbito normativo respecto al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC regula y establece las disposiciones relacionadas con la determinación de la responsabilidad civil derivada de accidentes de tránsito terrestre; así como, el régimen y características del seguro obligatorio por accidentes de tránsito, en el marco de la Ley N° 27181. Rige en todo el territorio de la República. Sin embargo, no reconoce expresamente el derecho de los concebidos.

Sobre la finalidad del SOAT, la sentencia en sede casatoria N° 10192-2016 de la Tercera Sala de Derecho Constitucional y Social Transitoria de la Corte Suprema de Justicia de la República señala:

En ese sentido, a la luz de las normas vigentes y la jurisprudencia de nuestro Tribunal Constitucional, se puede afirmar que la finalidad del Seguro Obligatorio por Accidentes de Tránsito - SOAT es eminentemente social, siendo su objetivo asegurar la atención de manera inmediata e incondicional a las víctimas de accidentes de tránsito que sufren daños personales. Por disposición legal el SOAT no solo repara a los asegurados y a los ocupantes de un vehículo, sino también a las personas que hubieran sido afectadas por el siniestro, por ello se afirma que su finalidad es solidaria, siendo la sociedad en su conjunto la beneficiada. (Fundamento 4.2.7).

El máximo Tribunal establece que el SOAT tiene una finalidad eminentemente social, por lo tanto, todas las personas inmersas en un accidente de tránsito deberán ser resarcidas económicamente por la empresa aseguradora.

De igual modo, la sentencia recaída en el expediente N° 0001-2005-PI/TC y emitida por el Tribunal Constitucional ha señalado:

Sobre el seguro obligatorio de accidentes de tránsito, Manuel Broseta Pont comenta que el considerable aumento del parque de automóviles y el aumento de la densidad de la circulación viaria, han convertido el uso y la circulación de los vehículos de motor en un verdadero peligro social (estado de riesgo) para los automovilistas y para quienes sin serlo son sus frecuentes víctimas, peligro que ha inducido en casi todos los países (...) a imponer individualmente a todo titular o conductor de un automóvil la obligación de estipular un seguro que cubra, en forma total o parcial, los daños que su circulación pueda generar a los terceros, de los que sus conductores sean jurídicamente responsables. El seguro obligatorio de automóviles así introducido, beneficia a las víctimas, al asegurarles una indemnización, aunque el conductor responsable sea insolvente o no sea hallado; beneficia al conductor responsable, pues elimina el gravamen que sobre un

patrimonio representa la obligación de indemnizar a la víctima; y, en definitiva, crea una situación colectiva de cobertura que beneficia a todos. (Fundamento 38).

Esta sentencia también reafirma el carácter social del SOAT, por lo tanto, la indemnización debe de realizarse a favor de las víctimas de un accidente, aunque el conductor responsable sea insolvente o no sea hallado. Esta indemnización debe ser inmediata, sin esperar proceso administrativo o judicial.

Como podemos apreciar, resulta imperante la incorporación del concebido dentro de los alcances del SOAT y así se estaría reconociendo un derecho válido del ser humano debidamente reconocido por nuestra Constitución, Código Civil, el Tribunal Constitucional y el INDECOPI.

III. ANÁLISIS DE COSTO-BENEFICIO

El anteproyecto de Ley no irroga gastos al tesoro público, por el contrario permitirá ser un mecanismo que busque lograr la cobertura del SOAT a favor del concebido y son las empresas aseguradoras quienes cubrirán los gastos respectivos.

IV. PARTE RESOLUTIVA

El Congresista de la República que suscribe, propone a la consideración del Congreso de la República, el Anteproyecto de Ley siguiente:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA,

HA DADO LE LEY

SIGUIENTE:

MODIFÍQUESE EL ARTÍCULO 28 DEL DECRETO SUPREMO Nº 024-2002-MTC, TEXTO ÚNICO ORDENADO DEL REGLAMENTO NACIONAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGUROS OBLIGATORIOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO, QUE PERMITA AL CONCEBIDO SER CUBIERTO POR EL SOAT, ANTE EL RIESGO DE MUERTE Y LESIONES CORPORALES EN ACCIDENTE DE TRÁNSITO:

ARTÍCULO PRIMERO.- Modifíquese el artículo 28 del Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, en los términos siguientes:

“Artículo 28.- El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito actúa bajo la modalidad de un seguro de accidentes personales y cubre los riesgos de muerte y lesiones corporales que sufran las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de un vehículo automotor, como consecuencia de un accidente de tránsito en el que dicho vehículo haya intervenido. Los concebidos tienen las mismas prerrogativas en caso se acredite su muerte o lesión.”

ARTICULO SEGUNDO.- Deróganse o déjense sin efecto, todas las disposiciones que se opongan a la presente ley.

Lima,..... de 2020.

**Anexo 4 : Validación de Experto. Ficha de Validación del Instrumento.
Juicio del Experto (2 Fichas)**