



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

TÍTULO:

**“REFÓRMESE EN LA LEY ORGÁNICA DE
TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD
VIAL, LA OPERATIVIDAD DEL SOAT, COMO GARANTÍA
AL DERECHO DE LOS CIUDADANOS EN ACCIDENTES
DE TRÁNSITO EN EL ECUADOR”**

TESIS PREVIA A LA
OBTENCIÓN DEL TÍTULO
DE ABOGADO

AUTOR:

Blas Geramidez Sánchez Yunga

DIRECTOR:

Dr. Felipe Neptalí Solano Gutiérrez, Mg. Sc.

LOJA - ECUADOR
2015

CERTIFICACIÓN

**Dr. Felipe Neptalí Solano Gutiérrez, Mg. Sc.
DIRECTOR DE TESIS**

CERTIFICO:

Que he dirigido la tesis de grado presentada por el señor egresado Blas Geramidez Sánchez Yunga, con el título: **“REFÓRMESE EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA OPERATIVIDAD DEL SOAT, COMO GARANTÍA AL DERECHO DE LOS CIUDADANOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL ECUADOR”**, como requisito previo a la obtención del Título de Abogado, por lo que una vez que he verificado el cumplimiento de los requisitos de forma y de fonda exigidos para el efecto, y que el postulante ha aplicado todas las observaciones y sugerencias realizadas de mi parte, autorizo que continúe con los trámites de Ley.

Loja, Enero del 2015



**Dr. Felipe Neptalí Solano Gutiérrez, Mg. Sc.
DIRECTOR DE TESIS**

AUTORIA

Yo, Blas Geramidez Sánchez Yunga, 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: Blas Geramidez Sánchez Yunga

FIRMA:



CÉDULA: 1400172191

FECHA: Loja, Enero del 2015

CARTA DE AUTORIZACIÓN DE TESIS POR PARTE DEL AUTOR, PARA LA CONSULTA, REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL Y PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DEL TEXTO COMPLETO.

Yo, Blas Geramidez Sánchez Yunga, declaro ser autor de la tesis titulada: **“REFÓRMESE EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA OPERATIVIDAD DEL SOAT, COMO GARANTÍA AL DERECHO DE LOS CIUDADANOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL ECUADOR”** Como requisito para optar el Título de: Abogado, 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 la visibilidad de su contenido de la siguiente manera en el Repertorio Digital Institucional.

Los usuarios pueden consultar el contenido de este trabajo en el RDI, en las redes de información del 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 16 días del mes de Enero del dos mil quince, firma el Autor:

Firma



Autor: Blas Geramidez Sánchez Yunga

Cédula: 1400172191

Dirección: Canton: Limon Indanza, Barrio La Paz, Calle: 6 de Diciembre

Correo Electrónico : bsanchezyunga@yahoo.com.

Teléfono: 0986654627

DATOS COMPLEMENTARIOS

Director de Tesis: Dr. Felipe Neptalí Solano Gutiérrez, Mg. Sc.

Tribunal de Grado

Dr. Carlos Manuel Rodríguez Mg. Sc.

Presidente

Dra. María Antonieta León Mg. Sc.

Vocal

Dr. Marcelo Costa Cevallos Mg. Sc.

Vocal

DEDICATORIA

A mi Familia, por el apoyo incondicional que siempre me ha brindado, por el cariño y la confianza, que me inspiraron para continuar mis estudios y realizar este trabajo. A ellos que son lo más grande en mi existencia.

Blas

AGRADECIMIENTO

A la Universidad Nacional de Loja, en la persona las autoridades docentes y administrativos de la Carrera de Derecho de la Modalidad de Estudios a Distancia.

A mis Maestros Universitarios.

Al Dr. Felipe Neptalí Solano Gutiérrez, Mg. Sc., por haber asumido la Dirección de Tesis, con absoluta responsabilidad orientándome con sus cualidades de hombre de derecho y maestro, para que el trabajo que presento cumpla con las exigencias académicas y jurídicas necesarias.

A todas las personas que contribuyeron para la culminación de mis estudios y la realización de este trabajo.

El Autor

TABLA DE CONTENIDOS

1. **TÍTULO.**
2. **RESUMEN.**
 - 2.1. ABSTRACT.
3. **INTRODUCCIÓN.**
4. **REVISIÓN DE LITERATURA.**
 - 4.1. MARCO CONCEPTUAL.
 - 4.1.1. Tránsito.
 - 4.1.2. Transporte Terrestre.
 - 4.1.3. Seguridad Vial.
 - 4.1.4. Accidentes de Tránsito.
 - 4.1.5. Negligencia.
 - 4.1.6. Impericia.
 - 4.1.7. Los seguros.
 - 4.2. MARCO DOCTRINARIO.
 - 4.2.1. Los accidentes de tránsito en el Ecuador.
 - 4.2.2. El seguro obligatorio de accidentes de tránsito.
 - 4.2.3. Referentes acerca de la operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en el Ecuador.
 - 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. Reglamento General a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

4.4. **LEGISLACIÓN COMPARADA.**

4.4.1. Ley N° 18.490 del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito Causados por Vehículos Motorizados de Chile.

4.4.2. Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito del Perú.

4.4.3. Estatuto Orgánico del Sistema Financiero de Colombia.

5. MATERIALES Y MÉTODOS.

6. RESULTADOS.

6.1. RESULTADOS DE LA ENCUESTA.

6.2. RESULTADOS DE LA ENTREVISTA.

7. DISCUSIÓN.

7.1. VERIFICACIÓN DE OBJETIVOS.

7.2. CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS.

7.3. FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA DE LA PROPUESTA DE REFORMA.

8. CONCLUSIONES.

9. RECOMENDACIONES.

9.1. PROPUESTA DE REFORMA JURÍDICA.

10. BIBLIOGRAFÍA.

11. ANEXOS.

ÍNDICE.

1. TÍTULO.

“REFÓRMESE EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA OPERATIVIDAD DEL SOAT, COMO GARANTÍA AL DERECHO DE LOS CIUDADANOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL ECUADOR”

2. RESUMEN.

De acuerdo con la Constitución de la República del Ecuador, y los instrumentos internacionales suscritos por el Estado ecuatoriano, la vida, la salud y la integridad personal son derechos fundamentales de los seres humanos, que deben ser protegidos a través de la existencia de normas claras, previas, y públicas, acorde con el principio de seguridad jurídica vigente en la misma Constitución.

Sin embargo, dicha seguridad no se verifica de forma efectiva en el caso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, pues las normas que lo regulan en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y en su Reglamento General de Aplicación, no son suficientes para garantizar la operatividad de este seguro, además las coberturas establecidas en la actualidad no tienen relación con el alto costo de la prestación de servicios médicos, que requieren las víctimas de este tipo de accidentes.

La problemática antes descrita es abordada en este trabajo de investigación, presentado como requisito previo a la obtención del título de abogado, el cual se denomina: "REFÓRMESE EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA OPERATIVIDAD DEL SOAT, COMO GARANTÍA AL DERECHO DE LOS CIUDADANOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL ECUADOR".

En este estudio se hace un análisis del problema antes descrito, presentando elementos conceptuales, doctrinarios y jurídicos, en un acopio teórico relacionado con la temática, además se hace constar los resultados obtenidos en un proceso investigativo de campo, para finalmente realizar el planteamiento de una propuesta jurídica de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como a su Reglamento General de Aplicación, con el propósito de garantizar la operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, y buscar que sus coberturas sean eficientes para cubrir los gastos que deben realizar las víctimas de los accidentes de tránsito o sus familiares, y se consiga el objetivo de contribuir y ayudar a superar las secuelas lamentables de estos percances.

2.1. ABSTRACT.

According to the Constitution of the Republic of Ecuador, and international instruments signed by the Ecuadorian government, life, health and personal integrity are fundamental human rights that must be protected through clear rules, previous, and public, in accordance with the principle of legal certainty in force in the Constitution.

However, this security is not verified effectively in the case of Mandatory Traffic Accident Insurance, as rules that regulate the Organic Law of Land Transport, Traffic and Road Safety, and its General Implementing Regulation, are not sufficient to ensure the operability of this insurance coverages well established at present have no relation to the high cost of medical services, which require victims of such accidents.

The above described problem is addressed in this research, presented as pre-qualification as a lawyer, which is called requirement: "REFORM IN THE ORGANIC LAW OF LAND TRANSPORTATION, TRAFFIC AND ROAD SAFETY, THE OPERATION OF SOAT, AS GUARANTEED TO THE RIGHT OF CITIZENS IN TRAFFIC ACCIDENTS IN ECUADOR".

In this study an analysis of the problem described above is presenting conceptual, doctrinal and legal elements in a theoretical collection related to the theme, plus the results of a research process of field notes, to finally make the approach of a legal proposal to amend the Law on Land Transport, Traffic and

Road Safety, as well as its General Implementing Regulation, in order to ensure the operability of the Compulsory Traffic Accident Insurance, and seek their hedges are efficient to cover expenses to be performed victims of traffic accidents or their relatives, and aim to contribute and help overcome the unfortunate consequences of these mishaps is achieved.

3. INTRODUCCIÓN.

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, en un informe realizado en el año 2013, el Ecuador es el segundo país en Latinoamérica, en el índice de muertes ocasionadas por accidentes de tránsito, esta situación configura uno de los problemas de salud pública más graves que debe afrontar el Estado ecuatoriano, pues a diario muchas personas mueren a causa de estos accidentes, y son innumerables las víctimas que sufren graves lesiones, discapacidades, y que son afectadas en su salud como resultado de los daños que ocasionan estas colisiones.

El alto índice de accidentabilidad en materia de tránsito y transporte terrestre que existe en el Ecuador, motivó para que se expidieran normas legales y reglamentarias que imponen la obligación a todos los propietarios de vehículos a motor de contratar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, como requisito indispensable para la movilización de un automotor en el territorio nacional, este tipo de seguro tiene vigencia desde el año 2008.

La finalidad de la incorporación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, es permitir que el Estado cumpla con el deber primordial que le impone la Constitución de la República del Ecuador, en el sentido de garantizar de manera efectiva todos los derechos consagrados en ella y en

los instrumentos internacionales vigentes en nuestro país; además de proteger el derecho a la vida, la salud, y la integridad personal reconocidos como derechos de libertad en la misma Constitución; y cumplir con el principio de seguridad jurídica que es un derecho de protección reconocido también en el ordenamiento constitucional vigente.

Pese a lo anterior, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, presenta muchos problemas para su operatividad, y además las coberturas con las que se protege a las personas víctimas de este tipo de accidentes, establecen montos demasiado reducidos, que no guardan una relación directa con los altos costos que la prestación de servicios médicos, los medicamentos, la hospitalización y la atención de salud en general tienen actualmente en el país, lo que provoca la inseguridad jurídica para los accidentados y sus familias que se ven abocados a cruciales situaciones ante la imposibilidad económica de hacer frente a las consecuencias de los accidentes de tránsito.

La problemática anterior es abordada en este trabajo, que lo he denominado: “REFÓRMESE EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA OPERATIVIDAD DEL SOAT, COMO GARANTÍA AL DERECHO DE LOS CIUDADANOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL ECUADOR”, y que pretende constituirse en un aporte para el estudio de un problema que afecta a la sociedad ecuatoriana y pone en riesgo derechos fundamentales de sus integrantes, pues todos estamos

abogados a la eventualidad de convertirnos en víctimas o partícipes de un accidentes de tránsito.

El trabajo en su estructura se adecúa a las normas previstas el Reglamento del Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja, y contiene las siguientes partes: título, resumen en castellano y traducido al inglés, introducción, revisión de literatura, materiales y métodos, resultados, discusión, conclusiones, recomendaciones, anexos, bibliografía e índice.

Por tratarse de una tesis previa a la obtención del título de abogado, como parte de las recomendaciones realizo la presentación de la propuesta jurídica de reforma, que contempla dos proyectos uno de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y otro de reforma al Reglamento General de Aplicación de esta Ley, a través del planteamiento de esta propuesta pretendo contribuir con mi criterio a la solución del problema que se ha abordado, y aportar para que el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, se convierta en un medio más eficaz de protección a las víctimas de este tipo de accidentes, contribuyendo de esta forma a paliar en algo una álgida problemática que está presente en el país, como es la alta incidencia de accidentes de tránsito.

4. REVISIÓN DE LITERATURA.

4.1. MARCO CONCEPTUAL.

Para iniciar la presentación de los argumentos teóricos relacionados con el trabajo investigativo, a continuación hago un análisis de los conceptos que tienen relación con el mismo, partiendo para ello de las opiniones que han sido elaboradas por diferentes autores a nivel nacional e internacional.

4.1.1. Tránsito.

Guillermo Cabanellas, sobre el tránsito señala lo siguiente:

“TRÁNSITO. Paso o traslado a través de vías o lugares públicos. Especialmente, circulación por calles y caminos”¹.

El tránsito se refiere a la movilización que se realiza mediante el uso de vías o lugares públicos construidos para el efecto y de mana manera más directa a la que se efectúa a través de calles y caminos.

Otro criterio relacionado con el concepto de tránsito, dice:

“De las diferentes definiciones existentes, elegimos la que entiende “el tránsito como el desplazamiento de vehículos y personas a lo largo de

¹ CABANELLAS, Guillermo, Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, Tomo I, Editorial Heliasta S.R.L., Buenos Aires-Argentina, 2001, pág. 170.

las vías de circulación bajo un sistema convencional de normas”. Desde este punto de vista, el tránsito es un sistema organizado y conformado por el hombre. Todas las personas que circulan por la vía pública hacen una parte del mismo, en interdependencia de los unos con los otros”².

El tránsito hace referencia a la movilización o traslado de vehículos, y de personas o mercancías mediante la utilización de ellos, a través de las vías de circulación, actividad que debe desarrollarse de acuerdo un sistema convencional de normas. Esto es verdad pues el tránsito se encuentra regulado en un ordenamiento jurídico, por ejemplo en el caso del Ecuador, las normas pertinentes están claramente señaladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y en su Reglamento General de Aplicación.

Es evidente que el ser humano, es parte integral e indispensable dentro del tránsito, pues interviene como conductor, pasajero, transeúnte o peatón, agente de tránsito, y en distintos otros roles dentro de los cuales se cumple la circulación a través de las vías.

Todas las personas estamos vinculadas directamente al tránsito, y en consecuencia el éxito y la seguridad depende de todos quienes interactuamos en la circulación y en la movilización que esta actividad implica.

² DE CARA, Domingo, Introducción a la Educación del Transeúnte, Orientaciones y Propuestas Didácticas, Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología, Buenos Aires-Argentina, 2005, pág. 9.

Una tercera opinión relacionada con el concepto de tránsito, se plantea de la siguiente forma:

“Por tránsito deben entenderse todas aquellas actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros, estacionamiento de vehículos, señalización, semaforización, uso de vías públicas, educación vial y actividades de Policía, relacionadas con el tránsito en las vías públicas”³.

Dentro del tránsito están comprendidas todas las actividades que tienen que ver con la normativa, control, ordenamiento y la administración de la movilización y circulación de las personas y vehículos, a través de las vías terrestres, dentro de esto está lo concerniente a aspectos como el estacionamiento, la señalización, semaforización, uso de vías públicas, educación vial, actividades de la Policía o de los demás órganos a quienes se les ha confiado el control y vigilancia del tránsito en las vías públicas por las que se produce esa circulación.

Para terminar este subtema señalo que el tránsito es la circulación de personas y mercancías empleando las redes viales que existen para el efecto, y cumpliendo dentro de esa movilización con todas las normas legales y reglamentarias, que se han promulgado para regular esta actividad.

Hay que recordar como un dato puntual, el hecho de que las competencias

³ MORALES GARCÍA, Rolando Alberto, El Incumplimiento de las Verificaciones de Vehículos del Transporte Extraurbano contenidos en la Ley de Transporte, por ausencia de coercibilidad y la necesidad de implementarlas, Universidad de San Carlos de Guatemala, Guatemala, 2006, pág. 5-6.

de tránsito, en la actualidad han sido transferidas a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, y que son estos organismos quienes deben encargarse de crear las dependencias necesarias para cumplir esta facultad, y de garantizar la seguridad vial de los ciudadanos.

4.1.2. Transporte Terrestre.

La circulación y la movilización de vehículos, personas y cosas, se realiza a través del transporte que según la forma en que se realice y el medio que se emplee para facilitararlo es de diferentes clases, pero en este trabajo haré referencia al transporte terrestre.

“El transporte terrestre es el medio de transporte que se realiza sobre la corteza terrestre. En el transporte terrestre, diferenciamos básicamente entre el transporte por carretera y el transporte ferroviario”⁴.

El transporte terrestre es aquel que se efectúa sobre la superficie de la corteza terrestre, y por ello se identifican aquel que se realiza por las carreteras y vías, y el que se desarrolla empleando las vías ferroviarias. Se trata de aquel medio a través del cual se movilizan vehículos, personas y objetos de un lugar a otro sobre la superficie de la corteza terrestre empleando para el efecto los vehículos que han sido construidos con este

⁴ ÁLVAREZ VIVAS, Borja, Estudio del Transporte Marítimo, por Carretera y Ferroviario en España mediante modelos numéricos para el análisis de costes, Facultad de Náutica de Barcelona, Barcelona-España, 2012, pág. 17.

propósito, los cuales presentan cada vez mayores comodidades para movilizarse.

En el Diccionario Jurídico Espasa, se hace constar el siguiente concepto:

“Transporte terrestre. Actividad económica de extraordinaria importancia, y sometida a una doble regulación: una primera, de Derecho público, que trata de ordenar la actividad en sí misma y su desarrollo como servicio público en función del medio utilizado, y la segunda, de Derecho privado que norma el instrumento jurídico que le sirve de base, es decir, el contrato de transporte”⁵.

Es real que especialmente en los actuales momentos de desarrollo de la civilización humana, el transporte terrestre ha adquirido una innegable trascendencia en el ámbito económico, al facilitar la movilización de personas y de mercancías de un lugar a otro representando ello réditos importantes para quienes se involucran en esta actividad, que mirada desde el derecho público, se considera como un servicio que se presta a la sociedad y que debe ser regulado en función de los medios que se emplean para ello, y desde la perspectiva del derecho privado, éste influye especialmente en la regulación del instrumento que se utiliza para la prestación del servicio es decir del denominado contrato de transporte.

“El transporte terrestre es la tercera de las modalidades básicas del transporte internacional integra dos variantes de importancia similar y

⁵ DICCIONARIO JURÍDICO ESPASA, Editorial Espasa Calpe S.A., Madrid-España, 2001 pág. 1391.

de uso muy semejante en lo que a magnitudes se refiere. Son el transporte por carretera y el transporte por ferrocarril. Insustituibles para el traslado de importantes volúmenes o pesos, para los que la utilización de aviones está desaconsejada por obvias razones económicas o técnicas”⁶.

De acuerdo con la cita, el transporte terrestre es el que se realiza por carretera, o por otras vías construidas en la superficie terrestre como aquellas por las cuales transitan los ferrocarriles. A nivel internacional se ubica el transporte terrestre como una de las modalidades más importantes de transportación, debido a la facilidad que presta para el traslado de grandes cantidades de personas y de mercancías.

El transporte terrestre es una actividad muy común en todos los Estados del mundo, y en el Ecuador ha alcanzado un desarrollo bastante significativo, mirado desde la perspectiva de la transportación pública, pues existe una gran cantidad de empresas y cooperativas dedicadas a este sector productivo, y a facilitar mediante la prestación del servicio la movilización de personas y mercaderías, de un lugar a otro de la geografía territorial ecuatoriana e incluso internacionalmente. Desde la perspectiva privada el transporte terrestre de personas, también ha adquirido una innegable connotación en la actualidad debido al incremento acelerado del parque automotor, puesto que día a día más personas adquieren un vehículo con la finalidad de facilitar su movilización o traslado, a los distintos lugares en donde deben cumplir sus actividades diariamente.

⁶ PANTOJA PANTOJA, Nohora Patricia, “El Servicio de Courier y el Desarrollo del Tráfico Postal Internacional en la Zona Fronteriza Tulcán-Ecuador, Ipiales-Colombia”, Universidad Politécnica Estatal de Carchi, Tulcán-Ecuador, 2013, pág. 26.

4.1.3. Seguridad Vial.

La seguridad vial es otro de los temas que se deben abordar en este estudio, para lo cual recurro a las opiniones que han planteado algunos autores que se han ocupado de su análisis.

“La seguridad vial es el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, a través del conocimiento y cumplimiento de las leyes y reglamentos, bien sea como conductor, peatón o pasajero, para usar correctamente las vías públicas y previniendo los accidentes de tránsito”⁷.

Aplicando el concepto anterior la seguridad vial hace referencia al conjunto de acciones aplicadas con la finalidad de garantizar que la circulación del tránsito, se cumpla adecuadamente, y de la implementación de los mecanismos orientados a alcanzar este propósito. La seguridad se logra a través del conocimiento, observancia y aplicación de los preceptos contenidos en las normas legales y reglamentarias, que debemos tener todos quienes somos parte del tránsito, es decir los conductores, peatones y pasajeros al momento de hacer uso de las vías públicas, para que la conducción correcta aporte a prevenir y disminuir el número de accidentes de tránsito.

“Entendemos la seguridad vial como la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, cuando tuviera lugar un accidente o incidente de tránsito. La seguridad se refiera a aquello

⁷ http://www.pac.com.ve/index.php?option=com_content&view=article&id=4838:i-que-es-la-seguridad-vial&catid=67:seguridad-y-proteccion&Itemid=90

que está exento de peligro, daño o riesgo. Así pues, la definición de seguridad vial es sinónimo de prevención de accidentes de tráfico. La seguridad vial tiene especial cuidado con los efectos que dichos incidentes pueden tener para la vida y la salud de las personas”⁸.

La seguridad vial está orientada a prevenir los accidentes de tránsito, o hacer que la gravedad de los mismos en cuanto a los efectos negativos que provocan, sea minimizada. Desde un punto de vista general con la palabra seguro se designa lo que está libre de daño, peligro o riesgo, por lo que es posible entender que la seguridad vial está orientada a la disminución de riesgos en la circulación y movilización de personas, mediante la prevención de los accidentes de tránsito.

Acciones que el Estado desarrolla a través de los La principal finalidad de la seguridad vial es preservar la vida y la integridad de las personas, que son derechos que se ponen en riesgo al encontrarse involucradas en un accidente de tránsito, que como consecuencias desastrosas genera lesiones y en los casos más graves la muerte de la persona.

Par terminar debo señalar que la seguridad vial es una disciplina integral que tiene que ver con todos los organismos competentes, para difundir las normas legales y reglamentarias vigentes en materia de tránsito y para lograr en la población la concienciación suficiente acerca de la importancia de observar dichas normas como también las señales y los direcciones de

⁸<http://www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridad-empresas/actualidad/noticias/definicion-seguridad-vial.jsp>

los agentes de tránsito con la finalidad de que nuestra movilización sea segura y contribuyamos de esta manera a proteger también a las demás personas.

4.1.4. Accidentes de Tránsito.

El presente trabajo de investigación, está relacionado de una forma directa con los accidentes de tránsito por lo que este tema debe ser abordado de una manera explícita, presentando para ello los siguientes criterios.

“La palabra accidente tiene su origen en el término latino accidens. El concepto hace referencia a algo que sucede o surge de manera inesperada, ya que no forma parte de lo natural o lo esencial de la cosa en cuestión.

El uso más frecuente del término está vinculado al acontecimiento que sucede sin intención y que genera un daño a un ser vivo o a una cosa”⁹.

De acuerdo con la derivación etimológica y el significado del término, el concepto de accidente hace referencia a una situación que sucede de manera imprevista e inesperada, y por consecuencia, no forma parte de la naturaleza y esencia de una cosa determinada.

⁹ <https://www.google.es/search?as=accidente+de+trA1nsito>

De manera más frecuente la palabra accidente está vinculada a la designación de un acontecimiento que sucede sin la concurrencia de la intención del ser humano y que puede causarle daño ha el mismo, a otras personas o a una cosa.

Otro criterio acerca de la palabra accidente es aquel que lo resume como:

“El acontecimiento producido por uno o más vehículos y/o peatones con consecuencia de daños para las personas o bienes involucrados en él”,es sabido que constituye un grave problema social y económico”¹⁰.

Considerando el criterio antes indicado, se establece que el accidente de tránsito es un acontecimiento, producido por uno o más vehículos o peatones, de los que resulten daños para las personas o bienes que se involucran en este percance; los accidentes de tránsito constituyen actualmente uno de los graves problemas sociales y económicos que enfrenta la sociedad de hoy en día.

Otra de las opiniones acerca del concepto de accidente de tránsito que he podido recopilar es la siguiente:

“Un accidente de tráfico o accidente de tránsito o accidente vial o accidente automovilístico o siniestro de tráfico es el perjuicio

¹⁰ http://www.sanpedrodelapaz.cl/documentos/transito/accidentes_transito.pdf

ocasionado a una persona o bien material, en un determinado trayecto de movilización o transporte, debido (mayoritaria o generalmente) a la acción riesgosa, negligente o irresponsable de un conductor, de un pasajero o de un peatón, pero en muchas ocasiones también a fallos mecánicos repentinos, errores de transporte de carga, a condiciones ambientales desfavorables y a cruce de animales durante el tráfico o incluso a deficiencias en la estructura de tránsito (errores de señaléticas y de ingeniería de caminos y carreteras)¹¹.

La anterior es una opinión bastante abarcadora de lo que debe entenderse por accidente de tránsito, pues empieza por mencionar las diferentes denominaciones con que se conoce también a estos percances entre las cuales están: accidente de tráfico, accidente vial, accidente automovilístico o siniestro de tráfico.

Todas las descripciones anteriores se utilizan para referirse al perjuicio que sufre una determinada persona o un bien, dentro de un determinado trayecto de movilización o tráfico, y que surge generalmente como consecuencia de la actitud riesgosa, negligente o irresponsable de alguno de los actores dentro de ese proceso de tránsito o transporte, esto es de los conductores, de los pasajeros o de los peatones.

Sin embargo existen algunos casos en que los accidentes de tránsito tienen como causa, fallas de orden mecánico que se presentan de forma repentina, e incluso son ocasionados por las condiciones ambientales desfavorables,

¹¹ http://es.wikipedia.org/wiki/Accidente_de_tr%C3%A1fico

por el cruce de animales dentro de las arterias viales, siendo también el resultado de una inadecuada estructura de tránsito, esto obedece a cuando existen deficiencias o fallas en la señalética, a consecuencia de lo cual se produce un percance de tránsito, esto también ocurre cuando las obras de ingeniería vial no se realizan acatando las normas de seguridad.

Personalmente pienso que un accidente de tránsito es un hecho imprevisto, que ocurre dentro de la dinámica del tránsito de vehículos y peatones por las vías terrestres, y que se verifica a través de la colisión entre automotores, como es el caso de los choques, o por el percance que afecte a uno solo de ellos sin la concurrencia de otros, por ejemplo en el volcamiento, o en la colisión de un automotor a un peatón, en cuyo caso se denomina como atropellamiento. Son sucesos imprevistos, que se verifican sin que existe la intención expresa de las personas que se involucran, pero que generan consecuencias de orden penal, que atendiendo a las circunstancias de cada caso pueden ir desde la imposición de sanciones pecuniarias, hasta las penas privativas de la libertad, que podrán aplicarse a las personas que luego de sustanciarse el debido proceso, sean encontradas responsables de este tipo de infracciones.

Las causas de los accidentes de tránsito, pueden ir desde el comportamiento negligente e irresponsable de los conductores, y pasan por la inexistencia de una adecuada señalización, hasta ser ocasionados por agentes externos como la presencia de animales en las vías, y también a situaciones

imprevistas como el desperfecto mecánico que de manera imprevista se presenta mientras un vehículo circula lo que hace imposible su maniobra y ocasiona el accidente de tránsito. Por lo tanto para la determinación de la responsabilidad en los sucesos calificados como accidentes de tránsito los Jueces deben apreciar claramente las circunstancias específicas de cada caso a objeto de adoptar una decisión que se ajuste a las características particulares del caso.

4.1.5. Negligencia.

Como lo mencioné anteriormente una de las causas por las que se producen los accidentes de tránsito es la negligencia, sobre la cual se ha encontrado los siguientes conceptos:

“Negligencia. Descuido, omisión, falta de aplicación. Como forma de culpa, consiste en la omisión por el autor de los debidos cuidados que no le permitieron tener conciencia de los peligros de su conducta respecto de las demás personas o bienes, se caracteriza porque el autor, a raíz de su falta de cuidado, no ha previsto, debiendo hacerlo, el verdadero carácter de su comportamiento”¹².

De acuerdo con lo señalado la negligencia es la falta de cuidado que una persona demuestra en los actos que ejecuta, lo que no le permiten tomar conciencia de los riesgos de su conducta y del peligro que causa para los derechos de las demás personas o para sus bienes.

¹² GOLDSTEIN, Raúl, Diccionario de Derecho Penal y Criminología, Editorial Temis, Bogotá-Colombia, 2001, pág. 502.

La negligencia se manifiesta en el caso de las conductoras y conductores, cuando no ponen el debido cuidado al momento de conducir un vehículo automotor, como consecuencia de ello provocan un accidente de tránsito, sea por falta de cuidado respecto a las señales de tránsito, al estado mecánico del vehículo, o a cualquier otra circunstancia que pudo incidir en el accidente de tránsito.

4.1.6. Impericia.

También se debe analizar la impericia como consecuencia de los accidentes de tránsito, al respecto se ha establecido lo siguiente:

“La impericia se refiere a la incapacidad técnica respecto a alguna profesión u oficio especial, que puede ser cultural o práctica. Naturalmente, la impericia es conde muchas veces la inmadurez, y por esto debemos ser muy prudentes en el diagnóstico y examinar también si la incapacidad que se revela en el hecho culposo, proviene de la edad, o de algún defecto de preparación y de aptitudes que de origen a la responsabilidad penal. Más, ni siquiera en estos casos debe olvidarse que la capacidad técnica requiere largo adiestramiento y compleja experiencia, que a menudo les falta a los menores, para poder, con un amplio concepto interpretativo, entrar en la capacidad de entender y querer. Entonces tenemos, que la impericia es una falta de saber teórico o práctico de la materia del propio oficio, es la falta de sabiduría o experiencia”¹³.

¹³ CÁRDENAS RAMÍREZ, Jorge Washington, CÁRDENAS VERDEZOTO, Jorge Washington, Práctica de Tránsito, Editorial Ediciones Carpol, Cuenca-Ecuador, 2013, ,pág. 143.

La impericia se refiere a la falta de capacidad para desempeñar una profesión, a la inexperiencia por falta de conocimiento, cultura, o práctica en una determinada materia. En el caso que nos ocupa la impericia se refiere a la falta de experiencia en la conducción, y a la falta de conocimiento respecto a las normas legales y reglamentarias que rigen en esta actividad, lo cual provoca que los conductores incurran en infracciones y provoquen accidentes de tránsito.

4.1.7. Los seguros.

Para poder entender la naturaleza del seguro obligatorio de accidentes de tránsito, el cual será abordado de manera amplia en el marco doctrinario de este trabajo, es conveniente empezar por entender lo que son los seguros desde un punto de vista general para lo cual presento los siguiente criterios.

“En lo jurídico, seguro es un contrato aleatorio, por el cual una de las personas (el asegurador) se compromete a indemnizar los riesgos que otra (el asegurado) sufra, o a pagarle una determinada suma a éste mismo o a un tercero (el beneficiario) en caso de ocurrir o no ocurrir el acontecimiento de que se trate a cambio del pago de una prima en todo caso”¹⁴.

De acuerdo con lo anterior, el seguro desde el punto de vista jurídico, es aquel contrato de carácter aleatorio; asume esta característica porque la prestación que lleva a la celebración del mismo depende de un acontecimiento futuro.

¹⁴ CABANELLAS, Guillermo, Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, Tomo VII, Editorial Heliasta S.R.L., Buenos Aires-Argentina, 2001, pág. 233.

En el contrato de seguro intervienen el asegurador, como parte que se compromete a la indemnización de los riesgos que otra, denominada asegurado pudiera sufrir, pagándole una suma de dinero a él o a un tercero, a quien se le llama beneficiario, en caso de que se verifique o no se verifique el acontecimiento que llevó a la celebración del seguro. Todo esto a cambio del pago de una prima que deberá realizarse a la firma del correspondiente contrato.

En el Diccionario Jurídico Espasa, se presente la siguiente definición acerca de lo que se debe entender por seguro:

“Aquel contrato por el que el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima y para el caso de que se produzca el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura a indemnizar, dentro de los límites pactados, el daño producido al asegurado o a satisfacer un capital, una renta u otras prestaciones convenidas”¹⁵.

Conforme a la opinión anterior, el contrato de seguro, es aquel por el cual el asegurador se obliga a través del cobro de una prima, para que en el caso de que se produzca un evento cuyo riesgo es objeto de cobertura, se proceda a indemnizar al asegurado dentro de los límites pactados por los daños producido, o en su defecto a satisfacer un capital, una renta determinada o el pago de otras prestaciones convenidas.

Otro criterio acerca del seguro, es el siguiente:

¹⁵ DICCIONARIO JURÍDICO ESPASA, Editorial Espasa Calpe S.A., Madrid-España, 2001, pág. 1302.

“El contrato de seguro es el acuerdo por el cual una de las partes, el asegurador, se obliga a resarcir de un daño o a pagar una suma de dinero a la otra parte, tomador, al verificarse la eventualidad prevista en el contrato, a cambio del pago de un precio, denominado prima, por el tomador. El contrato de seguro puede tener por objeto toda clase de riesgos si existe interés asegurable, salvo prohibición expresa de la ley.

El contratante o tomador del seguro, que puede coincidir o no con el asegurado, por su parte, se obliga a efectuar el pago de esa prima, a cambio de la cobertura otorgada por el asegurador, la cual le evita afrontar un perjuicio económico mayor, en caso de que el siniestro se produzca.

El contrato de seguro es consensual; los derechos y obligaciones recíprocos de asegurador y tomador, empiezan desde que se ha celebrado la convención, aún antes de emitirse la «póliza» o documento que refleja datos y condiciones del contrato de seguro”¹⁶.

Se entiende de acuerdo con la denominación anterior, que el seguro es un contrato por el cual el asegurador, asume la obligación de resarcir de un daño o pagar una suma de dinero a otra, a la que se conoce como tomador o asegurado, cuando se verifique el hecho eventual señalado en el respectivo contrato, esto a cambio de un valor denominado prima. El seguro puede tener por objeto la protección frente a cualquier clase de riesgos, que puedan ser asegurables, siempre y cuando las actividades o circunstancias de las que deriven no estén prohibidas por las normas legales.

¹⁶ http://es.wikipedia.org/wiki/Contrato_de_seguro

El contratante del seguro, puede ser o no el asegurado, esto en razón que el contrato puede tener por objeto la cobertura en favor terceros; en todo caso el tomador del seguro se obliga al pago de una prima a cambio de la cobertura que le otorgará el asegurador, la cual evita que tenga que afrontar un perjuicio mayor en caso de que el siniestro se produzca.

El contrato de seguro es de carácter consensual, pues a partir de su celebración se generan derechos y obligaciones recíprocas entre asegurador y tomador, las cuales tienen efecto desde que se celebra el contrato, y cumple también la característica de aleatorio por tener el propósito de cubrir un hecho futuro e incierto.

Considerando los elementos expuestos en los criterios que se han citado es posible establecer que el seguro desde un punto de vista jurídico, se trata de un contrato, que se realiza entre dos partes el asegurador y el asegurado, con el objeto de cubrir a este último, a través de una prestación generalmente económica, en el caso en que se verifique un hecho futuro e incierto, que deberá estar claramente singularizado en el contrato que especificará todas las circunstancias que motivan el aseguramiento. Como su nombre lo indica el seguro es un contrato que tiene la finalidad de asegurar es decir de proteger a las personas, frente a los riesgos que debe enfrentar en su diario vivir, y que están relacionados con la protección para sus bienes patrimoniales, e incluso en el ámbito personal existen seguros de atención médica, seguros de vida, y por supuesto los seguros por accidentes que son los que se abordan de manera particular más adelante dentro de la recopilación doctrinaria relacionada con este trabajo.

4.2. MARCO DOCTRINARIO.

Dentro de los aspectos que conviene considerar y analizar desde el punto de vista doctrinario en el presente trabajo investigativo están los siguientes:

4.2.1. Los accidentes de tránsito en el Ecuador.

Para tener una idea acerca de la influencia de los accidentes de tránsito en nuestro país, y a partir de esto poder catalogar realmente la dimensión de la importancia de la especie de seguro cuya falta de operatividad se está analizando en este trabajo, sirve realizar las siguientes puntualizaciones.

“La Oficina Panamericana de la Salud (OPS), a partir del documento de la OMS Global Status Report on Road Safety 2013, ha difundido algunos impresionantes datos sobre las muertes a causa de los accidentes en las vías: durante 2010, en todo el continente fallecieron 149.992 personas.

El promedio de esta tasa de mortalidad es 16,2 por cada 100 mil habitantes, si bien los índices en las Américas y sus países son dispares: en Norteamérica es de 11 por cada 100 mil habitantes; en el Caribe de habla hispana es de 22,2; en el de habla inglesa, 14,4; en Mesoamérica, 14,5; en la subregión andina 22,1; en el Cono Sur, 20,3.

El Ecuador tiene un índice de mortalidad por accidentes de tránsito por encima del promedio continental y andino y el segundo más alto

de América del Sur, después del de Venezuela: 27 por cada 100 mil habitantes. En América del Sur, el índice más bajo registra Chile: 12,3 por cada 100 mil habitantes; le siguen Colombia, con 15,6; y el Perú, con 15,9. El índice mayor es de Venezuela, con 37,2 muertes por cada 100 mil habitantes; le siguen Ecuador, con la tasa antes mencionada; Argentina, con 23,1; Brasil, con 22,5; Uruguay, con 21,5; Paraguay, con 21,4, y Bolivia, con 19,2.

En el país, el 65% de las muertes se producen entre pasajeros y conductores de buses y de vehículos de cuatro ruedas y ligeros; el 4%, entre conductores de motos; el 1% de ciclistas, el 30% de peatones, de acuerdo con los cuadros de la OMS.

Las muertes por accidentes en las vías son un verdadero flagelo. Aunque el Ecuador cuenta con una nueva Ley de Tránsito, con penas más severas para el exceso de velocidad, no se reducen las muertes, faltan medidas preventivas, vigilancia policial y aplicar rectamente la Ley¹⁷.

Empezaré el análisis de la referencia anterior, tomando la parte final de la misma, y preocupa sobremanera, el hecho de que se considere que las muertes por accidentes de tránsito son un verdadero flagelo que azota a la población ecuatoriana, esto pese a la existencia de normas legales de reciente data, y a que se han establecido situaciones como sanciones para el exceso de velocidad, esto no mengua la incidencia de los accidentes, y

¹⁷ <http://federacionmedicaecuadoriana.info/index.php/2013-01-10-04-24-32/nacionales/8-nacionales/165-ecuador-el-segundo-con-mas-muertes-en-las-vias>

sobre todo las graves consecuencias que los mismos ocasionan a las víctimas.

De acuerdo con el Organismo Internacional de salud del que proviene la información citada, esto es la Oficina Panamericana de la Salud, en el año 2010 en el continente americano, fallecieron a consecuencia de los accidentes de tránsito, casi ciento cincuenta mil personas, alcanzando un promedio de 16.2 por cada cien mil habitantes.

En el caso del Ecuador, es alarmante el hecho de que se determine que es un país con un índice de mortalidad por accidentes de tránsito que se ubica por encima del promedio establecido en el continente y en la región andina, siendo el segundo con estadísticas más altas en la América del Sur, sólo superado por Venezuela. Esto se debe a que en el país se fija una tasa de muerte de 27 por cada cien mil habitantes.

De entre las víctimas, el 65% de las personas fallecidas, corresponden a pasajeros de los medios de transporte público, y de vehículos ligeros.

Los criterios que se han expuesto son suficientes para entender las dimensiones del problema de los accidentes de tránsito en el Ecuador, y asumir que éstos constituyen un problema de salud pública que debe ser afrontado de manera eficiente por el Estado, a través de diferentes mecanismos, y entre ellos mediante la incorporación de normas legales y

reglamentarias que permitan que el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, sea lo suficientemente operativo, y que contemple coberturas suficientes para atender las consecuencias que afectan la integridad personal, la salud y que ponen en riesgo la vida de las víctimas de estos accidentes.

4.2.2. El seguro obligatorio de accidentes de tránsito.

Voy a precisar ahora algunos criterios que permitan entender lo que es el seguro obligatorio de accidentes de tránsito.

Empiezo por la siguiente cita que permite entender lo que es este seguro:

“El SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito) es un seguro que cubre los riesgos de muerte y lesiones de los ocupantes de un vehículo automotor y de los peatones que resulten afectados como consecuencia de un accidente de tránsito en el que dicho vehículo haya participado”¹⁸.

El criterio anterior permite entender que el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tiene como finalidad específica dar cobertura para los riesgos de muerte y lesiones que pueden afectar a las personas que viajan en un vehículo automotor y a los peatones que puedan resultar afectados, como

¹⁸ <http://www.latinaseguros.com.ec/page/seguros/soat-preguntas-frecuentes.php>

resultado de un accidente de tránsito en el que se haya involucrado dicho vehículo.

Otro aporte interesante para entender las características esenciales del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, es el siguiente:

“El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) tiene como función primordial, garantizar la atención médica y asistencial requerida por todas las personas que resulten lesionadas en accidentes de tránsito.

Por ser de carácter obligatorio, es de cobertura primaria , es decir tiene la más alta prioridad en relación a otros contratos de seguro existentes. El SOAT no excluye a ningún otro contrato de vehículos concertado libre y específicamente para cada vehículo a motor, ni puede ser reemplazado por ningún otro tipo de contrato o seguro.

El SOAT es un seguro de obligatoria adquisición por parte de los propietarios de vehículos y de obligatoria expedición por parte de las compañías de seguros autorizadas para operar en el ramo SOAT, lo cual implica que todos los vehículos nacionales y extranjeros que circulan por el territorio nacional deben estar asegurados por dicha póliza”¹⁹.

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tiene como objetivo el de garantizar que las personas que resulten lesionadas como consecuencia de

¹⁹ <http://p77.wordpress.com/2010/05/09/%C2%BFque-es-el-soat/>

un accidente de tránsito, reciban la atención médica y asistencial necesaria para recuperarse s u salud.

El seguro que se está analizando tiene el carácter de obligatorio, y es de cobertura primaria, es por eso que tiene la más alta prioridad respecto de otros contratos de seguro que existen en el país.

Además, el seguro obligatorio de accidentes de tránsito, no excluye ningún otro seguro que sea concertado libre y espontáneamente por cada propietario de un vehículo a motor, tampoco puede ser reemplazado por ningún otro seguro.

Un elemento esencial del seguro obligatorio de accidente de tránsito, es como su nombre lo indica, que se trata de un seguro de obligatoria adquisición para los propietarios de los vehículos, y también de obligatoria expedición por parte de las empresas autorizadas para operar en este ramo.

Por lo tanto, de acuerdo con las disposiciones legales y reglamentarias vigentes en el Ecuador, todos los vehículos nacionales y extranjeros que transitan por el territorio nacional, tienen que estar asegurados por el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

Los criterios expuestos permiten entender al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, como una especie de contrato que está vigente como requisito esencial para la movilización de todos los vehículos

automotores en el territorio nacional, y que tiene por objeto cubrir las lesiones o la muerte de las personas involucradas en un accidente de tránsito como conductor, pasajeros o peatones.

4.2.3. Referentes acerca de la operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en el Ecuador.

Lamentablemente el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, no ha tenido la operatividad deseada en el Ecuador, lo que representa muchos inconvenientes para que se puedan hacer efectivas las coberturas, y evidentemente pone en riesgo de vulneración derechos fundamentales, como la vida, la salud, y la integridad personal, creando una situación de inseguridad jurídica respecto de estas garantías.

Empezamos con una referencia, que da cuenta del desconocimiento de los derechos que otorga la contratación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, por parte de las personas que contratan dicho seguro.

“Aseguró que en la localidad existen deficiencias de comunicación que han afectado al funcionamiento del sistema de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que entró en vigencia en el país desde 2008.

La funcionaria estuvo en Cuenca para, conjuntamente con personal de la Empresa Municipal de Movilidad (EMOV) y el Municipio de

Cuenca, dictar conferencias al público sobre asuntos relacionados con la seguridad vial.

“La campaña de comunicación es en todo el país, pero en esta oportunidad queremos transmitirla en esta ciudad porque nos hemos sorprendido de que existe un índice alto de desconocimiento por parte de la ciudadanía acerca de los derechos que tienen con el SOAT”.

Reveló que en los cinco años de vigencia del sistema han recibido un sinnúmero de quejas por parte de los usuarios, debido a la respuesta negativa por parte del personal de algunas clínicas, que les negaron la atención médica cuando sufrieron accidentes de tránsito²⁰.

La cita, hace referencia a un problema que existe en la ciudad de Cuenca capital de la provincia del Azuay, en donde se determina que existen problemas que afectan la operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, pese a que este entró en vigencia hace ya cinco años.

Como da cuenta la nota, existe en la ciudad de Cuenca un amplio desconocimiento por parte de la ciudadanía sobre los beneficios que otorga el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, dentro de los cinco años que está vigente este tipo de seguro en el Ecuador, son innumerables las quejas de los usuarios, principalmente entorno a la negativa de parte de las

²⁰ <http://www.telegrafo.com.ec/regionales/regional-sur/item/desconocimiento-sobre-aplicacion-de-soat-sigue.html>

clínicas y demás casas de salud, de brindar la atención médica a las víctimas de accidentes de tránsito.

El problema que afecta a la ciudad de Cuenca, no se limita únicamente a esta circunscripción geográfica del territorio ecuatoriano, pues existen otras ciudades en la cual la población ha denunciado que en los casos en que han sufrido algún accidente de tránsito no han recibido la suficiente atención de parte de las casas de salud a las que han acudido con la finalidad de que les brinden el auxilio necesario para superar las consecuencias físicas de dichos percances.

Otro criterio acerca de lo que se está comentando en esta parte del estudio señala:

“Aunque todas las víctimas de accidentes de tránsito, o sus familiares, tienen derecho a recibir una compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), esto no se cumple.

La causa principal es la falta de los partes informativos por parte de quienes controlan el tránsito, dado que en muchos casos los pacientes llegan directamente a las clínicas y hospitales aduciendo que sufrieron un percance de tránsito.

No muestran una prueba o garantía de que su información es real. En otros casos en cambio, los vehículos causantes huyen, tienen SOAT

caducado y no han adquirido este seguro, que es de tipo obligatorio”²¹.

Como se observó al anotar los criterios doctrinarios acerca del seguro obligatorio de accidentes de tránsito, todas las víctimas o sus familiares en caso de fallecimiento de la persona accidentada, tienen derecho a recibir una compensación por el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, pero lamentablemente esto no se cumple.

Una de las causas principales para que no se cumpla con las coberturas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, es la falta de partes informativos, en la que incurren los agentes de tránsito, pues los pacientes llegan directamente a las clínicas y hospitales, donde en muchos casos se les niega la atención por no existir dichos partes, entonces en las casas de salud se alega que no existe una garantía que la información que aduce el paciente es real.

Otra de las causas para que no se haga efectivo el SOAT, es que los vehículos causantes del accidente abandonan el lugar en que se produjo el mismo, o tienen el contrato de seguro caducado, o simplemente no han cumplido con la obligación de adquirirlo en todos estos casos no existe una suficiente operatividad del seguro que estoy analizando.

²¹ <http://www.ecuadoraldia.ec/index.php/9-noticias/2343-el-soat-no-se-paga-a-todas-las-victimas-e>

4.3. MARCO JURÍDICO.

En esta parte del trabajo abordaré las normas jurídicas que están relacionadas con el tema de investigación, las cuales están contenidas en los siguientes cuerpos legales.

4.3.1. Constitución de la República del Ecuador.

En el ordenamiento constitucional ecuatoriano vigente, tenemos las siguientes disposiciones que deben ser estudiadas por su relación con la temática.

En primer lugar voy a estudiar lo relacionado con el deber del Estado de proteger los derechos fundamentales de las personas; al respecto la Constitución de la República, dice:

“Art. 3.-Son deberes primordiales del Estado:

1. Garantizar sin discriminación alguna el efectivo goce de los derechos establecidos en la Constitución y en los instrumentos internacionales, en particular la educación, la salud, la alimentación, la seguridad social y el agua para sus habitantes”²².

A través de la norma anterior, se impone al Estado ecuatoriano, el garantizar que todas las personas gocen de los derechos que les reconoce la

²² CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013, pág. 1.

Constitución de la República de Ecuador, y los instrumentos internacionales vigentes; en particular, se determina que deberá proteger entre otros derechos la salud.

De acuerdo a lo anterior, el Estado está en la obligación de proteger por todos los medios la salud de los habitantes, y ejecutar las acciones necesarias para que ellos puedan recibir la atención necesaria en todos aquellos casos en que se ponga en riesgo este derecho, como es justamente la característica de los accidentes de tránsito, que representan un posibilidad evidente de que se afecte la salud de los seres humanos.

Asimismo, es importante destacar que la vida, la integridad y la salud están reconocidas expresamente como derechos de libertad, o derechos fundamentales de todas las personas, en el siguiente precepto establecido en la Constitución de la República del Ecuador.

“Art. 66.- Se reconoce y garantiza a las personas:

1. El derecho a la inviolabilidad de la vida. No habrá pena de muerte.
2. El derecho a una vida digna, que asegure la salud, alimentación y nutrición, agua potable, vivienda, saneamiento ambiental, educación, trabajo, empleo, descanso y ocio, cultura física, vestido, seguridad social y otros servicios sociales necesarios.
3. El derecho a la integridad personal que incluye:

a) La integridad física, psíquica, moral y sexual”²³.

Dentro de los derechos que reconoce la Constitución de la República del Ecuador, a todas las personas tenemos en primer lugar la inviolabilidad de la vida, éste reconocimiento tiene su razón de ser en el hecho de que la vida el derecho generador de todas las demás garantías y derechos que le asisten al ser humano.

Además como parte del derecho a vivir dignamente, se establece la garantía de que la persona tendrá asegurada su salud, es decir que gozará del más alto nivel de bienestar para el normal funcionamiento y desarrollo de su organismo.

Asimismo en la Constitución de la República se encuentra reconocido de manera expresa el derecho a la integridad personal, la cual incluye la integridad física, psíquica, moral y sexual, que garantizan que la persona será respetada y protegida para el funcionamiento óptimo de todas sus cualidades físicas y psicológicas sin ser afectada en este ámbito.

Evidentemente en los accidentes de tránsito se ponen en riesgo todos los derechos enunciados en la norma constitucional antes citada, pues en un significativo número de casos estos percances provocan como consecuencia la muerte de las personas involucradas, siendo por lo tanto un grave riesgo para la vida; de igual forma la salud de las persona es expuesta, al sufrir

²³ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Publicación Oficial de la Asamblea Nacional de La República del Ecuador, Quito-Ecuador, 2012, pág. 50.

lesiones corporales que requieren la atención inmediata y urgente de parte de los facultativos médicos con la finalidad de recobrar el normal funcionamiento de los órganos afectados; asimismo la integridad personal, como se observó en el marco teórico de la presente investigación resulta afectado en el ámbito físico, por las consecuencias de la salud de las personas, al sufrir éstas mutilaciones, lesiones, discapacidades, como resultado de un accidente de tránsito; y también en el ámbito psicológico cuando el accidente afecta el normal comportamiento de la persona, que queda con una sensación de inseguridad y tranquilidad que le hace difícil volver a participar normalmente de las actividades del tránsito y transporte terrestre o superar las consecuencias que las lesiones producidas por el accidente, generan en su normal desenvolvimiento personal, laboral, social, etc.

Por lo tanto al ser la vida, la salud y la integridad personal, derechos fundamentales del ser humano, reconocidos por la Constitución de la República del Ecuador, es indispensable desarrollar en las normas legales pertinentes los criterios jurídicos, para que el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, cumpla con la finalidad esencial de proteger estos derechos de una manera efectiva, y no como sucede en la actualidad en donde aún se presentan muchas falencias. Por lo que es deber del Estado, desarrollar el marco jurídico suficiente, de manera que el seguro que se está analizando en este trabajo, cumpla con el propósito de brindar la ayuda necesaria para que las personas víctimas de accidentes de tránsito, puedan ser protegidas eficientemente y resarcidas de los perjuicios que han sufrido.

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

Dentro de las normas previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, vigente en el Ecuador, es necesario puntualizar el respectivo análisis de los siguientes preceptos.

“Art. 215.- Obligación de aseguramiento SOAT.- Para poder transitar dentro del territorio nacional, todo vehículo a motor, sin restricción 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”²⁴.

El artículo anterior determina la obligación de la contratación del Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito, como requisito indispensable para la movilización de todo vehículo a motor, dentro del territorio nacional ecuatoriano. Este criterio de obligación se aplica para los vehículos motorizados tanto de propiedad pública como de propiedad privada, y el seguro se registrará conforme a las normas reglamentarias pertinentes.

La disposición legal que se comenta guarda relación con las apreciaciones doctrinarias realizadas en este mismo trabajo, en el sentido de la obligación que caracteriza a la clase de seguro que estamos analizando, el cual es un requisito indispensable para movilización de cualquier vehículo a motor en el Ecuador.

²⁴ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013, pág. 60.

Otra norma prevista en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad vial, es la siguiente:

“Art. 217.- Cobertura del SOAT.- El SOAT es un seguro que ampara a las personas víctimas de un accidente de tránsito, conforme a las coberturas, condiciones y límites asegurados que se establezcan en el Reglamento”²⁵.

De acuerdo con la disposición anterior, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tiene como finalidad proteger a las personas que son víctimas de un accidente de tránsito, para ello se considerarán las coberturas y límites asegurados previstos en el Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que serán analizadas más adelante.

El Estado está en el deber de garantizar que se cumplan las obligaciones derivadas de la contratación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, como se deduce del siguiente artículo:

“Art. 224.- El Estado, con la intervención de la Superintendencia de Bancos y Seguros y el Ministerio de Salud Pública, dentro del ámbito de sus competencias, garantizará el cumplimiento de las obligaciones derivadas de las pólizas de seguros SOAT, así como de la prestación de los servicios de salud que requieran las víctimas de accidentes

²⁵ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013, pág. 60.

de tránsito amparadas por el SOAT, lo cual es un derecho humano, inalienable, indivisible, irrenunciable e intransigible”²⁶.

De acuerdo con la norma anterior es un deber del Estado, que a través de los organismos pertinentes, en el ámbito de las competencias que les sean asignadas por la ley, garanticen el cumplimiento de las obligaciones originadas en las pólizas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, y de igual forma la prestación de los servicios de salud, requeridos por las víctimas de accidentes de tránsito amparadas por este seguro; siendo éste, un derecho humano, que para su vigencia ha sido dotado de las características de inalienable, indivisible, irrenunciable e intransigible.

Las normas anteriores son las que tienen alguna relación con la temática investigada, pues no existe en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, disposiciones que estén destinadas a la sanción a las casas de salud que se nieguen a prestar atención médica inmediata a las víctimas de accidentes de tránsito; de igual forma no se advierten sanciones directas para las aseguradoras que no cumplan con el pago de las coberturas de manera eficiente y oportuna, todo esto redundando en la falta de operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito que se puso en evidencia en la parte doctrinaria de este trabajo. La situación anterior hace indispensable que se piense en la necesidad de incluir normas específicas en la ley que a través de la incorporación de sanciones garanticen la operatividad del seguro.

²⁶ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013, pág. 61.

4.3.3. Reglamento General a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

La disposición prevista en el Reglamento General a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, que debe ser analizada por su relación directa con el trabajo que desarrollo, es el artículo 339, referente a las coberturas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito. Esta norma señala lo siguiente:

“Art. 339.- El SOAT ampara a cualquier persona, sea esta conductor, pasajero o peatón, que sufra lesiones corporales, funcionales u orgánicas, o falleciere a causa de o como consecuencia de un accidente de tránsito, con motivo de la circulación del vehículo a motor.

Las indemnizaciones por daños corporales, funcionales u orgánicos, incluida la muerte, producidos como consecuencia de los accidentes relacionados con circulación de un vehículo a motor, se sujetarán a las siguientes coberturas, condiciones, límites y montos de responsabilidad:

1. Una indemnización de USD 5.000.00 por persona, por muerte sobrevinida dentro de los doce meses siguientes al accidente y a consecuencia del mismo.
2. Una indemnización máxima, única y por accidente, de hasta USD 5.000.00 por persona, por discapacidad permanente total o parcial, sobrevinida dentro de los doce meses siguientes al accidente, conforme al daño comprobado y a la tabla de indemnizaciones por disminución e incapacidad para el trabajo u ocupación, a continuación establecida:

Pérdida de la visión de un ojo sin ablación. 25%

Pérdida total de un ojo. 30%

Reducción de la mitad de la visión unocular o binocular 20%

Pérdida del sentido de ambos oídos. 50%

Pérdida del sentido de un oído. 15%

Pérdida del movimiento del pulgar:

a) Total 10%

b) Parcial 5%

Pérdida completa del movimiento de la rodilla:

a) En flexión 25%

b) En extensión 15%

Pérdida completa del movimiento del empeine 15%

Pérdida completa de una pierna 50%

Pérdida completa de un pie 40%

Amputación parcial de un pie 20%

Amputación del dedo gordo del pie 8%

Amputación de uno de los demás dedos de un pie 3%

Pérdida del movimiento del dedo gordo del pie 3%

Acortamiento de por lo menos 5 cm de un miembro inferior 20%

Acortamiento de por lo menos 3 cm de un miembro inferior 10%

Derecho Izquierdo

Pérdida completa del brazo o de la mano 60% 50%

Pérdida completa del movimiento del hombro 30% 25%

Pérdida completa del movimiento del codo 25% 20%

Pérdida completa del movimiento de la muñeca 20% 15%

Amputación total del pulgar 20% 15%

Amputación de la falange parcial del pulgar 10% 8%

Amputación total del índice 15% 10%

Amputación parcial del índice:

a) 2Falanges 10% 8%

b) Falange ungueal 5% 1%

Pérdida completa del pulgar e índice 30% 25%

Pérdida completa de 3 dedos, comprendidos el pulgar e índice 33%
27%

Pérdida completa del índice y de un dedo que no sea el pulgar 20%
16%

Pérdida completa de un dedo que no sea ni el índice ni el pulgar 8%
6%

Pérdida completa de 4 dedos 35% 30%

Pérdida completa de 4 dedos incluido el pulgar 45% 40%

La impotencia funcional absoluta de un miembro es asimilable a la pérdida total del mismo. En caso de ser zurdo se aplicará como si fuese diestro, y en caso de ser ambidiestro se reputará como diestro.

En caso de pérdida o parálisis parcial de miembros u órganos de los tipos arriba fijados, la indemnización sufrirá una reducción proporcional conforme a la incapacidad que resulte sin que, en ningún caso, pueda exceder de la mitad de la cifra fijada para el caso de pérdida total.

En caso de que un miembro u órgano afectado anteriormente de invalidez sufra, como consecuencia de un accidente, la pérdida total o parcial de su función, el asegurado no tendrá derecho más que a la indemnización correspondiente a la incapacidad causada por el accidente. La pérdida de un miembro u órgano con disfuncionalidad previa al accidente dará derecho a una indemnización de conformidad con la tabla de indemnizaciones precedente, pero disminuida en un 50%.

Un defecto existente antes del accidente, en miembros u órganos, no puede contribuir a aumentar la valuación del grado de incapacidad de miembros u órganos afectados por el accidente.

En todos los casos no especificados anteriormente, el tipo de discapacidad se establecerá teniendo en cuenta los principios fijados en los incisos precedentes, sin que pueda exceder del 100% de la suma asegurada, aún en los casos más graves.

3. Una indemnización, por cada accidente, de hasta USD 3.000.00 por persona, por gastos médicos;

4. Una indemnización, por cada accidente, de USD 400.00 por gastos funerarios; y,

5. Una indemnización, por cada accidente, de hasta USD 200.00 por persona, por gasto de transporte y movilización de los heridos.

Un mismo accidente de tránsito no da derecho a indemnizaciones acumulativas por muerte o lesiones corporales, funcionales u orgánicas. Si la muerte se produjere luego de haberse pagado las indemnizaciones por incapacidad permanente, estos valores se deducirán de la suma que corresponda a la indemnización por muerte.

La indemnización por gastos médicos, gastos funerarios y movilización de víctimas no es deducible de las indemnizaciones por muerte o incapacidad permanente²⁷.

El artículo anterior regula lo relacionado con las coberturas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, y empieza por determinar que este seguro tiene la finalidad de amparar a cualquier persona, que en la condición de conductor, pasajero o peatón, sufra lesiones o fallezca a consecuencia de un accidente de tránsito, ocasionado por la circulación de un vehículo automotor.

La disposición que comento, determina que las indemnizaciones por daños corporales, incluida la muerte, ocasionados como consecuencia de los accidentes de tránsito, se sujetarán a las siguientes coberturas.

- Una indemnización de 5.000 dólares, por persona, por muerte producida dentro de los doce meses siguientes al accidente y como consecuencia del mismo.

²⁷ REGLAMENTO DE APLICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013, pág. 77.

- Una indemnización de 5.000 dólares, por persona, por discapacidad permanente total o parcia, sobrevenida dentro de los doce meses siguientes al accidente, conforme al daño comprobado y a la tabla de indemnizaciones señalada en el artículo.

- Una indemnización de hasta 3.000 dólares, por persona, por gastos médicos.

- Una indemnización de 400 dólares, por gastos funerarios.

- Una indemnización de hasta 200 dólares por persona, por gasto de transporte y movilización de los heridos.

Como se puede observar de acuerdo con lo previsto en el artículo citado, los montos de cobertura que contempla el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, no son proporcionales a la gravedad del daño que pretende cubrir, pues los rubros allí establecidos son demasiado limitados, si se toma en cuenta los altos costos de la atención en salud, así como la prestación de servicios funerarios en caso de fallecimiento. Es lógico e indiscutible el hecho de que la prestación económica que reciben las víctimas o sus familiares en caso de fallecimiento de la persona accidentada, no compensará nunca la pérdida de un ser humano o la disminución de las capacidades de ésta pero sirve para aportar con la familia o con la misma persona accidente a afrontar las consecuencias, por ello las tarifas deben ser adecuadas a la realidad que se vive en la sociedad ecuatoriana.

4.4. LEGISLACIÓN COMPARADA.

Es indispensable dentro de este trabajo, citar y comentar lo concerniente a la regulación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito, que se ha hecho en otras legislaciones, con el propósito de hacer una comparación entre esa normativa y la que está vigente en nuestro país.

4.4.1. LEY Nº 18.490 DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES CAUSADOS POR VEHICULOS MOTORIZADOS DE CHILE.

En la legislación chilena lo relacionado con la cobertura del seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados, se establece la siguiente disposición:

“Artículo 25.- El seguro de accidentes personales garantizará las siguientes indemnizaciones:

- 1) Una cantidad equivalente a 300 unidades de fomento en caso de muerte;
- 2) Una cantidad equivalente a 300 unidades de fomento en caso de incapacidad permanente total;
- 3) Una cantidad equivalente de hasta 200 unidades de fomento en caso de incapacidad permanente parcial, debiendo el monto definitivo ser una proporción de dicha indemnización máxima, según la clasificación que al efecto se haga en la póliza, y

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

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

La indemnización de los gastos de atención médica, quirúrgica y hospitalización no podrá exceder de los montos que señale la póliza²⁸.

Para entender la norma anterior, es necesario precisar que la unidad de fomento, a la que hace referencia como criterio para determinar el monto de indemnización por accidentes de tránsito, en la actualidad asciende a veintitrés mil sesenta y nueve pesos chilenos, que corresponden a la cantidad de cuarenta y seis dólares con nueve centavos.

Considerando lo anterior las indemnizaciones por accidentes de tránsito en Chile, asciende a los valores que detallo a continuación.

- En caso de muerte una indemnización que alcanza los doce mil veintisiete dólares.

²⁸ <http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=29893>

- En los casos en que la víctima padezca una incapacidad permanente total, la indemnización alcanza los doce mil veintisiete dólares.
- Para los casos de incapacidad parcial la indemnización alcanza hasta, nueve mil doscientos dieciocho dólares.
- Para los casos de hospitalización y atención médica, y cualquier otra que se requiera para su rehabilitación, se fija la indemnización en doce mil veintisiete dólares.
- En el caso de que el accidente ocasione una incapacidad temporal, se indemnizará a la víctima, con el valor de doce mil veintisiete dólares.

Como se puede observar el monto de las indemnizaciones que se encuentran previstas en la legislación chilena, es muy superior en cuantía a los que están establecidos en las normas legales y reglamentarias que están vigentes en el Ecuador.

4.4.2. REGLAMENTO NACIONAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO DEL PERÚ.

También se ha considerado conveniente estudiar las normas relacionadas con las coberturas del seguro obligatorio de accidentes de tránsito, que

están vigentes en la legislación del Perú, para tal efecto es necesario citar y analizar el siguiente artículo:

“Artículo 29°.- El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito cubrirá, como mínimo, los siguientes riesgos por cada persona, ocupante o tercero no ocupante de un vehículo automotor:

- Muerte c/u hasta:.....Cuatro (4) UIT
- Invalidez permanente c/u hasta:.....Cuatro (4) UIT
- Incapacidad temporal c/u hasta:.....Una (1) UIT
- Gastos médicos c/u hasta:.....Cinco (5) UIT
- Gastos de sepelio c/u hasta:.....Una(1)UIT

Los gastos médicos comprenden la atención pre hospitalaria, los gastos de atención médica, hospitalaria, quirúrgica y farmacéutica, el transporte al lugar donde recibirá la atención médica, hospitalaria y quirúrgica, y otros gastos que sean necesarios para la rehabilitación de la(s) víctima(s).

La indemnización por muerte se pagará por el íntegro del monto señalado en este artículo. La de invalidez permanente, conforme a la tabla contenida en el anexo adjunto al presente Reglamento. El pago correspondiente a gastos médicos y gastos de sepelio, se efectuará hasta el monto establecido. El pago por cada día de incapacidad temporal será equivalente a la treintava (1/30) parte de la Remuneración Mínima Vital vigente al momento de otorgarse la prestación hasta el monto establecido.

El pago de las indemnizaciones por concepto de invalidez permanente o incapacidad temporal de cualquier índole, no afectará el derecho a percibir la indemnización que corresponda por conceptos de gastos médicos.

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito podrá ser contratado por coberturas superiores a las mencionadas precedentemente²⁹.

Es necesario manifestar para efectos de poder realizar la comparación en cuanto a los montos de indemnización, que la unidad impositiva tributaria que se toma como referencia para la fijación de las tarifas, actualmente tiene un valor de tres mil setecientos nuevos soles peruanos, que corresponden a mil trescientos treinta y ocho dólares americanos. Aplicando esta conversión, los montos de indemnizaciones serían los que se detallan a continuación.

- Por muerte, hasta 5352 dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, para cada persona.
- Por invalidez permanente, hasta 5352 dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, para cada persona.
- Por incapacidad temporal, hasta 1338 dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, para cada persona.

²⁹ http://www.gtu.munlima.gob.pe/normaslegales/disposiciones/ley_general_transporte.pdf

- Para gastos médicos hasta 6690 dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, para cada persona. En estos gastos se incluye la atención pre hospitalaria, y los gastos de atención médica, quirúrgica y farmacéutica, el transporte a la casa de salud, y otros gastos que sean necesarios para la rehabilitación de la víctima.

Existe similitud entre la legislación ecuatoriana y la peruana en cuanto a la cobertura por concepto de muerte y de discapacidad permanente, siendo apenas superiores los montos establecidos en la legislación del Perú.

Donde sí se aprecia una cuantía mayor respecto de la cobertura, en la legislación peruana, es para el caso de gastos médicos, pues en estas situaciones el monto supera los seis mil dólares, mientras que en el caso de la legislación ecuatoriana el monto es de hasta tres mil dólares.

Por lo tanto existe mejor garantía para la salud de las personas en el caso de la legislación peruana, que contempla un monto mayor para las indemnizaciones que deban pagarse a las víctimas por concepto de gastos médicos, con lo cual se lograría que la cobertura pagada sea suficiente para cubrir estos gastos, o que por lo menos guarde relación con el costo de la prestación de servicios médicos, situación que no se aplica en el caso de la legislación ecuatoriana, en donde los montos establecidos en la actualidad fácilmente superan los altos costos de la prestación de servicios de salud y de la recuperación médica de un paciente afectado por un accidente de tránsito.

4.4.3. ESTATUTO ORGÁNICO DEL SISTEMA FINANCIERO DE COLOMBIA.

Dentro de la legislación colombiana vigente, se encuentra la siguiente norma que tiene relación con los montos de cobertura del seguro obligatorio de accidentes de tránsito.

“ARTÍCULO 193. ASPECTOS ESPECÍFICOS RELATIVOS A LA PÓLIZA.

1. Coberturas y cuantías. La póliza incluirá las siguientes coberturas:

a. Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios por lesiones, de acuerdo con la cobertura que defina el Gobierno Nacional. Para la determinación de la cobertura el Gobierno Nacional deberá tener en cuenta el monto de los recursos disponibles;

b. Incapacidad permanente, entendiéndose por tal la prevista en los artículos 209 y 211 del Código Sustantivo del Trabajo, con una indemnización máxima de ciento ochenta (180) veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente, a la cual se le aplicarán los porcentajes contenidos en las tablas respectivas;

c. Muerte y gastos funerarios de la víctima como consecuencia del accidente, siempre y cuando ocurra dentro del año siguiente a la fecha de éste, en cuantía equivalente a setecientos cincuenta (750) veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente;

d. Gastos de transporte y movilización de las víctimas a los establecimientos hospitalarios o clínicos y las entidades de seguridad y previsión social de los subsectores oficial y privado del sector salud,

en cuantía equivalente a diez (10) veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente;

PARÁGRAFO. El valor de estas coberturas se entiende fijado para cada víctima; por lo tanto, se aplicará con prescindencia del número de víctimas resultantes de un mismo accidente".

PARÁGRAFO TRANSITORIO. Mientras el Gobierno Nacional determine la cobertura de que trata el literal a) del presente artículo se aplicará la cobertura de quinientos (500) salarios mínimos legales diarios vigentes a cargo de la aseguradora que emita la póliza, y trescientos (300) salarios legales diarios vigentes a cargo del FOSYGA³⁰.

En el caso de la disposición anterior, se toma como unidad económica de referencia, el salario mínimo legal diario, que actualmente asciende a la cantidad de veintidós mil pesos colombianos, que equivalen a once dólares con cincuenta centavos. Aplicando esta conversión tenemos las siguientes coberturas.

- Para gastos médicos la cobertura será definida por el Gobierno Nacional, que actualmente se fija en quinientos salarios mínimos legales diarios vigentes, que corresponden a cinco mil setecientos cincuenta dólares.
- En el caso de incapacidad permanente, la indemnización es de ciento ochenta veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente, este monto alcanzaría los dos mil setenta dólares.

³⁰http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/codigo/estatuto_organico_sistema_financiero_pr007.html

- Para los casos de muerte y gastos funerarios, la indemnización alcanza los ocho mil seiscientos veinticinco dólares de los Estados Unidos de Norteamérica.
- Los gastos de transporte y movilización de las víctimas, ascienden a cinco quince dólares de los Estados Unidos de Norteamérica.

En el caso de la legislación colombiana, se evidencia que los montos de indemnización para el caso de gastos médicos, y para los de muerte y gastos funerarios se establece un monto mucho mayor que el establecido en las normas vigentes en el Ecuador.

Respecto de los gastos por incapacidad permanente y el transporte de víctimas se evidencia en el caso de la legislación colombiana, una cobertura muy baja, incluso menor que la prevista en la normativa ecuatoriana.

Los elementos anteriores permiten establecer que para el caso de la legislaciones chilena, peruana y colombiana se ha determinado coberturas por montos mayores previstos en el caso de la normativa vigente en el Ecuador, situación que determina la necesidad de que estos montos sean revisados en la legislación nacional, para que su valores se adapten a las características reales de la prestación de servicios de salud y atención médica, así como también para los altos costos funerarios que actualmente están vigentes en el país.

5. MATERIALES Y MÉTODOS.

5.1. MATERIALES UTILIZADOS

Con la finalidad de estructurar la base teórica se emplearon básicamente textos relacionados con el tema investigado, también se emplearon las fichas para extraer lo más importante de la información analizada.

Se empleó también con el objeto de recopilar y ordenar la información obtenida una computadora, para el análisis y procesamiento de datos se utilizó la calculadora, de igual forma se utilizaron recursos materiales como papel, copiadora, impresora, y algunos otros materiales de oficina.

5.2. MÉTODOS.

De acuerdo a lo previsto en la metodología de la investigación jurídica, por las características de este estudio en lo general estuvo regido por los lineamientos del Método Científico, puses parto de la determinación de un problema real, entorno al cual se determinan objetivos y una hipótesis de investigación, que se convierten en el eje principal para el desarrollo de todo el estudio.

Como métodos auxiliares contribuyeron en este estudio el Método Inductivo-Deductivo y Deductivo Inductivo, que fueron utilizados según las

circunstancias que se presentaron en la sustentación del eje teórico del trabajo.

El Método Bibliográfico y Documental fue de singular importancia en la recopilación de los elementos conceptuales, doctrinarios y jurídicos que son presentados como parte de la revisión de literatura en este trabajo.

En la parte final de la teoría, se utiliza el Método Comparativo con la finalidad de realizar el análisis de las disposiciones contenidas en las legislaciones de otros países acerca del problema de estudio.

En la presentación y análisis de los datos obtenidos en el trabajo de campo se utilizaron los Métodos de Análisis y Síntesis, que permitieron proyectar los resultados obtenidos a través de frecuencias y porcentajes ordenados en las respectivas tablas, y representados en gráficos estadísticos que hicieron posible realizar el análisis e interpretación de la información.

Toda la información finalmente es procesada, para poder realizar la correspondiente elaboración de las conclusiones, recomendaciones y de la propuesta que consta en la parte final del trabajo.

5.3. TÉCNICAS.

Para la recolección de la información que sustenta la parte teórica del trabajo se utilizó la técnica del fichaje, a través de la elaboración de fichas bibliográficas y nemotécnicas.

En el trabajo de campo para la obtención de datos fácticos acerca de la problemática estudiada, se procedió primero a aplicar una muestra al azar de treinta abogados en libre ejercicio profesional, quienes dieron sus criterios en una encuesta que estuvo orientada a recabar sus opiniones acerca de la temática propuesta, de igual forma se aplicó la entrevista a un número de cinco personas que desempeñan funciones relacionadas con el tema estudiado, entre ellas principalmente, Jueces de Garantías Penales, Jueces de Tránsito, Fiscales, Abogados en Libre Ejercicio, y personas laboran en las Instituciones del Estado relacionadas con el tránsito y el transporte terrestre, estos datos sirvieron para la verificación de los objetivos planteados y para la contrastación de la hipótesis propuesta.

El desarrollo del presente informe final está regido principalmente por lo dispuesto en el Reglamento del Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja, especialmente por las normas de orden formal que se recogen en el artículo 151 de esta normativa.

5.4. INSTRUMENTOS.

Los instrumentos que han sido empleados con la finalidad de recopilar la información presentada en este trabajo son básicamente los formularios de encuesta y entrevista, elaborados para recabar las opiniones de los profesionales que participaron en el proceso investigativo.

6. RESULTADOS.

En esta parte del trabajo realizo la presentación de los resultados fácticos que se han obtenido en un proceso investigativo desarrollado a través de la aplicación de las encuestas y las entrevistas, conforme se detalla en los siguientes numerales.

6.1. RESULTADOS DE LA ENCUESTA.

Tomando en cuenta la descripción de la metodología realizada en el proyecto de investigación, y considerando la necesidad de sustentar el trabajo en datos objetivos que demuestren la incidencia del problema en la sociedad ecuatoriana, se determinó la utilización de la encuesta de acuerdo con el siguiente detalle.

Se elaboró un formulario de encuesta que está conformado por cinco preguntas que están relacionadas, de manera directa con el tema de investigación y con las variables que se estudian, una vez estructurado el mismo se seleccionó una muestra al azar de treinta profesionales del derecho, que ejercen la abogacía en el Distrito Judicial de Morona Santiago, a quienes se aplicó la respectiva encuesta de una forma directa, para lo que fue necesario concurrir a cada uno de los lugares en donde laboran, habiendo obtenido de ellos los criterios que se presentan y analizan en las páginas siguientes.

PRIMERA PREGUNTA: ¿Cree usted, que los accidentes de tránsito, tienen un índice de ocurrencia muy frecuente en la sociedad ecuatoriana?

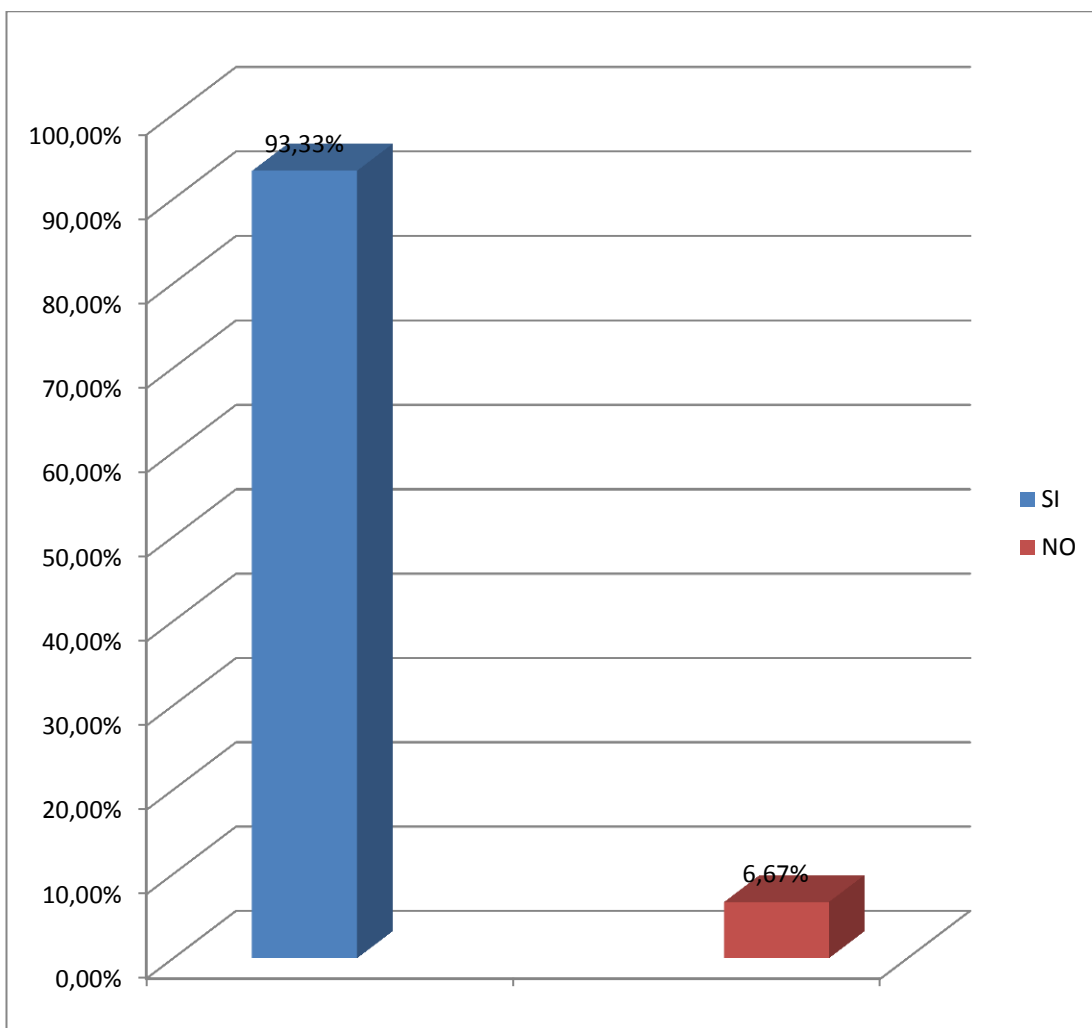
CUADRO N° 1

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	28	93.33
NO	2	6.67
TOTAL:	30	100.00

FUENTE: Aplicación de encuestas a Abogados en libre ejercicio

ELABORACIÓN: Blas Geramidez Sánchez Yunga

GRÁFICO N° 1



INTERPRETACIÓN:

En la primera pregunta de la encuesta se ha obtenido el criterio de veintiocho profesionales del derecho en libre ejercicio, que alcanzan el 93.33% de la población investigada, quienes contestan positivamente la encuesta, ellos creen que los accidentes de tránsito tienen un índice de ocurrencia muy frecuente en la sociedad ecuatoriana.

Por su parte dos personas, que corresponden al 6.67% del total de profesionales del derecho que fueron encuestados, dan una respuesta negativa a la pregunta planteada, es decir consideran que los accidentes de tránsito no tienen un índice de ocurrencia muy frecuente en la sociedad ecuatoriana.

ANÁLISIS:

Tomando en cuenta los criterios manifestados en esta pregunta es posible establecer que el índice de ocurrencia de accidentes de tránsito en la sociedad ecuatoriana es muy frecuente lo que significa que estos percances tienen una incidencia permanente en nuestro país. Esta información corrobora lo señalado en la parte doctrinaria del trabajo investigativo, en donde se dejó en claro que los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte de personas en nuestro país, pues pese a las acciones estatales que se han realizado en este ámbito aún no se ha logrado disminuir de manera considerable la incidencia de este problema.

SEGUNDA PREGUNTA: ¿Considera que el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, vigente en el Ecuador, es lo suficientemente operativo para la atención eficiente de las víctimas de accidentes de tránsito?

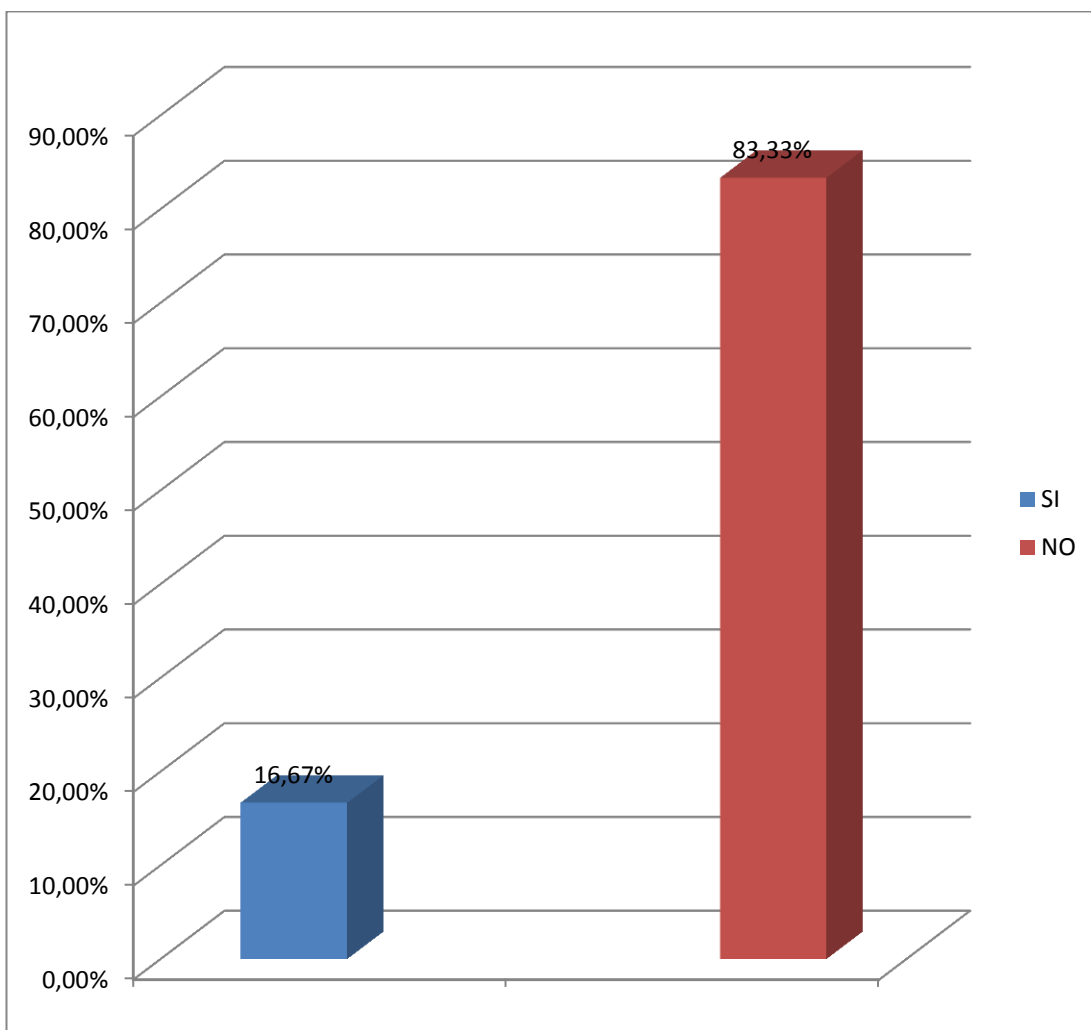
CUADRO N° 2

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	5	16.67
NO	25	83.33
TOTAL:	30	100.00

FUENTE: Aplicación de encuestas a Abogados en libre ejercicio

ELABORACIÓN: Blas Geramidez Sánchez Yunga

GRÁFICO N° 2



INTEPRETACIÓN:

En la segunda pregunta planteada a los profesionales del derecho encuestados se ha obtenido el criterio de cinco personas, que corresponden al 16.67%, quienes dan una respuesta negativa, es decir consideran que el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, que está vigente en el Ecuador, es lo suficientemente operativo, para atender de manera eficiente a las víctimas de accidentes de tránsito.

De acuerdo con veinticinco personas encuestadas, que representan el 83.33% de la población investigada, quienes se pronuncian negativamente en la pregunta realizada, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito vigente en el Ecuador, no es lo suficientemente operativo, para atender en forma eficiente a las víctimas de accidentes de tránsito.

ANÁLISIS:

Los resultados que se han obtenido en esta pregunta permiten establecer que el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, vigente en la actualidad en la sociedad ecuatoriana no resulta lo suficientemente operativo para garantizar una atención eficiente a las víctimas de los accidentes de tránsito, ello se deduce de la inconformidad de muchas personas quienes han denunciado la falta de eficiencia de este seguro respecto a la cobertura brindada para las víctimas de este tipo de percances.

TERCERA PREGUNTA: ¿Según su criterio, el monto de las coberturas previstas en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, es suficiente para cubrir las consecuencias sufridas por las víctimas de un accidente de tránsito?

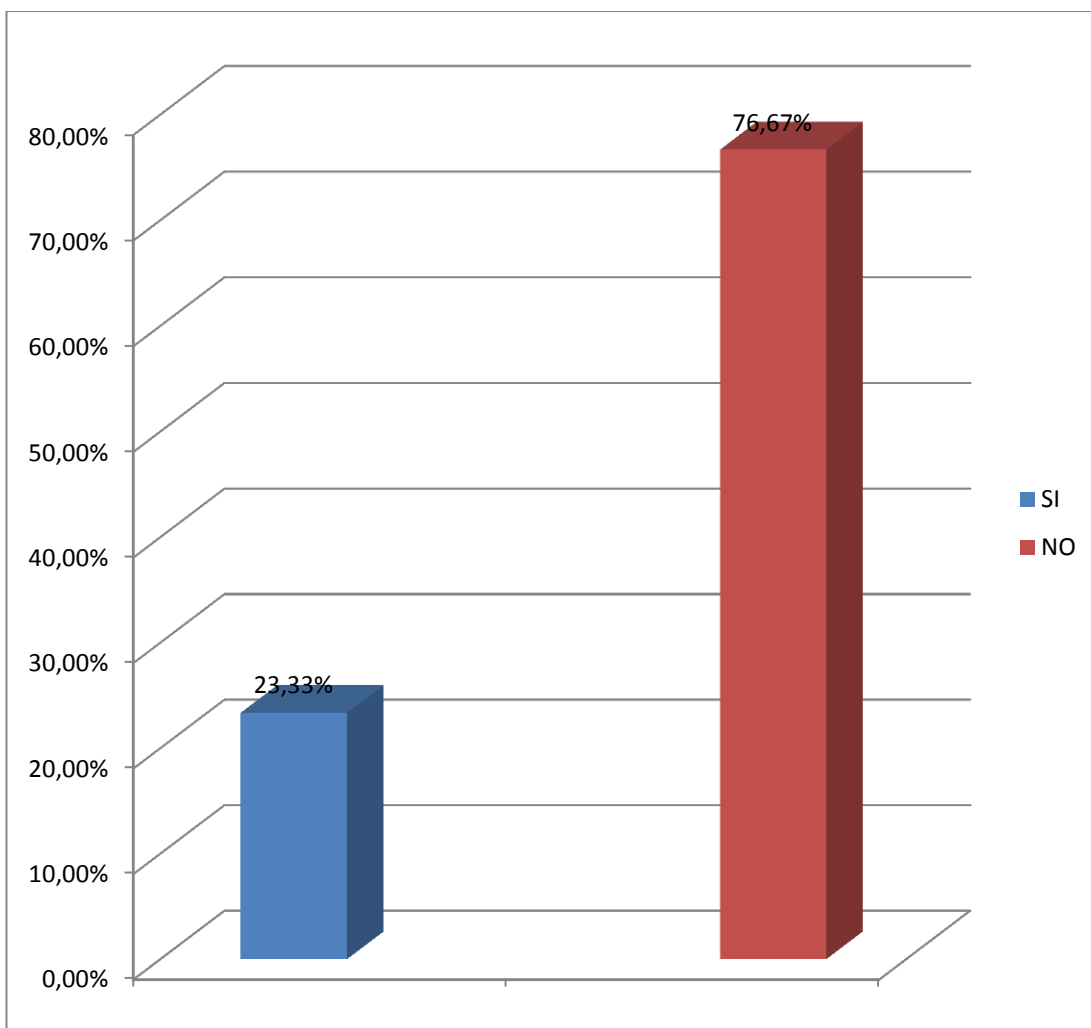
CUADRO N° 3

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	7	23.33
NO	23	76.67
TOTAL:	30	100.00

FUENTE: Aplicación de encuestas a Abogados en libre ejercicio

ELABORACIÓN: Blas Geramidez Sánchez Yunga

GRÁFICO N° 3



INTERPRETACIÓN:

La información que se ha obtenido en la presente pregunta, permite establecer que según siete personas que corresponden al 23.33% de la población investigada, el monto de las coberturas establecidas en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, si es suficiente para cubrir las consecuencias sufridas por las víctimas de un accidente de tránsito.

Por otro lado se obtiene el criterio de veintitrés profesionales del derecho participantes en la encuesta que representan el 76.67% de la población total, ellos señalan que los montos de cobertura que están previstas en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, no es suficiente para cubrir las consecuencias sufridas por las víctimas de un accidente de tránsito.

ANÁLISIS:

De acuerdo a los resultados que se presentan en esta pregunta es posible establecer que el criterio mayoritario de los profesionales del derecho encuestados, está en el sentido de que los montos de las coberturas establecidas en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, vigente en el Ecuador, no son suficientes para cubrir de manera eficaz las consecuencias sufridas por los accidentes de tránsito, esto ratifica los comentarios que en ese mismo sentido se realizaron al analizar las normas pertinentes que están previstas en el Reglamento General de Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

CUARTA PREGUNTA: ¿Cree usted que la falta de operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, así como la insuficiencia de los montos de cobertura a las víctimas, afectan el principio de seguridad jurídica, y el derecho a la vida, la integridad personal y la salud reconocidos en la Constitución de la República?

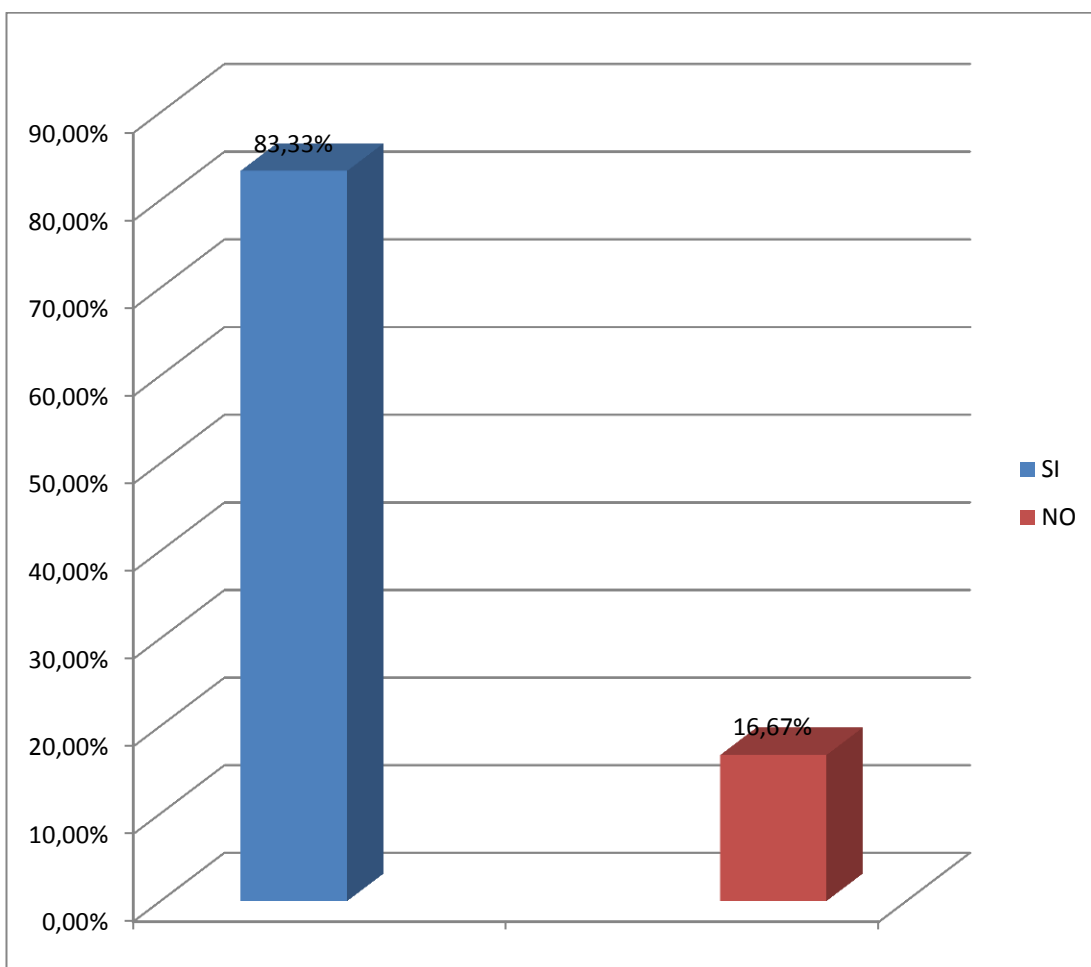
CUADRO N° 4

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	25	83.33
NO	5	16.67
TOTAL:	30	100.00

FUENTE: Aplicación de encuestas a Abogados en libre ejercicio

ELABORACIÓN: Blas Geramidez Sánchez Yunga

GRÁFICO N° 4



INTERPRETACIÓN:

Respecto a esta pregunta se obtiene el criterio de veinticinco personas encuestadas quienes representan el 83.33% de la población investigada, ellas consideran que la falta de operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, y la insuficiencia de los montos de cobertura a las víctimas, afectan el principio de seguridad jurídica, y los derechos fundamentales a la vida, la integridad personal y la salud de las personas, reconocidos en la Constitución de la República del Ecuador.

Por otro lado, cinco profesionales del derecho que representan el 16.67% de la población que participó de la encuesta, contestan de una manera negativa la pregunta formulada, es decir que no están de acuerdo en que la falta de operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y la insuficiencia de los montos de cobertura, ponga en riesgo la seguridad jurídica, y el derecho a la vida, la integridad personal y la salud de las personas.

ANÁLISIS:

En esta pregunta se ha obtenido un criterio contundentemente mayoritario de los profesionales del derecho, en el sentido de que la falta de operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, y los montos de cobertura, no son suficientes para garantizar la seguridad jurídica, y el derecho a la vida, la integridad personal y la salud, de las personas.

QUINTA PREGUNTA: ¿Sería conveniente que se realice el planteamiento de una propuesta jurídica orientada a reformar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General de Aplicación, para garantizar la operatividad y eficiencia del Seguro Obligatorio de accidentes de Tránsito?

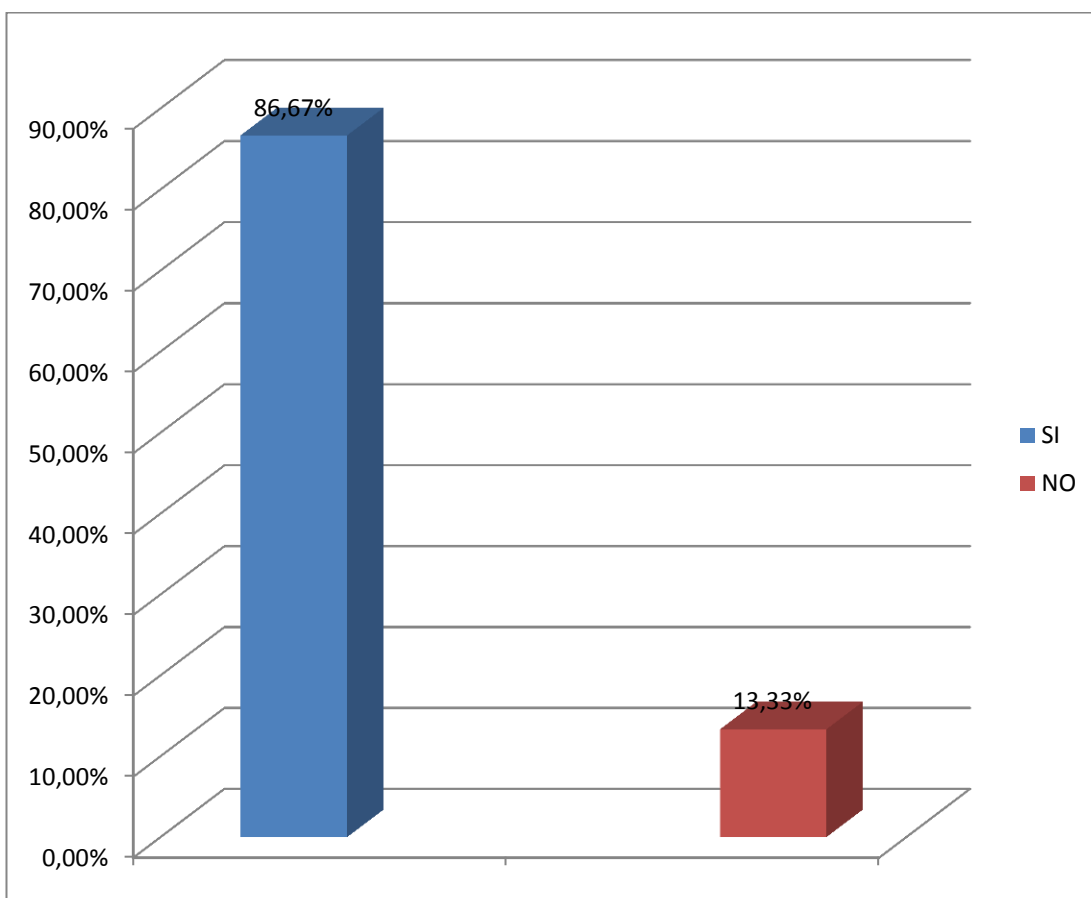
CUADRO N° 5

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	26	86.67
NO	4	13.33
TOTAL:	30	100.00

FUENTE: Aplicación de encuestas a Abogados en libre ejercicio

ELABORACIÓN: Blas Geramidez Sánchez Yunga

GRÁFICO N° 5



INTERPRETACIÓN:

En esta pregunta se ha obtenido un criterio positivo de veintiséis encuestados, que corresponden al 86.67% de la población investigada, quienes consideran que sí sería conveniente realizar el planteamiento de una propuesta jurídica de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como a su Reglamento General de Aplicación, con la finalidad de garantizar la operatividad y eficiencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

Por otro lado, está la posición de cuatro personas encuestadas que representan el 13.33% del total de participantes, quienes señalan que no están de acuerdo con que se realice el planteamiento de la reforma sugerida a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y a su Reglamento General de Aplicación, en cuanto a la operatividad y a la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

ANÁLISIS:

La información obtenida en esta pregunta, permite establecer que el criterio de la mayoría de los encuestados es en el sentido de que si es pertinente la reforma con la finalidad de que el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, sirva para proteger de manera más efectiva a las personas que lo contratan, frente a las consecuencias nocivas que resultan de estos percances.

6.2. RESULTADOS DE LA ENTREVISTA.

Como estuvo descrito en la metodología del proyecto de investigación y con la finalidad de abundar más en elementos fácticos que corroboren la existencia del problema en la sociedad ecuatoriana, se decidió también la aplicación de la técnica de la entrevista, la cual hizo posible que se obtengan las siguientes opiniones.

PRIMERA ENTREVISTA A JUEZ DE GARANTÍAS PENALES

1. ***¿Considera usted que las normas establecidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General de Aplicación, son suficientes para garantizar la operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito?***

Respuesta:

Yo creo que el régimen jurídico que está previsto tanto en la Ley como en el Reglamento, ha resultado insuficiente para garantizar la operatividad del seguro.

2. ***¿Cree usted que las coberturas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, son suficientes para atender las consecuencias sufridas por las víctimas de un accidente de tránsito?***

Respuesta:

No existen algunos casos en que las coberturas no tienen relación con los costos que hoy en día se deben realizar con la finalidad de afrontar las consecuencias de un accidente de tránsito, especialmente para las víctimas

que tienen secuelas graves y merecen tratamientos o intervenciones médicas complicadas.

- 3. *¿Considera usted que por la falta de operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, y la insuficiencia de las coberturas para las víctimas se afecta el principio de seguridad jurídica y se pone en riesgo el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud, consagrados en la Constitución de la República del Ecuador?***

Respuesta:

La inseguridad jurídica se genera porque las víctimas no se sienten protegidas en forma suficiente por el seguro, y además como dije antes por el monto limitado de las coberturas se pone en riesgo incluso el derecho a la vida de la víctima cuando esta carece de los recursos necesarios para asumir los costos que el seguro no alcanza a cubrir.

- 4. *¿Estaría de acuerdo en que se plantee un reforma jurídica a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y a su Reglamento General de Aplicación, con la finalidad de garantizar la operatividad y eficiencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito?***

Respuesta:

Yo estoy de acuerdo pues es necesario que se establezcan normas legales que permitan que el seguro al que usted se refiere sea lo suficientemente operativo, es decir que se haga efectivo sin representar mayores contratiempos, y que además las coberturas que están previstas sean acorde a los valores reales de la atención médica en la actualidad de manera que las personas no estén expuestas a no ser atendidas y se ponga en riesgo el derecho a la vida y a la integridad persona.

SEGUNDA ENTREVISTA A FISCAL DE TRÁNSITO

5. ***¿Considera usted que las normas establecidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General de Aplicación, son suficientes para garantizar la operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito?***

Respuesta:

Mucho se ha hablado en el país acerca de la falta de operatividad del SOAT, sin embargo no ha habido cambios profundos en las normas legales y reglamentarias y los problemas persisten, pese a que los accidentes de tránsito continúan siendo uno de los principales problemas que afectan a la sociedad ecuatoriana.

2. ***¿Cree usted que las coberturas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, son suficientes para atender las consecuencias sufridas por las víctimas de un accidente de tránsito?***

Respuesta:

Uno de los temas esenciales por lo que se debate la operatividad del SOAT en nuestro país está relacionado con el hecho de que las coberturas establecidas en las normas reglamentarias pertinentes, no tienen relación primero con los ingresos que reciben las empresas aseguradoras por la contratación obligatoria de este seguro de parte de quienes son propietarios de un vehículo, y menos con los valores que deben cancelar las víctimas de los accidentes de tránsito, por la atención médica a la que tienen que someterse con la finalidad de superar las lesiones, muchas veces graves, que sufren como resultado del accidente de tránsito, esto hace evidente que tales coberturas no son suficientes.

3. ***¿Considera usted que por la falta de operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, y la insuficiencia de las coberturas para las víctimas se afecta el principio de seguridad jurídica y se pone en riesgo el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud, consagrados en la Constitución de la República del Ecuador?***

Respuesta:

Si las coberturas no son suficientes para que la persona reciba la atención médica necesaria, es evidente que se pone en riesgo la vida, la salud y la integridad personal, que son derechos fundamentales de la persona, y consecuentemente no podría hablarse de una seguridad jurídica en este ámbito.

4. ***¿Estaría de acuerdo en que se plantee una reforma jurídica a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y a su Reglamento General de Aplicación, con la finalidad de garantizar la operatividad y eficiencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito?***

Respuesta:

Me parece pertinente la reforma, pues la naturaleza del SOAT, está en el hecho de proteger realmente a las víctimas, esto no está sucediendo en el país donde la mayoría de las personas que ha sufrido uno de estos percances, han manifestado su inconformidad reclamando porque este seguro no es operativo.

TERCERA ENTREVISTA A ABOGADO EN LIBRE EJERCICIO

1. ***¿Considera usted que las normas establecidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General de Aplicación, son suficientes para***

garantizar la operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito?

Respuesta:

Existen muchos inconvenientes para que las coberturas del seguro obligatorio de accidentes se hagan efectivas, eso incluso motiva que las propias casas de salud se nieguen a atender a las víctimas, yo creo que en este ámbito existen muchos problemas en el país.

2. *¿Cree usted que las coberturas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, son suficientes para atender las consecuencias sufridas por las víctimas de un accidente de tránsito?*

Respuesta:

Los montos demasiado bajos de las coberturas son justamente las razones por las cuales las víctimas de accidentes de tránsito en algunos casos deben peregrinar por varias casas de salud a objeto de recibir atención, esto no es justo.

3. *¿Considera usted que por la falta de operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, y la insuficiencia de las coberturas para las víctimas se afecta el principio de seguridad jurídica y se pone en riesgo el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud, consagrados en la Constitución de la República del Ecuador?*

Respuesta:

El accidente de tránsito dependiendo de la gravedad, representa que las víctimas deban recibir atención inmediata y urgente, para proteger su vida, su integridad personal y existen posibilidad de recobrar la salud, cuando esta atención no es prestada oportunamente, se ponen en riesgos estos

derechos, y también existe una vulneración a la seguridad jurídica porque las normas no son eficientes.

- 4. ¿Estaría de acuerdo en que se plantee una reforma jurídica a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y a su Reglamento General de Aplicación, con la finalidad de garantizar la operatividad y eficiencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito?***

Respuesta:

La reforma es conveniente, pues el seguro obligatorio de accidentes de tránsito se creó con la finalidad de hacer frente a un problema grave como es la incidencia de estos percances en la sociedad ecuatoriana, por ello es indispensable que se cumpla este propósito señalando coberturas eficientes.

CUARTA ENTREVISTA A JUEZ PROVINCIAL DE TRÁNSITO

- 1. ¿Considera usted que las normas establecidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General de Aplicación, son suficientes para garantizar la operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito?***

Respuesta:

Existen normas tanto en la Ley como en el Reglamento, pero las mismas carecen de los elementos necesarios para garantizar que sus preceptos se cumplan y se garantice que este seguro sea operativo para atender las consecuencias de los accidentes de tránsito, las cuales no están siendo suficientemente asumidas con perjuicio para las personas involucradas como víctimas de estos hechos.

2. ***¿Cree usted que las coberturas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, son suficientes para atender las consecuencias sufridas por las víctimas de un accidente de tránsito?***

Respuesta:

Si se considera el monto de los ingresos que perciben las aseguradoras las coberturas resultan mínimas, porque sus montos no representan un valor suficiente para atender las consecuencias sufridas por las víctimas de un accidente de tránsito.

3. ***¿Considera usted que por la falta de operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, y la insuficiencia de las coberturas para las víctimas se afecta el principio de seguridad jurídica y se pone en riesgo el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud, consagrados en la Constitución de la República del Ecuador?***

Respuesta:

Las víctimas de accidentes de tránsito, la mayoría de las veces están desprotegidas para que les brinden la atención médica necesaria para superar las consecuencias de los accidentes, esto no está acorde con la protección eficiente a la vida, la salud y la integridad personal que son derechos reconocidos en la Constitución de la República.

4. ***¿Estaría de acuerdo en que se plantee una reforma jurídica a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y a su Reglamento General de Aplicación, con la finalidad de garantizar la operatividad y eficiencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito?***

Respuesta:

Si la reforma es pertinente, pues no existe seguridad jurídica ya que los preceptos que existen en la actualidad no se cumplen, esto ocasiona que se

ponga en riesgos derechos trascendentales como la vida, la seguridad jurídica y la salud.

QUINTA ENTREVISTA A SECRETARIO DEL JUZGADO PROVINCIAL DE TRÁNSITO

- 1. *¿Considera usted que las normas establecidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General de Aplicación, son suficientes para garantizar la operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito?***

Respuesta:

La regulación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito es deficiente esto hace que no se cumpla con los objetivos que este tipo de seguro persigue y que la comunidad se vea desprotegida, hay que tener claro que la intención de asegurar es buena, pero sin embargo no existe la legislación necesaria para que se cumpla.

- 2. *¿Cree usted que las coberturas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, son suficientes para atender las consecuencias sufridas por las víctimas de un accidente de tránsito?***

Respuesta:

Hay en la descripción de las coberturas montos reducidos, especialmente si consideramos el alto costo de la atención de salud y la prestación de los servicios médicos, es evidente que existe una insuficiencia en este sentido.

- 3. *¿Considera usted que por la falta de operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, y la insuficiencia de las coberturas para las víctimas se afecta el principio de seguridad jurídica y se pone en riesgo el derecho a la vida, a la integridad***

personal y a la salud, consagrados en la Constitución de la República del Ecuador?

Respuesta:

Cuan la atención médica es limitada o simplemente se niega como se ha denunciado en muchos casos, la vida se pone en un riesgo evidente cuando las lesiones sufridas por la víctima son graves, en los casos de lesiones de menor gravedad se pone en riesgo la salud y la integridad personal, por ello creo que el seguro obligatorio de accidentes de tránsito no brinda la suficientes seguridad jurídica para las personas.

4. ¿Estaría de acuerdo en que se plantee una reforma jurídica a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y a su Reglamento General de Aplicación, con la finalidad de garantizar la operatividad y eficiencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito?

Respuesta:

Yo comparto plenamente que se haga la reforma que usted sugiere pues es conveniente que las personas que formamos parte del tránsito y transporte terrestre y que a diario estamos expuestos a los riegos que ello representa, tengamos la certeza de que el seguro cubrirá de forma eficiente las consecuencias.

COMENTARIO A LAS ENTREVISTAS.

Las opiniones que se han presentado de parte de las personas entrevistadas en el destalle realizado en las páginas anteriores, hacen posible elaborar el siguiente comentario.

Las normas que actualmente se encuentran previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como en su Reglamento General de Aplicación, no son suficientes para garantizar la operatividad del seguro obligatorio de accidentes de tránsito, estos criterios se suman a los que en el mismo sentido manifestaron las personas encuestadas, y también a las opiniones señaladas en el marco doctrinario de esta investigación, que dan cuenta de que en la sociedad ecuatoriana existen muchas situaciones que demuestran la falta de aplicabilidad de este seguro.

Las personas que participaron en la entrevista de forma contundente manifiestan que las coberturas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, que están previstas en el Reglamento General de Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no son suficientes para tender las consecuencias que padecen las víctimas de un accidente de tránsito.

Los profesionales entrevistados contestan que debido a la falta de operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, así como a la insuficiencia de las coberturas previstas en el Reglamento General de Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para cubrir los daños ocasionados a las víctimas, se produce una afectación al cumplimiento del principio de seguridad jurídica, y a los derechos fundamentales a la vida, la salud y la integridad personal, que están reconocidos en la Constitución de la República del Ecuador.

Las personas que participaron en la entrevista, de forma unánime señalan que están de acuerdo con que se realice el planteamiento de una reforma jurídica a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como al Reglamento General de Aplicación, a propósito de que se pueda garantizar de mejor manera la operatividad y eficiencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, y proteger eficientemente los derechos fundamentales de las personas.

Los criterios de las personas entrevistadas ratifican la existencia de una insuficiencia normativa en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y su Reglamento General de Aplicación, respecto a regular de manera adecuada la operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, así como la necesidad de que se incorpore una reforma a estos cuerpos legales para la mejor regulación de esta institución.

7. DISCUSIÓN.

En esta parte del trabajo de investigación, se realizan los procesos de verificación de objetivos y contrastación de hipótesis que se efectúan tomando en cuenta la información y los resultados que se han presentado en este trabajo.

7.1. VERIFICACIÓN DE OBJETIVOS.

Los objetivos que se plantearon en este trabajo para ser verificados son los siguientes:

OBJETIVO GENERAL.

- ✓ **Estudiar desde el punto de vista crítico, jurídico y doctrinario, la regulación jurídica acerca de la operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, en la legislación ecuatoriana, y los criterios doctrinarios relacionados con la temática propuesta.**

Este objetivo de carácter general se verifica en este trabajo investigativo, por cuando en el mismo se presenta un análisis basado en criterios conceptuales, doctrinarios y jurídicos, que permiten entender las normas

legales establecidas en el ordenamiento jurídico ecuatoriano, con la finalidad de regular el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito de manera que el mismo sea operativo.

En el análisis de los elementos que se han presentado en este trabajo investigativo, se plantea siempre un análisis de orden crítico, planteando las opiniones que como autor manifiesto acerca de cada uno de los criterios analizados.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

- ✓ **Demostrar la falta de operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, en la atención a las víctimas de accidentes de tránsito.**

Este objetivo específico se verifica con los criterios que fueron expuestos en la parte doctrinaria del trabajo investigativo, en donde se demuestra que existen casos en que aún existe falta de efectividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, debido a que las víctimas de este tipo de sucesos desastrosos no reciben la suficiente atención, de parte de las casas de salud. Además se puntualizaron algunas referencias que demuestran que las coberturas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, no son suficientes si consideramos especialmente los altos costos que demanda la atención de salud para las personas accidentadas.

Asimismo la información que se ha obtenido en la segunda pregunta de la encuesta se obtiene el criterio de la mayoría de personas investigadas, quienes señalan que en la sociedad ecuatoriana no existe la suficiente operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

De igual forma existe de parte de las personas entrevistadas, se obtiene el criterio de que el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, no resulta lo suficientemente operativo en la sociedad ecuatoriana, para atender de manera eficiente a las víctimas de accidentes de tránsito.

- ✓ **Establecer la insuficiencia de las coberturas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, frente a las consecuencias sufridas por las víctimas de un accidente de tránsito.**

Se ha analizado en el marco jurídico, concretamente en la revisión de las normas del Reglamento General a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, las coberturas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, demostrando que los montos previstos son demasiado bajos, si consideramos especialmente los altos costos de la atención de salud que están vigentes en la actualidad en el Ecuador.

De acuerdo con los resultados obtenidos en la tercera pregunta de la encuesta y en la segunda pregunta de la entrevista, se determina que el criterio de los profesionales del derecho participantes, está en el sentido de

que las coberturas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, son insuficientes para cubrir los costos ocasionados para asumir las consecuencias que sufren las víctimas de los accidentes de tránsito.

- ✓ **Determinar que la falta de operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, y la insuficiencia de las coberturas a las víctimas, vulneran el principio de seguridad jurídica, y ponen en riesgo el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud reconocida en la Constitución de la República del Ecuador.**

Para verificar este objetivo específico son adecuados los criterios que se han manifestado en la cuarta pregunta de la encuesta y la tercera pregunta de la entrevista en donde es posible determinar que tanto la falta de operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, así como la insuficiencia de las coberturas para las víctimas, atentan contra el principio de seguridad jurídica, y de los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud, que se encuentran reconocidos como derechos fundamentales en la Constitución de la República del Ecuador.

Además es evidente que en un accidente de tránsito, se pone en grave riesgo los derechos fundamentales relacionados con la vida, la integridad personal y la salud de las personas; lo que ocasiona inseguridad jurídica debido a que las normas contempladas en la ley y su reglamento no son suficientes para garantizar que se cumpla el objetivo del seguro estudiado

que es el proteger los daños sufridos en la persona de las víctimas de accidentes de tránsito.

- ✓ **Plantear una propuesta jurídica de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y a su Reglamento General de Aplicación, que permita la operatividad y eficiencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.**

El objetivo específico anterior, queda verificado de forma positiva en esta investigación, cuando las personas encuestadas y las entrevistadas, al contestar la última pregunta que se les formuló aceptan la necesidad y la pertinencia de que se eleve una propuesta jurídica de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y a su Reglamento General de Aplicación, con la finalidad de que garantice la operativa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, incorporando nuevas disposiciones respecto a la efectividad del seguro y a las coberturas que el mismo proporciona a las víctimas de accidentes de tránsito.

Asumiendo los criterios de las personas encuestadas y entrevistadas en la parte final del trabajo investigativo, se realiza el planteamiento de la correspondiente propuesta de reforma a través de la cual pretendo que se superen las falencias existentes en la actualidad, y que el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, efectivamente cumpla con el propósito de cubrir los daños ocasionados en la persona de las víctimas de accidentes de

tránsito, de modo que se proteja de mejor manera los derechos fundamentales que se ponen en riesgo en estos casos.

7.2. CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS.

Asimismo en el proyecto de investigación se realizó el planteamiento de la siguiente hipótesis, con la finalidad de contrastarla sobre la base de los resultados obtenidos en el trabajo.

Las normas jurídicas previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y su Reglamento General de Aplicación, no son suficientes para garantizar la operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, y las coberturas previstas no cubren eficientemente los daños que resultan de un accidente de tránsito, por lo que es necesario implementar la reforma jurídica y reglamentaria correspondiente, a objeto de garantizar eficientemente el derecho a la vida y a la salud, y el principio de seguridad jurídica reconocidos en la Constitución de la República del Ecuador.

La hipótesis anterior se contrasta positivamente en primera instancia, porque en efecto existe un marco jurídico que está previsto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y en su Reglamento General de Aplicación, las cuales están destinadas a regular lo relacionado con el

Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, esto se confirma con las disposiciones que fueron citadas y analizadas como parte del marco jurídico de esta investigación.

Además los criterios manifestados por parte de las personas encuestadas en la primera pregunta que se les formuló, y los de los profesionales entrevistados, que se expusieron en respuesta a la primera interrogante permiten establecer que las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial, y su Reglamento General de Aplicación no garantizan la operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

A lo anterior se suman los resultados reportados en la tercera pregunta de la encuesta y en la segunda de la entrevista, en donde las personas encuestadas y entrevistadas señalan que las coberturas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, no cubren de manera eficiente los perjuicios ocasionados a las víctimas de este tipo de accidentes.

En la última pregunta de la encuesta y de la entrevista, las personas participantes, profesionales del derecho, señalan que sería conveniente realizar el planteamiento de una reforma jurídica tanto a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, como a su Reglamento General de Aplicación, con el propósito de que sus disposiciones sean adecuadas de manera que se garantice una mejor operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, y una mayor efectividad de las

coberturas en el sentido de que los montos establecidos sean suficientes para proteger la salud, la integridad personal y la vida de las personas.

7.3. FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA DE LA PROPUESTA DE REFORMA.

Para sustentar la propuesta jurídica de reforma que será presentada en la parte final del trabajo, presento los siguientes argumentos:

La Constitución de la República del Ecuador, en el numeral 1 del artículo 3, impone al Estado el deber de garantizar la plena vigencia de los derechos constitucionales de las personas, y las de aquellos que se encuentran previstos en los instrumentos internacionales vigentes en el país, entre ellos señala con puntualidad la salud.

Además en el artículo 66 de la misma Constitución de la República del Ecuador, se establecen expresas disposiciones a través de las cuales se consagra como derechos de todas las personas, la vida, la salud y la integridad personal, puesto que estas son garantías esenciales a la condición misma de los seres humanos.

Asimismo en el artículo 82 de la Constitución de la República del Ecuador, se consagra el principio de seguridad jurídica, el cual se fundamenta en el respeto a las normas constitucionales, y en la existencia de preceptos

legales establecidos de forma previa, clara y pública de manera que puedan ser aplicados por las autoridades competentes para brindar la suficiente garantía jurídica para la vigencia de los derechos de los ciudadanos.

Pese a la existencia de las normas constitucionales antes mencionadas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se evidencian vacíos legales en cuanto a que el régimen pertinente, no contiene sanciones para quienes incumplan con las prestaciones que garantiza el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, el problema anterior se agrava cuando en el Reglamento General de aplicación de la mencionada Ley, se incorporan las coberturas de Seguro, señalando montos demasiado ínfimos que no están acordes con las características socioeconómicas de la sociedad ecuatoriana actual.

Además como se ha podido observar en el análisis del régimen comparado, concretamente del establecido en las legislaciones de Chile, Perú y Colombia, existen en esos ordenamientos normas mucho más efectivas que las vigentes en el Ecuador, lo que confirma la insuficiencia del marco jurídico nacional vigente en materia de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

Se suman a lo expresado, los criterios manifestados mayoritariamente por parte de las personas encuestadas y entrevistadas, quienes aceptan que las normas jurídicas vigentes en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y en su Reglamento General de Aplicación, no son

suficientes para garantizar la operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, y que los montos de cobertura previstos para los riesgos que cubre este seguro, no tienen una relación efectiva con la realidad socioeconómica actual en donde los costos de atención médica y de prestación de servicios necesarios para que la víctima recupere la salud, superan en muchos los escuálidos presupuestos señalados actualmente en la ley, como límite máximo de cobertura.

Todos los elementos expuestos son suficientes como sustento de una propuesta jurídica de reforma que se presenta en la parte final de la investigación a través del cual se busca contribuir a que se cumpla con el objetivo esencial del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, que es proteger a las personas que resulten víctimas de estos percances, garantizándoles la existencia de una cobertura que sea eficiente y se ajuste a las condiciones actuales vigentes en nuestro país en materia de prestación de servicios médicos y atención integral en salud.

8. CONCLUSIONES.

En el presente trabajo de investigación, he llegado a las siguientes conclusiones.

- En la sociedad ecuatoriana existe un índice muy alto de incidencia de accidentes de tránsito percances que se han convertido en una de las principales causas de muerte en el país, lo que ha ubicado a estos accidentes como uno de los problemas de salud pública que debe resolver el Estado.

- El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, que se encuentra vigente en el Ecuador, no es lo suficientemente operativo, debido a la existencia de una insuficiencia normativa en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General de Aplicación, lo que afecta la prestación de atención eficiente para las víctimas de accidentes.

- Los montos de las coberturas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito que se encuentran previstos en el Reglamento General de Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no es suficiente para cubrir las consecuencias sufridas por las víctimas de un accidente de tránsito.

- La falta de operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, y la insuficiencia de los montos de cobertura previstos para atender a las víctimas afecta el principio de seguridad jurídica y además pone en riesgo el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud que se encuentran reconocidos en la Constitución de la República del Ecuador.

- De acuerdo con la información recopilada de parte de las personas encuestadas y entrevistadas, es necesario que se realice el planteamiento de una propuesta jurídica de reforma que esté orientada a incorporar disposiciones en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y en su Reglamento General de Aplicación, con la finalidad de garantizar la operatividad y eficiencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

9. RECOMENDACIONES.

Considero que es oportuno como resultado del trabajo de investigación que se ha llevado a cabo, presentar las siguientes recomendaciones o alternativas de sugerencia.

- A la Asamblea Nacional de la República del Ecuador, con la finalidad de que proceda a la revisión jurídica, del régimen legal y reglamentario relacionado con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, con la finalidad de que se corrijan las falencias existentes y este tipo de seguro cumpla con el propósito para el que fue concebido que es el de proteger de la forma más eficiente a las personas víctimas de un accidente de tránsito.

- A las Aseguradoras que han sido autorizadas para operar en el ramo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, que se preocupen por cumplir de forma fiel cada una de las obligaciones impuestas en el correspondiente contrato de seguro, como de aquellas que nacen de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y de su Reglamento General de Aplicación, de modo que se garantice efectivamente los derechos de las personas aseguradas.

- A las clínicas, hospitales y demás instituciones de salud encargadas de la atención a las personas aseguradas por el Seguro Obligatorio

de Accidentes de Tránsito, que presten la atención urgente que requieren las víctimas de los accidentes de tránsito, anteponiendo por sobre todas las cosas, la salud, la integridad personal y la vida de las personas, al lucro o beneficio económico que puedan obtener de la prestación de estos servicios.

- A las personas que al ser propietarias de vehículos automotores que circulan por el territorio nacional ecuatoriano, están en la obligación de contratar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, que utilicen los beneficios de este seguro en caso de verificarse algún accidente que afecte la integridad personal de las personas involucradas, y que en caso de no recibir la atención oportuna realicen las correspondientes acciones con la finalidad de sentar precedentes que generen una cultura de respeto a este importante seguro.

- Al Estado ecuatoriano para que a través del Ministerio de Salud Pública, del Consejo Nacional de Tránsito, la Agencia Nacional de Tránsito, y otros organismos encargados de regular y controlar el tránsito y transporte terrestre en el Ecuador, que se involucren en campañas permanentes de información a las personas, acerca de los beneficios del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, y que se creen espacios a través de los cuales los usuarios de este seguro puedan denunciar los casos en que el mismo no sea suficientemente operativo, o que no exista la atención deseada para las víctimas de accidentes de tránsito o sus familiares.

9.1. PROPUESTA DE REFORMA JURÍDICA.

LA ASAMBLEA NACIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

CONSIDERANDO

QUE, el más alto deber del Estado es proteger la vigencia de los derechos constitucionales, y de los reconocidos en los instrumentos internacionales suscritos por el Estado ecuatoriano;

QUE, la Constitución de la República del Ecuador, consagra como derechos fundamentales la vida, la integridad personal y la salud de las personas;

QUE, la Constitución de la República del Ecuador, consagra el principio de seguridad jurídica, el cual se fundamenta en la existencia de normas claras, previas y públicas que puedan ser aplicadas por las autoridades competentes;

QUE, en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, no existe la normativa suficiente para garantizar la operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito; y,

QUE, es deber del Estado desarrollar un ordenamiento jurídico efectivo para la garantía y vigencia de los derechos fundamentales de las personas;

En uso de las atribuciones que le confiere el numeral 6 del artículo 120 de la Constitución de la República del Ecuador, resuelve expedir la siguiente:

**REFORMA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE,
TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**

“Art. 1.- Inclúyase luego del artículo 226, lo siguientes artículos enumerados:

“Art.- Responsabilidad de las Aseguradoras.- Las aseguradoras autorizadas para operar en el ramo Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, que de manera injustificada retarden el pago del seguro a la víctima o a los familiares autorizados para el efecto de acuerdo con las normas de esta Ley o su Reglamento General de Aplicación, será sancionadas con una multa de cinco a veinte remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general”.

“Art.- Responsabilidad de las casas de salud y de los profesionales de salud.- Las casas de salud que no brinden la atención pre hospitalaria y hospitalaria, quirúrgica y de hospitalización que requieran las víctimas de un accidente de tránsito serán sancionadas con una multa de diez a treinta remuneraciones básicas unificadas. En caso de reincidencia se impondrá la suspensión definitiva del permiso de funcionamiento por parte del Ministerio de Salud Pública, y la clausura definitiva.

Los profesionales de salud que se negaren a prestar la atención médica, pre hospitalaria, quirúrgica y de hospitalización que requieran las víctimas de accidentes de tránsito serán sancionados con multa de tres a nueve remuneraciones básicas unificadas, por cada caso. La reincidencia en esta conducta, será castigada con la suspensión definitiva en el ejercicio de la profesión por parte del Ministerio de Salud Pública”.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA: Todas las normas que en su contenido se opongan a la presente quedan derogadas:

DISPOSICIÓN FINAL: Esta Ley entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Dado en la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional de la República del Ecuador, a los..... Días, del mes de....., del año....., en la ciudad de San Francisco de Quito, Distrito Metropolitano.

f). Presidenta

f). Secretaria

LA ASAMBLEA NACIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

CONSIDERANDO

QUE, la sociedad ecuatoriana es afectada por un alto índice de accidentes de tránsito, que ha convertido estos percances en una de las principales causas de muerte de la población el país;

QUE, la Constitución de la República del Ecuador, consagra como derechos fundamentales la vida, la integridad personal y la salud de las personas;

QUE, la Constitución de la República del Ecuador, consagra el principio de seguridad jurídica, el cual se fundamenta en la existencia de normas claras, previas y públicas que puedan ser aplicadas por las autoridades competentes;

QUE, en las tarifas de las coberturas para las víctimas de accidentes de tránsito, previstas en el Reglamento General a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, no son suficientes para atender las consecuencias que deben afrontar estas personas; y,

QUE, es deber del Estado desarrollar un ordenamiento jurídico efectivo para la garantía y vigencia de los derechos fundamentales de las personas;

En uso de las atribuciones que le confiere el numeral 6 del artículo 120 de la Constitución de la República del Ecuador, resuelve expedir la siguiente:

**REFORMA AL REGLAMENTO GENERAL DE APLICACIÓN
DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE,
TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**

“Art. 1.- Sustitúyase el numeral 1 del artículo 339, por el siguiente:

“1. Una indemnización de USD 10.000,00 por persona, por muerte sobrevenida dentro de los doce meses siguientes al accidente y a consecuencia del mismo”.

Art. 2.- Sustitúyase el inciso primero del numeral 2 del artículo 339, por el siguiente:

“2. Una indemnización máxima, única y por accidente, de hasta USD 10.000,00 por persona, por discapacidad permanente total o parcial, sobrevenida dentro de los doce meses siguientes al accidente, conforme al daño comprobado y a la tabla de indemnizaciones por disminución e incapacidad para el trabajo u ocupación a continuación establecida”:

Art. 3.- Sustitúyase los numerales 3, 4 y 5, del artículo 339, por los siguientes:

“3. Una indemnización, por cada accidente, de hasta USD 5.000,00 por persona, por gastos médicos;

4. Una indemnización, por cada accidente, de USD 1.000,00 por gastos funerarios, por cada persona;

5. Una indemnización, por cada accidente, de hasta USD 500.00, por persona, por gasto de transporte y movilización de los heridos”.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA: Todas las normas que en su contenido se opongan a la presente quedan derogadas:

DISPOSICIÓN FINAL: Esta Ley entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Dado en la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional de la República del Ecuador, a los..... Días, del mes de....., del año....., en la ciudad de San Francisco de Quito, Distrito Metropolitano.

f). Presidenta

f). Secretaria

10. BIBLIOGRAFÍA.

- ALVAREZ SÁNCHEZ, Jorge, Manual de Tránsito y Transporte Terrestre, Editorial Ediciones Jurídica Carpol, Cuenca-Ecuador, 2013.
- CABANELLAS, Guillermo, Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, Tomo III, Editorial Heliasta S.R.L., Buenos Aires-Argentina, 2001.
- CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013.
- CHANAMÉ ORBE, Raúl, Diccionario de Derecho Constitucional, Editorial ADRUS, Lima-Perú, 2010.
- DICCIONARIO JURÍDICO ESPASA, Editorial Espasa Calpe S.A., Madrid-España, 2001.
- ENCICLOPEDIA JURÍDICA OMEBA, Editorial Bibliográfica Omeba, Tomo AP 8, México D.F., 2006.
- GARZÓN ENRIQUE, Los Derechos Fundamentales, Editorial Bosch, Madrid-España, 2008.
- NATHAL, Daniels Justicia en la atención de la salud, Editorial Universidad de Cambridge, Cambridge-Reino Unido, 2004.
- http://es.wikipedia.org/wiki/Accidente_de_tr%C3%A1fico

- http://es.wikipedia.org/wiki/Contrato_de_seguro
- http://es.wikipedia.org/wiki/Seguridad_jur%C3%ADdica
- <http://federacionmedicaecuatoriana.info/index.php/2013-01-10-04-24-32/nacionales/8-nacionales/165-ecuador-el-segundo-con-mas-muertes-en-las-vias>
- <http://lp77.wordpress.com/2010/05/09/%C2%BFque-es-el-soat/>
- <http://www.ecuadoraldia.ec/index.php/9-noticias/2343-el-soat-no-se-paga-a-todas-las-victimas-e>
- <http://www.eluniverso.com/2009/04/18/1/1445/FC421D6AB2274AAC9EF9D14FC6F.html>
- <https://www.google.es/search?as=accidente+de+trA1nsito>
- http://www.gtu.munlima.gob.pe/normaslegales/disposiciones/ley_general_transporte.pdf
- <http://www.humanium.org/es/derecho-vida>
- <http://www.latinaseguros.com.ec/page/seguros/soat-preguntas-frecuentes.php>
- <http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=29893>
- <http://www.observatoridesc.org/es/derecho-la-salud>

- http://www.sanpedrodelapaz.cl/documentos/transito/accidentes_transit
- http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/codigo/estatuto_organico_sistema_financiero_pr007.html
- <http://www.telegrafo.com.ec/regionales/regional-sur/item/desconocimiento-sobre-aplicacion-de-soat-sigue.html>
- <http://www.up.edu.mx/document.aspx?doc=28960>
- LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013
- REGLAMENTO DE APLICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013.
- RENTERÍA, Manuel, La Responsabilidad en Materia de Tránsito y Transporte Terrestre, Editorial Astrea, Buenos Aires-Argentina, 2001.
- ROSERO RIVAS, Ana María, La Seguridad Jurídica en el Ecuador, Contribución de la Procuraduría General del Estado, Instituto de Altos Estudios Nacionales, Quito-Ecuador, 2003.
- ZAMBRANO SIMBALL, Mario Rafael, Los Principios Constitucionales del Debido Proceso y las Garantías Jurisdiccionales, Ediciones Industria Gráfica PH, Ediciones, Quito-Ecuador, 2009.

11. ANEXOS.

11.1. ANEXO N° 1. PROYECTO DE INVESTIGACIÓN APROBADO.



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

“REFÓRMESE EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA OPERATIVIDAD DEL SOAT, COMO GARANTÍA AL DERECHO DE LOS CIUDADANOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL ECUADOR”

PROYECTO DE TESIS PREVIO A LA
OBTENCIÓN DEL GRADO DE
ABOGADO

AUTOR:

Blas Geramidez Sánchez Yunga

Loja – Ecuador
2014

1. TEMA:

“REFÓRMESE EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA OPERATIVIDAD DEL SOAT, COMO GARANTÍA AL DERECHO DE LOS CIUDADANOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL ECUADOR”

2. PROBLEMÁTICA:

La Constitución de la República del Ecuador, en el numeral 1 de su artículo 3, establece como un deber primordial del Estado el garantizar el efectivo goce de los derechos establecidos en la Constitución y en los instrumentos internacionales. Además el derecho a la vida y a la salud, son garantías expresamente reconocidas como derechos de libertad en el artículo 66, del texto constitucional, el cual en su artículo 82, señala que la seguridad jurídica, como derecho de protección, se basa en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas claras, previas y públicas, que puedan ser aplicadas por la autoridad competente, con la finalidad tutelar y proteger eficientemente los derechos de las personas.

Con la finalidad de proteger la salud y la vida, frente a eventuales accidentes de tránsito, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, en su artículo 211, establece la obligatoriedad de aseguramiento de todos los vehículos a motor que transiten por el territorio nacional, a través de la

contratación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, el cual ampara a las personas víctimas de un accidente de tránsito.

Sin embargo, de tener algunos años de vigencia en el país, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, no es suficientemente operativo, en cuanto a hacer efectivas sus coberturas, y esta falta de operatividad y eficiencia se debe también a los reducidos montos de cobertura de dicho seguro, que están previstos en el Art. 339 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, los cuales no son proporcionales a los daños ocasionados por un accidente de tránsito, y a los altos costos que en la actualidad tienen los servicios médicos en el Ecuador, generando inseguridad jurídica y un mayor estado de vulneración para las víctimas de accidentes de tránsito, cuyo derecho a la vida y a la salud deberían ser protegidos de forma más eficiente, permitiendo que el SOAT, cumpla el propósito con el que ha sido instituido en la legislación ecuatoriana, y no se constituya simplemente en un lucrativo negocio para las aseguradoras.

Por lo antes expuesto, resulta evidente, que existe una problemática jurídica que tiene que ver con la ineficiente operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, la cual debe ser estudiada desde el punto de vista conceptual, doctrinario y jurídico, y sustentada en datos fácticos, que permitan corroborar su incidencia en la sociedad ecuatoriana, así como la necesidad de instrumentar la reforma correspondiente tanto a la Ley

Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, como al Reglamento General para su aplicación.

3. JUSTIFICACIÓN:

Para la realización de este trabajo existen algunos aspectos de justificación entre los cuales se deben destacar de manera principal los siguientes:

SOCIAL: La trascendencia social de la investigación propuesta está dada porque se pretende desarrollar un trabajo que está relacionado con una problemática, que pese a los esfuerzos gubernamentales, aún tiene una alta incidencia en la sociedad ecuatoriana, como son los accidentes de tránsito, percances que han ocasionado la pérdida de muchas vidas humanas, así como consecuencias desastrosas para quienes han visto disminuida su salud y su integridad, como resultado de las lesiones que sufrieron en estos percances. Por lo tanto al intentar proteger la salud y la vida de las personas a través de la operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, con la propuesta que surgirá de este trabajo investigativo, el mismo tiene una evidente importancia en el ámbito social.

POLÍTICO: Desde la perspectiva política se justifica el trabajo de investigación que se plantea, por cuanto a través de la puesta en vigencia de la propuesta jurídica que surgirá del mismo, será posible el cumplimiento de un deber trascendental del Estado ecuatoriano, el cual radica en el hecho de

que debe brindar la protección eficiente y oportuna a los derechos fundamentales de las personas que están reconocidas en la Constitución de la República y en los instrumentos jurídicos internacionales que han sido suscritos por el Ecuador.

JURÍDICO: Desde el punto de vista jurídico la investigación propuesta, tiene una innegable trascendencia, pues a partir de su realización será posible garantizar de forma eficiente derechos trascendentales para el ser humano, como son la vida, la integridad personal y la salud, además de ello será posible dar seguridad jurídica a las personas víctimas de accidentes de tránsito, respecto de la eficiente cobertura, brindada por el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

Por lo mencionado, la trascendencia jurídica del trabajo está en que se abordará de forma pormenorizada las normas que están contenidas en la Constitución de la República del Ecuador, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial, su Reglamento General de aplicación, así como las normas que en relación con la temática se encuentren comprendidas en Instrumentos Jurídicos Internacionales, ratificados por el Ecuador, y en la legislación de otros países.

ACADÉMICO: La justificación académica del trabajo está dada por el hecho de que la temática escogida para el desarrollo del estudio se encuentra ubicada dentro del Derecho Penal, disciplina jurídica que es abordada dentro

del pensum impartido en la Carrera de Derecho de la Modalidad de Estudios a Distancia de la Carrera de Derecho.

Un justificativo trascendental en el orden académico es que la investigación propuesta, constituye un requisito trascendental para la obtención del Título de Abogado, y de esta forma permitir al autor del trabajo, la culminación de su carrera profesional.

Se debe destacar en el plano académico el hecho de que el desarrollo del trabajo estará asistido de forma permanente, por los profesores que sean designados para la revisión del proyecto de investigación así como de la Tesis de Grado, y también por los miembros del Honorable Tribunal de Grado, que emitirán su veredicto acerca de la estructura metodológica y la importancia jurídica del presente estudio.

ORIGINALIDAD Y ACTUALIDAD: El trabajo es original, por cuanto para su planteamiento se ha hecho un análisis particular de las normas constitucionales, legales y reglamentarias, correspondientes; y es actual porque está relacionado con una problemática que tiene incidencia en la sociedad ecuatoriana, como es la alta siniestralidad de los automotores que circulan por las vías terrestres del territorio nacional.

FACTIBILIDAD: La realización del trabajo es factible, porque existe el material bibliográfico suficiente para argumentar la parte teórica del a

investigación, y por la posibilidad de contactar a profesionales del derecho y autoridades de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, para que participen como encuestados y entrevistados. También es factible, el sustento económico del trabajo, porque existen los recursos suficientes para asumir todos los costos que demande el proceso investigativo.

4. OBJETIVOS:

Los objetivos que se van a verificar mediante el desarrollo del presente trabajo son los siguientes:

1.1. OBJETIVO GENERAL.

- ✓ Estudiar desde el punto de vista crítico, jurídico y doctrinario, la regulación jurídica acerca de la operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, en la legislación ecuatoriana, y los criterios doctrinarios relacionados con la temática propuesta.

1.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

- ✓ Demostrar la falta de operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, en la atención a las víctimas de accidentes de tránsito.

- ✓ Establecer la insuficiencia de las coberturas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, frente a las consecuencias sufridas por las víctimas de un accidente de tránsito.

- ✓ Determinar que la falta de operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, y la insuficiencia de las coberturas a las víctimas, vulneran el principio de seguridad jurídica, y ponen en riesgo el derecho a la vida, a la integridad personal y la salud reconocidos en la Constitución de la República del Ecuador.

- ✓ Plantear una propuesta jurídica de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y a su Reglamento General de Aplicación, que permita la operatividad y eficiencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

5. HIPÓTESIS:

Las normas jurídicas previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y su Reglamento General de Aplicación, no son suficientes para garantizar la operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, y las coberturas previstas no cubren eficientemente los daños que resultan de un accidente de tránsito, por lo que es necesario implementar la reforma jurídica y reglamentaria correspondiente, a objeto de garantizar eficientemente el derecho a la vida y a la salud, y el principio de

seguridad jurídica reconocidos en la Constitución de la República del Ecuador.

6. MARCO TEÓRICO:

Se empieza el marco teórico de la presente investigación, señalando las normas constitucionales que están relacionadas con el problema de estudio.

La Constitución de la República del Ecuador, en su artículo 3, numeral 1, manifiesta lo siguiente:

“Art. 3.- Son deberes primordiales del Estado:

1. Garantizar sin discriminación alguna el efectivo goce de los derechos establecidos en la Constitución y en los instrumentos internacionales, en particular la educación, la salud, la alimentación, la seguridad social y el agua para sus habitantes”³¹.

De acuerdo con la norma anterior, uno de los deberes principales que la Constitución de la República del Ecuador, le impone al Estado ecuatoriano, es garantizar sin discriminación alguna el efectivo goce de los derechos reconocidos en la Constitución y en los instrumentos internacionales, entre ellos el derecho a la salud. Con este precepto se ratifica la importancia del

³¹ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Publicación Oficial de la Asamblea Nacional de La República del Ecuador, Quito-Ecuador, 2012, pág. 23.

derecho a la salud, que es consustancial con la garantía eficiente del derecho a la vida.

Además la Constitución de la República del Ecuador, en su artículo 66, en la parte pertinente manifiesta:

“Art. 66.- Se reconoce y garantiza a las personas:

1. El derecho a la inviolabilidad de la vida. No habrá pena de muerte.
2. El derecho a una vida digna, que asegure la salud, alimentación y nutrición, agua potable, vivienda, saneamiento ambiental, educación, trabajo, empleo, descanso y ocio, cultura física, vestido, seguridad social y otros servicios sociales necesarios.
3. El derecho a la integridad personal que incluye:
 - b) La integridad física, psíquica, moral y sexual”³².

Se cita la norma anterior, porque expresamente reconoce y garantiza como derechos de libertad de las personas: la vida, la salud y la integridad personal, derechos trascendentales para el desarrollo del ser humano, que deben ser protegidos de manera efectiva y eficiente, a través de todos los mecanismos jurídicos y legales con que cuenta el estado.

³² CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Publicación Oficial de la Asamblea Nacional de La República del Ecuador, Quito-Ecuador, 2012, pág. 50.

Otra norma constitucional, que es importante citar en el presente trabajo investigativo, dice:

“Art. 82.- El derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes”³³.

De acuerdo con la norma anterior la seguridad jurídica es un derecho de protección de las personas, y radica en la existencia de un respeto irrestricto a la Constitución, y en la existencia de normas jurídicas, previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes, con la finalidad de proteger eficientemente los derechos de las personas puestos en riesgos de vulneración.

Con la finalidad de proteger efectivamente el derecho a la vida, integridad personal y a la salud de las personas, frente a la eventualidad de que sean afectados como consecuencia de un accidente de tránsito, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, establece la obligatoriedad, de contratar un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, por lo que previo a tratar las normas pertinentes relacionadas con la problemática, es necesario tener como base un concepto general acerca del seguro.

³³ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Publicación Oficial de la Asamblea Nacional de La República del Ecuador, Quito-Ecuador, 2012, pág. 61.

Desde un punto de vista general, el seguro se define como:

“Un contrato por el cual una de las partes (el asegurador) se obliga, mediante una prima que le abona la otra parte (el asegurado), a resarcir un daño o cumplir la prestación convenida si ocurre el evento previsto, como puede ser un accidente o un incendio, entre otras”³⁴.

De acuerdo con la opinión anterior el seguro es una especie de contrato a través del cual una de las partes que se denomina el asegurador, adquiere una obligación, mediante una prima que es abonada por el asegurado, la cual le obliga a resarcir un daño o cumplir la prestación convenida, si ocurre el evento previsto en la celebración del contrato, este evento puede ser por ejemplo un accidente, un incendio, la pérdida de la salud, etc. El contrato de seguro es el medio por el cual el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato. El contrato de seguro puede tener por objeto toda clase de riesgos si existe interés asegurable, salvo prohibición expresa de la ley.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, respecto a la obligatoriedad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito Manifiesta:

“Art. 215.- Obligatoriedad de aseguramiento SOAT.- Para poder transitar dentro del territorio nacional, todo vehículo a motor, sin

³⁴ ENCICLOPEDIA JURÍDICA OMEBA, Tomo XX, Editorial Bibliográfica Omeba, México D.F., 2007, pág. 1321.

restricción 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”³⁵.

Por la vigencia de la norma recogida en el numeral anterior, todos los propietarios de vehículos a motor, en el ámbito público y privado, están en la obligación de contratar un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, como un requisito indispensable para poder transitar por el territorio nacional ecuatoriano, esta norma se aplica sin restricción alguna.

Lo concerniente a la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, se encuentra también establecido en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que expresamente señala:

“Art. 217.- Cobertura del SOAT.- El SOAT es un seguro que ampara a las personas víctimas de un accidente de tránsito, conforme a las coberturas, condiciones y límites asegurados que se establezcan en el Reglamento”³⁶.

Conforme a la disposición anterior, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tiene como finalidad proteger a las personas que fueron víctimas de un accidente de tránsito, por lo que excluye los daños materiales resultantes de uno de estos percances. El propósito esencial, es el de proteger la vida,

³⁵ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013, pág. 60.

³⁶ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013, pág. 60.

la integridad personal y la salud de las personas, situación que es primordial frente a cualquier otro resultado dañoso de este tipo de accidentes.

El Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en la parte correspondiente a la cobertura del SOAT, menciona lo siguiente:

“Art. 339.- Coberturas y porcentajes del SOAT.- El SOAT ampara a cualquier persona, sea esta conductor, pasajero o peatón, que sufra lesiones corporales, funcionales u orgánicas, o falleciere a causa de o como consecuencia de un accidente de tránsito, con motivo de la circulación del vehículo a motor.

Las indemnizaciones por daños corporales, funcionales u orgánicos, incluida la muerte, producidos como consecuencia de los accidentes relacionados con la circulación de un vehículo a motor, se sujetarán a las siguientes coberturas, condiciones, límites y montos de responsabilidad:

1. Una indemnización de USD 5.000,00 por persona, por muerte sobrevenida dentro de los doce meses siguientes al accidente y a consecuencia del mismo.
2. Una indemnización máxima, única y por accidente de hasta USD 5.000,0 por persona, por discapacidad permanente total o parcial, sobrevenida dentro de los doce meses siguientes al accidente, conforme al daño comprobado y a la tabla de indemnizaciones por disminución e incapacidad para el trabajo u ocupación, a continuación establecida...

3. Una indemnización, por cada accidente, de hasta USD 3.000,00 por persona, por gastos médicos;
4. Una indemnización, por cada accidente, de USD 400,00 por gastos funerarios; y,
5. Una indemnización, por cada accidente, de hasta USD 200,00 por persona, por gasto de transporte y movilización de los heridos³⁷.

Se cita la norma anterior con la finalidad de ilustrar, la insuficiencia de los montos económicos establecidos, en los numerales uno, dos, tres y cuatro del artículo citado, para la cobertura de indemnizaciones relacionadas con muerte, afectación a la integridad personal y la salud, y gastos médicos.

Los montos establecidos por indemnización, no guardan ni relación remota con la gravedad del daño ocasionado, si bien es cierto la muerte de un ser humano, no se subsana con el pago de una suma económica, sin embargo esta es útil para atender las necesidades de los familiares sobrevivientes, por lo que considerando esto el monto debería ser aumentado.

Además el perjuicio ocasionado como consecuencia de la afectación de la integridad personal y la salud en el caso de discapacidad sobrevinida como consecuencia de los accidentes de tránsito, es realmente grave por lo que el monto indemnizatorio es insuficiente; y, finalmente en el caso de los gastos

³⁷ REGLAMENTO GENERAL PARA LA APLICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013, pág. 79.

médicos, el monto previsto, es irrisorio, si se considera el alto costo de la prestación de servicios de salud, especialmente en el sector privado, e incluso en el sector público en donde situaciones como la rehabilitación de la víctima, resulta sumamente onerosa, y exige gastos que deben ser cubiertos de manera más eficiente por el seguro.

Hay que anotar para concluir este desarrollo teórico, que el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, lejos de convertirse en un medio eficiente para proteger la salud, la integridad personal y la vida de las personas, es un lucrativo negocio para las aseguradoras, que son las principales beneficiadas de la incorporación de este medio obligatorio de aseguramiento, pues perciben ganancias que alcanza millones de dólares, beneficio que es desproporcional a la cobertura real que realizan, de allí la necesidad de la revisión de los montos de cobertura, antes analizados.

Los elementos que se han puntualizado en las líneas anteriores, sirven para corroborar que las normas previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y el Reglamento Generara su aplicación, resultan insuficientes para garantizar la operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, y para proteger los derechos fundamentales de las personas reconocidos en la Constitución de la República del Ecuador, siendo indispensable el planteamiento de una reforma jurídica en este sentido.

7. METODOLOGÍA:

7.1. MÉTODOS.

El detalle del empleo de los métodos que serán utilizados en el desarrollo del presente trabajo es el siguiente:

El método científico, se emplea a partir de la formulación del presente proyecto de investigación, pues el trabajo se sustenta en el planteamiento de objetivos y de hipótesis, que deberán ser verificados y contrastada con los resultados obtenidos, además se afrontará una problemática no solamente con un afán descriptivo, sino de proponer una alternativa jurídica viable para su solución.

Se empleará el método inductivo deductivo con la finalidad de enfocar la problemática desde un punto de vista general y de determinar también las manifestaciones particulares de la misma en la realidad social ecuatoriana, y como incide para la vigencia de los derechos fundamentales de las personas, reconocidos por el Estado.

Otro método empleado será el analítico sintético, que se aplicará fundamentalmente para analizar las opiniones conceptuales y doctrinarias, y las normas jurídicas existentes en relación al problema investigado, y sintetizar una posición crítica respecto a estos temas.

Se hará uso también del método comparativo con la finalidad de analizar las normas que se han incorporado en otras legislaciones, acerca del problema jurídico que se investiga en este trabajo.

Para la presentación de los resultados obtenidos en el proceso investigativo de campo se hará uso del método estadístico, que permitirá analizar e interpretar la información obtenida a través de la aplicación de la técnica de la encuesta, y realizar la representación gráfica de los datos que se han recopilado en este proceso.

7.2. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS.

Para la elaboración de la revisión de literatura, se hará uso de la técnica de la consulta bibliográfica y documental, con la finalidad de recabar todos los criterios, de orden conceptual, doctrinario y jurídico, acerca del problema investigado.

En la investigación de campo será aplicada la técnica de la encuesta, para lo cual se elaborará el correspondiente instrumento, en el que constarán preguntas relacionadas con la problemática, este instrumento será aplicado a los profesionales del derecho que laboran en la ciudad de Macas.

Así mismo se empleará la técnica de la entrevista, la cual será aplicada a un número de cinco profesionales del derecho que desempeñan funciones

relacionadas con el problema estudiado, principalmente Jueces y Fiscales de Tránsito, Jueces de Garantías Penales, y miembros de los Tribunales de Garantías Penales.

Los datos obtenidos en esta parte del trabajo serán utilizados para la respectiva verificación de objetivos y contrastación de hipótesis. Más adelante se presentarán las conclusiones a las que se logre llegar, algunas recomendaciones, y finalmente la propuesta de Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y a su Reglamento General de Aplicación, que tendrá como propósito garantizar la operatividad y suficiente cobertura a los daños sufridos por las víctimas de accidentes de tránsito.

Todos los resultados obtenidos serán presentados en el denominado informe final que se elaborará conforme a los lineamientos metodológicos exigidos, y será presentado para el análisis de los docentes y de los órganos pertinentes, como es el caso del Tribunal de Grado.

7.3. ESQUEMA PROVISIONAL.

El Informe de Tesis, de acuerdo con el Reglamento del Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja, contendrá las siguientes partes:

- a. Título.

- b. Resumen en castellano y traducido al inglés.
- c. Introducción.
- d. Revisión de literatura.
- e. Materiales y métodos.
- f. Resultados.
- g. Discusión.
- h. Conclusiones.
- i. Recomendaciones.
- j. Bibliografía.
- k. Anexos.

8. CRONOGRAMA DE TRABAJO:

ACTIVIDADES	2013					
	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO
Elaboración y presentación del proyecto de Investigación	XXXX					
Aprobación del Proyecto		XX				
Elaboración de la parte teórica de la tesis		XX	XXXX			
Trabajo de campo				XX		
Elaboración del informe definitivo				XX	X	
Revisión y aprobación por el director					XXX	
Sesión reservada por el Tribunal de Tesis						XX
Disertación, defensa y graduación						XX

9. PRESUPUESTO Y FINANCIAMIENTO:

9.1. RECURSOS HUMANOS:

- Profesor pertinente.
- Director de Tesis.
- Investigador.
- Personas entrevistadas y encuestadas.
- Miembros del Tribunal de Grado.

9.2. PRESUPUESTO:

- Bibliografía sobre el tema de investigación	\$ 500.00
- Fotocopias	50.00
- Materiales de oficina (papel, esferos, lápices, etc.)	100.00
- Equipo de oficina	400.00
- Internet	50.00
- Digitación de textos, impresiones, empastado	150.00
- Alquiler de infocus	50.00
- Trámite de aptitud de grado	100.00
- Transporte y movilización	250.00
- Imprevistos	<u>200.00</u>
TOTAL:	\$ 1.850.00

SON: Mil ochocientos cincuenta dólares americanos

9.3. FINANCIAMIENTO:

Todos los gastos que se deban realizar para la ejecución del trabajo, serán asumidos personalmente por el autor.

10. BIBLIOGRAFÍA:

- ✓ ALBAN, Ernesto, "Régimen Penal", Ediciones Legales, tomo I, Quito, 2001.
- ✓ ALBUJA, Byron Curso Elemental de Tránsito, Editorial Corporación Editora Nacional, Quito-Ecuador 2000.
- ✓ CABANELLAS, Guillermo Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, Editorial Heliasta S.R.L., Buenos Aires-Argentina, 2001.
- ✓ CADENA CRESPO, Marco.- "Las infracciones de Tránsito, con sus analogías a los delitos del homicidio o al asesinato", Editorial Crissan Color, Quito Ecuador, 2000.
- ✓ CARBONEL Miguel, Libertad de Tránsito y Fronteras, la gran cuestión del Siglo XXI, Editorial Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Autónoma de México, México D.F., 2001.
- ✓ COMBELLAS Ricardo, "Derecho Constitucional. Una Introducción al estudio de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela". Mc Graw Hill Interamericana de Venezuela, S.A, Páginas 107 y 108, Caracas, año 2001.
- ✓ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Publicación Oficial de la Asamblea Nacional de La República del Ecuador, Quito-Ecuador, 2012.

- ✓ DICCIONARIO JURÍDICO ESPASA SIGLO XXI, Editorial Espasa Calpe S.A., Madrid-España, 2001.
- ✓ ENCICLOPEDIA JURÍDICA OMEBA, Tomo XX, Editorial Bibliográfica Omeba, México D.F., 2007.
- ✓ HERNÁNDEZ, Terán Miguel.- “Seguridad Jurídica, Análisis, Doctrina y Jurisprudencia”, Editorial Edino., Guayaquil Ecuador, 2004.
- ✓ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013.
- ✓ REGLAMENTO GENERAL PARA LA APLICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013.
- ✓ TORRES CHAVES, Efraín Comentarios a la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres, Editorial Universidad Técnica Particular de Loja, Loja-Ecuador, 1998.
- ✓ URIARTE DOMÍNGUEZ, Segismundo, El Concepto de Salud, Editorial Nuevo Milenio, Bogotá-Colombia, 2008.

11.2. FORMATO DE ENCUESTA

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

FORMULARIO DE ENCUESTA

Señor Abogado:

Con la finalidad de realizar mi trabajo de Tesis, previa a la obtención del grado de Abogado, el mismo que se titula: **“REFÓRMESE EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA OPERATIVIDAD DEL SOAT, COMO GARANTÍA AL DERECHO DE LOS CIUDADANOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL ECUADOR”**, comedidamente le pido responder las interrogantes planteadas a continuación. Por la colaboración que me brinde al contestar el cuestionario que presento, expreso mi gratitud.

1. ¿Cree usted, que los accidentes de tránsito, tienen un índice de ocurrencia muy frecuente en la sociedad ecuatoriana?
SI () NO ()
¿Por qué?
.....
.....
.....
2. ¿Considera que el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, vigente en el Ecuador, es lo suficientemente operativo para la atención eficiente de las víctimas de accidentes de tránsito?
SI () NO ()
¿Por qué?
.....
.....
.....
3. ¿Según su criterio, el monto de las coberturas previstas en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, es suficiente para cubrir las consecuencias sufridas por las víctimas de un accidente de tránsito?
SI () NO ()
¿Por qué?
.....
.....
.....
4. ¿Cree usted que la falta de operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, así como la insuficiencia de los montos de

cobertura a las víctimas, afectan el principio de seguridad jurídica, y el derecho a la vida, la integridad personal y la salud reconocidos en la Constitución de la República?

SI () NO ()

¿Por qué?

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

5. ¿Sería conveniente que se realice el planteamiento de una propuesta jurídica orientada a reformar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General de Aplicación, para garantizar la operatividad y eficiencia del Seguro Obligatorio de accidentes de Tránsito?

SI () NO ()

¿Por qué?

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

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

11.3. FORMATO DE ENTREVISTA

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

FORMATO DE ENTREVISTA

Señor Abogado:

Con la finalidad de realizar mi trabajo de Tesis, previa a la obtención del grado de Abogado, el mismo que se titula: **“REFÓRMESE EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA OPERATIVIDAD DEL SOAT, COMO GARANTÍA AL DERECHO DE LOS CIUDADANOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL ECUADOR”**, comedidamente le pido responder las interrogantes planteadas a continuación. Por la colaboración que me brinde al contestar el cuestionario que presento, expreso mi gratitud.

1. ¿Considera usted que las normas establecidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General de Aplicación, son suficientes para garantizar la operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito?

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

2. ¿Cree usted que las coberturas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, son suficientes para atender las consecuencias sufridas por las víctimas de un accidente de tránsito?

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

3. ¿Considera usted que por la falta de operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, y la insuficiencia de las coberturas para las víctimas se afecta el principio de seguridad jurídica y se pone en riesgo el derecho a la vida, a la integridad

personal y a la salud, consagrados en la Constitución de la República del Ecuador?

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

4. ¿Estaría de acuerdo en que se plantee un reforma jurídica a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y a su Reglamento General de Aplicación, con la finalidad de garantizar la operatividad y eficiencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito?

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

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

11.4. REFERENCIAS SOBRE LA FALTA DE OPERATIVIDAD DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Finalmente para ilustrar que la falta de operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, obedece también al reducido monto de cobertura para las víctimas, es conveniente señalar la siguiente nota:

“Jamil Parra, de 22 años, resultó herido en un choque entre la motocicleta que manejaba y una unidad de la flota Esmeraldas. Esto ocurrió el jueves de la semana pasada en la vía Babahoyo-Ventanas. Fue trasladado a la clínica Santa María de Guayaquil, donde se le diagnosticó fractura de los huesos del cráneo y de la cara.

Los tres mil dólares que representan el tope de la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) solo le alcanzaron para la intervención quirúrgica inicial, además de los quinientos dólares que recogieron entre los familiares. Ante la falta de recursos, fue trasladado al hospital del seguro social Teodoro Maldonado Carbo, de Guayaquil, donde todavía se encuentra asilado. Una de las secuelas del accidente es que perdió la visión del ojo izquierdo y no tiene dinero para los medicamentos que el hospital no le entrega.

Una situación parecida vivió Édgar Sierra, de 30 años, después de que el 22 de enero sufrió una fractura de tibia y peroné cuando un auto chocó contra su moto en El Triunfo. Sierra fue trasladado a la clínica Alcívar, pero el SOAT apenas le sirvió para cubrir los primeros gastos, pues en su operación y posterior recuperación y terapia lleva invertidos más de diez mil.

Víctimas de accidentes de tránsito y sus familiares se quejan de que los valores del SOAT no alcanzan para pagar los gastos médicos y de

hospitalización. Representantes de centros de salud señalan que tomando en cuenta las ganancias que reciben las aseguradoras por la venta de la póliza, la cifra de cobertura debería ser más alta”³⁸.

En el primer caso, tenemos un accidente de tránsito producido entre una motocicleta conducido por un particular un una unidad de transporte público; de este percance el conductor del vehículo pequeño resultó con varias lesiones en su cabeza, al ser llevado a una casa de salud y aplicar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, se determina que la cobertura de este seguro fue insuficiente, pues apenas le alcanzó para una intervención quirúrgica inicial, servicio médico que para ser cancelado requirió de los aportes de los familiares del accidentado. Ante la insuficiencia de la cobertura del seguro, y la escasez de recursos económicos de sus familiares la persona víctima del accidente tuvo que ser trasladada hacia una casa de salud pública. Otra de las secuelas graves del accidente que sufrió esta persona, fue la pérdida de la visión de su ojo izquierdo, lo que se suma a la imposibilidad de adquirir los medicamentos necesarios para superar el quebranto de su salud.

En el segundo caso, el accidente de tránsito del que fue víctima un conductor de una motocicleta, le produjo graves lesiones especialmente en su estructura ósea, al ser trasladado a una casa asistencial, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, y la cobertura que el mismo otorga apenas les sirvió para cubrir sus gastos iniciales.

³⁸ <http://www.eluniverso.com/2009/04/18/1/1445/FC421D6AB2274AAC9EF9D14FC6F.html>

La situación anterior afecta muchas víctimas de accidentes de tránsito, y a sus familias, que ante la insuficiencia de las coberturas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, se ven abocadas a asumir los significativos costos de la atención médica y la hospitalización; esta situación se corrobora por el reclamo de los representantes de las casas de salud quienes aseguran que dado el significativo porcentaje de las ganancias que perciben las aseguradoras, debería existir un incremento en el monto de las coberturas.

ÍNDICE

PORTADA.....	i
CERTIFICACIÓN.....	ii
AUTORÍA.....	iii
CARTA DE AUTORIZACIÓN	iv
DEDICATORIA	v
AGRADECIMIENTO	vi
TABLA DE CONTENIDOS.....	vii
1. TÍTULO	1
2. RESUMEN.....	2
2.1. Abstract.....	4
3. INTRODUCCIÓN.....	6
4. REVISIÓN DE LITERATURA.....	9
5. MATERIALES Y MÉTODOS	59
6. RESULTADOS.....	62
7. DISCUSIÓN	84
8. CONCLUSIONES	94
9. RECOMENDACIONES	96
9.1. Propuesta de reforma	98
10. BIBLIOGRAFÍA	104
11. ANEXOS.....	107
ÍNDICE.....	138