



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA

CARRERA DE DERECHO

TÍTULO: “NECESIDAD DE REFORMAR EL ART. 4 DE LA LEY DEL CONSUMIDOR INCORPORANDO DISPOSICIONES QUE LOS PROTEGAN DE LAS CONTINGENCIAS DE ACCIDENTES O PÉRDIDAS QUE SUFRAN POR EL TRANSPORTE PÚBLICO”

TESIS PREVIA A OPTAR
POR EL GRADO DE
ABOGADA

AUTOR: JESSICA DE LOURDES RUILOVA NIETO

DIRECTOR:

DR. MARCELO COSTA CEVALLOS *Mg. SC*

LOJA - ECUADOR

2014
1859

CERTIFICACION DEL DIRECTOR

Dr. Marcelo Costa Cevallos docente de la Carrera de Derecho en la Modalidad de Estudios a Distancia de la Universidad Nacional de Loja.

CERTIFICO:

Haber dirigido y revisado en forma prolija el presente trabajo de Tesis, titulado **“NECESIDAD DE REFORMAR EL ART. 4 DE LA LEY DEL CONSUMIDOR INCORPORANDO DISPOSICIONES QUE LOS PROTEGAN DE LAS CONTINGENCIAS DE ACCIDENTES O PÉRDIDAS QUE SUFRAN POR EL TRANSPORTE PÚBLICO”**; de la autoría del postulante: **JESICA RUILOVA**, trabajo que reúne los requisitos de fondo y de forma exigidos en el Reglamento de Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja, por lo que autorizo su presentación, sustentación y defensa.



Dr. Marcelo Costa Cevallos

Director de Tesis.

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

JÉSICA RUILOVA, declaro ser autor del presente trabajo de tesis y eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y a sus representantes jurídicos de posibles reclamos o acciones legales, por el contenido de la misma.

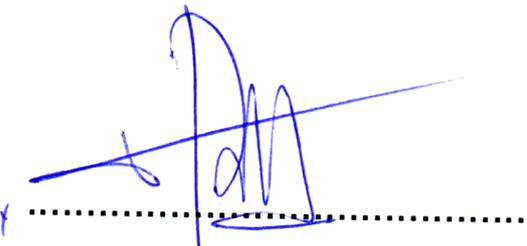
Adicionalmente acepto y autorizo a la Universidad Nacional de Loja, la publicación de mi tesis en el Repositorio Institucional Biblioteca Virtual.

AUTOR : Jessica de Lourdes Ruilova Nieto

FIRMAS : 

CEDULA : 010436752-9

FECHA 04 de Septiembre del 2014


.....
Jésica Ruilova

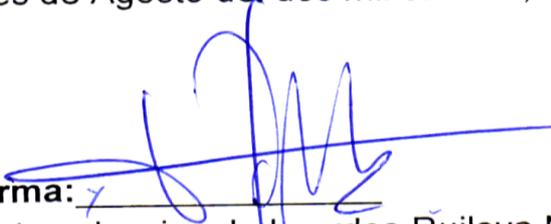
CARTA DE AUTORIZACION DE TESIS POR PARTE DEL AUTOR, PARA LA CONSULTA, REPRODUCCION PARCIAL O TOTAL, Y PUBLICACION ELECTRONICA DEL TEXTO COMPLETO

Yo, JÉSICA RUILOVA, declaro ser autor de la tesis Titulada “**NECESIDAD DE REFORMAR EL ART. 4 DE LA LEY DEL CONSUMIDOR INCORPORANDO DISPOSICIONES QUE LOS PROTEGAN DE LAS CONTINGENCIAS DE ACCIDENTES O PÉRDIDAS QUE SUFRAN POR EL TRANSPORTE PÚBLICO**” Como requisito para optar al título de **Abogada**; autorizo al Sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que con fines académicos, muestre al mundo la producción intelectual de la Universidad, a través de su visibilidad de su contenido de la siguiente manera en el Repositorio Digital Institucional.

Los usuarios pueden consultar el contenido de este trabajo en el RDI, en las redes de Información de país y del exterior, con las cuales tenga convenio la Universidad.

La Universidad Nacional de Loja no se responsabiliza por el plagio o copia de la tesis que realice un tercero.

Para constancia de esta autorización en la ciudad de Loja a los 29 días del mes de Agosto del dos mil catorce, firma el autor.

Firma: 

Autor: Jessica de Lourdes Ruilova Nieto

Cedula: 010436752-9

Dirección: Cuenca

Correo Electrónico: jessica.ruilova@ant.gob.ec

Teléfono: 0984192398

DATOS COMPLEMENTARIOS:

Director de Tesis: Dr. Marcelo Costa Cevallos Mg. Sc.

Tribunal de Grado:

Dr. Felipe Neptalí Solano Mg, Sc.

Dr. Augusto Astudillo Ontaneda Mg. Sc.

Dr. Galo Blacio Aguirre Mg, Sc

PRESIDENTE

VOCAL

VOCAL

AGRADECIMIENTO.

Cumplo con el deber de expresar mi agradecimiento en primer lugar, a la Universidad Nacional de Loja, a la Modalidad de Estudios a Distancia, y en forma particular a la Carrera de Derecho, que formo mi haber profesional.

Hago extensivo mi agradecimiento al señor doctor Dr. Marcelo Costa Cevallos Mg. Sc. docente universitario, quien con bondad y sapiencia supo orientar la realización del presente trabajo de tesis, vaya para el mi infinita gratitud.

Jessica de Lourdes Ruilova Nieto

DEDICATORIA.

El presente trabajo de Tesis, lo dedico con afecto y gratitud, a mis familiares, amigos y a todos quienes de una u otra manera, ayudaron a la culminación de este ideal.

Jessica de Lourdes Ruilova Nieto

TABLA DE CONTENIDOS

- 1. TITULO**
2. INTRODUCCIÓN
- 2.1. Abstract
3. RESUMEN
4. REVISIÓN DE LITERATURA
- 4.1. Marco Conceptual
- 4.1.1. Accidente de Tránsito
- 4.1.2. Pérdidas Materiales en Accidentes de Tránsito
- 4.1.3. Protección en Contingencias de Accidentes
- 4.1.4. Transporte Público
- 4.1.5. Transportistas
- 4.2. Marco Doctrinario
- 4.2.1. Seguridad en el Transporte Público
- 4.2.2. Contingencias en los Accidentes de tránsito
- 4.2.3. Clasificación del Transporte Público
- 4.2.4. Origen de los Accidentes de Tránsito
- 4.2.5. Clases de Accidentes de Tránsito
- 4.2.6. Consecuencias Sociales y Económicas
- 4.3. Marco Jurídico
- 4.3.1. Constitución de la República del Ecuador
- 4.3.2. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
- 4.3.3. Ley Orgánica de Defensa del Consumidor
- 4.4. Legislación Comparada

- 1.1.1. Contingencias de Tránsito en la Legislación de Colombia
- 4.4.2. Contingencias de Tránsito en la Legislación de Nicaragua
- 4.4.3. Contingencias de Tránsito en la Legislación de Chile.
- 5. MATERIALES Y METODOS
 - 5.1. Materiales utilizados
 - 5.2. Métodos
 - 5.3. Procedimientos
 - 5.4. Técnicas
- 6. RESULTADOS
 - 6.1. Resultado de Aplicación de las Encuestas
 - 6.2. Resultado de Aplicación de las Entrevistas
- 7. DISCUSIÓN
 - 7.1. Verificación de Objetivos
 - 7.2. Contrastación de Hipótesis
 - 7.3. Fundamentación Jurídica de la Propuesta
- 8. CONCLUSIONES
- 9. RECOMENDACIONES
 - 9.1. Propuesta de Reforma Jurídica
- 10. BIBLIOGRAFÍA
- 11. ANEXOS
- 12. ÍNDICE

1. TITULO

**“NECESIDAD DE REFORMAR EL ART. 4 DE LA LEY DEL
CONSUMIDOR INCORPORANDO DISPOSICIONES QUE LOS
PROTEGAN DE LAS CONTINGENCIAS DE ACCIDENTES O
PÉRDIDAS QUE SUFRAN POR EL TRANSPORTE PÚBLICO”**

2.- INTRODUCCIÓN

Hoy en día un tema preocupante para los ciudadanos en el Ecuador, es el problema de los accidentes de tránsito, la seguridad ciudadana es un aspecto que ahora se encuentra estrechamente relacionada a la seguridad vial, y es que si bien es cierto que el aumento vehicular mejora las condiciones de vida de los ecuatorianos, al disminuir las distancias y los tiempos de recorrido, también aumentan el nivel de riesgos para mantener la integridad de los ciudadanos; en los últimos tiempos los accidentes de tránsito han venido incrementado se con mayor proporción.

Estoy consternada, este problema no se queda solo en cifras de aumentos o disminuciones en casos de accidentes, lesionados o muertos, sino que va más allá; ocasionan graves consecuencias sociales y económicas para las familias ecuatorianas, además de aquella parte trágica o porción oculta que deja a su paso los accidentes de tránsito y que se ha representado por los costos sociales que estos ocasionan.

Es muy importante analizar que siempre los accidentes de tránsito están relacionados a muchos factores como el tipo de carretera y el tipo y modelo de vehículo en el accidente, sin embargo, al hablar de accidentes de tránsito se vuelve indispensable identificar todos aquellos factores que impiden que exista la seguridad vial; así como también

todas aquellas instituciones que trabajan arduamente para que esta se desarrolle.

Como ciudadanos tenemos ciertas prioridades como la de promover en el consumidor de servicios, la concientización y aplicación diaria de sus derechos reconocidos, que adopte personalmente una nueva forma de vida consumidora; que represente a la Ley de Defensa del Consumidor en forma viviente, en cualquiera de sus actividades o relaciones; que ingrese en la nueva era contractual a la cual pertenece, no sólo tendremos éxito a corto plazo en el cumplimiento de nuestros objetivos, si centramos nuestros actos de consumo en torno a los principios y valores consagrados por la Constitución de la República del Ecuador y Ley de Defensa del Consumidor.

En nuestro medio o país es que la mayoría de las personas no tenemos respeto por nosotros mismos peor por los demás, somos demasiado confiados y quienes realizan el trabajo de transportistas cualquiera que sea su categoría no cumple con los principios de seguridad y la obligación que adquiere el momento que se compromete a transportar a un grupo de personas en el vehículo de una provincia a otra, por el momento ya no tienen la excusa de las vías en mal estado, ahora son otros los factores, el exceso de trabajo, el uso del teléfono celular y la conducción en estado de ebriedad.

Con la nueva legislación penal que responsabiliza al conductor, al dueño del vehículo y la operadora en caso de accidentes sean responsables solidarios en el aspecto penal, social y patrimonial, porque en el caso de los accidentes de tránsito a más de las pérdidas humanas cuenta la pérdida patrimonial, que en muchos no se la considera, ya que el seguro conocido como SOAT, seguro que no soluciona, no cumple con el compromiso legal que este se compromete, ni satisface las necesidades sociales y familiares que surgen de los accidentes de tránsito.

2.1. Abstract

Today a concern for citizens in Ecuador, is the problem of traffic accidents, public safety is an issue that is now closely related to road safety, and that is if it is true that traffic increase improving the lives of Ecuadorians by reducing distances and travel times, also increase the level of risk to maintain the integrity of citizens; in recent years road accidents have been increasing proportion is more.

I am appalled, this problem is not only in numbers increases or decreases in accidents or injured, but goes further; cause serious social and economic consequences for Ecuadorian families, in addition to that concealed tragic part or portion that leaves behind traffic accidents and has been represented by the social costs they create.

It is always very important to analyze traffic accidents are related to many factors such as type of road and the type and model of vehicle in the accident, however, speaking of traffic accidents becomes imperative to identify all the factors that prevent there road safety; as well as all institutions are working hard to develop this.

As citizens we have certain priorities such as promoting the service consumer, awareness and daily use of their rights, who personally adopt a new way of consuming life; representing the Consumer Protection Act in living form, in any of its activities or relationships; joining the new

contract was to which it belongs, not only have short-term success in meeting our goals, if we focus our acts of consumption in and around the principles enshrined in the Constitution of the Republic of Ecuador and securities law Consumer Protection.

In our area or country is that most people do not have respect for ourselves worse for others, we are too confident and those doing the work of carriers of whatever category does not comply with the principles of safety and obligation it assumes the time that promises to transport a group of people in the vehicle from one province to another, yet no longer have the excuse of poor roads, now there are other factors, too much work, the use of cell phone and driving while intoxicated.

With the new criminal law charges the driver, the vehicle owner and the operator in case of accidents they are jointly liable in criminal, social and heritage aspect, because in the case of traffic accidents over the human loss account capital loss, which in many is not considered as secure as SOAT known, certainly not solved, does not meet the legal commitment that this is compromised, or meet the social and family needs arising from traffic accidents.

3.- RESUMEN

En Ecuador no se han llevado a cabo estudios interdisciplinarios de seguridad vial; tampoco se han realizado estudios de casuística de los accidentes de tránsito y de las soluciones para evitarlos, hemos estado acostumbrados a señalar como causa de ellos a la imprevisión de los conductores, al mal estado de la vía, al azar y a veces con sentido fatalista al propio destino.

Ahora ya no se puede decir que las causa principal de los accidentes de es por el mal estado de las vías, se puede decir que los factores pueden ser impericia, inexperiencia laboral porque un alto porcentaje de conductores tienen licencias de conducir compradas, nunca llegaron a instruirse a los Sindicatos de Choferes, por laborar en estado en ebriedad estas son las causas que más por las que más accidentes de tránsito se cometen

Toda esta problemática enunciada que, son muchas y variadas que se deben conjugar por las cuales ocurren los accidentes de tránsito todos los días en los que fallecen un número incontable de personas: que a más de las pérdidas humanas existen las pérdidas patrimonial que las empresas de transporte se responsabilizan hasta por el monto de treinta dólares, sin embargo estas sobrepasan de miles de dólares, por tal razón he propuesto el tema intitulado **“NECESIDAD DE REFORMAR EL**

ART. 4 DE LA LEY DEL CONSUMIDOR INCORPORANDO DISPOSICIONES QUE LOS PROTEGAN DE LAS CONTINGENCIAS DE ACCIDENTES O PÉRDIDAS QUE SUFRAN POR EL TRANSPORTE PÚBLICO”; es importante porque es un problema socio jurídico de interés social en el que están vinculados el bien jurídico como son las personas que ocupan y compra este servicio de transporte que deja mucho que decir por qué continuamente surgen atropellamiento, caída, colisión, choque , volcamiento y precipitación, los cuales pueden ser ocasionados por diferentes factores como exceso de velocidad, mala señalización, clima, el tipo de vehículo, etc. Estos a su vez ocasiona muchos costos a los conductores como: hospitalización, rehabilitación, reparación del vehículo, consecuencias laborales, legales, gastos fúnebres, etc.

El informe de la investigación se encuentra estructurado de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 151, del Reglamento de Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja; y, se desglosa de la siguiente forma:

Parte Preliminar consta de: Portada, Certificación del Director, Declaratoria de Autoría, Carta de Autorización, Dedicatoria, Agradecimiento y Tabla de Contenidos.

Parte Introdutoria, esta contiene: Título, resumen en castellano e inglés, Introducción

Cuerpo del Informe: a) Revisión de Literatura, esta consigna; b) Marco Teórico, Marco Doctrinario; c) Marco Jurídico, Legislación Comparada, en la cual se encuentra desarrollada toda la teoría que contempla el trabajo de investigación.

La metodología, está compuesta por los materiales utilizados, que se relaciona con todos los elementos que son utilizados en todo el proceso para la elaboración de la tesis; métodos, procedimientos y técnicas, constituye, se compone de cómo, cuándo y para que se investiga.

Los resultados, están constituidos por la aplicación de las encuestas y entrevistas, comúnmente conocida como la investigación de campo, parte en la que se demuestra con cuadros, gráficos y el análisis de los resultados obtenidos en esta parte del proceso.

La discusión, es la parte en donde se realiza la comprobación de los objetivos generales y específicos, además la contratación de la hipótesis y este sub título culmina con la fundamentación jurídica de la propuesta de reforma legal que planteo.

Por último tenemos las conclusiones, que son un resumen de todo el contenido del informe de investigación, las conclusiones que se relacionan con el tema y las recomendaciones, a continuación esta la propuesta jurídica, la bibliografía, anexos y por último el índice.

4. REVISIÓN DE LITERATURA

De acuerdo a la doctrina y cualquiera que sea la disciplina, como investigador tengo que confrontar el problema que abordo, por ello debo contrastar la literatura, familiarizarme como encontrarla, leerla, asimilarla y escribirla, haciendo anotaciones y registros permanentes de la literatura, lo cual me sirve de recordatorio para citar y preparar las listas de referencia correctamente.

La revisión de la literatura la directamente en el acopio de las fuentes primarias, y como investigador estaba familiarizado con el campo de estudio, poseía información completa sobre los artículos, libros u otros materiales relevantes para mi investigación; antes de iniciar el acopio de la información realice las peticiones correspondientes a las instituciones que posee biblioteca para tener acceso a ellas y hacer uso de material de bibliotecas, filmotecas, hemerotecas, bancos de datos y servicios de información; sin embargo, es poco común que suceda esto porque en la ciudad de donde provengo se cuenta con un número reducido de centros de acopio bibliográfico, donde muchas veces las colecciones son incompletas o no se encuentran actualizadas y no se dispone de muchos libros y otros documentos.

4.1. Marco Conceptual

El marco conceptual es muy importante porque constituye el proceso de todos aquellos elementos que intervienen en el proceso de la investigación; que a través de la revisión de publicaciones de varios autores y teorías se busca poder encontrar aquellas definiciones, conceptos y lineamientos para enmarcar la investigación e interpretar los resultados y las conclusiones que llegue a alcanzar.

A lo largo de esta sección daré al lector un claro concepto sobre la necesidad que se considere el reconocimiento de inseminaciones por la mala praxis médica en su conjunto, el marco conceptual además me ayudará a explicar por qué estoy llevando a cabo un proyecto de una manera determinada, también me ayuda a comprender y a utilizar las ideas de otras personas que han hecho trabajos similares.

El marco conceptual me ayudo a decidir y a explicar por qué he planteado el presente tema para investigar seguir este este proceso, basándome en las experiencias de los demás, y en lo que a nosotros nos gustaría explorar o descubrir.

4.1.1. Accidente de Tránsito

Según el escritor jurídico Manuel Ossorio, dice que el accidente de tránsito “Es el que sufre una persona por el hecho de un tercero, cuando aquella transita por vías o parajes públicos, generalmente a causa de la intensidad, la complejidad y la velocidad del tráfico de vehículos, su manifestación habitual y frecuentísima es el choque de automotores y el atropello a los peatones”¹

Conocimiento general los accidentes de tránsito ocurren sobre la vía y se presenta súbita e inesperadamente, determinado por condiciones y actos irresponsables potencialmente previsibles, atribuidos a factores humanos, vehículos preponderantemente automotores, condiciones climatológicas, señalización y caminos, los cuales ocasionan pérdidas prematuras de vidas humanas y/o lesiones, así como secuelas físicas o psicológicas, perjuicios materiales y daños a terceros.

Pero algo más insólito es que la responsabilidad objetiva o el riesgo creado se ha creado la presunción de culpabilidad del causante del daño, porque en estos casos el victimario aduce que por su parte no hubo culpa, que la culpa fue de la víctima, pero claro todo esto deben demostrar, que quiero es que no existe responsabilidad por parte de los conductores porque para que la asuman los deudos deben acudir a la justicia para que exista el reconocimiento del cometimiento de la infracción.

¹ OSSORIO, Manuel.-DICCION.-ARIO DE CIENCIAS JURIDICAS, POLÍTICAS Y SOCIALES.-36ava. Edición.-Editorial Heliasta.-Buenos Aires Argentina.-2008.-Pág.-34

Haciendo un análisis de lo expuesto por el tratadista en lo relacionado a los accidentes de tránsito de carácter violento que ocurre inintencionadamente, por obra de la casualidad y que provoca un daño, sin poder controlarse, los llamados accidentes de tránsito en muchos casos habrían podido impedirse si se hubieran tomado las medidas preventivas necesarias, y solo son accidentales por el hecho de no ser dolosos sino acaecidos por mera negligencia, solo podemos llamar accidente a casos muy específicos como cuando un rayo puede caer sobre el vehículo, o un árbol por una tormenta muy violenta; o mirado desde el lado del peatón, que por ejemplo estando en la vereda es atropellado por un vehículo, o cuando cruzaba mientras el semáforo estaba en rojo; o si siendo conductor atropellase a un peatón que cruzó sin cuidado e inesperadamente cuando no le correspondía.

El analista sobre transporte Oscar Lossetti, menciona que por “Lo general los accidentes de tránsito se producen por factores causados por el conductor, esto es por descuidos como manejar distraído; o imprudencias, estar hablando por teléfono celular, manejar alcoholizado, llevar un niño o una mascota cerca o encima, ir a demasiada velocidad, etc.”²

² LOSSETTI, Oscar.-ACCIDENTES DE TRÁNSITO.-Publicación del Departamento de Medicina Forense.-Buenos Aires. Argentina.- 2002.-Pág.- 7

De acuerdo a esta exposición del médico se desprende que el mayor número de accidentes de tránsito, se dan por la negligencia que adoptan los conductores, es decir por realizar los actos enumerados por el escritor y no es como ellos manifiestan en la defensa que son efectos de la mala suerte o la culpa del mal estado de la vía, todo aquello trae consigo consecuencias legales al ser demandado y condenado en un proceso civil y penal, pudiendo tener que reparar los daños sufridos en primer caso, o castigado incluso con privación de la libertad en el segundo, cuando por consecuencia del accidente alguien pierde sus pertenencias, a resarcirlas que lo general nunca se reconoce porque no existe en la normativa que protege al consumidor del servicio de transporte las garantías para este tipo de contingencias.

4.1.2. Pérdidas Materiales en accidentes de tránsito

Como dice Carolina Vega que “Las lesiones y pérdidas humanas, aunque sí son los más graves, no son los únicos perjuicios experimentados en un accidente de tránsito, el daño económico acumulado de dichos accidentes producidos en las vialidades son también el equipaje de cada usuario y es responsabilidad directa de la empresa de transporte”³

³ VEGA, Carolina.-PERDIDAS MATERIALES POR ACCIDENTES DE TRANSITO.-Publicación del Periódico Ecológico de Puebla México.-2013.

Creo que con esto podemos reflexionar que en nuestro país el problema de accidentes de tránsito es muy grave el siniestro, por la cantidad de vehículos que diariamente se accidentan en especial en las ciudades de la costa ecuatoriana, el tipo de vehículo implicado son factores fundamentales para explicar la mayor o menor cuantía de los daños materiales, como se puede citar que la empresa Reina del Camino ha sido sancionada con la suspensión de labores por treinta días porque en el espacio de dos meses se accidentaron tres buses de los cuales hubo más de cien muertos, más los heridos con lesiones graves, en donde las pérdidas económicas materiales es difícil de cuantificar por que no existen datos estadísticos, pero estoy segura que suman algunos miles de dólares que los familiares de los fallecidos deben soportar a más de su familiar fallecido.

En la actualidad los accidentes de tránsito constituyen una de las principales causas de mortalidad en muchos países en especial el nuestro, que es difícil de calcular, la enorme cantidad de lesiones graves y leves, de sufrimientos y de pérdidas económicas que los accidentes producen; entre todos los tipos de accidentes los causados por los vehículos de motor son los que cobran mayor tributo de vidas y tienden a ser más graves.

Los costos para la sociedad en general, las familias y el sector salud en particular son considerablemente altos, no obstante, a pesar que existe

un consenso generalizado en que la mayoría de estas situaciones son evitables, pero la falta de políticas públicas adecuadas, permanentes y coherentes con la situación de cada provincia agrava aún más el problema, en lo relacionado al manejo del transporte por la autonomía que tiene cada uno de los cantones del país, esto en muchos casos ha perjudicado porque económicamente no se encuentran en condiciones de asumir la responsabilidad del tránsito.

La fuerza pública por más esfuerzos que realizan, no pueden prevenir este flagelo, podemos destacar que cuando existen los grandes feriados la cantidad de policías que se desplazan en las carreteras es muy poco lo que impide tener un adecuado control de todos aquellos conductores imprudentes e irresponsables que no respetan las leyes de tránsito.

Como dice el analista de tránsito Hugo Velásquez que “Todas las personas que mueren, se lesionan o quedan discapacitadas por un choque tienen una red de personas allegadas, como familiares y amigos, que resultan profundamente afectadas, en el Ecuador, cientos de personas se enfrentan a la muerte o la discapacidad de familiares debido a lesiones causadas por el tránsito, es imposible asignar un valor cuantitativo a cada caso de sacrificio y sufrimiento humano, sumarlos

todos y obtener una cifra que refleje el costo social nacional de los choques y las lesiones causadas por el tránsito”⁴

Por lo general las lesiones causadas por el tránsito representan una pesada carga para la economía nacional, sino también para la de los hogares, la pérdida de quienes ganaban el sustento y el costo añadido de atender a los familiares discapacitados por dichas lesiones sumen a muchas familias en la pobreza; además estos eventos son un gran peso para los servicios de salud de cada provincia en todo el país, como el nuestro en vías de desarrollo que debe soportar desproporcionalmente las muertes y lesiones prevenibles provocadas por los accidentes de tránsito, esto afecta directamente a personas con un bajo ingreso económico, donde la mayoría de estos son peatones, pasajeros, etc.

Los accidentes de tránsito registrados en el país provocan anualmente una pérdida económica considerable a más de esto se debe considerar que a los daños materiales hay que sumarle el costo de la atención de cada persona lesionada durante los incidentes, los medicamentos, el tiempo que permanecerán hospitalizados, la incapacidad para no acudir a trabajar, etc.

4.1.3. Protección en contingencias de accidentes

⁴ VELASQUEZ, Hugo.-LA SEGURIDAD VIAL UN PROBLEMA DE POLITICA PÚBLICA.-Editada por la Organización Panamericana para la Salud.-Washington D.C. EE.UU.-2004.-Pág.- 36

Para el tratadista Martin Piota, menciona que “Se hace necesario diseñar contingencias y estrategias que prevengan, controlen y minimicen los impactos negativos que se pueden presentar en vidas humanas, el medio y los bienes de la empresa o de terceros”⁵

Cundo deseamos trasladarnos un lugar a otro, primero debemos identificar minuciosamente por decirlo de manera alguna manera unos puntos críticos que de no ser tomados en cuenta podrían resultarle muy desfavorable para nosotros como pasajeros o consumidores de los servicios de transporte, además de ello las empresas, deben tener planes de contingencias que constituyen en un conjunto de medidas que se deben tomar para enfrentar exitosamente las emergencias que puedan presentarse en el transporte terrestre de pasajeros, donde se compromete, el vehículo y sus ocupantes que los compradores de los servicios.

Los vehículos que circulan transportando personas por las carreteras nacionales tienen una mayor probabilidad de sufrir accidentes que desencadenen emergencias debido a su interacción con la infraestructura urbana y rural, otros vehículos, peatones, condiciones del medio, así como factores técnicos de los vehículos.

⁵ PIOTA, Martin Diego.-CONTINGENCIAS PARA ACCIDENTES DE TRANSITO.-Revista publicada por la Universidad de Belgrado.- Buenos Aires Argentina.-2009.-Pág.- 203.

Este plan de contingencias debe contar con toda la información necesaria sobre los derechos y obligaciones que tiene cada uno de los ocupantes de este servicio en el reverso del ticket que le venden a cada uno de los pasajeros, en el que se debe incluir además de los citados, horarios de trabajo, sistemas de seguridad y control de los riesgos existentes, evaluación de emergencias pasadas, equipos de emergencia, contactos con autoridades y entidades de atención de emergencia regionales y locales.

Existen un sin número de estrategias que deben tener los planes de contingencias, en especial las que se refieren al alcance, responsabilidades económicas generales y el análisis de vulnerabilidad de la empresa en lo que respecta a esta parte de la corresponsabilidad económica.

El Sistema de Transporte de pasajeros que realizan las diferentes empresas y que prestan este servicio en la actualidad, las vías están construidas en asfalto rígido, asfalto caliente, y las conocidas como vecinales lastradas que les permite circular en invierno y verano, las operaciones se realiza en diferentes condiciones climáticas extremas como calor, lluvia, frío, neblina, etc., así como todo tipo de topografía, lo cual existe la necesidad de atender en lo relacionado señalización en las vías, estructurar adecuadamente las carreteras, y lo más importante de todo es la concientización de los trabajadores del transporte que

cumplan su rol acorde a las leyes vigentes y que todas las empresas a más de las contingencias dispongan en la empresa el fondo económico para solventar los gastos que ocasionan las pérdidas de equipaje de los pasajeros en los casos de accidentes de tránsito.

4.1.4. Transporte Público

En todo caso Manuel Ossorio, manifiesta que el “Transporte en el sentido genérico representa el hecho de llevar un objeto, o un apersona, de un lugar a otro, utilizando cualquier medio de locomoción, que tiene importancia jurídica como contrato de esa índole. En el de cosas o mercaderías, quien hace el transporte se lo llama transportador y esta obligado a realizar la entrega al destinatario en el lugar determinado por el expedidor: Cuando el transporte se refiere a personas, la obligación del transportista o transportador consiste en facilitar al pasajero el recorrido de un itinerario previamente determinado”⁶

Debemos tener en cuenta que el transporte público urbano permite el desplazamiento de personas de un punto a otro en el área de una ciudad y es, por tanto, parte esencial de las ciudades, además de permitir el desplazamiento de personas que, no tienen auto y necesitan recorrer largas distancias, en las grandes ciudades debido al inmenso tráfico

⁶ OSSORIO Manuel.-DICCIONARIO DE CIENCIAS JURÍDICAS POLÍTICAS SY SOCIALES.-36ava. Edición.-Editorial Heliasta.-Buenos Aires argentina.-2008.-

existen personas que, teniendo auto, a veces no lo usan por los atascos o las dificultades de estacionar y prefieren al menos en algunas ocasiones el transporte público, que es visto como una externalidad positiva y por lo tanto podría ser subsidiado su uso con fondos públicos por disminuir la congestión de tráfico y la contaminación menor cantidad de contaminantes por pasajero transportado, a este respecto la ciudad de Quito para liberar un poco el transporte emitió una ordenanza estableciendo el modelo de circulación de vehículos particular denominado pico y placa, que fue muy criticado por usuarios y en campaña Electoral.

Estamos conscientes que dentro de los elementos que tiene el sistema de transporte, en los sistemas de transporte público, la demanda está dada por los pasajeros y la oferta está dada por los vehículos, la infraestructura, los servicios y los operadores conductores, en cambio, en muchos sistemas de transporte privado, la persona en un vehículo son parte de la demanda y las vías son la oferta.

El transporte público de pasajeros se evalúa de distinto modo por parte de los usuarios, los empresarios o trabajadores; el recorrido de una línea de transporte de pasajeros puede ser indiferente para los habitantes de las ciudades que están en el inicio y el final del viaje y clave para los habitantes de zonas rurales o pequeñas localidades que se ven beneficiadas por su paso.

Debido al crecimiento de los asentamientos de personas la necesidad de trasladarse de un punto a otro en forma interna y externa por algún medio de transporte entre esos medio sin duda encabeza la lista el automotor de diversos tipos; este movimiento ha acrecentado los vehículos en calles, avenidas y vías rápidas es un asunto diario en muchas de las ciudades del país, la construcción de espacios para el transporte vehicular es cada vez mayor y aun así resulta insuficiente dando lugar además a otras consecuencias negativas que repercuten en la calidad del medio ambiente y en la salud de las personas que lo viven de forma cotidiana.

La mayoría de las ciudades más pobladas del país presenta un gran problema de movilidad, ocasionando diversos problemas a los habitantes de las grandes urbes, este es un problema como de Quito, Guayaquil, Cuenca, etc., que se encuentran en unos casos realizando estudios en otros construyendo nuevos sistemas de transporte urbano con la finalidad de solventar el problema de la movilidad interna del transporte, también se puede deducir que afluencia de automotores que circulan por las diferentes calles no permite llegar puntal al lugar deseado.

Para Javier Hernández, en su análisis del transporte urbano “Destacó que la principal afectación a la velocidad del transporte público es por el volumen de automóviles que circula en las calles, más que por fallas en la operación de las unidades, de ahí que ofrecerles un carril exclusivo al

transporte público lo que ayudaría a mejorar la velocidad y reducir las emisiones contaminantes”⁷

A este respecto debo manifestar que en nuestro país únicamente en la ciudad de Quito se obliga se respete el carril del Trole y el de las Eco Vías, en el resto del país la vía de los buses de transporte urbano no son respetadas, por lo cual existen innumerables accidentes de tránsito, en lo relacionado con la circulación por las vías interprovinciales, los automotores que realizan el transporte de pasajeros, los accidentes ocurren por factores como el exceso de velocidad, exceso de esfuerzo físico porque laboran entre catorce y dieciocho horas diarias y el más comentado porque conducen en estado de embriaguez y este factor es el que más víctimas causa en la sociedad.

Sintetizando se puede deducir que el transporte, constituye un medio de traslado de personas desde un lugar hasta otro, el transporte comercial moderno está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructuras implicadas en el movimiento de las personas, el transporte comercial del servicio de pasajeros, como en todo el mundo, el transporte es y ha sido un elemento central para el progreso o el atraso de las distintas civilizaciones y culturas.

4.1.5. Transportistas

⁷ HERNANDEZ, Javier.-MOVILIDAD INTERNA Y EXTERNA.-Editado por la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad.-México.-2014.

Todos los que conduce en una ruta o subimos a un bus interprovincial, nos quejamos a veces de las inconductas de estos profesionales del volante pero ignoramos los riesgos a que se ven sometidos permanentemente en su tarea profesional.

Como manifiesta el doctor Hugo Rostagno que “Es bueno echar un vistazo a ese tema para, primero tratar de entenderlos y valorar su tarea y posteriormente de ser posible hacer algo por la prevención de esos riesgos, hay que indagar y estudiar esta temática a los fines de que sea conocida por los propios trabajadores y la sociedad en general a fin de mejorar la salud de este importante sector, ayudando a realizar la identificación de los riesgos de su puesto de trabajo y facilitarles las herramientas para la autoevaluación y planificación preventiva”⁸

Todos los conductores de vehículos cualquiera sea su estatura, está sometido a los riesgos de la conducción en sí, sino también a diversos problemas que surgen alterando el sistema de salud del individuo que maneja, pero adquiere especial importancia cuando quien maneja tiene sobre sus espaldas el riesgo de vida de las personas que lleva en su vehículo y además de las otras que se pueden cruzar en su camino, de ahí la importancia del examen médico de la salida de los terminales terrestres con la finalidad de evitar que conduzca el vehículo encontrándose en malas condiciones de salud, causadas por la mala

⁸ ROSTAGNO Hugo Francisco.- EL CONDUCTOR DE GRANDES VEHÍCULOS Y SUS RIESGOS DEL TRABAJO.- Publicación del departamento de Medicina de Córdoba Argentina.-2012

noche de la labor, o debido a ingesta de bebidas alcohólicas o el consumo de sustancias estupefacientes y psicotrópicas.

Al respecto de esto la mayoría de las empresas de transporte con la finalidad de prevenir los accidentes de tránsito en algunos terminales con la colaboración de la Policía Nacional de Tránsito han instalado ciertos dispositivos por los que tiene que pasar los conductores midiéndose el nivel de alcolemia, para los trayectos deben existir doble conductor, deben laboral por el lapso de ochos horas diarias y descansar el resto del día, entre otras.

Estos conductores tienen una serie de condicionantes especiales que deben superar como es el permanente estado de atención y concentración a consecuencia de la tensión y el estrés a que se ve sometido por el tránsito vehicular, la mayoría de las veces es un trabajo en solitario, lo que determina en muchas ocasiones, efectos psicológicos indeseados, trastornos psicosomáticos y sociales que también agravan su estrés.

Durante su jornada laboral están casi todo el tiempo en forma sedente, pero en continua tensión, expuesto a constantes ruidos, vibraciones, malas posiciones y malos tratos a veces de otros conductores como también de los pasajeros que transporta, todo esto agravado, en algunos casos, por tener que recibir dinero y dar un vuelta para cobrar el pasaje.

Otros factores que afectan al conductor son los ruidos de la ruta pueden producir alteraciones de su aparato auditivo y las vibraciones pueden afectar su columna vertebral, las malas posiciones pueden producir alteraciones de la misma y, por tanto, un cambio de presiones en los discos intervertebrales, que se pueden traducir en dolor e impotencia funcional o hernias de disco, a veces este puesto de trabajo se realiza en un espacio reducido que no reúne las condiciones para realizar el trabajo con cierto confort, y además en el interior del vehículo hay continuos cambios de temperatura por la entrada y salida de pasajeros.

En definitiva, el lugar y el puesto de trabajo, son generadores de patologías y enfermedades profesionales diversas, que es necesario tener en cuenta, a la hora de valorar la salud de estos trabajadores; podemos decir entonces que pueden ser afectados por riesgos físicos, como el ruido, las vibraciones, el trabajo a la intemperie y a veces el embarque y desembarco de pasajeros, también puede haber riesgos químicos producidos por el gas carbónico de la combustión del motor, pero los riesgos que tienen mucha importancia son los riesgos fisiológicos: tales como la fatiga crónica, el aburrimiento, el hastío y los trastornos en el ritmo circadiano, por manejar de noche y dormir de día, puede haber, además, ciertos trastornos abdominales y digestivos por falta de reposo adecuado, exceso de peso por poco gasto energético debido a la escasa actividad física o por la ingesta en demasía para mantenerse despierto cuando se maneja de noche.

El citado médico menciona que “Los principales problemas de salud de los trabajadores de esta profesión, vienen determinados por las peculiaridades de las condiciones de trabajo, como el cansancio y la fatiga porque la mayoría de los choferes, tienen jornadas de trabajo de 12 a 14 horas diarias; el estrés debido a la gran carga mental, traducida por la suma de tensiones inducidas en una persona por las exigencias del trabajo que realiza; el calor que produce la máquina del vehículo que produce sueño y vagancia, el ruido de los vehículos produce la otitis o sordera; riesgos ergonómicos”⁹

Al respecto que los trabajadores del transporte laboran horarios sobre extendidos o fuera de lo normal por lo que podemos decir que no descansa como corresponde, además, cabe destacar, que estos periodos de descanso normalmente, no son elegidos en función de la necesidad del cuerpo, sino cuando el servicio lo permite o está establecido por alguna normativa, otra dificultad es el régimen de ingerir los alimentos en forma adecuado y el tiempo que dedican a ello es insuficiente, y muchos de ellos incluso comen en lugares improvisados, esto sucede en las rutas largas como las del Coca a Loja, Quito a Macará, Macará a Guayaquil por nombrar; otro problema que surge es el cansancio o fatiga visual debido al esfuerzo continuo, por el cambio repentino de la luz del día, por el polvo que emana el propio vehículo;

⁹ ROSTAGNO Hugo Francisco.- EL CONDUCTOR DE GRANDES VEHÍCULOS Y SUS RIESGOS DEL TRABAJO.- Publicación del departamento de Medicina de Córdoba Argentina.-2012

otro factor poco conocido por los mismo conductores es el estrés que surge porque siempre está sometido por el ritmo de trabajo, el nivel de atención, la fatiga visual, auditiva y mental, lo que le provoca un aumento de su estrés, algo que es mayor cuando se realiza el trabajo en horario nocturno; cuando hablo de hipoacusia me estoy refiriendo a la calor que produce el motor del vehículo en especial en la costa y Amazonía provocan sueño que fácilmente pueden cometer un accidente y la otitis es la sordera que puede causar el ruido del vehículo o la mala utilización de las ventanillas; y por último tenemos los problemas ergonómicos que se refiere a las lumbalgias o alteraciones esqueléticas debido a la mala postura que realiza el trabajo.

4.2. Marco Doctrinario

El marco doctrinario es el conjunto de principios y criterios de tipo doctrinal y conceptual que como investigador debo asumir porque me, a enfocar el problema de investigación y comprenderlo en toda su magnitud, de manera que encuadre y de esta forma contribuya a encontrar la realidad investigada, logrando un diagnóstico que permita acciones posteriores.

El objetivo del Marco Doctrinal es sustentar teóricamente la investigación, lo que implica analizar y exponer aquellas teorías y sus diversos enfoques, investigaciones y antecedentes que se consideren válidos para profundizar en el estudio además permite ampliar la descripción y análisis del problema de estudio planteado, orienta la

organización de datos o hechos significativos para descubrir las relaciones de un problema con las teorías ya existentes e integra la teoría con los demás elementos de la investigación.

4.2.1. Seguridad en el Transporte Público

Las empresas de transporte y sus miembros están comprometidas con el objetivo de reducir significativamente los accidentes de tránsito y fatalidades, y de alcanzar un comportamiento seguro en las rutas a nivel nacional, creen que se puede avanzar en este aspecto por medio de la implementación de las actividades que pueden implementar cada uno de los conductores.

Para el escritor Urruta Víctor, dice que “La aplicación de medida de seguridad en el transporte público terrestre y donde los esfuerzos y costos para implementar controles sean general no deben ser desproporcionados para cualquier reducción de riesgo, deben estar basadas en una evaluación de riesgo documentada llevada a cabo por personal con el conocimiento y la experiencia adecuados, y deben ser aprobadas por directivos o autoridades designadas por el Estado”¹⁰

Todos estos elementos enunciados que se pueden poner en práctica para evitar accidentes de tránsito beneficiarán directamente a los

¹⁰ URRUTA, Víctor.-ACCIDENTOLOGIA VIAL.-Ediciones la Roca.-Buenos Aires Argentina.-2003.

operadores del transporte, por la seguridad que existirá en las carreteras del país, para los cuales el principal objetivo de las medidas de seguridad son con la finalidad evitar y contribuir en el combate al crimen organizado que utilizan como instrumento o como víctimas a las unidades de transporte, en las vías y en las calles con más aglomeración de vehículos en especial en las horas pico.

Por ello como lo había manifestado anteriormente en los terminales terrestres se han instalados los Alcohóímetros fijos, equipados con elementos de alta resolución, en los cuales los conductores, tendrán que realizarse la prueba antes de su viaje para detectar el alcohol en la sangre y el exceso de horas que ha conducido durante el día o la noche, estos elementos se encuentran funcionando en las provincias más grandes del país, no todos los terminales terrestres se encuentran dotados de éstos implementos, por lo que sería indispensable la dotación de este instrumento en todos los terminales terrestres del país; y, se realice la incentivación a los transportistas para que tomen conciencia que transportan personas y para ello deben hacerlo en las mejores condiciones de salud y de esta forma evitar que las vías se llenen de sangre todos los días.

4.2.2. Las Contingencias en los Accidentes de tránsito

Todos conocemos las condiciones en que los conductores de vehículos trabajan pueden repercutir en la eficiencia y rapidez de nuestra actividad, porque las empresas y dueños de las unidades de transportes no mejora el ambiente laboral para que sea más cómodo y agradable y de esta forma mejore la seguridad en cuanto por la aplicación de sistemas que no solo mejoren las condiciones de trabajo, sino que además esto ayude a reducir los accidentes de tránsito y da una mejor calidad de vida a los trabajadores de esta especialidad

Como dice Jorge Rueda que “La empresa de transporte es un conjunto de humanos, físicos y financieros, los cuales, a través de un funcionamiento armónico, deben permitir la producción de bienes o servicios que la sociedad necesita y está dispuesta a comprar, pero para ello debe estar prevista económicamente para responder por las contingencias a las que está expuesta, por los eventos que alteran el funcionamiento armónico de la empresa como son; los accidentes y la enfermedad profesional, los accidentes surgen porque existen riesgos; esto puede ocurrir por muchas razones, esto es por las características del trabajo Las características de los materiales las condiciones del ambiente, de los equipos, de las instalaciones La forma como se ejecuta el trabajo”¹¹

¹¹ RUEDA, Jorge, M.- RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO.-Documento Publicado por la Universidad de Medellín. Colombia.-2014.

Por las razones expuestas es necesario que las empresas de transporte que prestan los servicios público de transporte de pasajeros deben disponer de fondos previsionales para solventar las contingencias de tránsito, tener una buena organización de prevención y control de pérdidas humanas y materiales.

Dentro de las contingencias se encuentran los daños patrimoniales que son el emergente, que se presenta cuando un bien económico sale del patrimonio de una persona o una organización por deterioro en los bienes materiales de la víctima, pérdida del equipaje completo, en otros casos, los bienes afectados deberán restablecerse en igualdad de condiciones en las que estaban antes del accidente; otro aspecto importante que se debe considerar en este tipo de accidentes es el lucro cesante, que es el dinero que deja de recibir el afectado como consecuencia del siniestro esto es por, la incapacidad médica que le impide a una persona ir a trabajar o el dinero que dejó de percibir un vehículo de servicio público por cuenta de su inoperatividad, este monto se mide por lo que el afectado hubiera recibido en caso de no haberse presentado el accidente.

Para el mismo analista en su comentario manifiesta que existen “Daños extra patrimoniales que son difíciles de cuantificar pues no tienen un valor económico preestablecido, pero sí son protegidos por la

Constitución como la vida, el estético, el buen nombre, la tranquilidad, entre otros”¹²

Cuando el escritor se refiere a las manifestaciones que se relacionan con el daño a la vida como efectos del accidente de tránsito y que la persona va a ser objeto de la pérdida de los placeres cotidianos por alguna lesión que este le puede causar como entrenar su deporte favorito o realizar algún u otras actividades de tipo laboral; pero cuando dice sobre el aspecto estético, este está relacionado directamente a las huellas en su cuerpo, cicatriz en la cara, quemaduras en brazos y piernas, entre las más frecuentes: otra aspecto y creo el más importante es el perjuicio moral, este es algo interno que no es visible es algo psíquico por el que siente dolor de estar postrado en una cama por una lesión o por haber perdido un ser querido en un accidente de tránsito.

4.2.3. Clasificación del Transporte Público

En la época en la que nos encontramos viviendo, disponemos de algunos tipos de transporte de pasajeros a nivel mundial que se encuentran prestando servicios internos y externos de ciudades más importantes de cada país.

La analista Ana Escalona nos presenta sobre transporte terrestre una clasificación como son el “**Tren** con sin número de vagones arrastrados por una máquina; el **metro** un transporte rápido que cubre largas

¹² RUEDA, Jorge, M.- RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO.-Documento Publicado por la Universidad de Medellín. Colombia.-2014.

distancias, **monorraíl** medio de transporte que cubre la demanda de pasajeros en lugares empinados; el **tranvía** es un transporte sobre rieles que circula como transporte urbano, **funicular** es un transporte que se lo utiliza para trasponer de una pendiente a otra sobre cuerdas, **teleférico** es un transporte bajo cuerdas con canastas que transporta a las personas a lugares de difícil acceso, el **bus**, transporte de pasajeros directos que cubre largas distancias, el **autobús** medio de transporte terrestre que transporta personas dentro de una ciudad, el **trolebús** con similares características del anterior que lo diferencia porque funciona en forma electrónica, **taxi** presta servicios personalizados de transporte y el **remis** es un transporte similar al táxi que lo alquilan con conductor o sin él”¹³

De todos estos medios de transporte citados, la mayoría son utilizados en las metrópolis de grandes país, por la necesidad de desmonopolizar el transporte, por la rapidez con la que se trasladan de un lugar a otro o por los avances tecnológico en fin pueden sr muchas las características por los que se los utiliza, porque aún en nuestro país no los podemos disfrutar o disponer por la inversión y la poca rentabilidad debido a la falta de demanda por este tipo de servicio.

Por lo que me permito hacer un breve análisis de los medios de transporte que nuestro país dispone y que son los más utilizados porque están al alcance de los usuarios; entre los primeros tenemos el Tren o

¹³ ESCALONA, Ana.- EL TRANSPORTE PÚBLICO.-Publicado por el Departamento de Transporte de Barcelona España.-2001.

como lo conocemos como ferrocarril un medio de transporte histórico que fue muy utilizado por los años para el transporte de personas y carga desde la costa hacia la sierra, que en los actuales momentos el Gobierno Nacional conjuntamente con los Gobiernos Autónomos Descentralizados por donde circula lo han rehabilitado como un medio turístico, para ello le cambiaron la máquina de vapor por la electrónica; el Metro es nuevo medio de transporte que en los actuales momentos se encuentra en su primera fase de construcción para la ciudad capital de los ecuatorianos, que aún no sabemos cómo funcionará, pero que es muy importante para el descongestionamiento del transporte, porque esta funcionará en forma subterráneo no se puede comentar de las ventajas y desventajas del mismo; un medio de transporte novedoso que pronto entrará en vigencia en la ciudad de Cuenca es el Tranvía, que circulará sobre rieles y que prestará el servicios de transporte urbano de pasajeros; un moderno medio de transporte que por el momento se está utilizando en la capital ecuatoriana es el teleférico pero únicamente con fines turísticos, no es un medio masivo de transporte; el Autobús, es el medio de transporte urbano el más utilizado en nuestro medio que realiza la movilidad de personas por todos los cuatro puntos cardinales de las ciudades y constituye un medio masivo y popular por su bajo costo; otro medio de transporte que disponemos es Bus, que transporta personas de una provincia a otra en forma directa, en el cual todos sus ocupantes tiene un asiento que les brinda cierta comodidad con cierta desventaja que es el medio que más accidentes tiene y muertes a su

haber; el Taxi es un medio de transporte personalizado que disponen en todas las ciudades del país, un servicio que por la oferta que existe es da mucho que decir en su servicio y por último tenemos uno muy poco conocido que pero que existe y funciona el servicio conocido en otros países como el Remi, pero en el nuestro es conocido como el Renta Car, que lo alquilan con o sin conductor.

De todos los medios de transporte enunciados y que prestan servicios en el país, el que más connotación tiene es el bus, como la había manifestado en líneas anteriores por la cantidad de accidentes debido a la imprudencia de los trabajadores del transporte por muchos factores ya señalados que las autoridades se encuentran tomando medidas tras medidas para que éstos se disminuyan.

4.2.4. Origen de los Accidentes de Tránsito

Mucho antes de que se inventaran los automóviles, “Existieron lesiones causadas por el tránsito se veían involucrados medios de transporte como carruajes, carros, animales y personas. Las cifras aumentaron exponencialmente con la aparición y constante proliferación de automóviles, autobuses, camiones y otros vehículos, es por eso que la primera víctima por un accidente de tránsito ocurrió en Londres en el año 1896, se registró la primera muerte por accidente de tránsito en el

mundo, cuando una mujer de 44 años de edad fue atropellada por un automóvil que iba a la extraordinaria velocidad de 12 Km./h.”¹⁴

De acuerdo a la presente exposición puedo determinar que lo anterior se puede afirmar que conforme pasa el tiempo la cantidad vehículos han seguido aumentando a pasos agigantados en todo el mundo, y especial en el Ecuador que es un país tercer mundista que han contribuyendo al crecimiento desmedido de accidentes de tránsito, es por eso que un accidente de tránsito, por consiguiente los accidentes de tránsito se ha convertido en un problema de salud pública en todo el país.

Como esta manifestado que los accidentes de tránsito han ocurrido desde que se utilizaba al caballo como medio de transporte, claro que los ocurridos utilizando este medio estaban supeditados a lesiones menores hasta traumatismo pero la vida se preservaba, pero con la utilización de los carruajes que eran tirados por caballos, se puede decir los accidentes eran mayores de traumatismos hasta la muerte y es así como se han iniciado a suceder los accidentes sobre los primeros medios de transporte.

Según el Instituto antes citado, menciona que “El primer accidente de tránsito fue en 1896, en Irlanda, tras caer de un vehículo con motor de vapor, luego en el mismos en el Reino Unido se accidento un coche

¹⁴ INSTITUTO DE SEGURIDAD Y EDUCACIÓN VIAL.-ANÁLISIS DE LA ACCIDENTOLOGÍA VIAL.-Buenos Aires Argentina.-2005.

con motor de combustión; este accidente el conductor había recibido 6 horas de práctica de manejo; en 1898 en el Reino Unido un hombre de negocios colisionó su vehículo contra un árbol y falleció en el acto”¹⁵

Para la época en la que sucedieron los accidentes, no se puede decir que fueron por exceso de velocidad, lo que se puede deducir es que por el tiempo de aprendizaje que tuvo la persona para conducir fue muy limitada y se puede afirmar con certeza el accidente ocurrió por falta de impericia e inexperiencia para realizar este tipo de trabajo como lo es de conductor de vehículo, de igual manera puede ser el ocurrido por el hombre de negocios, que pudo haber sido por la falta de conductores que se dediquen a prestar este tipo de servicios como existe ahora que los vehículos de trabajo de las empresas y privadas son conducidos por profesionales, y en el caso de las instituciones públicas está prohibido que los funcionarios conduzcan los vehículos de Estado por más jerarquía que disponga, de esta forma es como han iniciado a ocurrir los accidentes de tránsito

4.2.5. Clases de Accidentes de tránsito

Para todos es conocido que un accidente de tránsito es el que ocurre cuando un vehículo motorizado en movimiento en una calle, carretera o

¹⁵ INSTITUTO DE SEGURIDAD Y EDUCACIÓN VIAL.-ANÁLISIS DE LA ACCIDENTOLOGÍA VIAL.-Buenos Aires Argentina.-2005.

vía rápida pública, causa daño, lesiones o muerte, y son estos hechos los que producen daños a personas o a cosas, ocurridos con ocasión del uso de las vías destinadas a la circulación de vehículos y personas, este evento que sucede cuando un vehículo en movimiento en una carretera o vía pública causa daños personales y materiales y en ocasiones hasta la muerte.

La analista de tránsito Ana Arguello en su análisis menciona que “Existen diferentes tipos de accidentes de tránsito y cada uno de ellos se presenta en diferentes condiciones, en la actualidad existen diferentes características de accidentes de tránsito, del cual cada una tiene por naturaleza diferentes consecuencias desde daños leves hasta la muerte de conductores, pero como podemos ver entre las principales tenemos: atropellamiento, caída, colisión, choque, volcamiento y precipitación, etc.”¹⁶

En lo relacionado al atropellamiento, para que se configure este acto deben enfrentarse los dos elementos como el vehículo que se impacta contra un peatón, contra alguien que circula en bicicleta, patines y motocicletas, este tipo de accidentes se cometen a diario porque ninguna de las dos partes se respetan así mismo, al irrespetar las señaléticas de tránsito que las encontramos en todas las esquinas de la ciudad, en la parte de nuestra costa ecuatoriana todos los días se

¹⁶ ARGUELLO, Ana.-EPIDEMOLOGIA DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO.-Publicación de la Facultad de Ciencias del Hombre de la Universidad Centroamericana “José Simeón Cañas”.-El Salvador.-1999.

escucha en el noticiero de la mañana que las personas han sido atropelladas por imprudencia de quienes conducen los vehículos.

Este tipo de accidentes como lo es la caída en la actualidad no es muy común escuchar, porque el tipo de vehículo estaba construido para transportar carga, animales y humanos, por lo regular las personas iban en la parte superior (parrilla), de donde en el menor descuido en especial en las curvas el pasajero se desequilibraba y precipitaba al piso, de esta forma ocurrían los accidentes del cual algunos morían o sufrían traumatismo o luxaciones.

En lo que se refiere a la colisión, este tipo de accidentes es muy común en nuestro medio entre los vehículos pequeños los autos de personas particulares, entre taxis que prestan servicio público y esporádicamente entre vehículos pesados con livianos; pero entre los primeros de los citados es a diario en especial los fines de semana y largos feriados por dos razones, exceso de velocidad y por conducir en estado etílico que por lo regular dejan pérdidas humanas y materiales.

Al referirme al choque, tenemos una mala interpretación porque lo consideramos al que ocurre entre dos vehículos en movimiento, pero este tipo de accidente, por lo regular son por el exceso de velocidad, cansancio o estado etílico porque consiste cuando el vehículo se choca contra algo fijo que incluso puede ser con otro vehículo, como siempre

ocurren en la parte de la costa de nuestro país, los automotores se incrustan en las viviendas o dañan a carro estacionado como se ha visto por la televisión que los encadenan los perjudicados para obligar al infractor pague los daños causados.

A lo concerniente al volcamiento, este es el hecho que ocurre cuando un vehículo que se encuentra en movimiento de cualquier clase que sea, pierde el control y abandona la vía sobre la cual se desplaza el vehículo gira dando vueltas acto con el cual propicia la muerte de quienes en ese momento ocupan el auto motor, que por lo regular ocurre con los vehículos de transporte de pasajeros interprovinciales y es lamentable tomar como ejemplo en la costa como la Flota Reina del Camino y unos tres de la Sierra Central, lo cual han provocado más de ciento cincuenta pérdidas humanas en el transcurso de este año.

El accidente la Precipitación es conocido en el ámbito del derecho, pero vulgarmente se lo conoce como volcamiento, este es un hecho que siempre ocurre en especial con vehículos pequeños en todo el país, por lo regular son causados por el exceso de velocidad y durante la noche y se precipitan en barrancos de entre veinte a más de cien metros, que en muchos casos los ocupantes mueren instantáneamente, el vehículo por la magnitud del golpe queda destrozado totalmente, en síntesis la pérdida es total.

4.2.6. Consecuencias Sociales y Económicas

Como manifiesta Ana Arguello que “Un accidente de tránsito es un hecho involuntario que deja grandes daños materiales y humanos; provocados de de orden natural y patológicos; en el primero caso son los que más afectan a personas que trabajan por las noches: sueño, fatiga y la mala alimentación; las de orden patológicos fundamentalmente son causadas por la ingesta de alcohol, epilepsia, infarto agudo al miocardio, uso de celulares que causan grandes conmociones sociales y económicas en las familias”¹⁷

Todos estos accidentes causan graves daños económicos a los cuales la mayoría de las personas afectadas no puede sufragar porque son de tipo imprevistos, lo que constituyen una carga muy pesada para una familia, una comunidad y hasta un país por completo, ya que es una de las mayores causas de muertes en nuestro país; para todos es conocido que a más de lo señalado quedan personas discapacidades y los traumas a los que se enfrentan las personas después de sufrir un accidente de tránsito, pueden ser sumamente serios; algo que empeora la situación es que la mayoría de los casos, las personas afectadas son las menos favorecidas económicamente, para facilitar el estudio de

¹⁷ ARGUELLO, Ana.-EPIDEMOLOGIA DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO.-Publicación de la Facultad de Ciencias del Hombre de la Universidad Centroamericana “José Simeon Cañas”.-El Salvador.-1999.

todos los costos que son capaces de generar los accidentes de tránsito a las familias en los cuales son los costos sociales y costos económicos.

Además debo manifestar que los accidentes de tránsito tienen especial relevancia, no solo por los costos económicos provocados, sino principalmente, por el dolor, sufrimiento y pérdida de la calidad de vida de las víctimas, sus familiares y la sociedad en general, de ahí que se puede decir que uno de los factores que además de lo económico se ve seriamente afectado por mucho tiempo después de haber ocurrido un accidente de tránsito son los costos sociales, que dicho sea de paso son costos muy difíciles de cuantificar debido a que cada persona tiene una manera diferente de percibir los sucesos y cada quien asigna un valor sentimental a sus pertenencias o a sus familiares.

Por esta razón que no se cuantificara el costo de los accidentes de tránsito desde el punto de vista de la subjetividad humana, ya que cada quien evalúa desde su propio punto de vista cada una de las situaciones particulares, por ello es necesario que exista la orientación y apoyo para las familias que han perdido un ser querido en un accidente de tránsito, muchas veces este tipo de acontecimiento necesitan de ayuda profesional como psicológica, terapias o grupos de orientación para que les brinden la asesoría necesaria para poder superar esta situación, porque los sentimientos de culpabilidad de alguien que haya causado un accidente, el trauma de vivir con el sentimiento de culpa de haber

causado un accidente de tránsito o peor a un haber sido culpable tanto de pérdidas materiales como de humanas.

El Impacto de haber presenciado un accidente de tránsito se ven fuertemente impactados por el hecho de haber presenciado una tragedia de este tipo más y luego las imágenes que se ven son muy fuertes, a través de los diferentes tipos de medios de comunicación; los costos asociados con las pérdidas y el sufrimiento son incalculables, hasta el momento no existe ningún método o procedimiento capaz de medir el dolor de una familia que pierde un miembro de su grupo familiar por causa de un accidente de tránsito o que sufre de algún tipo de discapacidad.

Luego de aquello tenemos los costos económicos a los que deben enfrentarse las familias ecuatorianas, provocados por los accidentes de tránsito es la atención médica, hospitalaria y rehabilitación, es la suma de los costos de recursos humanos y materiales de la atención y tratamiento de las víctimas de los accidentes de tránsito, después de la llegada al hospital hasta el momento de la salida de este, incluye también los costos de programas de rehabilitación, como fisioterapia, etc., además de ello debemos considerar los costos de los medicamentos todo esto está supeditado a la gravedad y cantidad de lesiones sufridas en el impacto.

Si el accidentado es el hombre que aporta al sustento familiar, esto le imposibilita a continuar con la rutina, estos costos son relativos a los costos de pérdidas financieras para la economía familiar., es aquel costo que resulta del tiempo en que una persona dejó de laborar y por lo tanto de aportar algún ingreso económico al hogar; aunque en algunos casos las personas que sufren un accidente de tránsito cuentan con un seguro médico que se hace cargo de retribuirle un salario proporcional para el tiempo en que no se encuentra en la capacidad de trabajar, existen casos en que las personas afectadas no gozan de dicho privilegio pues son empleados informales y su ingreso o salario depende de las labores que día a día realizan, es en este último caso que las familias se enfrentan a la difícil situación de acomodar su estilo de vida a su nueva realidad económica, estos costos pueden presentarse cuando la persona que ayudaba o mantenía por sí sola el hogar resulta incapacitada, sufre de discapacidad o muere después de sufrir el accidente.

4.3. Marco Jurídico

La doctrina o filosofía jurídica básica y fundamental es la que orientó mi trabajo científico jurídico, en la elaboración del proyecto y de la tesis porque es el fundamento y el cimiento necesario para que tenga el carácter científico y además constituya la garantía que no marchó a ciegas en mi investigación, sino que voy con paso seguro en el campo

de la investigación jurídica, con la finalidad que se cumplan los presupuestos planteados de la parte jurídica.

4.3.1. Constitución de la República del Ecuador

La Constitución de la República del Ecuador.- en el Título II.- Derechos.- Capítulo 3ro.-Sección 9na.-Personas Usuarias y Consumidoras.-Art. 52, en el primer inciso establece que “Las personas tienen derecho a disponer de bienes y servicios de óptima calidad y elegirlos con libertad, así como a una información precisa y no engañosa sobre su contenido y características; además en el segundo inciso determina que la Ley establecerá los mecanismos de control de calidad y los procedimientos de defensa de las consumidoras y consumidores; y a las sanciones por vulneración de éstos derechos, la reparación e indemnización por deficiencias, daños o mala calidad de los servicios, y por la interrupción de los públicos que no fuera ocasionado por caso fortuito o fuerza mayor”¹⁸

4.3.2. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el libro V.-Del aseguramiento.-Título I.-Del Seguro obligatorio de

¹⁸ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.-EDICIONES JURÍDICAS “EL FORUM”.-Quito Ecuador.-2009.

Accidentes de Tránsito.-Art. 215.-[Obligatoriedad del Aseguramiento SOAT], establece que “Para poder transitar dentro del territorio nacional, todo vehículo a motor, sin restricciones de ninguna naturaleza, sea de propiedad pública o privada deberá estar asegurado con un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT vigente, el cual se registrará con base a las normas y condiciones que se establezca en el Reglamento”¹⁹

La citada ley en su normativa obliga que todos los dueños de vehículos de cualquier tipo sean públicos o privados que presten o no servicio público deben disponer de un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, los mismos que cubre ciertas contingencias como gastos médicos, hasta dos mil quinientos por víctima, por gastos de traslado de heridos en ambulancia cincuenta dólares por persona; indemnización por incapacidad total tres mil dólares por víctima; indemnización por muerte cinco mil dólares por víctima y por gastos funerarios cuatrocientos dólares por víctima, pero en ninguna se refiere al reconocimiento del patrimonio del ocupante del servicio público, lo que sería muy importante para los familiares de los accidentados.

4.3.3. Ley Orgánica de Defensa del Consumidor

¹⁹ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.-CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONE.- Quito Ecuador.-2009

La Ley Orgánica del Defensa al Consumidor, en el Art. 4., en el numeral 8.-Determina el que el consumidor tiene “Derecho a la reparación e indemnización por daños y perjuicios, por deficiencia y mala calidad de bienes y servicios”²⁰

Al respecto si bien es cierto que los consumidores de bienes y servicios disponen de una ley que protege sus intereses, pero su articulado es muy ambiguo porque no especifica el tipo de servicios están garantizados en la misma, porque no consta ni se refiere al servicio público relacionado con el transporte, porque es una oferta realizada al público que es el mayor consumidor y no existe disposición alguna que se refiera a la pérdida o daño del equipaje de los pasajeros que utilizan este tipo de servicio público.

²⁰ LEY ORGANICA DE DEFENSA DEL CONSUMIDOR.-Publicada en el R.O. Nro. 87.-Quito Ecuador.-2000.

4.4. Legislación Comparada

4.4.1. Contingencias de Tránsito en la Legislación de Colombia

Código de Tránsito de Colombia

Capítulo IV.-Procedimiento en caso de daños a cosas.

Artículo 143°. Daños materiales. En caso de daños materiales en los que sólo resulten afectados vehículos, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan lesiones personales, será obligación de los conductores detenerse y presentar a la autoridad presente en el lugar de los hechos, el documento de identificación, la licencia de conducción, la licencia de tránsito, la información sobre su domicilio, residencia y números telefónicos y sobre los seguros a que se refiere esta ley.

Los conductores y demás implicados podrán conciliar sus intereses en los centros de conciliación legalmente constituidos y acudir a las compañías aseguradoras, previa extensión de un acta que suscribirán las partes y la autoridad de tránsito que presencie la conciliación, la cual tiene la calidad de cosa juzgada, y prestará mérito ejecutivo.

En todo caso, se hará el retiro inmediato de los vehículos colisionados y de todo elemento que pueda interrumpir el tránsito.

Artículo 146°. Concepto técnico. Las autoridades de tránsito podrán emitir conceptos técnicos sobre la responsabilidad en el choque y la cuantía de los daños. A través del procedimiento y audiencia pública dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la presentación del informe. En caso de requerirse la práctica de pruebas éstas se realizarán en un término no superior a los diez (10) días hábiles, notificado en estrados previo agotamiento de la vía gubernativa.

En los procesos que versen sobre indemnización de perjuicios causados por accidentes de tránsito, una vez dictada la sentencia de primera instancia, sin importar que ésta sea apelada o no, el juez decretará el embargo y secuestro del vehículo con el cual se causó el daño, siempre y cuando el solicitante preste caución que garantice el pago de los perjuicios que con la medida puedan causarse. Tal medida se regirá por las normas del libro IV del Código de Procedimiento Civil, y se levantará si el condenado presta caución suficiente, o cuando en recurso de apelación se revoque la sentencia condenatoria o si el demandante no promueve la ejecución en el término señalado en el artículo 335 del Código de Procedimiento Civil, o si se extingue de cualquier otra manera la obligación.

Las medidas cautelares y las condenas económicas en esta clase de procesos, no podrán exceder el monto indexado de los perjuicios realmente demostrados en él mismo.

Artículo 147°. Obligación de comparendo. En toda circunstancia, si el agente de tránsito observare la violación de las normas establecidas en este código, en caso de daños a cosas, podrá imponer un comparendo al conductor infractor.

ANALISIS

El presente Código de transporte de Colombia, determina que en el casos de producirse daños materiales en los que resulten afectados, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan lesiones personales, los conductores están en la obligación de prestar la ayuda necesaria y presentarse ante la autoridad del lugar de los hechos, e identificarse y proveer toda la información necesaria para localizarlo en el caso de requerir su presencia.

Otro punto importante es que, el conductor que está inmerso en el accidente de tránsito para poder obtener la libertad debe presentar una caución que tenga la capacidad de cubrir los daños y perjuicios

causados a terceros, luego que los citados daños se hayan determinado durante el proceso seguido en contra del infractor.

4.4.2. Las contingencias de Tránsito en la Legislación de de Nicaragua

LEY PARA EL RÉGIMEN DE CIRCULACIÓN VEHICULAR E
INFRACCIONES DE TRANSITO

CAPITULO IX: DE LOS SEGUROS OBLIGATORIOS PARA
VEHÍCULOS AUTOMOTORES

Arto. 63. Seguro obligatorio.

Para los fines y efectos de la presente Ley, se establece de forma obligatoria para los propietarios de vehículos automotor, sin excepción, un seguro de responsabilidad civil y el seguro de accidentes personales de transporte de pasajeros; en el caso de los vehículos de matrícula extranjera, al ingresar al país, deberán de adquirir el seguro correspondiente, según sea el caso. En todos los casos se procederá de acuerdo a las normativas administrativas que se establezcan al respecto. Los seguros establecidos en el párrafo anterior, deben de incluir muerte o lesiones causadas a una persona, a dos o más personas, así como los

daños materiales causados a terceras personas, todo como consecuencia de los accidentes de tránsito en que se vean involucrados, directa o indirectamente, todos los vehículos automotores; el deducible del seguro debe ser asumido por el propietario del mismo.

Arto. 64. Objetivo del seguro de responsabilidad civil por daños a terceros.

El objetivo del seguro de responsabilidad civil por daños a terceros, es proporcionar al conductor de cualquier vehículo automotor que circule en el país, la protección y amparo frente a la responsabilidad civil legal del propietario o conductor del medio automotor, frente a las eventuales lesiones corporales, inclusive la muerte, que pueda causar a terceras personas, así como los daños a la propiedad privada o pública.

Arto. 65. Objetivo del seguro de responsabilidad civil por daños a terceros para vehículos con matrícula extranjera.

El objetivo del seguro con cobertura de responsabilidad civil por daños a terceros para los vehículos con matrícula extranjera que ingresen al país y que circulen dentro del territorio nacional, durante un tiempo determinado y no mayor de treinta días, exceptuando aquellas pólizas de seguro que tengan cobertura regional, las que serán trimestrales, contados a partir de la fecha en que se haya suscrito el mismo, es

proporcionar al propietario o conductor de estos vehículos la protección y amparo ante la responsabilidad civil legal frente a eventuales lesiones corporales, inclusive la muerte, que puedan causar a terceras personas, así como el daño a la propiedad privada o pública.

En este caso, la póliza de seguro debe ser comprada en la agencia de seguro que se encuentre autorizada para funcionar en el punto fronterizo por donde fuese a ingresar el vehículo.

Arto. 66. Objetivo del seguro de accidentes personales de transporte a pasajeros.

El objetivo del Seguro de Accidentes Personales de Transporte a Pasajeros, es brindar amparo a los pasajeros del vehículo asegurado, con la cobertura de muerte accidental, incapacidad permanente y reembolso en concepto de gastos médicos por cada pasajero. En los casos de transportistas que deseen ampliar su seguro con otros tipos de cobertura, deberán negociarlo directamente con la compañía de seguros de su elección.

Arto. 67. Reclamo directo del afectado.

El tercero afectado por un accidente de tránsito, podrá reclamar directamente o a través de su apoderado legal, el pago del monto

asegurado aun cuando no medie el consentimiento del asegurado. Para tales efectos el interesado deberá de presentar junto con su reclamo de pago, la resolución firme dictada por la autoridad de tránsito respectiva, en un plazo máximo de 72 horas contadas a partir de la última notificación a cualquiera de las partes.

Arto. 68. Vigencia del seguro.

La vigencia de los seguros establecidos en el párrafo anterior será de un año, contado a partir de la fecha en que se suscriba la póliza, salvo para los vehículos de matrícula extranjera que ingresen temporalmente al país.

Arto. 69. Montos de los seguros.

Para los vehículos particulares, el monto del seguro de responsabilidad civil por daños a terceros, en caso de muerte o lesiones causadas a una persona, es de dos mil quinientos dólares, y de cinco mil dólares en caso de muerte o lesiones a dos o más personas. En caso de daños materiales causados a terceras personas, el costo será de dos mil quinientos dólares. Estos montos, se incrementarán anualmente hasta en un diez por ciento del monto inicial establecido, hasta llegar al doble de éste.

En el caso del seguro de accidentes personales de transporte de pasajeros, el monto es de mil dólares, en caso de muerte accidental, de mil dólares en caso de incapacidad permanente y de doscientos dólares en concepto de reembolso de gastos médicos. El pago de cualquiera de los seguros, se debe de hacer en el equivalente de la moneda de curso legal y al cambio oficial

ANALISIS

Este país centroamericano en su normativa Ley para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito, establece que todos los propietarios de vehículos automotor, sin excepción, deben poseer un seguro de responsabilidad civil y el seguro de accidentes personales de transporte de pasajeros; los seguros establecidos en el párrafo anterior, deben de incluir muerte o lesiones causadas a una persona, a dos o más personas, así como los daños materiales causados a terceras personas, todo como consecuencia de los accidentes de tránsito en que se vean involucrados, directa o indirectamente, todos los vehículos automotores; el deducible del seguro debe ser asumido por el propietario del mismo.

Según la Ley citada, el objetivo del Seguro de Accidentes Personales de Transporte a Pasajeros, es brindar amparo a los pasajeros del vehículo asegurado, con la cobertura de muerte accidental, incapacidad

permanente y reembolso en concepto de gastos médicos por cada pasajero, en los casos de transportistas que deseen ampliar su seguro con otros tipos de cobertura, deberán negociarlo directamente con la compañía de seguros de su elección.

El monto al que se refiere la ley desde mi punto de vista es irrisorio, porque los gastos que determina no se justifican con la realidad y peor si el accidentado queda discapacitado, al parecer tiene la misma relación con el seguro existente en el Ecuador en cuanto al monto.

4.4.3. Las contingencias de Tránsito en la Legislación de Chile.

Ley de Tránsito de Chile

Responsabilidad del Estado

El artículo 174, inciso quinto, de la Ley de Tránsito señala que “La Municipalidad respectiva o el Fisco, en su caso, serán responsables civilmente de los daños que se causaren con ocasión de un accidente que sea consecuencia del mal estado de las vías públicas o de su falta o inadecuada señalización”.

La responsabilidad del Estado se rige por supuestos o parámetros distintos a la de los particulares.

Los organismos de la Administración y la Municipalidades responden por “falta de servicio”. Esto significa que estarán obligados a indemnizar cuando la actuación del servicio haya sido ineficiente, inoportuna o inexistente, para determinar cuándo un servicio público está obligado a actuar, y por tanto, cuando hay falta de servicio, se consideran sus obligaciones legales y los medios con que cuenta.

Probada la falta de servicio el Fisco o la Municipalidad, según sea el caso, deberá indemnizar.

En todo caso, es conveniente tener presente esta alternativa cuando ocurren accidentes, pues para un conductor o peatón puede ser más conveniente analizar la responsabilidad que le cabe al Estado, que demandar al particular con el cual se involucró en el accidente. Por ejemplo, en caso de choques producidos por la rotura de un neumático como consecuencia de la existencia de una hoya en la carretera, caídas de peatones en trabajos no señalizados debidamente en las calles.

Indemnizaciones que deben pagarse

La indemnización que procede reclamar ante los tribunales puede comprender daños patrimoniales y morales. Los primeros se refieren a las pérdidas o menoscabos de bienes materiales, tales como la destrucción del vehículo, gastos en que deba incurrir la víctima como consecuencia del accidente, etc. Además, se agrega lo que habría percibido en caso de no haber ocurrido el hecho, esto es, las ganancias

que dejó de recibir, por ejemplo, por no concurrir a sus labores habituales, como consecuencia del accidente. Los daños morales dicen relación con la afectación de derechos o intereses que no son naturalmente evaluables en términos monetarios. Así, por ejemplo, si como resultado del accidente la víctima quedó deforme, minusválido, las molestias, el dolor, que de esto se derivan deben ser compensadas. Estos pueden tener mayor importancia en determinados casos. El sufrimiento no se puede apreciar económicamente, pero sin duda constituye un perjuicio, una pérdida de bienestar. Por ello, se admite que se compense con una suma de dinero determinada de acuerdo a diversos parámetros.

No sólo pueden reclamar quienes sean víctimas de accidentes sino que también quienes resulten dañados en sus intereses. Por ejemplo, si fallece una persona, los familiares podrán demandar la indemnización correspondiente, pues es indudable que el hecho les afectará, sea porque eventualmente habrá disminuido su ingreso económico o más aún, simplemente por el dolor que ello le provoca.

Está obligado a indemnizar, en primer lugar, el autor del daño, según las reglas generales. En la mayoría de los casos será un conductor que atropella o choca a otra persona o vehículo. En este caso deberá probarse que actuó con culpa, según lo comentado en el punto 2, si su conducta no queda cubierta por alguna presunción. El conductor puede exonerarse de responsabilidad, esto es, probar que no es responsable

del daño, acreditando alguna causal de justificación. Por ejemplo, argumentado que chocó a un vehículo u otro objeto porque fue empujado por otro.

Además, la ley dispone que esté obligada a responder otras personas, aunque no hayan participado directamente en el accidente. Esta responsabilidad es solidaria. Esto quiere decir que el afectado podrá demandarlas por el total de la indemnización pretendida. Las personas solidariamente responsables podrán cobrar al autor la parte que le corresponda, pero deberán pagar al afectado el total de la indemnización, si así lo pide. Esta responsabilidad solidaria es de mucha importancia para el afectado pues el propietario puede tener un patrimonio mucho mayor que el conductor, por lo que resulta conveniente cobrar los perjuicios a éste. Así, por ejemplo, en caso de que el chofer de una empresa, conduciendo vehículos de ésta, sea el culpable.

Los obligados solidariamente son:

El propietario. Sin embargo, no estará obligado a responder si prueba que el vehículo le ha sido tomado sin su conocimiento o autorización expresa o tácita.

El o los funcionarios que hayan otorgado una licencia de conducir, con infracción de las normas legales. Estos serán responsables de los daños que provengan de la culpa del conductor a quien se le hubiere

otorgado dicha licencia. El concesionario de una planta de revisión técnica. Será solidariamente responsable de los daños originados por un accidente de tránsito, causado por desperfectos de un vehículo respecto del se hubiese expedido un certificado falso, ya sea por no haberse practicado realmente la revisión o por contener afirmaciones de hechos contrarios a la verdad.

Todo lo anterior, sin perjuicio de la responsabilidad que le pueda caber a otras personas. Cabe tener presente que la obligación de indemnizar se transmite a los herederos.

Además, la Municipalidad o el Fisco, en su caso, deben responder por los daños que se causaren con ocasión de un accidente, en los términos explicados al tratar de la responsabilidad del Estado en este ámbito.

La indemnización de daños y perjuicios debe ser declarada en sentencia judicial. Sin embargo, las partes pueden llegar a acuerdo, evitándose así un largo y costoso juicio. Es conveniente que esta transacción se celebre ante Notario para facilitar su prueba, en caso de que alguna de las partes demande posteriormente, sea para que se declare una nueva indemnización o para pagar la convenida.

ANALISIS

En este país, primero la ley responsabiliza de los accidentes de tránsito, si estos son por el mal estado de las vías, por los huecos que se forman

en las calles, por la mala señalización que sirve de guía para los conductores, en este caso los Gobiernos Central, Autónomos descentralizados en su orden son los responsables de los accidentes y por lo tanto deben cubrir los daños y perjuicios que se cause a tercero.

La ley hace referencia a dos tipos de daños los patrimoniales y morales, los patrimoniales por tratarse de cosas son susceptibles de cuantificación y de reposición, pero el daño moral es imposible cuantificar su valor, por lo que siempre en el trámite se piden cantidades demasiado elevadas, que a veces están en relación a las condiciones económicas del infractor.

En el caso del cometimiento de los accidentes de tránsito, también están inmersos en la responsabilidad los directivos de los Sindicatos de Choferes que otorgan las licencias de conducir sin haber comprobado que el futuro conductor se haya preparado el tiempo suficiente y que se encuentre apto para que se desempeñe en la profesión.

5. MATERIALES Y MÉTODOS

5.1. Materiales Utilizados

Los materiales utilizados coadyuvaron a la estructura misma del informe de la tesis, como son la computadora, los libros y leyes enunciadas de la siguiente manera: Constitución de la República del Ecuador, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Ley del Consumidor y varios libros de doctrina relacionado con el tema, material didáctico de oficina como hojas de papel bond, esferográficos, computadora, impresora, Internet los mismos que sirvieron como elementos para la elaboración y desarrollo del marco conceptual, jurídico y doctrinario; además para el estudio de la legislación comparada, finalmente me ha servido para entender mucho más a fondo la problemática investigada y para estructurar el informe final de tesis.

5.2. Métodos

Durante el proceso del presente trabajo de investigación utilice el método científico que ha sido el instrumento más adecuado que me permitió llegar al conocimiento desarrollo, ejecución y dar posibles soluciones a la problemática planteada, mediante la reflexión comprensiva y el contacto directo con la realidad objetiva; a través de procesos lógicos requeridos, es por ello que en la presente investigación

hice uso de algunos métodos y técnicas del método científico como el método inductivo, deductivo, descriptivo, la observación, el análisis y la síntesis.

Utilice el método inductivo desde la recolección de la información partiendo de los principios particulares, en virtud de la necesidad del planteamiento del problema, descomponiéndolo en sus elementos principales y a través de la síntesis llegué a conclusiones generales, el método deductivo que me permitió obtener información general para llegar a casos específicos los mismos que me ayudaron a la elaboración de la propuesta jurídica; por otra parte utilicé el método descriptivo, para presentar mediante cuadros y gráficos el problema tal y como se presenta en la realidad objetiva.

5.3. Procedimientos

Para la recolección de datos, fue necesario recurrir a fuentes bibliográficas que me permitan manipular de mejor manera la presentación; además hice uso de bibliotecas, personales, particulares y de diferentes instituciones, además del internet para recopilar y clasificar la información de acuerdo al contenido e importancia.

Durante la recolección de la información de campo, por la naturaleza de la investigación utilicé la encuesta, la misma que fue aplicada a treinta profesionales del Derecho, quienes manifiestan sus opiniones sobre la necesidad que garantice y pague los bienes personales durante que se pierdan en los accidentes de tránsito, además utilice la entrevista, que la

realice a tres profesionales de la Unidad Judicial y reconocidos juristas de ciudad de donde provengo, quienes expusieron sus opiniones respecto del problema planteado.

Para concretar los resultados obtenidos, los mismos que están representados en cuadros estadísticos y a través del método hipotético-deductivo me sirvió para contrastar la hipótesis y verificar los objetivos planteados; posteriormente me sirvieron de sustento para elaborar las conclusiones y recomendaciones, así como de la propuesta jurídica en pos de dar solución al problema planteado.

Luego de concluido el sustento y fundamento teórico del trabajo de investigación, seguidamente presento el desarrollo del trabajo de campo en todas sus dimensiones, de análisis, síntesis y representación de resultados, que reflejan la opinión de profesionales del Derecho, posiciones que fundamentan el vacío legal para la solución del problema de la mala práctica médica por la trascendencia jurídica y social, del tema desarrollado.

5.4. Técnicas.

Para la elaboración de la parte teórica me auxilié principalmente de la técnica del fichaje, que consistió en la elaboración de fichas nemotécnicas y bibliográficas, las mismas que me permitieron recopilar la información apropiada para fundamentar adecuadamente la parte teórica del presente trabajo investigativo.

En lo que se refiere a las técnicas utilizadas en el trabajo de investigación de campo, emplee la técnica de la encuesta, la entrevista y fueron aplicadas de manera directa es decir acudí a la Unidad Judicial y los consultorios jurídicos, el formulario aplicado constó de cinco preguntas; y la entrevista la realice con la colaboración de tres prestigiosos Juristas, todos los profesionales desarrollan sus labores en la Unidad Judicial de donde provengo.

Los criterios y sugerencias de los profesionales requeridos, sustentan la importancia y trascendencia jurídica y social del tema planteado, y obtenidos los resultados, realicé la comparación con los referentes teóricos y empíricos, así como la bibliográfica que fue realizada con el propósito de elaborar las conclusiones, recomendaciones y principalmente en la culminación del trabajo de investigación a formular la propuesta de reforma; y de esta manera desarrollar lo planificado en el proyecto de investigación y además cumplir con la guía que para el efecto consta en la página virtual de la Universidad Nacional de Loja, en la Modalidad de Estudios a Distancia.

6. RESULTADOS

6.1. Resultados de Aplicación de las Encuestas

De acuerdo al planteamiento en la metodología del proyecto de tesis previo a optar el título de Abogado, debidamente aprobado, y con la finalidad de obtener la información efectiva y oportuna de la población investigada; Utilicé como técnicas: la encuesta contenida en cinco interrogantes que fueron dirigidas a treinta personas: entre ellos a Abogados en libre ejercicio profesional y personas particulares, de la misma forma apliqué tres entrevistas que constan de cuatro preguntas dirigidas a Jueces, estas inquietudes me permitieron obtener información valiosa sobre el problema planteado.

Las encuestas y entrevistas están elaboradas basándose en los objetivos e hipótesis del proyecto de tesis de abogado y que una vez interpretadas y analizadas, podré determinar si se cumplen con los objetivos planteados y la contrastación de la hipótesis.

Primera Pregunta

¿Considera usted que los usuarios del servicio público de tránsito, tienen garantizadas sus pertenencias en el caso de pérdida por accidentes?

SI

()

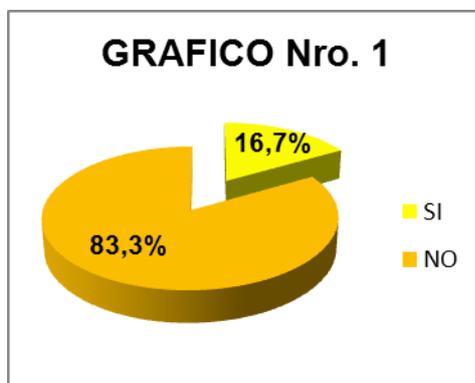
NO

()

CUADRO Nro. 1

INDICADOR	VARIABLE	PORCENTAJE
SI	5	16,7%
NO	25	83,3%
TOTAL	30	100%

FUENTE : Jueces, Abogados, Transportistas, Usuarios
AUTOR : Jéssica Ruilova



INTERPRETACIÓN

Del total de encuestados el 16,7%, que son 5 personas, manifiestan que si están garantizadas sus pertenencias; no así el 83,3%, que corresponde a 25 encuestados, que manifiestan no estar aseguradas sus pertenencias en caso de accidentes de tránsito.

ANALISIS

Por lo expuesto, se puede notar a un cierto número de personas que dicen que las pertenencias están aseguradas en los medios de transporte interprovincial u otros en el caso de un accidente, porque en el contrato de servicio se encuentra estipulado la cuantía que el pasajero recibirá por las pérdida de sus pertenencias, aunque el otro porcentaje manifiestan que no existe ninguna responsabilidad en cuanto a la pérdida de las pertenencias ya sea que ocurra en accidente de tránsito o se extravíe en el trayecto del camino.

En realizada el contrato de servicio que todas las empresas de transporte realizar, si se lo puede considerar como contrato o boleto que se compra para viajar en el cual le señalan el asiento o lugar que le corresponde, en el anverso del mismo, existe ciertas indicaciones, como las siguientes: que debe estar quince minutos antes de la hora señalada de salida, que la empresa no se responsabiliza en caso de pérdida del equipaje por más de cien dólares, solo por ejemplarizar un par de zapatos cuesta entre ciento veinte dólares y más y el resto del equipaje; con lo manifestado está claro que no existe responsabilidad económica por parte de las empresas de transporte.

Segunda Pregunta

¿Cree usted que la Ley Orgánica de Defensoría del Consumidor, adolece de insuficiencia jurídica al no considerar en su normativa disposiciones que garantice la seguridad de los bienes muebles de los usuarios del servicio de transporte en el caso de accidentes?

SI () NO ()

CUADRO Nro. 2

INDICADOR	VARIABLE	PORCENTAJE
SI	28	93,3%
NO	2	6,7%
TOTAL	30	100%

FUENTE : Jueces, Abogados, Transportistas, Usuarios
 AUTOR : Jésica Ruilova



INTERPRETACIÓN

La mayoría de los encuestados que son 28 personas que dan un porcentaje del 93,3%, manifiestan que la Ley Orgánica de Defensa del Consumidor, adolece de insuficiencia jurídica porque no contempla

disposiciones que aseguren económicamente las pertenencias de los pasajeros; 2 encuestados que constituye un porcentaje del 6,7%, indican que los bienes de los pasajeros se encuentran garantizados económicamente.

ANALISIS

Al respecto de las falencias jurídicas que la Ley Orgánica de Defensoría del Consumidor adolece, no es algo nuevo porque se trata de una nueva normativa que está dirigida a la protección de los bienes personales de quienes utilizan los servicios de transporte terrestre, en especial cuando existen accidentes de tránsito en donde existe la pérdida total de las pertenencias a más de las vidas humanas, que nadie se responsabiliza.

Es claro, notorio y conocido que se debe considerar esta falencia y se la supere en el marco legal, ya que al no existir disposiciones en la normativa correspondiente, permite la evasión de la responsabilidad del dueño del transporte, del trabajador o chofer y de la empresa en sí, creo que sería saludable que las empresas de transporte al formarse constituyan un seguro de accidentes, con el cual garanticen los bienes personales o equipaje del comprado de los servicios y de esta forma terminar con este gran problema social.

Tercera Pregunta

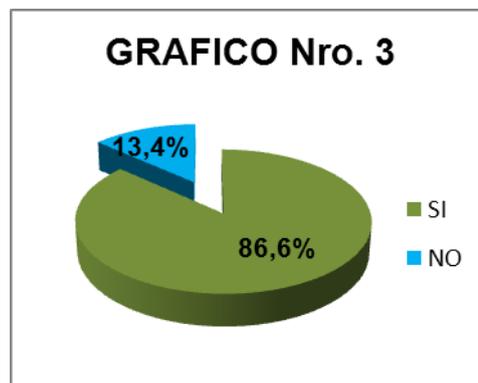
¿Considera usted que los accidentes de tránsito constituyen un problema social, porque el servicio no garantiza a los usuarios sus bienes en el caso de pérdida?

SI () NIO ()

CUADRO Nro. 3

INDICADOR	VARIABLE	PORCENTAJE
SI	26	86,6%
NO	4	13,4%
TOTAL	30	100%

FUENTE : Jueces, Abogados, Transportistas, Usuarios
AUTOR : Jéssica Ruilova



INTERPRETACIÓN

El 86,6% de los encuestados que son 26, manifiestan que la falta de responsabilidad de las empresas de transporte por la pérdida del equipaje constituye un problema social; pero el 13,4%, indican que la pérdida del equipaje en accidentes no causa problemas social alguno.

ANALISIS

Es fácil darse cuenta que la mayoría no está conforme con los servicios que venden las empresas de transporte, por muchas razones la principal es que no existe garantías por la pérdida de su equipaje, los cuales va creando cada día más inseguridad y con ello se crea una conmoción social y las personas se resisten a viajar.

Como es de conocimiento general, cuando ocurren los accidentes de tránsito las empresas, de transporte, conductores y dueños de los vehículos no se responsabilizan de nada, se lee en los periódicos se ve las tomas que emiten los canales de televisión, los accidentados quedan al auxilio de las personas caritativas, porque en esos momentos ninguno de los responsables citados se encuentra, esta irresponsabilidad permite que todas las pertenencias de los heridos y muertos desaparezcan porque en estos casos unos ayudan a los

accidentados otros van por robar, en síntesis el abandono de los lesionados es evidente lo que causa gran conmoción social.

Cuarta Pregunta

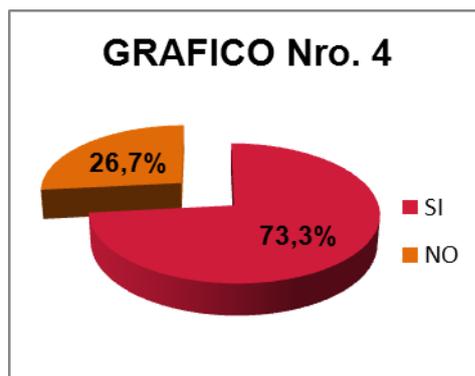
¿Cree usted que las empresas de transporte deben tener seguros de accidentes para que cubran las pérdidas de los bienes de los pasajeros, como tienen las empresas aéreas?

SI () NO ()

CUADRO Nro. 4

INDICADOR	VARIABLE	PORCENTAJE
SI	22	73,3%
NO	8	26,7%
TOTAL	30	100%

FUENTE : Jueces, Abogados, Transportistas, Usuarios
AUTOR : Jéssica Ruilova



INTERPRETACIÓN

En esta pregunta el 73,3%, que corresponde a 22 personas dicen que las empresas de transporte deben tener un seguro especial para responder en los casos de pérdida; el 26,7%, manifiestan que toda empresa tiene previsto este tipo de seguro.

ANALISIS

De acuerdo a las versiones que han emitido los encuestados se puede deducir que en forma mayoritaria se pronuncian porque las empresas deben tener dentro de su organización un fondo que cubra específicamente este tipo de contingencias de pérdida de equipaje en especial cuando existen accidentes de tránsito; pero existe una oposición a la que tácitamente responde que existe el reconocimiento por pérdida de equipaje de los pasajeros, el mismo que consta en el reverso del boleto de viaje.

En estos casos es de esperar que exista el deseo porque en algo exista el resarcimiento de los de los daños por la pérdida del equipaje y enseres de tipo personal de los pasajeros que suelen llevar, a más del dinero y otros bienes, ya que es imposible luego del accidente encontrar en muchos de los casos hasta la vestimenta del difunto

desaparece o del herido inconsciente, por lo que sería muy importante se revea esta situación, como había manifestado anteriormente otra parte de los encuestados no están de acuerdo con lo consultado porque creen que las empresas disponen de esta previsión para esos casos y con ello solucionar el problema que puede suscitarse

Quinta Pregunta

¿Está usted de acuerdo, que se reforme la Ley Orgánica de Defensoría del Consumidor, incorporando disposiciones que garanticen los bienes de los usuarios del servicio de transporte en el caso de sufrir accidentes?

SI () NO ()

CUADRO Nro. 5

INDICADOR	VARIABLE	PORCENTAJE
SI	27	90%
NO	3	10%
TOTAL	30	100%

FUENTE : Jueces, Abogados, Transportistas, Usuarios
AUTOR : Jéssica Ruilova



INTERPRETACIÓN

De acuerdo a lo interrogado el 90% que son 27 personas, manifiestan Ley Orgánica de Defensoría del Consumidor, debe ser reformada incorporando una disposición al respecto indicado en la pregunta; pero el 10%, que son 3 encuestados, están en contra de la reforma.

ANÁLISIS

De lo expuesto se puede deducir que en forma mayoritaria, los encuestados están de acuerdo que exista una reforma a la citada ley en lo relacionado a que las empresas de transporte terrestre tengan un seguro de contingencia para cubrir la pérdida de equipaje en especial cuando existen los accidentes de tránsito interprovincial, porque en los actuales momentos do disponen de esta seguridad.

A este respecto los compradores de los servicios de transporte interprovincial, si bien es cierto que han mejorado las unidades, se las ha modernizado las mayoría de las unidades, pero no existe la

cobertura de daños y perjuicios en lo que respecta al equipaje y más pertenencias personales porque los familiares sufren doble pérdida como son humanas y materiales, por lo que debe actualizarse de tal forma que exista la solución inmediata.

6.2. Resultados de Aplicación de las Entrevistas

6.2.1. Primer Entrevistado

Primera Pregunta

¿Cree usted que la Ley Orgánica de Defensoría del Consumidor, adolece de insuficiencia jurídica al no considerar en su normativa disposiciones que garantice la seguridad de los bienes muebles de los usuarios del servicio de transporte en el caso de accidentes?

Respuesta

La presente Ley citada adolece de insuficiencia jurídica en lo relacionado a las garantías económicas que deben poseer las empresas de transporte para cubrir los daños y perjuicios por pérdida de equipaje en el caso de accidentes.

Po lo expuesto se puede deducir que el señor juez administrador de justicia, está consciente que la ley debe reformarse en el sentido que

deben tener las empresas de transporte de pasajeros que prestan servicios interprovinciales un fondo económico especial para que cubran las contingencias de pérdida de equipaje por accidentes de tránsito, ya que al momento ninguna empresa de las que se dedican a vender los servicios de pasajeros.

Segunda Pregunta

¿Considera usted que los bienes de los usuarios del servicio de transporte terrestre se encuentran asegurados en el caso de accidentes?

Respuesta

De lo que conozco en el transporte terrestre solo garantizan hasta cien dólares algunas empresas en otras es menor la cantidad, todo el equipaje del pasajero.

Esto es una realidad, el equipaje de un pasajero en caso de pérdida por diferentes causas la empresa no se ir los gastos por este concepto, el que está obligado a cubrir por los daños en este caso es el controlador, lo que debería ser así porque él es un trabajador que vive de un pequeño salario que le pagan por cada viaje, un equipaje puede

estar su valor arriba de los mil dólares los cuales debería responder la empresa.

Tercera Pregunta

¿Está usted de acuerdo, que se reforme la Ley Orgánica de Defensoría del Consumidor, incorporando disposiciones que garanticen los bienes de los usuarios del servicio de transporte en el caso de sufrir accidentes?

Respuesta

Es necesario que en la presente ley se incorpore disposiciones que garanticen los bienes personales de los pasajeros, al momento no existe ninguna garantía.

De lo que conozco ninguna empresa de transporte incluida la aérea, se responsabiliza por el equipaje del pasajero, cuando vienen nuestros compatriotas del extranjero a pasar las vacaciones, su equipaje es robado en los terminales, bien en el caso que se refiere al tema que es por accidentes de tránsito, cuando esto ocurre existen muchos compadecidos que llegan al lugar pero no con el fin de ayudar, sino de llevarse cuanto pueden de los accidentados incluso las prendas que

llevan puestas, por lo que un accidente de tránsito es sinónimo de pérdida total.

6.2.2. Segundo Entrevistado

Primera Pregunta

¿Cree usted que la Ley Orgánica de Defensoría del Consumidor, adolece de insuficiencia jurídica al no considerar en su normativa disposiciones que garantice la seguridad de los bienes muebles de los usuarios del servicio de transporte en el caso de accidentes?

Respuesta

Creo que puedo coincidir con todos los administradores de justicia que la ley en referencia tiene algunas falencias legales, como la falta de garantías en cuanto a seguridad material de bienes de los pasajeros.

Desde mi punto de vista, creo que las leyes antes de entrar en vigencia deben ser analizadas por las quienes las elaboran, las reforman, con la finalidad que favorezcan a los afectados y los infractores paguen a la sociedad el error que cometen al momento de transgredirla, porque se da el caso que algunos de los infractores son beneficiados cuando a la

misma ley se la cambia por otra que tiene el mismo fin pero se cambian la figura jurídica.

Segunda Pregunta

¿Considera usted que los bienes de los usuarios del servicio de transporte terrestre se encuentran asegurados en el caso de accidentes?

Respuesta

Desde mis conocimientos como directivo de la justicia, hasta el momento no he tramitado ningún proceso relacionado con el reclamo de reposición del equipaje que ha sido perdido por la irresponsabilidad de la empresa de transporte porque no se responsabiliza.

Con esta respuesta puede deducir que es verdad que ninguna de las empresas de transporte tiene un seguro económico que garantice las pérdidas del equipaje que puedan ser objeto los pasajeros que utilizan vehículos de servicio público para trasladarse de un lugar a otro y me refiero a los que prestan el servicio interprovincial que están supeditados a que les ocurra algún accidente y los pasajeros pueden perder su equipaje.

Tercera Pregunta

¿Está usted de acuerdo, que se reforme la Ley Orgánica de Defensoría del Consumidor, incorporando disposiciones que garanticen los bienes de los usuarios del servicio de transporte en el caso de sufrir accidentes?

Respuesta

Es necesario que la ley se reforme incluyendo alguna normativa que obligue a las empresas de transporte terrestre garanticen económicamente el equipaje, con una cantidad que sea superior a los mil dólares.

6.2.3. Tercer Entrevistado

Primera Pregunta

¿Cree usted que la Ley Orgánica de Defensoría del Consumidor, adolece de insuficiencia jurídica al no considerar en su normativa disposiciones que garantice la seguridad de los bienes muebles de los usuarios del servicio de transporte en el caso de accidentes?

Respuesta

Las leyes a medida que transcurre el tiempo y la sociedad cambia su contenido se vuelve insuficiente porque la forma de delinquir o de garantizar derechos cambian es lo que sucede a la presente ley.

Desde este punto de vista el jurista en toda la razón, porque cuando entró en vigencia la misma no se vislumbró o no se consideró este aspecto como importante y que en cierto modo iba a afectar en lo económico y social a las personas que utilizan los medios de transporte público todos los días y que en cierto momento son objeto de algún accidente el cual no cubre los daños y perjuicios.

Segunda Pregunta

¿Considera usted que los bienes de los usuarios del servicio de transporte terrestre se encuentran asegurados en el caso de accidentes?

Respuesta

Ninguna empresa de transporte terrestre dispone de seguros que cubran los daños al patrimonio del pasajero en el supuesto caso de un

accidente, los gastos hospitalarios no los cubre la empresa o el infractor que además abandona el lugar de los hechos.

Por lo expuesto está muy claro que no existe ninguna responsabilidad empresarial del transporte, porque ninguna tiene un seguro para responder por el equipaje en caso de pérdida peor de destrucción en el caso de los accidentes, de alguna forma debería de existir alguna responsabilidad ulterior para estos casos.

Tercera Pregunta

¿Está usted de acuerdo, que se reforme la Ley Orgánica de Defensoría del Consumidor, incorporando disposiciones que garanticen los bienes de los usuarios del servicio de transporte en el caso de sufrir accidentes?

Respuesta

De acuerdo a su pregunta debo manifestarle, que es necesario que se reforme la presente ley con la finalidad que garantice económicamente el equipaje de los usuarios en el caso de accidentes de tránsito.

El jurista por la experiencia y el conocimiento que tiene cree que se debe reformar la presente ley en la cual se incorpore algunas disposiciones que garanticen las pertenencias de los ocupantes ya sea

que ocurran accidentes, sean asaltados y desvalijados por los delincuentes, que esto es muy común en las vías de la costa, puesta hasta el momento nadie se ha responsabilizado por las ingentes pérdidas de las que han sido objeto los pasajeros.

7. DISCUSIÓN

7.1. Verificación de Objetivos

Para el desarrollo de la presente investigación formulé un objetivo general y tres objetivos específicos con la finalidad de demostrar que la figura jurídica de la indemnización de daños y perjuicios, no son regulados, ni reconocidos cuando se pierde el equipaje por motivo de accidentes de tránsito.

Objetivo General.

“Realizar un estudio jurídico, crítico y doctrinario a cerca de la falta de normatividad en la Ley Orgánica de Defensoría del Consumidor, en lo relacionado a la protección de las contingencias o pérdida de bienes por el servicio de transporte”

El objetivo general plantado se ha cumplido en todo el desarrollo de la tesis, en especial en la parte la revisión de la literatura para ello se realizó el acopio una amplia información teórica, detallada en el Marco Teórico Conceptual, y a la vez se realizó un análisis jurídico, crítico y doctrinario

referente a la Ley Orgánica de Defensa del Consumidor en lo relacionado al vacío legal que existe sobre la falta de garantías económicas en el caso de pérdida del equipaje del pasajero cuando es objeto de un accidente de tránsito, no existe el de la indemnización de daños y perjuicios en este aspecto

Objetivos específicos.

“Demostrar la insuficiencia normativa que adolece la Ley Orgánica de Defensoría del Consumidor al no contemplar sanciones para las contingencias que causa el servicio de transporte”

El presente objetivo se verifica con los resultados obtenidos en la primera pregunta de la encuesta en la cual la mayoría de los encuestados consideran que es imposible que el usuario del servicio de transporte público pueda reclamar el resarcimiento de daños y perjuicios que le cause el accidente de tránsito por la pérdida de su equipaje, también se cumple con algunos de los conceptos y en el desarrollo del marco doctrinario en donde demuestro que no está regulado en la ley de la materia correspondiente, lo que sí es verdad que existe este reconocimiento hasta por un monto de cien dólares por el equipaje para el pasajero que hubiera perdido el equipaje, valor que lo cubre el ayudante más no la empresa.

"Revisar la bibliografía especializada acerca de las sanciones por las contingencias que pueden causar al usuario del servicio de transporte".

Este objetivo se verifica por medio de los resultados obtenidos en la quinta pregunta de la encuesta, porque la mayoría de los encuestados consideran que si es necesario que existe esta figura jurídica de la indemnización de daños y perjuicios; además que la falta de la misma vulnera los derechos del usuarios del servicio público para reclamar sus derechos cuando se siente afectado en su economía por la informalidad de las empresas.

“Proponer un proyecto de Reforma a la Ley Orgánica de Defensoría del Consumidor, incorporando sanciones penales y civiles por las contingencias causadas a los consumidores por los medios de transporte”

Este objetivo se cumple porque la mayoría de los encuestadas y entrevistados de la quinta y tercera pregunta respectivamente, está de acuerdo que se debe reformar la Ley Orgánica de Defensa del Consumidor, incorporando en su normativa la nueva figura jurídica que garantice la indemnización de daños y perjuicios en beneficio del usuario del transporte público, cuando éste se convierte en víctima de un accidente de tránsito y pierda su equipaje y la empresa no se responsabiliza de los bienes o patrimonio del usuario.

7.2. Contrastación de Hipótesis

“La falta de normatividad en la Ley Orgánica de Defensoría del Consumidor, que norme y garantice los bienes personales de los usuarios del servicio de transporte, que se pierden cuando existen contingencias de accidentes”

La hipótesis fue desarrollada en su totalidad, he podido determinar, que la Ley Orgánica de Defensa del Consumidor adolece de insuficiencia jurídica, al no considerar dentro de su normativa disposiciones que garanticen económicamente el equipaje de los pasajeros en el supuesto caso no consentido de un accidente de tránsito, que por lo general en estos casos no se encuentra, porque los amigos de los ajeno barren con todo con el pretexto de prestar el apoyo, este instrumento jurídico serviría de mucho para todos, para los administradores de justicia tengan la herramienta adecuada para administrar justicia, a todas las personas que han sido ofendidas, debemos estar conscientes que las personas que sufren los accidentes queda en un estado calamitoso.

7.3. Fundamentación Jurídica de la Propuesta de Reforma Legal

La creación de los servicios públicos procede por disposiciones de la Constitución de la República o por previsiones de ley, crear un servicio público significa que el Estado ha decidido suministrar prestaciones directa o indirectamente a la colectividad, bien sea que el Estado asuma la administración, la gerencia o el manejo de una actividad para

satisfacer de manera regular y continua cierta categoría de necesidades de interés colectivo teniendo la iniciativa y el control sobre esta prestación a cargo de las particulares.

Como dice el doctor Manuel Ossorio, en su Diccionario menciona que “El servicio público es de carácter técnico, prestado al público de manera regular y continua, para satisfacer una necesidad pública y por una organización pública”²¹

El presente concepto menciona el tratadista que los servicios públicos son de carácter técnico que se presta al público para satisfacer cierta necesidad como la del transporte, aunque no es explícito el concepto pero cuando dice que es necesario satisfacer una necesidad pública, claro está que existen algunas, pero se podría decir que todas existe una que tiene monopolizado el servicio que ningún gobierno ha tenido la capacidad para dominarlo y este es el transporte terrestre en sus diferentes modalidades, poder con el cual se permite en algunos casos estar al margen de la ley, pero aún cumplir con los derechos del consumidor porque éste está desamparado por falta de una legislación apropiada que lo proteja.

En los últimos tiempos los servicios públicos han mejoran la calidad de vida del hombre, algunos son prestados por el gobierno (hospitales, escuelas) y se refieren a aquellas prestaciones que el estado debe garantizar para todos los ciudadanos (salud , educación, electricidad ,

²¹ OSSORIO Manuel.- DICCIONARIO DE CIENCIAS JURÍDICAS POLÍTICAS SY SOCIALES.-36ava. Edición.-Editorial Heliasta.-Buenos Aires argentina.-2008

gas, agua potable, transportes). Con el correr del tiempo fueron tercerizados a empresas privadas, surgiendo así la educación privada, los sanatorios, las empresas de los diversos transportes públicos, y aun servicios esenciales como teléfonos, gas y electricidad, están en manos privadas o conformado empresas de carácter mixta, pero en lo relacionado al transporte que presta el servicio al público ha monopolizado el servicios, como lo manifesté en párrafo anterior y ellos han establecido un sin número de categorías dentro del transporte.

El escritor Villegas Basavilvaso, define al servicio público como directo “Toda actividad directa e indirecta de la administración pública, cuyo objeto es la satisfacción de las necesidades colectivas por un procedimiento de derecho público”²²

El concepto del mencionado tratadista, al igual que el anterior también se manifiesta que el objetivo del servicio público es satisfacer cierta necesidad colectiva, lo cual concuerda con el anterior, porque el servicio público de transporte es masivo y el más necesario que utilizan las personas para trasladarse de un lugar a otro dentro de la ciudad y fuera de esta hacia otras, para transportar carga, servicio de lujo, etc.

Para Guillermo Cabanellas, define al servicio público como “El derecho público y del administrativo, es este del servicio público, que ha de

²² VELLESGAS, Basavilvaso V.-DERECHO ADMINISTRATIVO.-Tomo II.-Buenos Aires Argentina.-1999.

satisfacer una necesidad colectiva por medio de una organización administrativa regida por la administración pública o privada”²³

De acuerdo a éste escritor de características jurídicas, al parecer tiene las mismas ideas sobre lo significa el servicio público cumple con las expectativas de un exigente consumidor y como siempre el que abarca el conglomerado social de un país es el transporte público pero a la vez privado porque los medios pertenecen a grandes consorcios o empresas de transporte y públicos porque ofrecen un servicio al público en general a cambio del pago de una coste establecido por ley; por lo tanto el transporte público urbano puede ser proporcionado por una o varias empresas privadas o por consorcios de transporte público, los servicios se mantienen mediante cobro directo a los pasajeros, que normalmente son servicios regulados y subvencionados por autoridades locales o nacionales, existen en algunas ciudades servicios completamente subvencionado, cuyo coste para el usuario es gratuito como los servicios de transporte de algunas universidades particulares, como es lógico dentro costo de matrícula está incluido el pago del transporte

De acuerdo a mis conocimientos empíricos puedo manifestar que por razones económicas y sociales, existen diferencias en el transporte público de un país a otro, de una ciudad a otra como Quito dispone el servicio transporte urbano el Trolebus y el sistema de articulado, al igual que en Guayaquil, en Cuenca realizando la adecuación para el

²³ CABANELLAS, Guillermo.-36ava. Edición.-Editorial Heliasta.- Buenos Aires Argentina.-2008.-Pág.- 354

funcionamiento del medio de transporte urbano el ferri, además los buses.

Bueno la oferta del transporte está dado por el crecimiento de los asentamientos humanos crece de igual manera la necesidad de trasladarse de un punto a otro por algún medio de transporte entre esos medio sin duda encabeza la lista el automotor en sus diversas presentaciones dejando a un lado otras opciones generalmente por falta de políticas públicas presupuesto e infraestructura para ellos; ya la saturación vehicular en calles, avenidas y vías rápidas es un asunto diario en muchas de las ciudades del país. La construcción de espacios para el transporte vehicular es cada vez mayor y aun así resulta insuficiente dando lugar además a otras consecuencias negativas que repercuten en la calidad del medio ambiente y en la salud de las personas que lo viven de forma cotidiana.

Las ciudades más grandes poblacionalmente de nuestro país presentan un gran problema de movilidad en ciertas horas, ocasionando diversos problemas a los habitantes de estas grandes urbes, porque existen familias que disponen de hasta tres vehículos que salen a la circulación y el trazado de calles de las ciudades son angostas de un solo carril, avenidas de hasta cuatro carriles dos de ida y vuelta; pero en lo relacionado al problema planteado debo manifestar que la mayoría de las empresas interprovinciales el parque automotor tiene recorridos más de diez años, conducidos por trabajadores irresponsables del transporte

que conducen jornadas de hasta veinticuatro horas, por ganar un poco más de dinero, lo cual el desgaste físico en cierto momento ocasionan contingencias lamentables en contra de los usuarios o consumidores de este servicio los cuales se encuentran desprotegidos legalmente, porque no existe una norma que los ampare la realización de los reclamos penales y civiles por los daños y perjuicios de los que son objeto.

La Constitución de la República del Ecuador.- en el Título II.- DERECHOS.-Capítulo 3ro.-Sección 9na.-Personas Usuarías y Consumidoras.-Art. 52, en el primer inciso establece que “Las personas tienen derecho a disponer de bienes y servicios de óptima calidad y elegirlos con libertad, así como a una información precisa y no engañosa sobre su contenido y características; además en el segundo inciso determina que la Ley establecerá los mecanismos de control de calidad y los procedimientos de defensa de las consumidoras y consumidores; y a las sanciones por vulneración de éstos derechos, la reparación e indemnización por deficiencias, daños o mala calidad de los servicios, y por la interrupción de los públicos que no fuera ocasionado por caso fortuito o fuerza mayor”²⁴

²⁴ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.-EDICIONES JURÍDICAS “EL FORUM”.-Quito Ecuador.-2009.

8. CONCLUSIONES

Que, los accidentes de tránsito tienen impacto social, económico, además de convertirse en un enorme problema para el sector salud, existe un número incalculado de personas en el país que pierden la vida como consecuencia de traumatismos causados por el tránsito, lo que significa que a diario mueren más personas por esta causa, a mayor cantidad de muertes por accidentes se concentran en la parte costera del país.

Que, el hecho que ocurra un accidente no solo afecta a la persona involucrada, sino también a aquellas con las cuales interactúan tales como los familiares y amigos, los que están en la obligación de soportar desproporcionalmente las muertes y lesiones provocadas por los accidentes de tránsito.

Que, los accidentes de los vehículos ocurren por mal diseño de las vías como curvas pronunciadas, aunque muchos accidentes son provocados por la ausencia de señalización en las, carreteras, por la circula a una velocidad inapropiada.

Que, el factor humano afectado por los desórdenes naturales, la fatiga, sueño y alimentación inadecuada, los desórdenes patológicos, el infarto al miocardio y epilepsia, es causa dada por los accidentes de los vehículos, por la ingesta de alcohol, por realizar maniobras imprudentes del conductor podría causar terribles daños a sus pasajeros y a él mismo.

Que, las lesiones que causan los accidentes de tránsito son innumerables van desde ulceraciones, contusiones, fracturas entre otras; las zonas más afectadas del cuerpo de los pasajeros son las extremidades, los tejidos y la cabeza: siendo esta la parte más involucrada con alto porcentaje de mortalidad por este tipo de accidente, las producidas en todo el cuerpo son muy numerosas y la mayoría de las veces se traduce a muerte.

Que, ninguna de las empresas de transporte de personas interprovincial disponen de seguros que garanticen los bienes patrimoniales de los pasajeros en el caso que el vehículo que se transporta sufra un accidente.

9. RECOMENDACIONES

Que, se debe Implementar señalizaciones de tránsito en lugares que hay deficiencia o donde se encuentren altos riesgo de peligrosidad en accidentes para todo tipo de vehículo.

Que, en forma urgente la Agencia Nacional de Tránsito elabore un plan estratégico que involucre a todas las instituciones del transporte, con la finalidad de prevenir los accidentes de vehículo debe ser tratado con enfoque sistémico,

Que, los Gobiernos Autónomos Descentralizado que son los responsables directos del control del tránsito planifiquen tácticas para disminuir el alto porcentaje de lesionados y de muertos, esto apoyado con el ministerio de educación, la policía nacional, el ministerio de salud, las redes sociales a nivel local entre otros, esto es un trabajo de todos y para todos y tiene que ser visto de esta manera para que de buenos frutos.

Que, los conductores de vehículos, profesionales y no profesionales; y, los peatones debemos cambiar de actitud, es hora de tomar conciencia de la alta responsabilidad que representa conducir un vehículo y transitar por la vía pública, al igual que el peatón a la hora de cruzar la calle hacerlo por los lugares adecuados.

Que, las empresas de transporte deben obligar a sus miembros que para ser socio deben contratar un seguro de accidentes que garantice los bienes patrimoniales de cada uno de los pasajeros que utilizan los servicios públicos de transporte.

Que, los Sindicatos de Choferes, entidad que otorga las licencias de conducción de vehículos, en forma periódica examine y actualice los conocimientos, además de concientizar la responsabilidad que tiene ante la sociedad, debido a que confían sus vidas a ellos como profesionales del transporte.

9.1. Propuesta de Reforma Jurídica

ASAMBLEA NACIONAL

CONSIDERANDO:

QUE, La Constitución de la República del Ecuador en el Art. 52 establece que; Las personas tiene derecho a disponer de bienes y servicios de óptima calidad y a elegirlos con libertad, así como a una información precisa y no engañosa sobre su contenido y características.

QUE, La Constitución de la República del Ecuador en el Art. 54, determina que; Las personas o entidades que presten que presten servicios públicos (...), serán responsables civil y penalmente por la deficientes prestación de servicios.

QUE, La Constitución de la República del Ecuador en el Art. 66, numeral 25, estipula; El derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato, así como a recibir la información adecuada.

Que, La Ley Orgánica de Defensa del Consumidor, en el Art. 4., numeral 8, estipula el; Derecho a la reparación e indemnización por daños y perjuicios, por deficiencias y mala calidad de bienes y servicios.

En uso de las atribuciones que le confiere la Constitución de la República del Ecuador, en el Art. 129, numeral seis, expide la siguiente.

**LEY REFORMATORIA A LA LEY ORGANICA DE DEFENSA DEL
CONSUMIDOR**

Art. 1. Sustitúyase el numeral 8 del Art. 4, de la Ley Orgánica de Defensa del Consumidor, por el siguiente que diga: “Que en materia de Tránsito y Transporte Terrestre, la empresa consignataria de bienes muebles (dinero, objetos o equipajes), en caso de pérdida de dichos bienes se obliga al pago del valor de los bienes”.

Art. 2, la presente Ley reformativa a la Ley Orgánica de Defensa del Consumidor, entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Dado en la ciudad de Quito, Distrito Metropolitano, a los... días del mes de....., del 2014.

f).....

Presidente

f).....

Secretario

10. BIBLIOGRAFÍA

ARGUELLO, ANA.-EPIDEMOLOGIA DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO.-PUBLICACIÓN DE LA FACULTAD DE CIENCIAS DEL HOMBRE DE LA UNIVERSIDAD CENTROAMERICANA “JOSÉ SIMEON CAÑAS”.-EL SALVADOR.-1999.

CABANELLAS, GUILLERMO.-36AVA. EDICCIÓN.-EDITORIAL HELIESTA.- BUENOS AIRES ARGENTINA.-2008.-PÁG.- 354

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.-EDICIONES JURÍDICAS “EL FORUM”.-QUITO ECUADOR.-2009.

CODIGO DE TRANSPORTE DE COLOMBIA.-2013

ESCALONA, ANA.- EL TRANSPORTE PÚBLICO.-PUBLICADO POR EL DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE BARCELONA ESPAÑA.-2001.

HERNANDEZ, JAVIER.-MOVILIDAD INTERNA Y EXTERNA.-EDITADO POR LA ASOCIACIÓN MEXICANA DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD.-MÉXICO.-2014.

INSTITUTO DE SEGURIDAD Y EDUCACIÓN VIAL.-ANALISIS DE LA ACCIDENTOLOGÍA VIAL.-BUENOS AIRES ARGENTINA.-2005.

LEY ORGÁNICA DE DEFENSA DEL CONSUMIDOR.-CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES.-QUITO ECUADOR.- 2010.

LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.-CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES.-QUITO ECUADOR.-2013

LEY PARA EL RÉGIMEN DE CIRCULACIÓN VEHICULAR E INFRACCIONES DE TRANSITO DE NICARAGUA

LEY DE TRANSITO DE CHILE.-2012.

LOSSETTI, OSCAR.-ACCIDENTES DE TRÁNSITO.-PUBLICACIÓN DEL DEPARTAMENTO DE MEDICINA FORENSE.-BUENOS AIRES. ARGENTINA.- 2002.-

OSSORIO, MANUEL.-DICCION.-ARIO DE CIENCIAS JURIDICAS, POLÍTICAS Y SOCIALES.-36AVA. EDICIÓN.-EDITORIAL HELIESTA.-BUENOS AIRES ARGENTINA.-2008

PIOTA, MARTIN DIEGO.-CONTINGENCIAS PARA ACCIDENTES DE TRANSITO.-REVISTA PUBLICADA POR LA UNIVERSIDAD DE BELGRADO.-BUENOS AIRES ARGENTINA.-2009.

ROSTAGNO HUGO FRANCISCO.- EL CONDUCTOR DE GRANDES VEHÍCULOS Y SUS RIESGOS DEL TRABAJO.- PUBLICACIÓN DEL DEPARTAMENTO DE MEDICINA DE CÓRDOVA ARGENTINA.-2012

RUEDA, JORGE, M.- RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO.-DOCUMENTO PUBLICADO POR LA UNIVERSIDAD DE MEDELLÍN. COLOMBIA.-2014.

URRUTA, VÍCTOR.-ACCIDENTOLOGIA VIAL.-EDICIONES LA ROCA.- BUENOS AIRES ARGENTINA.-2003.

VEGA, CAROLINA.-PERDIDAS MATERIALES POR ACCIDENTES DE TRANSITO.-PUBLICACIÓN DEL PERIÓDICO ECOLÓGICO DE PUEBLA MÉXICO.-2013.

VILLEGAS, BASAVILBASO V.-DERECHO ADMINISTRATIVO.-TOMO II.-BUENOS AIRES ARGENTINA.-1999.

VELASQUEZ, HUGO.-LA SEGURIDAD VIAL UN PROBLEMA DE POLITICA PÚBLICA.-EDITADA POR LA ORGANIZACIÓN PANAMERICANA PARA LA SALUD.-WASHINGTON D.C. EE.UU.-2004

Segunda Pregunta

¿Cree usted que la Ley Orgánica de Defensoría del Consumidor, adolece de insuficiencia jurídica al no considerar en su normativa disposiciones que garantice la seguridad de los bienes muebles de los usuarios del servicio de transporte en el caso de accidentes?

SI () NO ()

Tercera Pregunta

¿Considera usted que los accidentes de tránsito constituyen un problema social, porque el servicio no garantiza a los usuarios sus bienes en el caso de pérdida?

SI () NIO ()

Cuarta Pregunta

¿Cree usted que las empresas de transporte deben tener seguros de accidentes para que cubran las pérdidas de los bienes de los pasajeros, como tienen las empresas aéreas?

SI () NO ()

Quinta Pregunta

¿Está usted de acuerdo, que se reforme la Ley Orgánica de Defensoría del Consumidor, incorporando disposiciones que garanticen los bienes de los usuarios del servicio de transporte en el caso de sufrir accidentes?

SI () NO ()



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA
MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA
CARRERA DE DERECHO

Con la finalidad de sustentar el trabajo de investigación de la tesis intitulada **“NECESIDAD DE REFORMAR EL ART. 4 DE LA LEY DEL CONSUMIDOR INCORPORANDO DISPOSICIONES QUE LOS PROTEGAN DE LAS CONTINGENCIAS DE ACCIDENTES O PÉRDIDAS QUE SUFRAN POR EL TRANSPORTE PÚBLICO”**, para lo cual solicito muy comedidamente se digne colaborar contestando las preguntas de la siguiente **ENTREVISTA**, por lo que le antelo mis debidos agradecimientos de consideración y estima.

Primera Pregunta

¿Cree usted que la Ley Orgánica de Defensoría del Consumidor, adolece de insuficiencia jurídica al no considerar en su normativa disposiciones que garantice la seguridad de los bienes muebles de los usuarios del servicio de transporte en el caso de accidentes?

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

Segunda Pregunta

¿Considera usted que los bienes de los usuarios del servicio de transporte terrestre se encuentran asegurados en el caso de accidentes?

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

Tercera Pregunta

¿Está usted de acuerdo, que se reforme la Ley Orgánica de Defensoría del Consumidor, incorporando disposiciones que garanticen los bienes de los usuarios del servicio de transporte en el caso de sufrir accidentes?

.....
.....



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA
MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA
CARRERA DE DERECHO

TEMA: “NECESIDAD DE REFORMAR EL ART. 4 DE LA LEY DEL
CONSUMIDOR INCORPORANDO DISPOSICIONES QUE LOS
PROTEGAN DE LAS CONTINGENCIAS DE ACCIDENTES O
PÉRDIDAS QUE SUFRAN POR EL TRANSPORTE PÚBLICO”

Proyecto de tesis previo al
título de Abogada.

AUTOR : Jéssica Ruilova

LOJA - ECUADOR

2013

1. TEMA:

“NECESIDAD DE REFORMAR EL ART. 4 DE LA LEY DEL CONSUMIDOR INCORPORANDO DISPOSICIONES QUE LOS PROTEGAN DE LAS CONTINGENCIAS DE ACCIDENTES O PÉRDIDAS QUE SUFRAN POR EL TRANSPORTE PÚBLICO”

2. PROBLEMÁTICA

El estado proporciona educación, transporte, sanidad, pero no ejerce un poder de mando; aún cuando esas actividades son regidas por un sistema de Derecho Público, en este caso el fundamento del Estado no es la soberanía sino la noción de servicio público; que se constituye en una comunidad o corporación de servicios públicos cuyos agentes son los gobernantes, cuyas funciones son las de ejercer para crear, organizar y asegurar el funcionamiento ininterrumpido de los servicios públicos citados.

Constitucionalmente está concebido que los servicios públicos son las actividades asumidas por órganos o entidades públicas o privadas, creados por la Constitución o por Ley, para dar satisfacción en forma regular y suplir las necesidades de interés general, bien sea en forma directa, mediante concesionario o, a través de cualquier otro medio legal, con sujeción a un régimen de derecho público o Privado, según corresponda, a los cuales están sometidos todos los prestadores de

servicios de transporte, pero es aquí en donde encontramos la indefensión en la que se encuentran los consumidores de los servicios ofertados.

La evolución y difusión economía nacional del modelo económico siglo XII vigente, y el intercambio de bienes y servicios se han incrementado y con ello sus mecanismos han sufrido cambios drásticos, lo cual ha permitido que la mayoría de las empresas públicas y privadas que prestan servicios públicos, desmejore en todos los ámbitos en especial los de transporte público que no están garantizando los derechos del consumidor.

Es evidente que, hoy en día los productos y servicios de transporte son puestos a disposición del público masivamente, pero el producto que se pone a su disposición en muchos casos no reúne las características exigidas, los proveedores satisfacen las exigencias de la demanda, sin considerar la calidad de los medios razón por la surgen los problemas de desprotección del consumidor, cuando ocurren los accidentes de tránsito, por la pérdida del equipaje, no existe la responsabilidad solidaria, simplemente manifiestan que el conductor era empleado y abandonó el lugar de los, en l cual se realizan las pérdidas de vidas y equipaje por el que nadie responde, para el cual se debe incorporar en la normativa las sanciones correspondientes y el resarcimiento económico por daños y perjuicios.

3. JUSTIFICACIÓN

Justificación Académica

La presente investigación jurídica se inscribe dentro de la problemática académica y de la Legislación del Consumidor, por lo tanto se justifica porque cumple con las exigencias que establece el Reglamento de Régimen Académico de la Universidad nacional de Loja, que regula la pertinencia del estudio investigativo jurídico de los aspectos inherentes al Derecho Positivo para optar por el grado de Abogada.

Justificación Socio Jurídica

Por otra parte en lo sociológico, me propongo demostrar la necesidad de la tutela efectiva del Estado en salvaguardar las garantías jurídicas fundamentales de los consumidores de los servicios públicos en especial del transporte mediante la incorporación de sanciones por el daño causado a lo bienes y servicios en la Ley del Consumidor, con la finalidad que se norme y se garantice este derecho.

Por lo tanto deduzco que la problemática tiene importancia y trascendencia social y jurídica para ser investigada, en procura de solucionar el problema planteado, en beneficio de las personas usuarias de los servicios públicos de transporte.

Con la aplicación del métodos: Científico, Inductivo, Deductivo, Analítico, Histórico, Estadístico; con el uso de procedimientos y técnicas como el fichaje bibliográfico, la encuesta, la entrevista, el análisis de casos será

factible realizar la investigación socio-jurídica de la problemática propuesta, en tanto existan las fuentes de investigación bibliográfica, documental y de campo que aportarán a su análisis y discusión, pues cuento con el apoyo logístico necesario y con la orientación metodológica indispensable para el estudio crítico del problema diseñado.

4. OBJETIVOS

4.1. Objetivo General

Realizar un estudio jurídico, crítico y doctrinario a cerca de la falta de normatividad en la Ley Orgánica de Defensoría del Consumidor, en lo relacionado a la protección de las contingencias o pérdida de bienes por el servicio de transporte.

4.2. Objetivos específicos

Demostrar la insuficiencia normativa que adolece la Ley Orgánica de Defensoría del Consumidor al no contemplar sanciones para las contingencias que causa el servicio de transporte.

Revisar la bibliografía especializada acerca de las sanciones por las contingencias que pueden causar al usuario del servicio de transporte

Proponer un proyecto de Reforma a la Ley Orgánica de Defensoría del Consumidor, incorporando sanciones penales y civiles por las contingencias causadas a los consumidores por los medios de transporte.

5. HIPOTESIS

La falta de normatividad en la Ley Orgánica de Defensoría del Consumidor, que norme y garantice los bienes personales de los usuarios del servicio de transporte, que se pierden cuando existen contingencias de accidentes.

6. MARCO TEORICO

La creación de los servicios públicos procede por disposiciones de la Constitución de la República o por previsiones de ley, crear un servicio público significa que el Estado ha decidido suministrar prestaciones directa o indirectamente a la colectividad, bien sea que el Estado asuma la administración, la gerencia o el manejo de una actividad para satisfacer de manera regular y continua cierta categoría de necesidades de interés colectivo teniendo la iniciativa y el control sobre esta prestación a cargo de las particulares.

Como dice el doctor Manuel Ossorio, en su Diccionario menciona que “El servicio público es de carácter técnico, prestado al público de manera

regular y continua, para satisfacer una necesidad pública y por una organización pública”²⁵

El presente concepto menciona el tratadista que los servicios públicos son de carácter técnico que se presta al público para satisfacer cierta necesidad como la del transporte, aunque no es explícito el concepto pero cuando dice que es necesario satisfacer una necesidad pública, claro está que existen algunas, pero se podría decir que todas existe una que tiene monopolizado el servicio que ningún gobierno ha tenido la capacidad para dominarlo y este es el transporte terrestre en sus diferentes modalidades, poder con el cual se permite en algunos casos estar al margen de la ley, pero aún cumplir con los derechos del consumidor porque éste está desamparado por falta de una legislación apropiada que lo proteja.

En los últimos tiempos los servicios públicos han mejoran la calidad de vida del hombre, algunos son prestados por el gobierno (hospitales , escuelas) y se refieren a aquellas prestaciones que el estado debe garantizar para todos los ciudadanos (salud , educación, electricidad , gas, agua potable, transportes).Con el correr del tiempo fueron tercerizados a empresas privadas , surgiendo así la educación privada , los sanatorios , las empresas de los diversos transportes públicos , y aun servicios esenciales como teléfonos , gas ay electricidad , están en manos privadas o conformado empresas de carácter mixta, pero en lo relacionado al transporte que presta el servicio al público ha

²⁵ OSSORIO Manuel.-

monopolizado el servicios, como lo manifesté en párrafo anterior y ellos han establecido un sin número de categorías dentro del transporte.

El escritor Villegas Basavilvaso, define al servicio público como directo “Toda actividad directa e indirecta de la administración pública, cuyo objeto es la satisfacción de las necesidades colectivas por un procedimiento de derecho público”²⁶

El concepto del mencionado tratadista, al igual que el anterior también se manifiesta que el objetivo del servicio público es satisfacer cierta necesidad colectiva, lo cual concuerda con el anterior, porque el servicio público de transporte es masivo y el más necesario que utilizan las personas para trasladarse de un lugar a otro dentro de la ciudad y fuera de esta hacia otras, para transportar carga, servicio de lujo, etc.

Para Guillermo Cabanellas, define al servicio público como “El derecho público y del administrativo, es este del servicio público, que ha de satisfacer una necesidad colectiva por medio de una organización administrativa regida por la administración pública o privada”²⁷

De acuerdo a éste escritor de características jurídicas, al parecer tiene las mismas ideas sobre lo significa el servicio público cumple con las expectativas de un exigente consumidor y como siempre el que abarca el conglomerado social de un país es el transporte público pero a la vez privado porque los medios pertenecen a grandes consorcios o empresas

²⁶ VELLESGAS, Basavilbaso V.-DERECHO ADMINISTRATIVO.-Tomo II.-Buenos Aires Argentina.-1999.

²⁷ CABANELLAS, Guillermo.-36ava. Edición.-Editorial Heliasta.- Buenos Aires Argentina.-2008.-Pág.- 354

de transporte y públicos porque ofrecen un servicio al público en general a cambio del pago de un costo establecido por ley; por lo tanto el transporte público urbano puede ser proporcionado por una o varias empresas privadas o por consorcios de transporte público, los servicios se mantienen mediante cobro directo a los pasajeros, que normalmente son servicios regulados y subvencionados por autoridades locales o nacionales, existen en algunas ciudades servicios completamente subvencionados, cuyo costo para el usuario es gratuito como los servicios de transporte de algunas universidades particulares, como es lógico dentro del costo de matrícula está incluido el pago del transporte

De acuerdo a mis conocimientos empíricos puedo manifestar que por razones económicas y sociales, existen diferencias en el transporte público de un país a otro, de una ciudad a otra como Quito dispone el servicio de transporte urbano el Trolebus y el sistema de articulado, al igual que en Guayaquil, en Cuenca realizando la adecuación para el funcionamiento del medio de transporte urbano el ferri, además los buses.

Bueno la oferta del transporte está dada por el crecimiento de los asentamientos humanos crece de igual manera la necesidad de trasladarse de un punto a otro por algún medio de transporte entre esos medios sin duda encabeza la lista el automotor en sus diversas presentaciones dejando a un lado otras opciones generalmente por falta de políticas públicas presupuesto e infraestructura para ellos; ya la

saturación vehicular en calles, avenidas y vías rápidas es un asunto diario en muchas de las ciudades del país. La construcción de espacios para el transporte vehicular es cada vez mayor y aun así resulta insuficiente dando lugar además a otras consecuencias negativas que repercuten en la calidad del medio ambiente y en la salud de las personas que lo viven de forma cotidiana.

Las ciudades más grandes poblacionalmente de nuestro país presentan un gran problema de movilidad en ciertas horas, ocasionando diversos problemas a los habitantes de estas grandes urbes, porque existen familias que disponen de hasta tres vehículos que salen a la circulación y el trazado de calles de las ciudades son angostas de un solo carril, avenidas de hasta cuatro carriles dos de ida y vuelta; pero en lo relacionado al problema planteado debo manifestar que la mayoría de las empresas interprovinciales el parque automotor tiene recorridos más de diez años, conducidos por trabajadores irresponsables del transporte que conducen jornadas de hasta veinticuatro horas, por ganar un poco más de dinero, lo cual el desgaste físico en cierto momento ocasionan contingencias lamentables en contra de los usuarios o consumidores de este servicio los cuales se encuentran desprotegidos legalmente, porque no existe una norma que los ampare la realización de los reclamos penales y civiles por los daños y perjuicios de los que son objeto.

La Constitución de la República del Ecuador.- en el Título II.- DERECHOS.-Capítulo 3ro.-Sección 9na.-Personas Usuarias y

Consumidoras.-Art. 52, en el primer inciso establece que “Las personas tienen derecho a disponer de bienes y servicios de óptima calidad y elegirlos con libertad, así como a una información precisa y no engañosa sobre su contenido y características; además en el segundo inciso determina que la Ley establecerá los mecanismos de control de calidad y los procedimientos de defensa de las consumidoras y consumidores; y a las sanciones por vulneración de éstos derechos, la reparación e indemnización por deficiencias, daños o mala calidad de los servicios, y por la interrupción de los públicos que no fuera ocasionado por caso fortuito o fuerza mayor”²⁸

7. METODOLOGÍA:

7.1. Métodos

En el proceso de la investigación socio-jurídico aplicaré lo siguiente.

7.1.1. Método Científico:

Que consiste en el camino a seguir para encontrar la verdad acerca de la problemática planteada, que me permitirá en forma lógica lograr

²⁸ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.-EDICIONES JURÍDICAS “EL FORUM”.-Quito Ecuador.-2009.

organizada y sistemáticamente los conocimientos en el aspecto teórico acerca de los problemas sociales que causan los accidentes de tránsito y no se encuentran protegidos sus bienes cuando existe este tipo de contingencia, como se plantea en la hipótesis.

7.1.2. Método Inductivo y Deductivo

La aplicación de éste método me permitirá iniciar los casos particulares para llegar al descubrimiento de un principio o ley general que nos rige y el segundo a la inversa, iniciando de los conceptos, principios y leyes para el análisis correspondiente hasta llegar a las conclusiones y recomendaciones.

7.1.3. Método Histórico

Este lo utilizaré para realizar el análisis retrospectivo de la evolución de las instituciones jurídicas que constituyen las garantías del consumidor de servicios de transporte, porque no están protegidos sus bienes personales en el caso de accidentes.

7.1.4. Método Descriptivo.

Permitirá observar y analizar en forma meticulosa aspectos relacionados con la problemática planteada.

7.1.5. Método Analítico

Comprende el análisis de las situaciones puntuales del problema planteado para la investigación.

7.2. Procedimientos y Técnicas

Serán los procedimientos y técnicas de observación, análisis y síntesis los que requiere la investigación jurídica propuesta, auxiliada de la técnica de acopio teórico como el fichaje bibliográfico o documental; y, de técnicas de acopio empírico como la encuesta y la entrevista, que me permitirá la búsqueda de la verdad objetiva sobre la problemática.

La investigación de campo se concretará a consultas de opinión a personas conocedores de la problemática, previo muestreo poblacional de por lo menos a treinta personas para las encuestas y tres personas

para las entrevistas; en ambas técnicas se planteará cuestionarios derivados del objetivo general y de los objetivos específicos, cuya realización permitirá la determinación de las variables e indicadores.

Los resultados de la investigación empírica los representaré en cuadros y gráficos con las deducciones derivadas del análisis de los criterios y datos concretos, que servirán para la verificación de objetivos, y arribar a las conclusiones y recomendaciones.

7.3. Esquema Provisional del Esquema

El informe Final de la investigación socio-jurídica propuesta seguirá el esquema previsto en el Art. 151 del Reglamento de Régimen Académico, que establece: Resumen en castellano y Traducido al inglés; Introducción; Revisión de Literatura; Resultados de la Investigación de Campo; Discusión; Síntesis; Bibliografía y Anexos.

Sin perjuicio del cumplimiento de dicho esquema, es necesario que en este acápite de metodología, se establezca un esquema provisional para el Informe Final de Investigación socio-jurídico propuesto, siguiendo la siguiente lógica:

7.3.1. Páginas Preliminares (Portada, Autorización del Director, Declaratoria Autoría, Carta de Autorización, Dedicatoria, Agradecimiento, Tabla de Contenidos)

7.3.2. Parte Introdutoria (Título, Resumen, Abstract, Introducción)

7.3.3. Revisión de Literatura: a) Marco Conceptual: conceptos de protección por pérdidas en accidentes de tránsito, protección en contingencias de accidentes, transporte público, usuarios del transporte público, transportistas b) Marco Doctrinario: medidas de protección en los accidentes de tránsito, las contingencias en los accidentes de tránsito, clases de accidentes de tránsito; c) Marco Jurídico: Constitución de la República del Ecuador, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Ley del Consumidor; d) Legislación Comparada

7.3.4. Materiales y Métodos: a) Los materiales son: Computadora, libros, revistas, informes, grabaciones, fotografías, etc., que tengan relación con el tema a investigar; b) Los métodos que utilizaré son: el científico analítico, sintético, la observación, la encuesta, la entrevista, el fichaje.

7.3.5. Resultados, corresponde al análisis de las encuestas, las entrevistas y estudios de casos que existan sobre esta materia

7.3.6. Discusión, realizaré la verificación de los objetivos y la fundamentación jurídica de la propuesta

7.3.7. Síntesis, desarrollo de las conclusiones y recomendaciones y Referencias, constará la bibliografía utilizada y el índice

8.- CRONOGRAMA:

AÑO 2014																								
ACTIVIDADES	FEB				MAR				ABR				MAY				JUN				AGO			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1) Selección y Definición del tema	X	X																						
2) Elaboración del Proyecto			X	X																				
3) Investigación Bibliográfica					X	X	X	X																
4) Investigación de Campo									X	X	X	X												
5) Elaboración del Borrador													X	X	X									
6) Redacción del Informe Final																	X	X	X	X				
7) Presentación y Socialización																					X	X	X	X

9.- PRESUPUESTO Y FINANCIAMIENTO

9.1. Recursos Humanos.

Director de Tesis : por designarse

Encuestados : 30 personas

Entrevistados : 3 personas

Postulante : Carmen Ofelia Aguilar

9.2. Recursos Materiales

MATERIALES	VALOR
Libros	200,00
Material de escritorio	200,00
Copias	150,00
Internet	150,00
Levantamiento del texto	600,00
Transporte y estadía	1.600,00
Varios	1.800,00
TOTAL	4.700,00

9.3. Financiamiento

Los costos de la presente investigación, serán financiados con recursos propios y/o préstamo al Instituto de Crédito Educativo.

10. BIBLIOGRAFÍA

- 1.- CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.-CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES.-Quito Ecuador.- 2009.
- 2.- CODIGO CIVIL.-CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES.-Quito Ecuador.- Edición.- 2009
3. CODIGO DE LA NIÑEZ Y ADOLESCENCIA.-CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES.-Quito Ecuador.- 2010.
- 4.- DICCIONARIO JURIDICO ESPASA.-Editora Carolina Erroyo.-Edición Espasa Calpe.-Madrid España.-2006.
- 5.- ANDRADE, Fernando.-DICCIONARIO JURIDICO EDUCATIVO DE LOS DERECHOS DE LA NIÑEZ Y ADOLESCENCIA.-Volumen II.-Edición del Fondo de Cultura Ecuatoriana.- Cuenca Ecuador
6. LARREA H, JUAN.-COMPENDIO DE DERECHO CIVIL.-CORPORACIÓN D ESTUDIOS Y PUBLICACIONES.-Quito Ecuador.- 1968.-

INDICE

PORTADA.....	i
CERTIFICACIÓN.....	ii
AUTORÍA	iii
CARTA DE AUTORIZACIÓN	iv
AGRADECIMIENTO.....	v
DEDICATORIA.....	vi
TABLA DE CONTENIDOS	vii
1. TÍTULO.....	1
2. RESUMEN.....	2
2.1. Abstract	5
3. INTRODUCCIÓN	7
4. REVISIÓN DE LITERATURA	10
5. MATERIALES Y MÉTODOS	63
6. RESULTADOS	67
7. DISCUSIÓN.....	87
8. CONCLUSIONES	96
9. RECOMENDACIONES.....	98
9.1. PROPUESTA JURIDICA.....	100
10. BIBLIOGRAFÍA.....	102
11. ANEXOS	105
12. ÍNDICE	129