



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

ÁREA JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA.

CARRERA DE DERECHO

TITULO:

**“LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y
SEGURIDAD VIAL Y SUS ALCANCES EN CUANTO AL REGLAMENTO
DEL SEGURO GENERAL OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE
TRÁNSITO (SOAT)”.**

**Tesis previa la obtención del
grado de Licenciado en
Jurisprudencia.**

AUTOR: MIGUEL GILBERTO RIVADENEIRA ALCIVAR

DIRECTORA: Dra. MARTHA JARAMILLO JUMBO

**Loja- Ecuador
2010**

CERTIFICACIÓN

Dra. Martha Jaramillo Jumbo.

Docente del Área, Jurídica, Social y Administrativa de la Universidad Nacional de Loja y Directora de tesis.

C E R T I F I C A:

Que la presente tesis de Licenciatura en Jurisprudencia intitulada: **“LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL Y SUS ALCANCES EN CUANTO AL REGLAMENTO DEL SEGURO GENERAL OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT)”**, de la autoría del señor egresado Miguel Gilberto Rivadeneira Alcivar, ha sido prolijamente revisada de acuerdo a las exigencias de fondo y forma propias de su categoría, por lo que autorizo su presentación.

Loja, junio de 2009.

Dra. Martha Jaramillo Jumbo.
DIRECTORA

AUTORÍA

Las ideas, opiniones y criterios vertidos en el presente trabajo de investigación, son de exclusiva responsabilidad del autor.

Miguel Gilberto Rivadeneira Alcivar,

EL AUTOR

AGRADECIMIENTO

Quiero dejar constancia de mi sincera gratitud a la **gloriosa Universidad Nacional de Loja, al Área Jurídica, Social y Administrativa, a la Carrera de Derecho, a sus Autoridades**, por haberme abierto las puertas y acogerme como su alumno en tan prestigiosa Institución de educación superior

De igual manera dejo expresa constancia de mi gratitud a la **Dra. Martha Jaramillo Jumbo**, quien con su esfuerzo, entereza y abnegación dirigió la presente investigación de Licenciatura en Jurisprudencia, que se constituye en un objetivo fundamental para mi vida profesional.

EL AUTOR

DEDICATORIA

La presente investigación derivada del constante esfuerzo y sacrificio la dedico a mi querida madre: **Carmen Alcivar Argandoña**, por la constante formación recibida y sus valiosos ejemplos que me supo inculcar, pues éste trabajo de investigación, no es más que el producto de sus benditos sacrificios y sabios consejos que, gracias a Dios, aún me sigue prodigando.

A mi amiga y esposa: **Gloria Dolores Quimbiulco Bedoya** que gracias a su apoyo incondicional, paciencia y comprensión, me motivó en todo momento, apoyándome en todas las decisiones que he tomado sin lo cual hubiese sido imposible lograr culminar mis estudios.

A mis hijos **Juan Carlos y Jorge Luis Rivadeneira Quimbiulco**, fuente inagotable de infinitas virtudes, que son vida entera en mí ser, a quienes he tratado de inculcar por el camino del bien, dándoles ejemplo de superación, disciplina y sacrificio, rompiendo el mito de los imposibles.

A mis **familiares y amigos** que creen en la justicia y en el derecho.

EI AUTOR

TABLA DE CONTENIDOS.

TITULO:

"LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL Y SUS ALCANCES EN CUANTO AL REGLAMENTO DEL SEGURO GENERAL OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT)".

1. RESUMEN.

Abstract.

2. INTRODUCCIÓN

3. REVISIÓN DE LITERATURA.

3.1. MARCO CONCEPTUAL.

3.1.1. Concepto de tránsito y transporte terrestre.

3.1.2. Accidentes de tránsito.

3.1.3. Concepto de contratación de seguros.

3.2. MARCO DOCTRINARIO.

3.2.1. Antecedentes históricos del tránsito y transporte terrestre en el Ecuador.

3.2.2. Las infracciones de tránsito.

3.2.3. Elementos configurativos de las infracciones de transito.

3.2.3.1. La negligencia.

3.2.3.2. La imprudencia.

3.2.3.3. La impericia.

3.2.3.4. La inobservancia.

3.2.4. El seguro Obligatorio de Accidentes de tránsito SOAT.

3.2.5. Que es el SOAT.

- 3.2.6. Como contratar el seguro.
- 3.2.7. Como obtener los beneficios.
- 3.2.8. Empresas legalmente autorizadas para contratar servicios.
- 3.2.9. Relación porcentual de recaudación y pagos.
- 3.2.10. Daños y perjuicios materiales.
- 3.2.11. Rubros que comprenden la indemnización de daños y perjuicios.

3.3. MARCO JURIDICO.

- 3.3.1. La regulación del tránsito en el Ecuador.
- 3.3.2. La protección según la Constitución de la República del Ecuador.
- 3.3.3. Ámbito normativo de la Ley Orgánica de Transportes Terrestre, Transito y Seguridad vial.
- 3.3.4. Disposiciones Reglamentarias del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT.
- 3.3.5. Manual del Sistema Operativo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito para los Servicios Públicos y Privados.
- 3.3.6. Derecho comparado de tránsito y seguros.
 - 3.3.6.1. Legislación Peruana.
 - 3.3.6.2. Legislación Chilena.
 - 3.3.6.3. Legislación Boliviana.
 - 3.3.6.3. Legislación Argentina.

4. MATERIALES Y MÉTODOS.

5. RESULTADOS

5.1. Presentación de los resultados de las encuestas.

5.2. Presentación de los resultados de las entrevistas.

5.3. Estudios de casos.

6. DISCUSIÓN

6.1. Verificación de objetivos.

6.2. Contrastación de hipótesis.

7. CONCLUSIONES.

8. RECOMENDACIONES.

9. PROPUESTA JURÍDICA.

9.1. Análisis crítico de la problemática.

9.2. Propuesta.

10. Bibliografía.

11. Apéndice.

12. Índice.

1. RESUMEN.

El problema seleccionado y ejecutado conforme la aprobación de mi Plan de Investigación, tiene importancia social jurídica en el contexto nacional, por cuanto en ninguna Ley especial ni en reglamentación alguna de Transportación Terrestre, Transito y Seguridad Vial, se reconoce el elemental derecho de protección Estatal sobre los bienes de las personas. Claramente podemos darnos cuenta que este vacío jurídico lesiona los derechos constitucionales, por cuanto a más de producirse un accidente de tránsito donde existen desgracias personales, se suma la destrucción de su vivienda, negocio o bienes inmuebles de personas naturales o jurídicas.

Dentro del estudio doctrinario con el aporte de varios y reconocidos juristas se efectúa un análisis de sus fundamentaciones y criterios personales, así mismo se orienta y se amplía su estudio a las disposiciones jurídicas en el contexto nacional.

Profundizando mi investigación con el aporte de criterios de varios Ministros, Jueces, Fiscales, Abogados en libre ejercicio profesional y personas perjudicadas a través de encuestas, entrevistas y casos reales donde se podrán dar cuenta que luego de producidos los daños los perjudicados han quedado en completa indefensión y abandono, no siendo equitativo que en un país de derecho y de justicia social se desampare de esta forma.

Producto de la investigación de campo y de la casuística he podido determinar claramente que las aseguradoras en nuestro país que tienen convenio con el Estado Ecuatoriano, sus utilidades son excelentemente buenas, los pagos a los centros hospitalarios no los realizan en forma oportuna cayendo en mora y mala atención y que producto de los accidentes cancelan por lesiones y muerte a las personas afectadas ya sean el SOAT o el FONSAT, pero en ningún caso se ha indemnizado y pagado por los daños y perjuicios materiales los mismos que perjudican a los ciudadanos ecuatorianos que no han sido parte ni tienen nada que ver en el accidente, daños que muchas de las veces son sumamente cuantiosos dejando en la indefensión a éstas personas.

ABSTRAC.

The selected problem and executed as the approval of my Plan of Investigation, has social artificial importance in the national context, since in any special Law neither in regulation some of Terrestrial Transportation, I Traffic and Security Vial, the elementary right of State protection is recognized on the goods of people. Clearly we can realize that this juridical hole injures the constitutional rights, since to more than taking place an accident of I traffic where personal misfortunes exist, sink the destruction of its housing, business or goods properties of natural or juridical people.

Inside the doctrinal study with the contribution of several and grateful jurists is made an analysis of their foundations and personal approaches, likewise it is guided and you wide their study to the juridical dispositions in the national context.

Deepening my investigation with the contribution of approaches of several Secretary, Judges, Fiscal, Lawyers in professional free exercise and people harmed through surveys, interviews and real cases where they will be been able to give bill that after having produced the damages those harmed they have been in complete indefensión and abandonment, not being equal that in a right country and of social justice it is abandoned this way.

Product of the field investigation and of the casuistry I have been able to determine clearly that the insurance companies in our country that you/they

have agreement with the Ecuadorian State, their utilities are excellently good, the payments to the hospital centers don't carry out them in opportune form falling in blackberry and bad attention and that product of the accidents cancels for lesions and death to people affected they are already SOAT or FONSAT, but in any case it has been reimbursed and paid by the damages and material damages the same ones that harm the Ecuadorian citizens that have not been part neither they have anything to see in the accident, damages that many of the times are extremely considerable leaving in the indefensión to these people.

2. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación denominado: **“La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus alcances en cuanto al Reglamento del Seguro General Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)”**, tiene una gran jerarquía ya que es un problema sumamente importante, actual y de interés comunitario, dentro del área de la transportación terrestre, el tránsito y la seguridad vial, de aquellas personas que de una u otra manera son objeto de resultados catastróficos producto de los accidentes de tránsito, estudio que trata de garantizar y armonizar las disposiciones de la Constitución de la República del Ecuador, como norma superior jerárquica con la Ley y el Reglamento en materia de transportación terrestre, tránsito y seguridad vial, respecto de los diversos actos y hechos accidentales que se originan producto de determinadas causas, los daños reparables e irreparables que se originan como la falta de reconocimiento legal sobre la indemnización de los daños materiales., que desde luego producen inconvenientes al derecho del bien vivir.

La selección del problema materia de la presente investigación socio jurídica, obedeció que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, expedida el 7 de agosto mediante decreto ejecutivo 2119, publicada en el Registro Oficial 421, como el Reglamento para el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, no garantiza los bienes de las personas produciéndose actos violatorios de los derechos civiles y dejando en la indefensión con daños graves ocasionados a la propiedad privada o pública

que no son reparados, esta insuficiencia jurídica perjudica gravemente a la comunidad ecuatoriana, y de manere muy especial a aquellas personas de escasos recursos económicos que carecen de dinero para solicitar el patrocinio de un abogado a fin defender sus derechos, procediendo a seleccionar el mismo por cuanto en la actualidad a diario se cuestionan sus servicios, siendo así mismo de interés social por que sus efectos tienen un impacto tanto en la comunidad como en el bien vivir. Por último esta investigación tiene importancia científica, jurídica, y académica, por cuanto las reformas propuestas, servirán de base y fundamento sobre las cuales las autoridades competentes o funcionarios tengan un estudio con argumentación jurídica.

Los objetivos direccionados al estudio jurídico, critico jurisprudencial, comparado, demostrativo e implementaciones correspondientes a los vacios existentes en la Ley y Reglamento de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, los he cumplido absolutamente todos a entera satisfacción.

La referencia teórica tiene como base la bibliografía contenida en la amplia doctrina expuesta por juristas nacionales y extranjeros y la legislación actualmente vigente en el país. La investigación de campo con acopio de datos a personas que conocen con profundidad la problemática, con un número de treinta encuestas y diez entrevistas me auxilio para orientar fundamentadamente mi propuesta de reforma.

Este trabajo de investigación tiene la siguiente estructura en un primer punto efectuó un “Resumen” de mi trabajo de investigación amplio y suficiente capaz de orientar al lector a ubicarse en mi problema y ejecución del mismo.

Seguidamente en el punto dos efectuó la “Introducción”, la misma que enfoco los principales aspectos de la problemática, la motivación que me permitió decidir la selección del objeto de estudio, algunos parámetros de orientación teóricos como la estructura de la ejecución partimiento de aspectos conceptuales teóricos hasta llegar a una propuesta lógica y fundamentada.

En el tercer punto intitulado “Revisión de Literatura” respeto al marco conceptual, inicio con los criterios de varios trataditas sobre el tránsito y transporte terrestre. los accidentes de tránsito y la contratación de seguros. Continuando con el Marco doctrinario en el que efectuó un retroceso a los antecedentes históricos del transito y transporte terrestre en el Ecuador, las infracciones de tránsito, los elementos configurativos de las infracciones de transito, particularmente enfocando aquellos como: la negligencia, la imprudencia, la impericia y la inobservancia, para luego centrar mi estudio respecto al seguro Obligatorio de Accidentes de tránsito SOAT, qué se entiende por SOAT, cómo contratar el seguro, cómo se puede obtener los beneficios, las empresas legalmente autorizadas para contratar servicios, la relación porcentual cuantitativa de recaudación y pagos, los daños y perjuicios materiales y los rubros que comprenden la indemnización de daños y perjuicios, inmediatamente paso al Marco jurídico, donde enfoco aspecto sobre, la regulación del tránsito en el Ecuador, la protección según la Constitución de

la República del Ecuador, el ámbito normativo de la Ley Orgánica de Transportes Terrestre, Transito y Seguridad vial, las disposiciones Reglamentarias del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, el Manual del Sistema Operativo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito para los Servicios de Salud Servicios Públicos y Privados, profundizando y ampliando mi análisis utilizando el Derecho comparado en materia de tránsito y seguridad vial, con las legislaciones del Perú, Chile, Bolivia y Argentina.

En un Cuarto punto, intitulado “Materiales y Métodos”, dejo constancia de la metodología más apropiada y utilizada a fin de conseguir resultados que sean satisfactorios, como las técnicas, incluidas la encuesta, la entrevista y la casuística donde procedí a seleccionar tres casos producidos en nuestro país donde claramente y con elementos suficientes pruebo los efectos y la indefensión.

En el punto Cinco titulado “Resultados”, luego del acopio de los datos, su tabulación y procesamiento cuantitativo y cualitativo procedo a presentar los resultados de las 30 encuestas, de las diez entrevistas y culmino con los casos.

En el Sexto Punto bajo el epígrafe “Discusión”, paso a verificar si he cumplido o no los objetivos propuestos y por último procedo a la contrastación de la hipótesis.

En el punto Siete titulado “Conclusiones”, luego del acopio de materias bibliográfico, casuístico y de campo, con la utilización d varios métodos y

técnicas he profundizado mi estudio y he llegado a tener amplio y pleno conocimiento de mi problemática, lo cual me ha permitido arribar a varias conclusiones, las mismas que dejo a consideración de los estudiosos del derecho.

En el Octavo punto intitulado “Recomendaciones” presento las recomendaciones es decir que hacer frente al problema objeto de estudio

En el punto Noveno titulado: “Propuesta”, luego de un profundo y minucioso estudio jurídico analítico y con conocimiento de causa, me permito presentar las reformas que a mi criterio deben introducirse en los cuerpos legales de transportación a fin de garantizar los bienes de los afectados producto de un accidente de tránsito.

Culmino con los datos bibliográficos, el índice y los anexos que orientan la estructura de mi investigación jurídica social.

Espero que este trabajo se constituya en un aporte jurídico social, despierte el interés de los señores Docentes, Estudiantes, Autoridades Judiciales y de la comunidad Universidad a fin de juntos enfrentar y superar este caótico problema de la seguridad vial.

3.1. MARCO CONCEPTUAL.

3.1.1. CONCEPTO DE TRÁNSITO Y TRASPORTE TERRESTRE.

Es necesario iniciar el desarrollo de la presente investigación, haciendo referencia sobre algunos conceptos básicos de tránsito y transporte terrestre, cuya comprensión es fundamental y necesaria para ubicarnos y comprender temática.

La palabra tránsito se deriva del latín “transitus”, que significa acción de transitar, que consiste en el paso de un lugar a otro. El tratadista Byron Albuja, define al tránsito como: “tránsito o movimiento de vehículos, personas, animales, ya sea por las calles, carreteras, autopistas, etc., a menudo el concepto de tránsito se confunde con el tráfico, refiriéndose más bien ésta última palabra a la acción o efecto de traficar, es decir la actividad de comerciar, ya sea comprando, vendiendo o realizando otros contratos semejantes”¹. El tránsito según esta definición consiste en la acción de trasladarse o movilizarse de un lugar a otro, por las múltiples necesidades que tiene que cumplir el ser humano, este acto se ejecuta a través del movimiento de vehículos, personas o animales, utilizando mecanismos apropiados y vínculos viales para llegar a un lugar determinado.

El conocido estudioso del derecho Guillermo Cabanellas de la Torre, en su Diccionario Enciclopédico, da su definición en relación al tránsito y mantiene que es: “el paso o traslado a través de vías o lugares públicos. Mutación de un estado a otro. Cambio de situación. Más terrenalmente tránsito se emplea

¹ ALBUJA, Byron, Curso Elemental de Tránsito, Editorial Corporación Editora Nacional, Quito-Ecuador, Año 1996, pág. 4.

como sinónimo de paso. En materia de circulación de vehículos y peatones en las calles de las ciudades populosas o en las carreteras, tránsito es la voz adecuada”². Según este tratadista el tránsito es el termino más adecuado, cuando se relaciona a la persona con las vías públicas, refiriéndose con éste término a la circulación de vehículos y personas en las calles o carreteras, pero si bien es cierto también se puede transitar por lugares privados sin dejar de denominarse tránsito diferenciando que el transporte es más bien el medio a través del cual se hace posible el traslado de las personas o bienes de un lugar a otro.

El diccionario Encarta, nos da la siguiente definición: “medio de traslado de personas o bienes desde un lugar a otro. El transporte comercial moderno ésta al servicio del interés público e incluye que todos los medios e infraestructuras implicados en el movimiento de las personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes. El transporte comercial de personas se clasifica como servicio de pasajeros y el de bienes como servicio de mercancías”³. En esta definición lo relevante es aquello que diferencia el servicio de trasportación de pasajeros vinculados al ser humano y el servicio de trasportación de cosas como actos de carácter mercantil.

Otro conocido jurista y estudioso de la materia Efraín Torres Chávez, dice que: “el tránsito se refiere más ir de un lugar a otro y a la simple movilización

² CABANELLAS, Guillermo de la Torre, Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, Tomo III, Editorial Heliasta, Buenos Aires-Argentina, Año 2003, pág. 170.

³ ENCARTA, Microsof Encllopedia, Microsof Corporación, Año 2002.

vehicular y peatonal, pasar por vías públicas”⁴. Mantiene que para transitar se lo puede realizar a través de un medio de transportación o el ser humano lo puede hacer por sus propios medios es decir movilizarse caminando por lugares de libre acceso y uso público.

Según la licenciada María Cristina Isoba, profesora de educación vial el tránsito consiste en: "el desplazamiento de vehículos y personas a lo largo de las vías de circulación, bajo un sistema convencional de normas”⁵. Desde este punto de vista, el tránsito es un sistema organizado y creado por el hombre. Todas las personas que circulan por las vías públicas son una parte del mismo, en interdependencia de los unos con los otros. Cada vez que alguien "sale" de su casa y comienza caminar, "entra" a formar parte de un todo en movimiento. A todos los que circulan, independientemente donde vayan, los une el objetivo común de circular de un punto a otro. Cada uno depende de los otros para que el objetivo se cumpla.

La conducta individual de cada uno condiciona e influye sobre la de los demás y viceversa. Cada usuario de la vía es responsable de una parte del tránsito.

Si bien la seguridad del sistema depende también de los otros elementos que lo forman, la claridad y efectividad de las reglas que lo ordenan, las condiciones adecuadas del camino y su señalización, y las de los vehículos que circulan en él; no cabe duda que son las personas los usuarios de la vía (peatones y conductores), quienes en cada momento y en cada lugar, con su comportamiento, terminan de conformar y definir las características del mismo.

⁴ TORRES CHAVEZ, Efraín. Comentarios a la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre. Editorial Universidad Técnica Particular de Loja, Ecuador, Año 1998, Pág. 4.

⁵ ISOBA. María Cristina Profesora de Educación Vial (www.portaldelvago.com)

Según el doctor Roy Rojas Vargas, Coordinador del Área de Desarrollo y Seguridad Vial de Costa Rica, sostiene que el tránsito es: “la manifestación dinámica del funcionamiento del sistema de transporte, mismo que está integrado por personas que se desempeñan en sus distintos roles de conductor, pasajero y peatón; por vehículos; por vías de circulación nacionales y cantonales y por normas reguladoras, cuyo objetivo es el de posibilitar el traslado de personas de un lugar a otro”⁶.

Este es un concepto amplio y general en el que abarca todos los que conforman el tránsito, como las personas, conductores y transportistas los mismos que permiten el traslado de personas de un lugar a otro.

Según el tratadista Ramiro López Garcés, para su mejor estudio lo desglosa de la siguiente manera:

“Conductor. Aquella persona que guía o conduce un automotor. Pues esto se refiere a la persona que realiza la acción de maniobrar un vehículo de conducirlo.

Peatón. Es la persona que transita a pie, también consideramos peatones a los discapacitados que transitan en aparatos especiales conducidos por ellos o por terceras personas. Se consideran también peatones a las personas que empujan o llevan un coche de un niño o un coche de un discapacitado.

⁶ VARGAS ROJAS, Roy, Seguridad Vial, Algunas Consideraciones Conceptuales, Vol. 10, Tomo1. San José- Costa Rica. Año 2002.Pág. 56.

También aquellas personas que conducen a pié una bicicleta, utilicen monopatines, patines, los discapacitados que circulan en una silla de ruedas, con o sin motor.

Esto encierra a todas las personas en general los cuales realizamos nuestras actividades de alguna u otra manera y que necesitamos trasladarnos de un lugar a otro utilizando diferentes medios, seamos o no discapacitados.

Propietario del vehículo. Es el ciudadano cuyo nombre consta en el documento de matrícula y tiene propiedad legal sobre el bien.

Pasajero. Es la persona que hace uso del servicio privado o público para trasladarse de un sitio a otro⁷”.

Todos los seres humanos sin discriminación alguna, formamos parte del tránsito al momento mismo de realizar una actividad y de interactuar entre sí, nosotros de alguna u otra forma entramos en materia de tránsito ya que nos trasladamos diariamente de una lugar a otro y necesitamos transitar respetar un sinnúmero de normas y reglamentos para que funcione bien este sistema.

Efectos del sistema de transportación.

A mi manera de ver el funcionamiento de este sistema genera dos tipos de efectos:

Positivos:

1. Permite a la población un mejor acceso a los servicios básicos.

⁷ LOPEZ GARCES, Ramiro. Manual de Transito y Transporte Terrestre, Editorial Cultura. Primera Edición. Quito- Ecuador, Año 2006. Pág. 8.

2. Contribuye de manera fundamental en el desarrollo integral del país.
3. Promueve y facilita la comunicación, así como el fortalecimiento de los procesos de socialización entre los habitantes.

Negativos:

1. Los accidentes de tránsito y sus consecuencias; la contaminación ambiental, producto de las emisiones; contaminación sónica, entre otras. Pero este sistema es necesario ya que sin el mismo resultaría un caos, consecuentemente hay que mejorar el sistema. Pienso que depende del nivel de cultura que tengamos nosotros al respetar o no las leyes de tránsito, no se trata de endurecer las leyes sino de respetarlas, algo que nos compete a todos los seres humanos que conformamos una sociedad organizada.

Consecuentemente el tránsito consiste en la acción de traslado, el transporte, el cambio es un fenómeno complejo en que intervienen bienes, capitales, organización y prestación de servicios. El transporte se encuentra organizado y estructurado a fin de poder diferenciarlos, dividiendo al mismo en las siguientes clases de transportación:

Transporte benévolo. “El que por razones de amistad o solidaridad se efectúa gratuitamente a uno o más conocidos o desconocidos.

Transporte de caudales. Consiste en el transporte de dinero que por razones de seguridad se realiza con el empleo de recursos humanos y vehículos con medios adecuados.

Transporte de cosas. Es el traslado de bienes o cosas de un lugar a otro que puede darse en razón de un contrato determinado o también por razones de solidaridad o familiaridad. En el primer caso significa necesariamente de carácter oneroso, mientras que el segundo puede ser gratuito.

Transporte de noticias. Consiste básicamente en la transmisión de un mensaje secreto, cifrado o convencional, entre dos personas a través de un tercero o de una organización que establece la comunicación y percibe por ello los derechos estipulados o la tarifa autorizada.

Transporte de personas. Es el contrato por el cual una persona por lo general una empresa, se compromete a conducir a otra que paga por ello una cantidad, al punto que desee o a alguno del recorrido que habitualmente efectuó el vehículo, nave o aeronave.

Transporte de viajeros. Es la modalidad de transporte de personas entendiendo aquí, el carácter ferroviario.

Transporte fluvial o lacustre. Es la conducción de personas o cosas a través de ríos y lagos, por medio de barcos de muy distinto tonelaje, a motor, vela o remo.

Transporte marítimo. El aquel que se efectúa por el mar y a bordo de embarcaciones, este transporte está regido por el Derecho Marítimo.

Transporte sanitario. Comprende ésta expresión el traslado o evacuación de heridos o enfermos especialmente por tierra, mar o aire.

Transporte terrestre. Consiste en la conducción de personas o mercaderías de un punto a otro por vía terrestre, a excepción de la marítima, fluvial y aérea.

Transporte urbano. Es aquella frecuencia de los recorridos que se efectúan en los medios públicos de locomoción urbana o de conexión con poblaciones más o menos inmediatas”⁸.

Con ésta base conceptual, resulta innegable la relación íntima entre estos dos términos, cuya representación y sus incidencias, son reguladas por la actual Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Le corresponde conforme a ley a la Comisión Nacional en Coordinación con el INEC, expedir la regulación sobre señalización vial a nivel nacional, aspecto fundamental para la circulación. De igual manera para aplicar mejor la ley se han establecido diversas clases de servicios de trasportación terrestre.

Clases de servicios de transportación:

- 1. Transporte Público.** Este servicio comprende el ámbito urbano, intraprovincial, interprovincial e internacional.
- 2. Transporte Comercial.** Este se denomina al que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo previo un permiso de operación. Dentro de este servicio se encuentra por ejemplo: El transporte escolar, institucional, taxis, carga liviana, mixtos; y, turísticos

⁸ **ALBUJA, Byron**, Curso Elemental de Tránsito, Editorial Corporación Editora Nacional, Ediciones Jurídicas, Quito Ecuador, 1996. Pág. 49.

3. Transporte por cuenta propia. Es aquel que satisface las necesidades de movilización de personas o bienes naturales o jurídicas, mediante el uso de su propio vehículo o flota privada, prohibiéndose prestar servicios al público por ser netamente privado su uso.

3.1.2. ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

En términos generales accidente es un hecho eventual, imprevisto, que genera una desgracia o un daño. En materia de tránsito, accidente es el suceso imprevisto, producido por la participación de un vehículo o más, en las vías o carreteras; y, que ocasiona daños materiales, lesiones a personas e inclusive la muerte de las mismas.

Nuestra Ley de Tránsito en su Art. 106, establece que: "Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito"⁹. Dividiéndose estas en delitos y contravenciones.

Los accidentes de tránsito son culposos y conllevan la obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios, por parte de los responsables de la infracción.

Los accidentes de tránsito no serán punibles cuando fueren el resultado de caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobados.

⁹ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Es necesario resaltar, que por el mismo hecho de ser un accidente y por lo tanto un acontecimiento eventual, que se produce en circunstancias no deseadas, es decir involuntariamente, aquí por tanto, no cabe la intención de causar daño, el dolo no existe como presupuesto para este tipo de delitos, pues en tanto esto sucediera ya no estaríamos hablando de accidentes de tránsito sino de delitos penales.

Para que se tipifique y se sancione como delito de tránsito primeramente debe observarse que producto del accidente resultare la muerte de una o más personas y que se verifique la existencia de una o varias de las siguientes causales:

1. Que exista negligencia.
2. Que se compruebe que fue por impericia.
3. Que se determine que hubo imprudencia.
4. Que fue a exceso de velocidad.
5. Que conociendo las malas condiciones mecánicas del vehículo condujo el mismo; o,
6. Que no observó las disposiciones normativas en la ley de transporte, tránsito y seguridad vial y su reglamento, en torno a las regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o Agentes de tránsito.

Si se determinan estos principios, quien o quienes ocasionaren, serán sancionados **1.** Con prisión de tres a cinco años; **2.** Suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo; y, **3.** Multa pecuniaria de veinte remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, que vendría a ser \$ 4.360,00.

Delitos culposos. Los accidentes de tránsito tienen el carácter de ser delitos culposos, por la falta de voluntad en la comisión del delito. Si existiera la intención de causar daño, obviamente sería doloso y por tanto, es competencia de los Jueces comunes de lo penal, cuando del proceso constare que el causante es culpable de infracción dolosa, el Juez de la causa lo pondrá a órdenes de un juez de lo penal para su juzgamiento.

Sin embargo y aunque no me detendré a analizar la polémica que existe al respecto, es necesario mencionar, que algunos tratadistas entre ellos, Beristain, considera la existencia de un dolo de peligro en la conducción temeraria de vehículos; criterio que evidentemente invita a reflexión pues en nuestra sociedad es muy común observar la presencia de criminales en potencia que se hallan frente a un volante. Este pensamiento es necesario que se lo incorpore en nuestra legislación, pues hechos como la muerte causada por un conductor en estado de embriaguez, no puede seguirse considerando como delitos culposos.

Por otro lado, debo mencionar que algunos accidentes de tránsito a más de su condición "natural", llamémoslo así, de ser eventuales y no queridas, son imposibles de prever por irresistibles.

Estos accidentes se encuadran en lo que se denomina como caso fortuito o fuerza mayor. Al respecto nuestra ley de Tránsito dice lo siguiente: "el accidente de tránsito no será punible cuando fuere el resultado de caso fortuito o fuerza mayor".

Este criterio es lógico y guarda relación con las legislaciones del mundo y la doctrina jurídica: "Nadie puede ser reprimido por un hecho que sea derivado por circunstancias ajenas a su voluntad, o que no se las pueda resistir o prever o que sean inevitables".

Quiero recalcar que no está por demás mencionar, que la fuerza mayor y el caso fortuito, deben ser probados dentro del juicio para que el juez pueda eximir de responsabilidad al indiciado, prueba que evidentemente deberá esgrimirla quien alega el caso fortuito o la fuerza mayor y quien en su conducción (lícita por cierto) debe haber observado la suficiente diligencia, cuidado, responsabilidad, observancia de la ley, normas reglamentarias de tránsito para que, producido el accidente y alegadas tales circunstancias, pueda operar la eximencia de responsabilidad; de lo contrario, ésta no puede considerarse a la hora del juzgamiento.

De ello podemos deducir que existen elementos que caracterizan a los accidentes de tránsito, entre los que podemos anotar los siguientes:

1. Es un suceso eventual;
2. Debe ser sin intención pero con culpa;
3. Interviene un vehículo o vehículos a motor, de tracción animal o fuerza humana;
4. Se produce en la vía;
5. Participan seres humanos.

6. Relación entre lo humano y lo material

Para una mayor comprensión, diremos que el accidente de tránsito es un suceso derivado de un error en la circulación y del cual se producen daños materiales y/o lesiones a personas y hasta la muerte; aquí por tanto, encontramos una estrecha vinculación entre lo humano y lo material, el primero constituido por los peatones, los conductores y los pasajeros y el segundo por las vías y los vehículos.

Según algunos estudios del derecho, los accidentes de tránsito se están constituyendo en el factor principal de muerte llegando en algunos países a ser más devastadores que las guerras.

"En el mundo más de 300.000 individuos mueren por accidentes de tránsito, de 10 a 15 millones de personas quedan heridas y lesionadas cada año; las víctimas de accidentes de tránsito ocupan más de 10% de todas las causas hospitalarias"¹⁰.

El Ecuador en relación al mundo, en la actualidad se ubica en el segundo lugar de ocurrencia de accidentes de tránsito existiendo un incremento permanente pues no se eliminan las causas que lo originan.

Para el año 1995, se produjeron 13.972 accidentes que enlutaron a varias familias, generalmente humildes, que son covíctimas de estos acontecimientos.

Sin ser ilusorios, los accidentes de tránsito pueden reducirse tratando de eliminar las verdaderas causas que los provocan; sin embargo, no dejarán de

¹⁰ www.expreso.con.

producirse pues ellos forman parte de la Ley de probabilidades que rige a la naturaleza y a la sociedad así como el cambio. De tal manera que no cabe pensar, y, por el contrario, es necesario desterrar de las mentes la idea de la existencia del destino o de la mala suerte; los accidentes son el resultado de situaciones coincidentes que están regulados por aquella ley natural de la que no se puede escapar nadie y a la que todos nos sometemos inexorablemente.

CUADRO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL ECUADOR POR PROVINCIAS-MESES AÑO 2007.

PROVINCIAS	MESES												TOTAL
	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMB.	OCTUBRE	NOVIEMB.	DICIEMB.	
TOTAL PAIS	1.485	1.295	1.341	1.194	1.419	1.346	1.278	1.570	1.232	1.500	1.393	1.525	16.578
AZUAY	83	76	53	78	71	48	58	69	37	94	70	76	813
BOLIVAR	5	15	15	11	0	7	3	0	6	1	16	19	98
CAÑAR	22	31	17	14	14	25	35	30	19	30	22	23	282
CARCHI	9	13	18	12	14	11	8	16	10	21	13	11	156
COTOPAXI	30	41	33	32	39	29	28	26	33	47	43	29	420
CHIMBORAZO	48	43	37	42	37	41	24	40	33	44	33	37	459
EL ORO	46	19	25	31	28	30	20	41	30	34	39	41	384
ESMERALDAS	44	34	33	48	38	38	24	56	45	55	29	48	492
GUAYAS	425	393	458	240	415	425	399	412	426	378	471	507	4.949
IMBABURA	43	31	42	41	56	35	39	65	44	44	67	49	556
LOJA	16	31	27	30	41	33	34	28	29	30	30	14	343
LOS RIOS	36	30	56	45	43	56	55	71	39	53	45	56	585
MANABI	64	45	52	68	70	66	51	95	57	62	80	86	796
MORONA SANTIAGO	7	3	2	9	7	2	5	3	4	8	2	10	65
NAPO	2	6	2	6	3	4	6	4	6	6	12	1	58
PASTAZA	5	7	6	6	5	5	1	9	6	5	3	4	62
PINCHINCHA	482	369	370	371	436	385	401	478	337	472	326	412	4.839
TUNGURAHUA	97	86	71	80	81	86	69	88	49	87	75	82	951
ZAMORA CHINCHIPE	6	8	2	8	2	5	3	2	0	3	5	5	49
GALAPAGOS	0	0	12	0	2	5	5	1	0	1	0	2	28
SUCUMBIOS	15	13	8	17	14	10	9	18	19	21	8	9	161
ORELLANA	0	1	2	5	3	0	1	5	3	4	4	4	32

Fuente: “Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) Estadísticas de Transportación, Año 2007”¹¹.

Es preocupante el incremento año tras año de los accidentes de tránsito en el Ecuador, los mismos que dejan secuelas catastróficas tanto para los

¹¹ INEC, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, Estadísticas de Transporte, Datos Estadísticos Accidentes de Tránsito, Año 1997,

conductores, peatones y bienes de personas que sin ser parte activa ni tener culpa de los mismos son perjudicadas tanto en el aspecto físico como material.

3.1.3. CONCEPTO DE CONTRATACIÓN DE SEGUROS.

El Diccionario Océano Uno, al referirse a la contratación de seguros dice que: “es el contrato por el cual una persona se obliga a resarcir pérdidas o daños que ocurran en las cosas que corren riesgo”¹², este criterio reconoce y afirma que es un contrato bilateral o multilateral con obligaciones mutuas a fin de resarcir daños. Por lo expuesto todo seguro tiene como finalidad precautelar a las personas y a los bienes sean estos muebles o inmuebles.

Otra definición con varios elementos importantes es la siguiente: “Los diferentes contratos varían conforme a los criterios utilizados para su distinción. Quizás la más sucinta y técnica, que toma como punto de partida las modalidades de cooperación humana y sus alternativas, sea la de Betti, quien distingue los contratos que tienen por fin el desarrollo de una actividad, los que tienen por meta el resultado de esa actividad ajena y los que pretenden el aseguramiento contra el riesgo”¹³. Es indispensable anotar que todo contrato de seguros tiene un fin, que es el de asegurar los riesgos que pueden suceder a la persona en su entorno, como también a los bienes que posea, consecuentemente, todo contrato de seguro tiene la finalidad de asegurar y proteger de cualquier daño o riesgo y el desarrollo de una actividad que es

¹² OCEANO UNO, Diccionario Enciclopédico. Pág. 147.

¹³ MORO, Tomás, Diccionario Jurídico. Editorial Espasa. II Edición. Pág. 239.

precautelar el bien ajeno siempre y cuando se tomen las modalidades de cooperación humana.

Para Halperín, el contrato de seguros es: “un contrato oneroso por el que una de las partes, (asegurador) espontáneamente asume un riesgo y por ello cubre una necesidad eventual de la otra parte (tomador del seguro) por el acontecimiento de un hecho determinado a una prestación apreciable en dinero, por un momento determinable o determinado, y en el que la obligación, por lo menos de una de las partes, depende de circunstancias desconocidas en su gravedad o acaecimiento”¹⁴. De conformidad a lo antes prescrito, la contratación de seguros consiste en el acuerdo entre las partes que tiene un costo, a fin de cubrir determinadas necesidades a futuro, siendo el mismo un contrato por un tiempo determinado, pudiendo el mismo renovársele de acuerdo a la necesidad de las partes, a fin de prevenir algún acontecimiento sea natural o en algunos casos de fuerza mayor, siempre y cuando no se compruebe la mala intención de una de las partes, con el fin de cobrar el seguro para beneficios propios. Todo contrato de seguros es oneroso en los cuales una parte asume el riesgo y la otra satisface una necesidad en la cual siempre estará indicado un monto determinado sin saber exactamente en que tiempo va a ocurrir. Todo contrato de seguro tiene la responsabilidad en algún momento de reparar los daños, siempre y cuando se cumpla las disposiciones en las cláusulas estipuladas en el contrato.

¹⁴ halperin.www.Bioética.com

Otro criterio es el siguiente: “Contrato de Seguro es aquel por el cual el asegurador responde del daño fortuito que sobrevenga en los bienes muebles o inmuebles asegurados mediante cierto precio , el cual puede ser fijado libremente por las partes”¹⁵. Al igual que otros tratadistas nos establece que debe de existir primeramente un contrato bilateral o multilateral, a fin de proteger a futuro a las personas o bienes de algún daño fortuito, es decir que provenga de algún contratiempo ocasional que cause daño, por ejemplo un accidentes de tránsito, un movimiento sísmico, robo, incendio etc.

Es fundamental y necesario aclarar que no es muy importa la clase de contrato que se realice ya sea este principal, consensual, bilateral, oneroso o aleatorio, más se puede apreciar que uno de los principales objetivos es la garantía por el cual se asegura a la parte contratante respecto a lo que pueda suceder, respondiendo por el daño o acaecimiento fortuito que sobrevenga en una persona o sus bienes.

Se puede apreciar que varios autores coinciden con los elementos del contrato, el fin del mismo, y el compromiso de la aseguradora que consiste en indemnizar el daño, perjuicio, ocurrido por un caso fortuito, hecho ocasionado por personas o la naturaleza.

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito “SOAT” y el Fondo de Accidentes de Tránsito “FONSAT”, mediante contrato entre las partes es decir del Estado Ecuatoriano y las aseguradoras adjudicadas, tienen convenio

¹⁵ CABANELLAS, De la Torre Guillermo, Diccionario Enciclopédico Usual, Editorial Heliasta. Pág. 334.

contractual de pago de daños ocasionados a las víctimas de accidentes de tránsito, es decir únicamente a las personas, excluyendo el seguro a los bienes de terceras personas.

Los seguros y su clasificación. El Contrato de Seguro es el documento (póliza) por virtud del cual el asegurador se obliga frente al asegurado, mediante la percepción de una prima, a pagar una indemnización, dentro de los límites pactados, si se produce el evento previsto (siniestro).

La póliza deberá constar por escrito, especificando los derechos y obligaciones de las partes, ya que en caso de controversia, será el único medio probatorio, el mismo que deberá contener lo siguiente:

1. Nombre y domicilio de las partes contratantes (asegurado y empresa aseguradora).
2. Descripción detallada del bien o, en el caso de los seguros de vida, si existen enfermedades, su tipo, años de padecimiento, etc.
3. Monto de la prima (Premium) a pagar, ya sea anual o mensualmente.
4. Deducibles, si es el caso. Es la cantidad que el asegurado tiene que pagar de su bolsillo para cubrir parte de los gastos del siniestro antes que el seguro comience a pagar por el restante.
5. Vigencia del seguro.
6. Suma asegurada.
7. Beneficios y endosos (Riders): Son las modificaciones o elementos adicionales que, de común acuerdo con la empresa, el asegurado realiza.

8. **Beneficiarios:** Elemento común sobre todo en los seguros de vida por el cual el asegurado designa a las personas que recibirán la indemnización.
9. El momento a partir del cual se garantiza el riesgo y la duración de la protección;¹³

El objeto del Seguro es reducir su exposición al riesgo de experimentar grandes pérdidas y garantizar la protección contra siniestro importante y problemáticos, a cambio de pagos fijos.

Existen varias clases de seguros, entre los cuales podemos anotar los siguientes:

1. **Seguro Marítimo Cascos:** Cubre los daños o pérdidas que pueden sufrir las naves o embarcaciones en general por riesgos del mar, como naufragio o hundimiento, varadura, colisión, incendio, etc.
2. **Seguro de Transporte:** Cubre las pérdidas o daños de las mercaderías, valores u objetos transportados sea por vía marítima, aérea o fluvial.
3. **Seguro de Vida:** Cubre el riesgo de muerte que puede sobrevenir al Asegurado durante la vigencia del Seguro. Hay diferentes modalidades de Seguro de Vida:
 - a). **Temporal:** Cuando la vigencia es por un determinado número de años.
 - b). **De Vida Entera:** Cuando el seguro se mantiene vigente desde su contratación hasta la muerte del Asegurado.
 - c). **Total:** Indemniza el importe del capital previsto en caso de muerte del Asegurado en cualquier momento de la vigencia temporaria o, también, en

caso de supervivencia del Asegurado, al final del plazo de la citada vigencia.

- d). **Seguro de Vida de Empleados:** Es una cobertura obligatoria a cargo del empleador, por mandato legal, para contratar un seguro de vida por el importe de 1/3 de los sueldos ganados por el empleado en un lapso de cuatro años.
- e). **Desgravamen Hipotecario:** Seguro obligatorio por mandato de Ley para cubrir el saldo pendiente de pago de una deuda adquirida con fines de vivienda, en el momento de ocurrir la muerte del prestatario.

4- Seguro de Incendio: Cubre los daños o pérdidas que el fuego puede ocasionar a los bienes que son materia del seguro, como edificios, industrias, mercaderías y cualquier otro elemento del activo fijo y patrimonio del Asegurado. Siendo un ramo complejo, se extiende a cubrir otros riesgos llamados "aliados" tales como terremoto, explosión, inundación, daños por humo, daños por agua, conmoción civil, daño maliciosos y/o vandalismo, caída de aeronaves, impacto de vehículos etc.

5. Seguro de Automóviles: Cubre los daños o la pérdida como consecuencia del uso de los vehículos automotores. Básicamente protege daño propio del vehículo a consecuencia de choque o volcadura, incendio, robo y rotura de vidrio. Cubre además responsabilidad civil o daños a terceros

6. Seguro contra fidelidad de empleados: Deshonestidad frente a la Empresa. Llamado comúnmente "Fianza", cubre los actos deshonestos de

un empleado dependiente en el manejo de valores o dinero, que pueden causar pérdidas en los intereses del empleador.

7. Seguro contra robo y asalto: Cubre la apropiación ilícita de bienes o valores, ocasionada por persona ajena con perjuicio del Asegurado, mediante la violencia, fractura o amenaza. La Póliza de Cobertura define y establece las diferentes modalidades de este riesgo y las condiciones de los seguros.

8- Seguro de lucro cesante: Cubre las pérdidas económicas que puede sufrir una Empresa con motivo de una paralización de fábricas o interrupción de la explotación, debido a causas imprevistas como Incendio, rotura de maquinaria. El seguro consiste en indemnizar al Asegurado por el monto de las pérdidas según un análisis de los siniestros y las coberturas pactadas.

9. Seguro de responsabilidad civil: Consiste en la protección que el seguro ofrece a las personas o empresas para el caso de que éstos tengan Responsabilidad Civil por daños causados a terceros en su persona o en su propiedad, ocurridos con ocasión de actos propios del Asegurado o del personal a sus órdenes. Este seguro creo que es importante en el tema que estamos estudiando en la presente tesis que tiene que ver con la responsabilidad civil en los accidentes de tránsito y el seguro de accidentes en cuanto a su cobertura y los daños materiales.

10. Seguro de ramos técnicos: Llamados también

11. Seguros de Ingeniería, comprende los siguientes ramos:

- * Todo Riesgo para Contratistas (C.A.R).
- * Todo Riesgo para Montaje y (E.A.R.).
- * Rotura de Maquinaria.
- * Todo Riesgo Equipo y Maquinaria de Contratistas (T.R.E.C.).
- * Todo Riesgo de Equipo Electrónico (T.R.E.E.).
- * Obras Civiles Terminales.
- * Pérdida de Beneficios por Rotura de Maquinaria.

11. Seguro domiciliario: Comprende una cobertura global o mixta que incluye varios otros riesgos de los ramos descritos, tales como pérdidas o daños por incendio o robo a la propiedad del Asegurado (domicilio) sobre sus efectos personales, muebles, menajes, joyas y otros objetos, así como los gastos de curación por accidentes de los trabajadores del hogar, R.C. del Asegurado en su domicilio, daños al edificio del domicilio causados por robo, y rotura accidental de vidrios.

Estos son las clases de seguros más importantes que existen pero debo acatar que en nuestro país no se los utiliza todos los que según mi criterio se utilizan más son los seguros de automóviles y los de vida ya que la mayoría de estos seguros no se los aplica en este país como son los seguros domiciliarios, de incendios etc., o pueden existir sino que no se los aplica ya que en nuestra sociedad y nuestra cultura no le toma mucho en cuenta a este tema de los seguros ya que merece una cantidad de dinero mensual y en nuestro país lo

que mas existe es pobreza y apenas nos alcanza para sobrevivir entonces los seguros no están accesibles a la mayoría de ciudadanos en nuestro país. Por eso en los países mas grandes e industrializados si aplican todos estos tipos de seguros y tienen fácil acceso a ellos.

3.2. MARCO DOCTRINARIO.

3.2.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE EN EL ECUADOR.

El animal como medio de carga se remonta a los primeros siglos de la humanidad, esto hace que el hombre en su afán constante por mejorar el transporte de mercancías invente la carreta de ruedas para unirla al caballo.

Los vehículos sobre rieles fueron pequeños y construido exclusivamente para el transporte de carga y carbón de piedra, pero más tarde se los utilizó en la movilización de personas.

El ferrocarril a vapor, nació en Inglaterra en el año 1829, posteriormente se extendió en las demás naciones Europeas, en el año 1835 llega a Bélgica. En el año 1837 a Alemania para continuar en otras regiones del mundo.

Desde el descubrimiento de la rueda día tras día se fueron inventando y perfeccionando los inventos hasta llegar a vehículos de ruedas muy sofisticados.

En el Ecuador se dificultó dada la situación geográfica, ya que nos encontramos en el ángulo noroccidental de América del Sur, es decir al otro extremo de las grandes naciones desarrolladas industrialmente, lo que ha impedido en parte la llegada de las maquinarias pesadas para el transporte marítimo, puesto que era el único medio de transporte disponible para aquel entonces pese a ya existir en nuestro país el Golfo de Guayaquil. Esto incidió notablemente en el resagamiento de las actividades de tránsito y transporte terrestre, a tal punto que se utilizaron como medios más eficaces las vías fluviales en el sector costanero.

El transporte en la sierra ecuatoriana en aquel entonces, se lo efectuaba en acémilas utilizando los caminos de herradura, en circunstancias muy adversas a lo que se sumaba nuestra caprichosa geografía la misma que impedía la conexión entre la sierra y la costa. Si éste problema era grave para la sierra y la costa, mayor era para la región amazónica.

Recién en el año 1860, se iniciaron los estudios de una vía carrosable que uniera las ciudades de Quito y Guayaquil, conectando a Riobamba, Ambato, Latacunga y otras ciudades propias de esta región.

La incipiente infraestructura de vías carrosables, obligó en los inicios del siglo XIX, a convertirse el ferrocarril en la columna vertebral del transporte terrestre en el Ecuador, particularmente entre Guayaquil y Quito. Gracias a la gestión del gobierno presidido por el legendario general don Eloy Alfaro, se construyó tan magna obra llegando a la ciudad de Quito en el año 1906.

Posteriormente se construyó una nueva red de líneas férreas, así: Guayaquil-Salinas, con 152 kilómetros de construcción, Portoviejo-Manta-Santa Ana con 60 kilómetros de construcción; y, en e Oro la línea férrea que unía Puerto Bolívar-Piedras-Pasaje. De igual forma se construyeron ramales de ferrocarriles como el de Sibambe-Cuenca y la del norte que llega al Puerto de San Lorenzo de Esmeraldas con una extensión de 373 kilómetros de distancia. Deduciendo, lo que ayer fue en el mejor logro y medio de transporte en la actualidad se encuentra inhabilitado y únicamente sirve como reliquia histórica.

Por el siglo IXX, en los años cuarenta, se comienza a modernizar el transporte influenciado por una mayor atención en la construcción de carreteras, dejando atrás parcialmente la desatención que para muchas ciudades se constituirá en un drama.

Con el aparecimiento de las vías de comunicación terrestre y mejoramiento de las mismas, se originó la circularon y se multiplicaron los vehículos, que en nuestro país transitan en gran cantidad.

Desde luego que la aparición de vías de comunicación terrestre y vehículos que circulaban por las mismas, comenzó a generar otros problemas entre conductores y peatones, creando la necesidad de establecer una ley que permita regular esta convivencia social, es así que mediante registro oficial número 92, el 30 de octubre del año 1963 se aprueba y se publica la primera Ley de Transito Terrestre Nacional, promulgada en el gobierno de la Junta

Militar. Los principales objetivos de esta primera ley fue el de conseguir la organización, planificación, reglamentación, control del tránsito y transporte terrestre, como la prevención de accidentes y el juzgamiento de las infracciones de tránsito, su respeto, aplicación y sanción por los organismos judiciales.

Posteriormente, es decir dos años después por considerarse que esta ley adolecía de vacíos y desaciertos jurídicos, se dicta otra, mediante decreto Nro. 1559, el 26 de agosto del año 1965. El presidente interino Clemente Yerovi Indaburu, por los problemas de esa época y reajustes a la ley, organizó una comisión para que se revisara la ley y la codificara, constituyéndose por consiguiente en la primera ley codificada de Tránsito en nuestro país, la expedida mediante decreto supremo Nro. 934 el 25 de agosto de 1966 y publicada en el registro oficial Nro. 106 el día 26 del mismo mes y año.

La Ley de Tránsito y Transporte Terrestre ha evolucionado considerablemente en nuestro país por la creación de la infraestructura básica de obras viales, exigiendo y preparando a los conductores en el respeto de señales, precaución en las vías y otros aspectos capaz de reducir el índice de accidentes. Esta ley se ha auxiliado de otras ciencias a fin de cumplir con sus fines y objetivos, entre otras con: El Derecho Constitucional, el Derecho Penal, el Derecho Civil, el Derecho Laboral, el Derecho Administrativo, la Ley de Compañías, la Ley de Seguros y otras que son vinculantes a sus disposiciones.

Posteriormente el 20 de julio del año de 1970, en uno de los gobiernos del Dr. José María Velasco Ibarra, encargó exclusivamente a la policía Nacional la dirección del tránsito en nuestro país, mediante decreto supremo Nro. 114, publicado en el registro oficial Nro.21, el 21 de julio del año arriba indicado, el cual establecía que las actividades específicas de tránsito deben estar dirigidas por la Policía Nacional. Que los organismos exageradamente descentralizados de tránsito han cumplido las funciones y dispersado los fondos y recursos a ellos destinados, creando el Consejo Nacional de Tránsito, con jurisdicción nacional el mismo que tendría a cargo la organización y supervisión del tránsito y transporte terrestre a nivel nacional, con la facultad de expedir normas y reglamentos para la correcta aplicación de la ley de tránsito y transporte terrestre, asimismo facultado a aprobar el presupuesto especial con sometimiento a sanción del Ministro de Gobierno, como así mismo regular y fijar el valor de los pasajes y fletes de los transportes interprovinciales, intercantonales y locales.

Por el año de 1981, mediante registro oficial Nro. 46, el 28 de julio, la Cámara Nacional de Representantes y el Plenario de las Comisiones Legislativas, expiden varias reformas a la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, en relación a los documentos de conducción, categorías, circulación, sanciones peculiares de las contravenciones de tránsito, a las infracciones admitiendo fianza, a la clasificación de contravenciones en primera y segunda clase y agrega otras multas, al procedimiento de sanción al infractor de contravenciones como sus derechos de reclamo.

Algo de suma importancia y relacionado con la temática es aquella que en éstas reformas, expresa que el artículo 149 de la anterior ley, se introduce la siguiente innovación: Los contratos de seguros a celebrarse deberán cubrir los riesgos de responsabilidad civil sobre la vida e integridad física de las personas y sobre los daños materiales de los bienes de terceras personas, por un mínimo de cincuenta mil sucres, seguros que los tomarán los propietarios de toda clase de vehículos de motor.

Posteriormente se originan nuevos cambios en el año 1986, por el Plenario de las Comisiones Legislativas, por la influencia de bebidas alcohólicas, bebidas fermentadas, drogas psicotrópicos y estupefacientes, actualizando las normas de tránsito, por el exagerado número de accidentes producto de esta circunstancia.

En el gobierno presidencial del Doctor Rodrigo Borja Cevallos el 9 de diciembre del año 1988, mediante registro oficial Nro. 83, expide nuevas reformas en relación a los delitos de tránsito a la falsificación de documentos de tránsito, a la jurisdicción, competencia, procedimiento, a los seguros de vehículos motorizados y otros aspectos sobre la organización y efectivización de políticas y estrategias de tránsito y transporte terrestre.

Por último en el actual gobierno del economista Rafael Correa, se dicta la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el 7 de agosto de 2008, mediante registro oficial Nro. 398, justificando que en la ley anterior ha existido una proliferación desordenada de operadores, por cuanto

no existe un marco jurídico que organice, regule y controle eficientemente la actividad del transporte terrestre a nivel nacional, que existen deficiencias en la determinación de funciones y del establecimiento de responsabilidades para cada uno de los organismos que intervienen en la actividad del transporte terrestre, lo que ha ocasionado que la ley no pueda aplicarse adecuadamente, que la anterior ley no contempla aspectos en relación a la prevención, transporte y seguridad vial. Esta nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, contiene V libros. En el Primer Libro, trata sobre la Organización del Sector, definiendo los organismos del sector de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, el Ministerio de sector del tránsito, la Comisión Nacional del transporte, el Directorio de la Comisión Nacional, del Presidente del Directorio, el Consejo Consultivo, el Director ejecutivo de la Comisión Nacional, de los recursos y patrimonio como de las comisiones provinciales, es decir en este primer libro ubica a los organismos encargados de precautelar, planificar, organizar y ejecutar políticas en relación a la transportación, tránsito y seguridad vial. En el II Libro sobre el Transporte Terrestre Automotor, establece aspectos referentes a la naturaleza, objeto, servicios, clases de servicios, servicios conexos, ámbitos y tipos de transporte, asimismo referente a los títulos habilitantes, régimen administrativo. En el III Libro ubica al Tránsito y Seguridad Vial, y específicamente centra sus normas al ámbito, de seguridad, control del transporte, tránsito y seguridad vial, asimismo trata sobre los conductores, de los vehículos y documentos habilitantes los tipos u clases de licencias, de las infracciones cometidas y sus circunstancias, de las penas de los delitos de tránsito, y establece tres contravenciones de primera, segunda y tercera clase leves y tres

contravenciones de primera, segunda y tercera clase graves, sobre la jurisdicción y competencia para los delitos y contravenciones y su juzgamiento por los operadores de justicia correctos, de las medidas cautelares y culmina con el procedimiento, sentencias y recursos. En el IV Libro, ubica a la prevención, utilizando mecanismos como la educación vial, la capacitación, de las Escuelas de conducción, la disminución de riesgos, actores de la seguridad vial, de los usuarios de las vías ubicando a los peatones, pasajeros y ciclistas, de los vehículos y su revisión técnica, vías, ambiente y contaminación visual. Y por ultimo en el V Libro, trata aspectos únicamente relacionados al seguro y su aseguramiento, preponderantemente la obligación que tiene que cumplir el fondo de accidentes de tránsito, y los fondos de cesantía por accidentes de tránsito para los conductores profesionales, los fondos especiales, y del fondo de prevención vial

3.2.2. LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO.

La conducta en las diferentes formas que se manifiestan fuera de lo legal, caen en el campo de las infracciones en general, sean estos delitos o contravenciones, de acuerdo a la legislación ecuatoriana que regulan la conducta humana y que dicho sea de paso solo se ubican en un plano cuantitativo de diferencia, esto es, en cuanto a la intensidad del castigo, que varía según los principios sociales que vivimos. Cabe señalar que nuestra Ley de Tránsito y Transporte Terrestre en actual vigencia en su artículo 107, establece que: “Las infracciones de tránsito se dividen en delitos y contravenciones. Infracción es toda transgresión, quebrantamiento, violación,

incumplimiento de una Ley, pacto o tratado, sujeta a una pena o por lo menos al resarcimiento de daños y perjuicios, o ambos a la vez. Es decir se sujeta y permite reclamar la ejecución forzosa; y, cuando no quepa lograrla, se traduce en el resarcimiento de daños y perjuicios en lo civil o en la imposición de pena, si el hecho constituye delito a falta”¹⁶.

En consecuencia, la infracción sea de una Ley, contrato u obligación, hace que el infractor incurra en las sanciones penales respectivas, consecuentemente: “siempre lleva aparejado el resarcimiento de los daños y perjuicios ocasionados a los particulares, corporaciones o al Estado”.¹⁷

Cuando el incumplimiento o violación de una norma previene de la actividad del tránsito vehicular, se conforma, un grupo especial de delitos, que llamamos infracciones de tránsito, integran fundamentalmente el campo de las infracciones culposas, aquellas en las que no intervienen el elemento intención; son más bien el resultado de la negligencia, la imprudencia, la impericia o la inobservancia de las leyes y reglamentos de tránsito. Tienen como elemento determinante el acto culposo. Por el contrario, si un conductor de un vehículo utiliza su máquina intencionalmente con el fin de alcanzar un daño, atropello que cause la muerte de una persona, obligatoriamente estará cayendo en la institución del delito intencional, de homicidio doloso en el caso, penado y sancionado por el Código Penal.

¹⁶ LEY de Transportación Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Art. 107.

¹⁷ OMEBA. Enciclopedia Jurídica Tomo XV. Edición Argentina. Talleres el Gráfico. Bs Aires. Año 1954, Pág. 78.

Pues si en el agente no existe a intención de irrogar daño a otro, por su comportamiento a pesar de ser negligente o imprudente, no resulta peligroso para el orden social, o al menos lo es en grado muy inferior; es por ello que nuestra legislación sanciona las infracciones de tránsito con penas de prisión, exceptuándose los conductores que ocasionaren un accidente de tránsito en estado de embriaguez o intoxicación por efectos de bebidas alcohólicas, fermentadas, drogas tóxicas o estupefacientes, del que resultaren muertas una o más personas, debiéndose probar el estado de embriaguez o intoxicación, quienes son sancionados por nuestra ley de tránsito con “reclusión menor ordinaria de seis a nueve años”.

Por estas razones, tampoco puede hablarse de tentativa en estos hechos que violen las normas de conducta reguladoras del tránsito de automotores y peatones, por cuanto no existe el deseo de causar un daño, sino falta de precaución del autor. Es el caso del penalista Peruano Raúl Peña Cabrera, sostiene que la tentativa no es aceptable refiriéndose a los delitos culposos simplemente porque: “no existe la intencionalidad dirigida a ocasionar un resultado”. Solamente aceptando el mismo autor, la participación de dos o más personas, en la parte que dice “siempre que se asocien para la acción y no para el resultado”¹⁸.

Ante el alarmante panorama de accidentes automovilísticos producidos diariamente, existe la imperiosa necesidad de que se dicten reformas a la ley que regula esta actividad, en armonía con el desenvolvimiento actual de la

¹⁸ CABRERA Peña Raúl. Derecho Penal Peruano. Editorial, Editorial Temis S.A. II Edición. Año 1979. Pág. 57.

circulación, orientadas fundamentalmente a la seguridad de las personas y sus bienes; en muchos casos tratando de hacer más riguroso el sistema punitivo que en la actualidad, especialmente en lo relacionado a contravenciones, que resulten ineficaces.

La finalidad de la Ley es organizar el transporte, y tránsito terrestre como el de precautelar y proteger tanto al conductor y peatón. Pero a más de la ley existen disposiciones normativas en cuerpos legales reglamentarios que guardan estrecha relación con los objetivos de regulación, modernización y control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial a fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, entre las que cito las siguientes:

1. Reglamento de la Circulación de Vehículos.
2. Reglamento de los Documentos de Tránsito.
3. Reglamento de Influencia Alcohólica.
4. Reglamento de Aceptaciones concernientes al Tránsito y Transporte Terrestre.
5. Reglamento de las señales y Luces y signos Convencionales de Tránsito.
6. Reglamento para automóviles de Alquiler, Taxis con Aparatos Taxímetros.
7. Reglamento General a la Ley de Impuesto a los Vehículos Motorizados de transporte terrestre.
8. Impuesto a los Vehículos Motorizados de Transporte Terrestre.

Así mismo debo indicar que las causas que inciden directamente en la comisión de las infracciones de tránsito, son las siguientes:

- a)** Negligencia
- b)** Imprudencia o impericia
- c)** Inobservancia de las Leyes, Reglamentos y ordenanzas de Tránsito, o de órdenes legítimas de las autoridades y agentes de tránsito.
- d)** Exceso de velocidad.
- e)** Estado de embriaguez.
- f)** Funcionamiento defectuoso del automotor.
- g)** Impericia en el manejo.
- h)** Condiciones deficientes de la vía.

Consecuentemente las Infracciones de tránsito son los actos culposos, las acciones u omisiones que, pudiendo ser previstas pero no queridas por el agente, se derivan de la utilización de vehículos automotores, que se producen por causa de negligencia, imprudencia, impericia, o inobservancia de las leyes, reglamentos y ordenanzas de tránsito, o de órdenes legítimas de las autoridades y agentes de tránsito. Están comprendidas en la clasificación general de los delitos en relaciones con el sujeto activo, individuales, colectivos, comunes y especiales; perteneciendo a esta última clasificación, por referirse a una materia especial que es el tránsito vehicular y peatonal.

La Ley de Tránsito y Transporte Terrestres en actual vigencia, define las infracciones de tránsito como: “Las acciones u omisiones que, pudiendo ser

previstas pero no queridas por el agente, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia, o por inobservancia de la leyes, reglamentos y ordenanzas de tránsito, o de órdenes legítimas de las autoridades y agentes de tránsito. Y se dividen en delitos y contravenciones”.

El Doctor Leonardo Colombo, dice que la culpa es: “La violación dañosa del derecho ajeno, cometida con libertad, pero sin malicia, por alguna causa que puede y debe evitarse”¹⁹. Para Binding, citado por el mismo autor anterior manifiesta que consiste “en la voluntad inconscientemente antijurídica”.²⁰

Necesariamente, el acto contrario a la Ley, a la que alude el tratadista primeramente citado, imputable al autor debido a su libre determinación, debe ser efectivamente producto de la impericia, negligencia e imprudencia de quien lo comete para que entrañe culpa propiamente dicha, ya que la culpa en sentido amplio y en general comprende también al dolor. Este criterio rige en nuestro Código Penal, que determina en el inciso 5to, de su artículo 14, que la infracción es culposa “cuando el acontecimiento, pudiendo ser previsto pero no querido por el agente, se verifica por causa de negligencia, imprudencia, impericia o inobservancia de Ley, reglamentos u órdenes”. Por ejemplo, el conductor que maneja por vías o calles completamente concurridas, debe tomar las debidas preocupaciones para evitar accidentes, como disminuir la velocidad, hacer uso del pito, etc. La inobservancia de estas preocupaciones hará que el conductor incurra en un hecho culposo.

¹⁹ OMEBA. Enciclopedia Jurídica. Tomo V. Cit. Pág. 166.

²⁰ Ibidem pág. 137.

El tratadista Cuello Calón, citado en el diccionario de la Jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia manifiesta que: “existe culpa cuando obrando sin intención y sin diligencia debida, se causa un resultado dañoso, previsible y penado por la Ley, siendo menester para que se produzca una acción u omisión voluntaria pero no intencional, que el agente ejecute el acto inicial sin tomar aquellas cautelas, precauteladas o precauciones necesarias para evitar resultados perjudiciales”²¹.

El tratadista Enrico Altavilla, en su obra, *la Culpa* al tratar sobre el elemento subjetivo de la culpa, dice: “Es la previsibilidad que consiste en la cultura, en un lugar dado y determinado momento histórico tiene para prever el resultado como consecuencia de su propia conducta y en cambio previsión consiste en representarse efectivamente de parte de la gente en un caso específico el resultado como culpable”²².

Resumiendo, debo considerar que culpa negligente o stricto sensu es la manera de obrar del sujeto con voluntad pero sin intención de causar daño; por lo que la culpa es más específicamente un delito inintencional.

Conducta encaminada a cumplir un fin lícito aunque por medios ilegales o que se oponen a “normas impuestas por la común prudencia y pericia”²³.

²¹ ESPINOSA Galo. Diccionario de Jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia. Tomo I. Ecuador, Año 2203. Pág. 165

²² ALTAVILLA, Enrico, *La Culpa*, Editorial Depalma, Argentina-Buenos Aires. I edición, Año 2003. Pág. 67.

²³ *Ibidem* .Pág. 46.

La culpa como se deja manifestado, constituye el elemento determinante en las infracciones de tránsito sancionadas por la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre de nuestro país, mientras aquellas cometidas con intención, integran el campo de los delitos comunes, sancionados por el Código Penal. Las infracciones causadas por caso fortuito o fuerza mayor, merecen estudio aparte.

Para culminar este acápite la legislación ecuatoriana establece circunstancias atenuantes y agravantes que se consideran en los accidentes de tránsito, entre las circunstancias atenuantes tenemos las siguientes:

1. El auxilio y ayuda inmediata a la víctima del accidente.
2. La reparación de los daños y perjuicios ocasionados, siempre que sean por su propia voluntad y en forma inmediata y oportuna.
3. El dar aviso a la autoridad del hecho; y,
4. Haber observado respeto a las autoridades y agentes de tránsito como acatar sus disposiciones; y,
5. Aquellas previstas en los numerales, 1,3,4,5,6,7,9, y 10 del art. 29 del Código Penal vigente, que se refiere a las circunstancias atenuantes en relación a las excusas, presentarse voluntariamente a la justicia, haber observado una ejemplar conducta por el culpado posterior a la infracción, como la confesión espontánea cuando es verdadera.

Son circunstancias agravantes y permiten que el Estado sea más severo en la sanción, las siguientes:

1. Cometer la infracción en estado de embriaguez o bajo algún estupefaciente.
2. Abandonar a la víctima del accidente, es decir no prestarle auxilio o ayuda.
3. Evadir la acción de la justicia mediante fuga u ocultamiento.
4. Borra, alterar u ocultar las señales, huellas o estigios dejados por la infracción, tratando de contundir a la justicia.
5. Ser prófugo por un delito de tránsito anterior.
6. Conducir sin licencia o con una licencia de categoría inferior a la requerida, o haya caducado la misma.
7. No tener el automotor el seguro obligatorio de accidentes de tránsito SOAT. En vigencia; y,
8. La realización de actos tendientes a entorpecer el adecuado desenvolvimiento del proceso, como por ejemplo la no asistencia a una audiencia en forma justificada.

3.2.3. ELEMENTOS CONFIGURATIVOS DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO.

Existen algunos elementos que son fundamento esencial de las infracciones, entre otros tenemos a la culpa, jurídicamente la categoría de culpa supone la involuntariedad del resultado ilícito, producto más que todo de la negligencia, imprudencia, impericia e inobservancia de leyes, reglamentos y más disposiciones jurídicas. Siendo necesario profundizar su estudio para diferenciarlos.

3.2.3.1. LA NEGLIGENCIA

El principal factor de la culpa en la circulación de automotores es la negligencia considerada por varios tratadistas como toda forma de culpa; consistente en la inobservancia de los deberes que cada cual tiene que cumplir frente a una determinada situación, y se introduce principalmente en la falta de atención. La circulación, por la naturaleza misma del acto, exige precaución y despierta atención frente a los múltiples casos que pueden sortearse.

Solo una debida atención permitirá al conductor que el proceso psíquico de su mente se concentre en el acto, al que se encuentra comprometido, activando los sentidos, principalmente el de la vista y el oído. Lo contrario la distracción del conductor a falta de diligencia en la conducción vehicular no le permitirá advertir la imprudencia con la que el peatón cruza la vía, por ejemplo.

Destacando la importancia de la atención, Olano, define la negligencia como la: “decidia frente al cumplimiento exacto de los propios deberes, por deficiencia de atención o de sensibilidad”²⁴. Amplia esta definición Enrico Altavilla, al considerar la negligencia como la. “conducta omisiva, contraria a las de las normas que imponen determinada conducta, solícita, atenta y sagaz, encaminada a impedir la realización de un resultado dañoso o peligroso”²⁵.

²⁴ . OLANO Valderrama Carlos. Tratado Técnico Jurídico sobre Accidentes de Circulación y Materiales Afines. Editorial Edigraf, Colombia, Año 1989, . Pág.7.

²⁵ ALTAVILLA, Enrico, La Culpa, editorial Depalma, Argentina-Buenos Aires. I edición, Año 2003. Pág. 86.

Pero como la conducta no solamente puede limitarse o ser omisiva, el mismo autor reconociendo el vacío, en líneas posteriores manifiesta que la negligencia también se produce por el “modus operandi, esto es, por el descuido de la propia conducta, en cuanto se obra de manera distinta a como se debería, descuido que será, agregada de normas comunes de la vida civil, para que la negligencia sea tal.

El conductor, el peatón, al igual concurre en negligencia cuando su conducta no se sujeta a las normas que regulan la circulación y en general a los deberes y reglas exigidas por la común prudencia. Así, negligencia del transeúnte al cruzar una vía en sitios prohibidos, contrapesa y muchas veces exime la responsabilidad al conductor que lo atropella, frente a su imprevisión o desidia de manejar con exceso de velocidad, siempre que la primera sea la causa principal del accidente.

Como queda expuesto en líneas anteriores, siendo como es la atención el requisito principal e indispensable para en tránsito vehicular y peatonal, es necesario referirme a ella brevemente. “La atención es un estado psicológico que permite dirigir activamente la mente a un objeto determinado, o un estado de concentración de la actividad consiente sobre un determinado conjunto de objetos”²⁶.

Se debe advertir que, si bien la concentración mental para mantener la atención en un objeto o conjunto de objetos requiere de un esfuerzo como la

²⁶ GUERRERO Bermudes Luis Juan. Psicología General, I Edición. Editorial González, Año 1994. Pág. 46.

atención subjetiva, a fin de evitar un estado de “dispersión de la conciencia, el que toma a su mando la dirección de un vehículo, por su profesión, experiencia y repetición constante de los movimientos, sus actos han autorizado, convirtiéndonos en inconscientes, por lo que es considerablemente menor el esfuerzo que debe realizar para mantener atenta y vigente su atención, sin que tenga para ello que realizar “una faena supremamente extenuante”²⁷. Como en el caso del citado por Olano, del usuario de la vía pública que intentará mantener sin pausa el esfuerzo atento, requiriendo únicamente de atención voluntaria. Si llega a fatigarse la atención del conductor será por causas fisiológicas extrañas al hecho mismo de manejar o sufra la atención, perturbaciones como la hiperprosexia o la aprosexia; sin descartar por cierto la vigilancia de su atención subconsciente.

Aunque muchos casos requieren de atención conativa, es decir “detener la conciencia” en un hecho u objeto determinado mediante un esfuerzo, no se podría mantener sino por espacios cortos, ya sea porque causaría fatiga el esfuerzo prolongado o ya sea porque el interés encausa la atención, por eso se ha dicho “la atención es interés en acción, o ya sea por la tendencia de la atención de convertirse de activa en pasiva, siendo necesario entonces recurrir a la atención voluntaria”²⁸.

Cito dos ejemplos en los que Altavilla destaca la importancia de la atención voluntaria: “ el chofer que ve unos niños que corren persiguiéndose (atención

²⁷ OLANO Carlos Alberto. Tratando Técnico Jurídico sobre Accidentes de Circulación y Materiales Afines., Colombia Bogotá, Editorial ABC. Pág.107.

²⁸ MCDUGALL. Citado por Luis Juan Guerrero en Psicología. Pág. 52

voluntaria), y de otro chofer que no les ve (atención espontánea); si a cierta distancia si uno de esos niños atraviesa la calle, el primero lo seguirá en todos sus movimientos y se preparará para la maniobra oportuna; el segundo quedará sorprendido por el hecho, y tardará necesariamente, en comparación con el primero, para decidir lo que ha de hacer”²⁹.

Vale destacar finalmente, que la negligencia también puede originarse en “una forma de inercia física, de pereza”³⁰. Por ejemplo, el descuido en la reparación del vehículo. En cuanto a responsabilidad, la negligencia ha sido prevista en las diferentes legislaciones penales del mundo bajo un matriz especial, imprimiéndole en todo caso una “responsabilidad atenuada” con relación a un mismo hecho pero cometido con dolo.

3.2.3.2. LA IMPRUDENCIA.

Debo manifestar que no prever las consecuencias o el peligro que se derivan de la propia conducta o previéndolo no hacer todo lo posible por evitarlo, es actuar con imprudencia, es decir, obrar en forma precipitada, sin precauciones, como el caso del conductor que sin las debidas precauciones de marcha hacia atrás a su vehículo o lo haga precipitadamente.

La imprudencia es la confianza excesiva en la propia habilidad de un arte o profesión con la que se pretende superar una situación que entraña daño o peligro y que para que surta efectos, en derecho es necesario que produzca consecuencias contrarias a la ley penal.

²⁹ ALTAVILLA Enrico. La Culpa. El Delito Culposo, sus Repercusiones Civiles. Editorial Temis, III Edición. Año 1989. Pág. 390

³⁰ Ibidem. Pág. 8.

Para ubicarnos puedo mencionar algunos casos donde se aplica la imprudencia por ejemplo: conducir detrás de otro vehículo a muy corta distancia, abandonar el volante mientras el conductor enciende un cigarrillo; conducir el automotor con un niño junto al volante, contestar el teléfono celular mientras conduce.

Para Altavilla, la imprudencia es: “la conducta positiva, consistente en una acción de la cual había que abstenerse, por ser capaz de ocasionar determinado resultado de daño o de peligro, o que ha sido realizada de manera no adecuada, haciéndose así peligrosa para el derecho ajeno, penalmente tutelado”³¹.

Por su parte, Mancini, manifiesta que se puede hablar de culpa cuando pudiendo obrar de modo fácil, se recurra a una operación arriesgada.

La doctrina y la jurisprudencia se refieren a que la imprudencia es temeraria cuando se han observado normas elementalmente de prudencia, esto es, que el siniestro inminente pudo preverse aún por el hombre menos diligente. Es simple cuando el resultado del daño o peligro aparece lejano en relación con el acto que viola una ley o reglamento y solo pudo proveerse como posible. Alcanzar así categoría la imprudencia, por la calidad de los deberes de atención, pericia, previsión y prudencia que debe cumplir el agente y no por los resultados que produzca, en relación con el resultado de daño o peligro.

³¹ Ibidem, pág. 97.

La imprudencia esta prevista en las leyes y reglamentos de Transporte, las sanciones que se aplican son mayores cuando se trata de imprudencia temeraria.

Al respecto, al tratar sobre el delito de conducción temeraria, el que condujere un vehículo de motor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto e inminente peligro la seguridad de la circulación y la vida de las personas, su integridad o sus bienes.

La legislación peruana prescribe que “toda persona que osada o negligentemente conduzca un vehículo de tal manera que ponga en peligro su vida o pueda poner en peligro la salud, vida o propiedad de otros, será considerada culpable de imprudencia temeraria”³².

Puedo deducir consecuentemente que también es imprudente la conducta que no se sujeta a las normas establecidas por las Leyes y Reglamentos de Circulación, tenemos el caso de automovilista que atropella a una persona por conducir a exceso de velocidad.

3.2.3.3. LA IMPERICIA.

El doctor Ramón Acevedo Blanco, en el obra Manual de Derecho Penal, define a la impericia así: “Impericia es la carencia de pericia; y pericia es experiencia, práctica, sabiduría y habilidad en el ejercicio de una ciencia, arte u oficio. Impericia es falta de idoneidad en el desempeño de sus actividades o falta de

³² Reglamento General de Transito del Perú. D.S. de 1.941. cit. Art. 53.

atención , negligencia, en desempeñarlas de acuerdo con la pericia que se posee”³³.

La Impericia consiste en: “la capacidad técnica para ejercer una ciencia, arte o profesión determinados. Incapacidad técnica o falta de experiencia que tiene su origen en la ignorancia, el error y la inhabilidad”³⁴. Según se deriven de la falta de conocimiento, de un conocimiento inexacto o de la falta de destreza en la función que se ejecuta, respectivamente. Por el grado de conocimiento, experiencia o habilidad requeridos y que el presente caso se traduce en un deber para el agente, deben referirse a un término medio del conjunto de conocimientos científicos y prácticos que son indispensables para el ejercicio de un arte u oficio. Por tanto, no puede ser culpable por impericia aquel que no realiza una maniobra que la haría un profesional experto.

Con los antecedentes indicados, un conductor demostrará pericia en el manejo cuando se sujete a normas aconsejadas por la técnica y la impericia que conducen a la utilización del vehículo sin causar daño o peligro para la seguridad de la circulación.

Impericia no solamente es la inexperiencia a falta de destreza en un arte o profesión, consiste también en la inobservancia de leyes y reglamentos, ya que estos fijan las reglas que debe observar el conductor para no afectar su propia seguridad y la de los demás.

³³ ACEVEDO, Blanco Ramón, Manuel de Derecho Penal. Editorial Temis, Buenos Aires, Argentina, Año 1983. Pág. 132.

³⁴ ALTAVILLA, Enrico, La Culpa, editorial Depalma, Argentina-Buenos Aires. I edición, Año 2003. Pág. 10.

Además, es de señalar que en la impericia, no cabe la posibilidad de la previsibilidad por tratarse de una inferioridad técnica que imposibilita la capacidad de prever, ya que no se podría prever lo que no se conoce.

Cabanellas, define la impericia como la “falta de conocimientos o de la práctica que cabe exigir a uno en su profesión, arte u oficio. Torpeza.- Inexperiencia.- Continua, la impericia integra una de las formas de la culpa, junto con la imprudencia y negligencia”.³⁵

Le Legislación Ecuatoriana, sin definir, sanciona la impericia tanto en materia especial de tránsito como en el campo penal común, estableciendo que, si la muerte de una o más personas se produjere como consecuencia de un accidente causado por evidente impericia, la pena será de uno a tres años de prisión, suspensión de la autorización de conducir vehículos de motor, por igual tiempo y la misma multa prevista en el artículo precedente

La presunción de impericia del conductor que no ha obtenido documento alguno que le autorice a conducir vehículos, aun siendo de derecho, y por consiguiente, inadmisibles la prueba contraria, “supuestos los antecedentes o circunstancias”, solo tiene eficiencia cuando existe nexo causal entre aquella impericia y el resultado producido. En caso contrario, no tendrá vigencia esta presunción; vale decir que la falta de licencia o registra para conducir “no es suficiente para determinar la responsabilidad del conductor si otras

³⁵ CABALLENAS De la Torre, Guillermo. Diccionario de Derecho Usual. Editorial Heliasta, XII Edición. Pág. 652.

consecuencias no la acreditan”³⁶. A través del siguiente ejemplo, se puede comprender mejor:

Dos automotores colisionan y causan la muerte de una persona; el hecho tiene lugar en el perímetro urbano de la ciudad, mientras en un vehículo circula en vía preferencial conducido por chofer profesional y el otro, en vía secundaria y su conductor no dispone de documento alguno que lo acredite como chofer o lo autorice la legal conducción de automotores. La colisión se produce cuando ambos vehículos toman la intersección de las dos vías.

Se podrá suponer que el único responsable es el conductor sin credenciales de manejo, por presumirse su impericia. El conductor legalmente autorizado para el manejo quedará inclusive exento de presentar otra prueba que no sea la de demostrar la falta de licencia de manejo del otro conductor.

Si en las circunstancias en el que se desarrolló el evento se prueba que se originó exclusivamente por el exceso de velocidad del vehículo que se desplazaba en vía principal, la falta de licencia de un conductor no puede variar la situación jurídica de los implicados en el hecho, menos acusar su responsabilidad, cuando por el contrario, en nada podía influir que tenga o no este documento, si su presunta impericia no es la causa de la colisión. En consecuencia, el autor y responsables de la infracción será el conductor que imprimió a su vehículo exceso de velocidad, no obstante su capacidad legal para conducir y el haber estado en vía preferencial. El cambio, si a la falta de licencia de otro conductor se suma un acto imprudente que incide en la causa

³⁶ OMEGA Enciclopedia Jurídica. Tomo I. Pág. 195.

que motiva el hecho, estar sin luces, por ejemplo, cuando el accidente se produce en la noche, entonces será este el autor de la infracción por presumirse su impericia.

Las vías públicas se fundan principalmente en la inobservancia de las prescripciones emanadas de la autoridad competente, por parte de todos los usuarios y este carácter de reciprocidad de obligaciones dirigido a asegurar el equilibrio en el goce y el disfrute del bien común, es particularmente sensible respecto de los conductores de los vehículos. Ya se ha dicho que la previsibilidad es el elemento subjetivo constitutivo de todo delito culposo y consiste en la posibilidad genérica, que un hombre medianamente inteligente y culto, en un lugar dado y en un determinado momento tiene para prever el resultado como consecuencia de su propia conducta.

3.2.3.4. LA INOBSERVANCIA.

Las vías públicas se fundan principalmente en la inobservancia de las prescripciones emanadas de la autoridad competente, por parte de los usuarios y ese carácter de reciprocidad de obligaciones dirigidas a asegurar el equilibrio en el goce y disfrute del bien común, es particularmente sensible respecto de los conductores de los vehículos. La previsibilidad es el elemento subjetivo constitutivo de todo delito culposo y consiste en la posibilidad genérica, que un hombre medianamente inteligente y culto, en un lugar dado y en un determinado momento tiene para prever el resultado como consecuencia de su propia conducta.

No olvidemos que nuestra ley es el ordenamiento jurídico que tiene que ver con el transporte, tránsito y seguridad vial, en relación a la conducta y forma de conducir las personas los vehículos, de este modo la ley y reglamentos emitidos, son disposiciones sustantivas y procesales, que regulan la circulación de los vehículos, así como las normas a las que debe sujetarse el conductor, por ésta razón la necesidad de la educación y seguridad vial es fundamental en la existencia y tutela de los propios conductores, peatones y bienes de terceras personas

3.2.4. EL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO SOAT.

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito de Ecuador “SOAT”, es un nuevo seguro obligatorio vigente en el Ecuador, ya que el Gobierno del Ecuador expidió el Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) mediante Decreto Ejecutivo No 809 de 19 de diciembre del 2007, y que está orientado a proteger a las víctimas de accidentes de tránsito en los que hayan estado involucrados vehículos a motor. Otorga a dichas víctimas las coberturas de: muerte, discapacidad permanente, gastos funerarios, gastos de movilización o transporte y gastos médicos. Esta última cobertura abarca a los prestadores de salud, quienes luego de la atención médica otorgada tienen derecho a reclamar los valores por dicha atención a las Compañías que participan y se adjudicó el SOAT o al FONSAT, según corresponda.

3.2.5. QUE ES EL SOAT.

Es un mecanismo de apoyo para la aplicación de una política de Estado en materia de salud pública, que se instrumenta con un contrato de seguro privado con características muy especiales, que garantiza una cobertura universal para todos los ecuatorianos y extranjeros sin discriminación alguna que se movilizan en nuestro país, por las consecuencias de los accidentes de tránsito que ocurran dentro del territorio nacional, con sujeción a las disposiciones reglamentarias, condiciones generales del seguro, coberturas y límites determinados.

El SOAT, es un sistema en el que participan distintos actores, públicos y privados, diseñado para brindar una protección adecuada a las víctimas de accidentes de tránsito, procurando que reciban una atención médica oportuna o una indemnización por muerte o invalidez.

Este sistema está conformado principalmente por: El Ministerio de Salud Pública, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Ministerio de Gobierno y Policía, Dirección Nacional de Tránsito, Comisión de Tránsito del Guayas, Superintendencia de Bancos y Seguros, Sector Asegurador Privado, Sector de Salud Privado.

El principal beneficio del SOAT, es el de constituirse en una herramienta ideal que permite romper con las barreras de acceso, especialmente económicas, que puede tener la población afectada por lesiones causadas por el tránsito, facilitando de esta manera su atención médica y garantizando los servicios de salud como el pago de dichos servicios

3.2.6. COMO CONTRATAR EL SEGURO.

El proceso de contratación del seguro es muy sencillo y busca la agilidad en el proceso.

Los únicos requisitos para adquirir el SOAT son:

1. La presentación de la matrícula del vehículo, y
2. El pago del valor económico correspondiente del seguro.

Opcionalmente puede presentarse la cédula de identidad del contratando o de la persona cuyo nombre se desea que aparezca en el certificado, o el RUC de la empresa o profesional que contrata el seguro, esto para fines tributarios y contables.

El SOAT, se puede contratar en cualquiera de las oficinas, sucursales o agencias habilitadas por las empresas de seguros para operar en el ramo, o en los puntos de distribución que ellas han desarrollado, en el territorio nacional.

No es necesario llevar el vehículo para contratar el seguro ya que no requiere inspección del automotor. Dicho seguro no cubre al vehículo ni sus daños, sino a las potenciales víctimas de los accidentes de tránsito.

Vale aclarar que el nombre del propietario que aparece en la matrícula del vehículo difiera del nombre que aparece en el certificado es irrelevante para el Sistema SOAT y no se constituye en violación de ninguna naturaleza. Lo importante es que el vehículo descrito en el certificado sea igual al de la matrícula y haya cancelado el valor cuantitativo del vehículo.

3.2.7. COMO OBTENER LOS BENEFICIOS.

Lo primero que hay que reiterar es que el SOAT, es un seguro universal que garantiza sus coberturas para todos los afectados por accidentes de tránsito que ocurran dentro del territorio nacional, constante en los términos del reglamento del seguro expedido por el presidente de la república y las condiciones de la póliza uniforme aprobada por la Superintendencia de Bancos y Seguros.

Para hacer efectivo el amparo del SOAT, es muy importante el recaudo de toda la información posible sobre el accidente y sus consecuencias en las lesiones de personas o fallecimientos. Para esto toda fuente es válida para dar fe de los acontecimientos, sea por intermedio de las autoridades policiales o de tránsito, de los servicios pre hospitalarios o de testigos presenciales del accidente.

Un elemento trascendental es conocer la placa del vehículo causante del accidente para identificar la aseguradora responsable de los pagos e indemnizaciones. Si no fuere posible por tratarse de un vehículo fantasma el

responsable será el FONSAT, esto incluye también en los casos en que el vehículo no haya tenido un seguro vigente al momento del accidente.

Es necesario recalcar que el seguro SOAT no puede oponer ninguna exclusión a las víctimas de accidentes de tránsito, ni aún en circunstancias graves como: conductor en estado etílico, vehículo en mal estado, culpa de la propia víctima en la ocurrencia del siniestro y otros similares. Esto significa que no importan las circunstancias de como se ha dado o se haya originado el accidente, ni quien es el culpable del mismo, las víctimas tienen el derecho de estar protegidas por el SOAT y los centros de salud al derecho de atención, con la garantía que siempre habrá alguna institución, sea una aseguradora o el FONSAT, que se hará cargo de los gastos, según los límites del seguro.

En relación a la atención médica, toda víctima de accidente de tránsito está cubierta por el SOAT de ahí que se encuentra garantizado el pago de los servicios de salud de atención, sean públicos o privados, con sujeción a las coberturas y límites asegurados y a otras normativas aplicables al seguro, especialmente, emanadas por el Ministerio de Salud Pública.

En principio, la o las víctimas de accidentes de tránsito solo tienen la obligación de, si es factible, de proporcionar toda la información disponible y relativa al evento ocurrido y sus datos personales.

Por otro lado tienen el derecho de recibir por parte de los servicios de salud todas las prestaciones necesarias para proteger su vida, seguridad, y salud,

conforme lo determina el Ministerio de Salud Pública y el Estado, según varias disposiciones constitucionales, legales y reglamentarias sobre el área de cobertura.

El servicio de salud notificará a la Aseguradora o al FONSAT, sobre la atención de las víctimas y a las autoridades policiales o competentes.

Una vez que los afectados sean atendidos y dados de alta o transferidos, los servicios de salud procederán a documentar el reclamo para pedir el pago respectivo a la aseguradora que emitió el certificado de seguro del vehículo causante del accidente, o al FONSAT si se tratase de un vehículo fantasma o que no tenía un seguro vigente al momento del percance. Este proceso se sujetará a lo dispuesto por el Ministerio de Salud Pública.

Luego del análisis de la documentación presentada por el servicio de salud, la aseguradora o el FONSAT, procederá a cancelar los valores reclamados y sustentados debidamente, en un plazo no mayor a 30 días desde la fecha de entrega de la documentación respectiva, sujeto al límite asegurado por el seguro. A partir del segundo año de vigencia del SOAT, esto es, desde el mes de enero de 2009, el pago deberá realizarse en un plazo máximo de 10 días.

El servicio de salud deberá proporcionar a la víctima un servicio integral, es decir, precautelar que la víctima o sus familiares no tengan que desembolsar recurso alguno para recibir las atenciones necesarias, sino que el propio servicio de salud entregue tales servicios para el posterior pago por parte de

las aseguradoras o el FONSAT. Si esto no es posible, aquellas personas que hayan tenido que pagar por alguna clase de servicios, medicamentos o insumos relacionados y necesitados para la atención de la víctima, también podrán solicitar el reembolso a las aseguradoras y al FONSAT, previa certificación del servicio de salud.

En caso de fallecimiento, si el accidente ocurrido dentro del territorio nacional produce muerte de una o más personas, los familiares o quien se sienta con el derecho de recibir la indemnización, podrán reclamar a la aseguradora del vehículo o al FONSAT, el pago de la indemnización por muerte y gastos funerarios, para lo cual deberá realizar el siguiente procedimiento:

Inicialmente deberá notificar el reclamo a la aseguradora o al FONSAT, según sea el caso.

Luego debe proceder a sustentar el reclamo con la siguiente información y documentación:

1. Certificado de la atención médica, expedido por el servicio de salud.
2. Partida de defunción de la víctima.
3. Certificado de la autopsia.
4. Acta notarial o sentencia en la que se concede la posesión efectiva.
5. Copia de la o las cédulas de identidad de los reclamantes de la indemnización.
6. Facturas por los gastos funerarios incurridos.

Luego de la entrega de esta documentación, la aseguradora o el FONSAT, procederá a analizarla y si todo está correcto, procederá a pagar las indemnizaciones en un plazo máximo de 30 días. A partir del mes de enero de 2009 este plazo se reduce a 10 días.

Vale recordar que la indemnización por muerte es de USD 5.000 por fallecido y que en caso de varios beneficiarios, este monto se distribuirá en partes iguales entre los deudos.

El reembolso por los gastos funerarios se hará a nombre de la persona o personas que los sufragaron, según las facturas correspondientes.

El pago del SOAT, a los beneficiarios es excluye en los siguientes casos:

1. Cuando se pruebe que el accidente no sea consecuencia de la conducción de un vehículo automotor o remolque.
2. Suicidio y las lesiones auto inferidas que sean comprobadas debidamente.
3. Daños corporales causados por la participación del vehículo materia de esta póliza en carreras o en competencias deportivas autorizadas.
4. Multas o fianzas impuestas al propietario o conductor y las expensas de cualquier naturaleza ocasionadas por acciones o procesos de cualquier tipo.
5. Daños materiales.
6. Daños al propio vehículo o acoplado

7. Daños a vehículos remolcados o empujados
8. Daños a bienes transportados en el propio vehículo asegurado.
9. Accidentes ocurridos como consecuencias de guerras, terrorismo y sabotaje; revoluciones, sismos y otras catástrofes naturales; y,

Accidentes de tránsito ocurridos fuera del territorio nacional.

3.2.8. EMPRESAS LEGALMENTE AUTORIZADAS PARA CONTRATAR LOS SERVICIOS.

Las empresas de seguros que deseen operar en el ramo SOAT requieren de una autorización especial de la Superintendencia de Bancos y Seguros, las aseguradoras legalmente reconocidas y autorizadas son las siguientes:

1. AIG Metropolitana Compañía de Seguros y Reaseguros S. A.
2. Alianza Compañía de Seguros y Reaseguros S. A.
3. Bolívar Compañía de Seguros del Ecuador S. A.
4. Cervantes S. A. Compañía de Seguros y Reaseguros
5. Colonial Compañía de Seguros y Reaseguros S. A.
6. Coop. Seguros del Ecuador S. A.
7. Compañía de Seguros y Reaseguros
8. Interoceánica C. A. de Seguros y Reaseguros
9. Latina de Seguros S. A.
10. Memoser Memorias Compañía de Seguros S. A.
11. Olympus S. A. Compañía de Seguros y Reaseguros
12. Seguros Oriente S. A.

13. Seguros Rocafuerte S. A.
14. Seguros Sucre S. A.
15. Sweaden Compañía de Seguros y Reaseguros S. A.
16. Vaz Seguros S. A. Compañía de Seguros y Reaseguros.
17. MEMOSER Seguros.
18. Reaseguradora Universal S. A.

Cada una de estas aseguradoras tienen directorios en internet y se encuentran implementadas por diversas líneas telefónicas conforme las exigencias estatales, a fin de que se pueda contactar con las unidades de atención de siniestros de las empresas de seguros, a las cuales podrá: notificar un reclamo, pedir información sobre el trámite de un reclamo, solicitar aclaraciones sobre la operación del SOAT, conocer el estado de un reclamo y cualquier otra consulta relacionada con la atención de siniestros.

3.2.9. RELACIÓN PORCENTUAL DE RECAUDACIÓN Y PAGOS.

Un total de \$67 millones en nuestro país han sido recaudados por concepto del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), luego de que el 96% del parque automotor adquirió la póliza en el país, conforme declaraciones del funcionario Víctor Jiménez, titular de la Comisión Interinstitucional de Educación, Seguridad y Prevención Vial, "COVIAL".

Sin embargo, según Jiménez, de los \$ 67 millones, las aseguradoras hasta el momento solo han pagado \$1,6 millones es decir el 2.3% y se encuentra pendiente el pago de \$1 millón, por cancelar a las víctimas de accidentes de tránsito o a sus familiares.

Entre los meses de mayo y junio de 2008 existieron 5.721 heridos por accidentes de tránsito, de los cuales solo cerca de 2.400 fueron atendidos.

Es decir solo el 56% de víctimas de siniestros se han beneficiado del SOAT. Por siniestros en las carreteras del país han muerto en el mismo período más de 1.000 personas y solo 700 familias han recibido la indemnización.

Las cifras de Corpo Soat, coinciden con las de Jiménez, pues esa institución por el SOAT recaudó \$67 millones en primas anuales. De este monto, el 22% se lo entregó al Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito FONSAT, para cubrir a las víctimas de los accidentes de vehículos no identificados o que no cuentan con el SOAT.

Las compañías aseguradoras recibieron \$ 51,5 millones. De estos, se estima que un 30% corresponderá a gastos de operación y un 65% a pago de siniestros y solo un 5% será su utilidad.

Según Patricio Salas, gerente de CorpoSoat, entidad que representa a las 11 aseguradoras que son parte del SOAT, de 43 que existen a escala nacional, "el problema principal del sistema es que uno de sus engranajes no está

funcionando FONSAT, razón por la cual aparecen todos los integrantes del sistema como que no están haciendo bien su trabajo".

Érica Paredes, quien vive en Quito y se accidentó hace casi un mes en el sector de La Florida, al norte de la capital, manifestó que ella intentó beneficiarse de la póliza del SOAT y hasta ahora no ha podido. "Acudí al FONSAT, porque me dijeron que esa entidad me tiene que pagar por los daños, a pesar de que yo sí compré el Seguro, pero ya llevo todo este tiempo en los trámites y nada, comentó Paredes. Por ello, la mujer decidió afrontar los gastos y comentó que ya no quiere perder más el tiempo.

El titular de Justicia Vial, Guillermo Abad, señaló que el FONSAT, tiene que agilizar su proceso de constitución operativa para que puedan difundir los beneficios del SOAT y agilizar su trabajo, ya que al momento los reembolsos a los servicios de salud continúan represados.

Los beneficiados de este seguro en asistencia médica al momento han sido 2.492 y por muerte 727 casos. Contrario a esto existen alrededor de 3.229 heridos y 381 personas que han fallecido y que no han optado por los beneficios del SOAT, lo que en dinero representa alrededor de \$ 4 millones.

El señor Pedro Abad, fue enfático al señalar que: "las veedurías ciudadanas estamos velando para que todos los recursos que un millón de ecuatorianos confiamos sean debidamente canalizados y el destino de estos recursos en su gran mayoría vayan para las víctimas".

Sin embargo, Pedro Albear, quien vive en la Villa Flora, al sur de Quito, dijo que cuando él se accidentó, hace dos semanas en el sur, prefirió no acudir al sistema SOAT. "Un amigo mío lo hizo hace seis meses y creo que hasta ahora no le pagan los gastos médicos, pues él se fracturó la pierna en el choque", comentó Albear.

Por su parte, Rodrigo Cevallos, presidente de la Asociación de Compañías Aseguradoras del Ecuador, dijo que las compañías que son miembros del SOAT han renunciado a su utilidad con el sistema, pues "las coberturas aprobadas en el SOAT no corresponden a criterios técnicos", ya que una póliza normal solo paga el 10% del valor del seguro.

3.2.10. DAÑOS Y PERJUICIOS MATERIALES.

El jurisconsulto Rodríguez y Undurraga, define al daño como: "todo detrimento, molestia o dolor que por causa de otro sufre un individuo en sus bienes o persona, sea ésta física, moral, intelectual o afectiva"³⁷.

Según la enciclopedia jurídica: "Entiéndase por daño en general toda lesión que afecta los bienes jurídicos de una persona. Comprende desde un bien jurídico meramente material, como el patrimonio, hasta un bien eminentemente moral como el honor"³⁸.

³⁷ ALEXANDRI, Arturo y Somarriva Undurraga Manuel, el Daño Moral, Editorial Erial Editores, Primera Edición, Año 1991. Pág. 193.

³⁸ ENCICLOPEDIA, Jurídica y Publicaciones Omeba. Tomo V. Pág. 600.

En sentido amplio el daño consiste el detrimento, perjuicio o menoscabo que por acción de otro recibe y recae ya sea en la persona o en sus bienes, pudiendo provenir del dolo, culpa o caso fortuito, según el grado de afección, malicia, negligencia o casualidad entre el autor el ofendido y el efecto que ocasiona, obligando al resarcimiento de los daños ocasionados bajo ciertos parámetros de restitución ya en dinero, obras, restitución u otro que pueda conformar el daño ocasionado. Existe y se utiliza el termino que el daño es irreparable, cuando el mal ocasionado no es susceptible de ser enmendado ni atenuado, como por ejemplo: producto de un accidente de transito muere un individuo, desde luego que la muerte es irreparable, si bien se repara los daños a través de medios económicos, pero como un acto simbólico.

Que se entiende por perjuicio: “es la perdida de utilidad o de ganancia ocasionada por el hecho ilícito y, en general, toda disminución del patrimonio y pérdida de la legítima utilidad”³⁹

Según el tratadista Cabanellas daños y perjuicios es: “En sentido jurídico, se considera daño al mal que se causa a una persona o cosa, como una herida o la rotura de un objeto ajeno; y por perjuicio, la perdida de utilidad o ganancia, cierta y positiva, que ha dejado de obtenerse; pues el herido por ejemplo ha perdido sueldos u honorarios, o la maquina rota ha dejado de producir tal artículo”⁴⁰. Es decir los dos términos se complementan puesto que todo daño ocasiona un perjuicio y todo perjuicio proviene de un daño.

³⁹ MAZA, Ramón, Los Daños y Perjuicios. Editorial Ediciones Legales, II edición. Año 1987, Argentina. Pág. 242.

⁴⁰ CABANELLAS De la Torres Guillermo. Diccionario Jurídico Elemental, Editorial Helistas S.R.L. Buenos Aires Argentina. Pág. 86.

Los daños en el caso de un accidente de tránsito pueden ser de carácter físico, moral o sobre los bienes que posee la persona, existen varios casos a diario en nuestro país que se dan una serie de accidentes de tránsito donde se origina daños y perjuicios, por ejemplo: cierto individuo aproximadamente a las 23H00, se encuentra conduciendo en estado etílico, con un grado de alcohol superior al permitido por la ley, y mientras en una casa se encuentra una familia muy honesta y modesta descansando, y de un momento a otro el vehículo colisiona con la vivienda en su planta baja donde se introduce y mata a quien en ese entonces se encuentra durmiendo, producto del impacto y la fuerza destroza cuatro lavadoras de propiedad de la dueña de casa, con las cuales se gana la vida recibiendo ingresos que le permiten alimentarse, adquirir medicinas y gastos de educación de sus dos hijos, además destroza un televisor, equipo de sonido, y muebles de cocina. Consecuentemente existen daños físicos, morales, materiales; dentro de los físicos la muerte del individuo, dentro de los morales nos podemos imaginar como quedan psicológicamente afectados por la desgracia y frente a esto la desprotección y daños materiales como la destrucción de su casa, un bien inmueble adquirido con mucho trabajo, daños materiales en bienes inmuebles internos como sus electrodomésticos y muebles, es decir a más del daño existe la indefensión, por cuanto con el SOAT o el FONSAT, reparan el daño asegurado por accidentes y muerte de un ser humano, pero no se repara el daño material, es decir tendrá que encadenar el vehículo que desde luego no es legal este acto, para que a lo mejor el conductor o propietario repare los daños materiales ocasionados o seguir un juicio de tránsito largo y tedioso que será otro dolor aparte del que doblemente tiene. Casos como estos se dan a diario en nuestro país.

3.2.11. RUBROS QUE COMPRENDEN LA INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS Y PERJUICIOS.

El Código Civil, el Libro II, de los bienes, en el artículo 583 establece que los bienes consisten en:

1. Cosas Corporales; e,
2. Incorporales.

“Corporales son las que tienen un ser real y pueden ser percibidas por los sentidos, como una casa, un libro.

Incorporales las que consisten en meros derechos, como créditos, y las servidumbres activas”⁴¹.

Cuando hablamos de las cosas corporales éstas se dividen en:

1. Muebles; e,
2. inmuebles.

Muebles son aquellas cosas que pueden transportarse de un lugar a otro, sea moviéndose por si mismo, como los animales (que por eso se llaman semovientes) o ya sea que sólo se muevan por una fuerza externa, como las cosas inanimadas ejemplo un equipo de sonido, una mesa, una silla, un automóvil etc.

⁴¹ CODIGO Civil Ecuatoriano, Corporación de Estudios y Publicaciones, Codificación 2005-010. RO-S Nro. .46.

Inmuebles, son aquellas cosas que no pueden transportarse de un lugar a otro, como las fincas, tierras, minas, o bienes raíces; y, las que se adhieren permanentemente a ellas como las viviendas, edificios, construcciones y los árboles.

Consecuentemente, cuando se produzca un daño este puede ser sobre bienes muebles o inmuebles de propiedad de:

1. Persona natural;
2. Persona Jurídica; o,
3. Del Estado

Cuando se refiere al patrimonio el daño de la persona puede adquirir dos categorías: **1.** El daño emergente; y, **2.** El lucro cesante.

1. El daño emergente consiste en: “Detrimento, menoscabo o destrucción material de los bienes, con independencia de los efectos patrimoniales o de otra índole que el mal origen. El daño emergente, esto es, la pérdida sobrevinida al acreedor por culpa del deudor que no cumple su obligación, se traduce, en una disminución de su patrimonio; mientras que el lucro cesante se configura principalmente por la privación del aumento patrimonial, por la supresión de la ganancia esperada”⁴².

⁴² ESPINOSA, Galo. Enciclopedia Jurídica, Volumen I. Pág. 142.

En cambio el lucro cesante, consiste en: “La ganancia o beneficio que se ha dejado de obtener por obra de otro. Ganancia que se regula por la que podría producir en dinero en el tiempo que ha estado dado el empréstito”⁴³.

El artículo 1572 del Código Civil vigente establece que: “La indemnización de perjuicios comprende el daño emergente y el lucro cesante, ya provenga de no haberse cumplido la obligación, de haberse cumplido imperfectamente, o de haberse retardado el cumplimiento”. El que cometido un delito o cuasidelito que ha inferido daño a otro está obligado a la indemnización, sin perjuicio de la pena que le imponga la ley por el cometimiento del delito o cuasidelito.

El delito general dos clases de acciones: una de carácter civil y otra penal, la acción civil, la ejercita el ofendido o sus parientes, con el fin de obtener la indemnización de los daños y perjuicios que se le ha causado en sus bienes, esta acción es de orden estrictamente patrimonial.

Jurídicamente la indemnización de perjuicios se traduce de manera indudable en el pago del daño emergente y del lucro cesante.

El daño emergente que constituye la disminución del patrimonio, siendo aquel que aparece de modo inmediato después de la consumación del hecho delictivo o accidentes de tránsito, concretándose en el valor del perjuicio sufrido por la víctima. Si este daño es de fácil evaluación, no

⁴³ ESPINOSA. Galo. Enciclopedia Jurídica. Volumen I, Pág. 142.

sucede lo mismo con el lucro cesante, difícil de valorar, por las circunstancias previas que deban determinarse en el procedimiento indemnizatorio.

El lucro cesante en cambio se entiende, “la ganancia o beneficio que se ha dejado de obtener por obra de otro, ganancia que se regula por la que podría producir el dinero en el tiempo que ha estado dado en empréstito”⁴⁴. Ejemplo: Si producto del accidente el perjuicio es a un taxi, el mismo que según sus daños estimativos no puede ser usado por su propietario por el tiempo de un mes, me produce daños económicos, a los ingresos por cuanto es la herramienta de trabajo del perjudicado ya que el mismo vehículo es de transportación pública, realizo un calculo diario de ingreso multiplicado por el mes de uso, el total es el daño emergente, si me produce 30,00 dólares diario por treinta días, serian novecientos dólares.

Los montos de indemnización tanto por daño emergente como por lucro cesante no se imponen en base a la situación económica de los implicados sino en base a datos reales existentes y a las perdidas económicas que por el deterioro de la cosa destruida se ha generado, tomando en cuenta la fecha en que éstos se produjeron.

A fin de ubicarnos tanto en la parte teórica como práctica ejemplifico diciendo que: se produce el accidente de tránsito que anteriormente mencione en mi trabajo donde un individuo en estado etílico produce un

⁴⁴ ESPINOSA. Galo. Enciclopedia Jurídica. Volumen I, Pág. 449.

accidente y se introduce en una vivienda donde en su parte baja, produce la muerte de uno de los ocupantes de la vivienda que se encontraba descansando, pero además se producen daños materiales, destrucción de la vivienda, y daños a bienes entre los cuales se encontraban varias lavadoras que las utilizaba para generar ingresos económicos para mantener su hogar:

1. El **daño emergente** es aquel que se produce en forma inmediata en la vivienda y bienes que se evalúan en la cantidad de seis mil dólares americanos de curso legal.

2. El **lucro cesante**, es aquel si las cuatro lavadoras que las utilizaba la propietaria para su trabajo y generaban ingresos diarios de aproximadamente 100 dólares diarios, tomando en cuenta que la reparación de los daños y perjuicios en relación al tiempo de compensación de estos bienes duraría unos quince días, se procede a efectuar la operación matemática de cien por quince, que daría la cantidad de mil quinientos dólares que se comprende como lucro cesante el tiempo de afección de su herramienta de trabajo.

3.3. MARCO JURÍDICO.

3.3.1. LA REGULACIÓN DEL TRÁNSITO EN EL ECUADOR.

La evolución en que se vio involucrado el hombre desde los más primigenios vestigios de su desarrollo ha significado también la evolución de la humanidad

hacia nuevos y mejores medios de transportación a fin de satisfacer sus necesidades.

El desarrollo de la transportación en todas sus manifestaciones resulta sorprendente, por ejemplo en el campo del transporte terrestre hemos sido testigos de la evolución en cuanto a redes de carreteras se refiere especialmente en países en lo que la reactivación vial constituye una preocupación fundamental de los gobiernos.

En el caso del Ecuador si bien es cierto ha evolucionado mucho en materia de tecnología, en construcción de vías y mejoramiento de las mismas, especialmente de determinadas arterias viales provinciales, sin embargo se vuelve preocupante que en determinados lugares de carácter rural, no satisfaga las expectativas poblacionales, siendo ciertas vías únicamente utilizadas en época de verano, lo cual incide como origen de varios accidentes de tránsito.

Además de la referencia anterior en lo relacionado a vías de comunicación, cabe señalar que ha evolucionado en forma vertiginosa los medios de transportación vial, con la invención de medios de transporte, es decir vehículos sofisticados entre los que se encuentra automóviles de uso público y privado, buses provinciales e intercantonales, como omnibuses modernos que brindan algunas comodidades para la transportación pública de pasajeros, que en épocas anteriores no existían.

Sin embargo en nuestro país en lo relacionado a la transportación pública intercantonal y urbano, se genera un incidente que origina problemas graves para los usuarios, el parque automotor que ha sido usado en grandes ciudades y que su modelo es vetusto por los años de fabricación sumado el desgaste externo e interno, estos para surgirles dando utilidad pasan a prestar sus servicios en ciudades pequeñas en la transportación provincial o servicio urbano.

En la actualidad existe alarma en la sociedad ecuatoriana por el elevado índice de accidentes de tránsito, dejando secuelas de dolor a varias familias que de un momento a otro se encuentra fraccionadas a causa de terceras personas que por su irresponsabilidad, fallas mecánicas, o temporal, no toman las debidas precauciones, dejando a hijos indefensos sin sus padres a tan corta edad, es decir generando un doble problema familiar y social.

En nuestro país actualmente para que exista la regulación armónica del tránsito y transporte terrestre, se ha organizado y constituido en organismos, a fin de conseguir el fiel cumplimiento de los objetivos de fomento, regulación y protección que son los siguientes:

1. El Ministerio del Sector del Tránsito y Transporte Terrestre.
2. La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
3. El Directorio de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
4. El Consejo Consultivo de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial..

5. Las Comisiones Provinciales de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y,
6. La Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial.

Igualmente existe una serie de cuerpos legales que rigen y regulan el tránsito en nuestro país, entre las cuales tenemos: la Constitución Política de la República del Ecuador, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, el Manual del Sistema Operativo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito para los Servicios Públicos y Privados entre otros.

El artículo 87 relativo al ámbito del tránsito y seguridad vial, nos establece que: “Están sujetas a las disposiciones del presente libro, todas las personas que como peatones, pasajeros, ciclistas o conductores de cualquier clase de vehículos, usen o transiten por las vías

3.3.2. LA PROTECCIÓN SEGÚN LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.

El artículo 1 de la Constitución Política de la República del Ecuador, referente a los elementos constitutivos del Estado y los principios fundamentales, establece que: “El Ecuador es un Estado constitucional de derecho y justicia social”

Como se desprende del párrafo anterior, el Estado Social de Derecho entraña una estrecha vinculación con los principios democráticos, los dos conceptos se nutren y apoyan mutuamente, es así que la democracia encuentra en esta forma de Estado el entorno ideal para desarrollar sus preceptos. Esta modalidad de democracia busca brindar un mayor grado de participación y tutela de la sociedad en las decisiones políticas que les atañen.

El Estado Social de Derecho y de Justicia, diseñado en nuestra Constitución, es aquel que permite una participación amplia, libre y bajo los principios de disposiciones normativas a fin de encontrar la paz interna. Cuando hablamos de Estado Social de Derecho y de Justicia, estamos hablando del socialismo, que se traduce en la práctica diaria de los valores y principios que transversalizan el texto constitucional, los cuales nos conducen al bien común, como por ejemplo:

Amor al prójimo que podemos practicarlo a través de la compasión, la solidaridad y el servicio.

Igualdad de oportunidades, al establecer condiciones de acceso a las políticas públicas para todos.

Igualdad de condiciones, que se traduce en posibilidad de acceder a las políticas públicas en las mismas circunstancias.

Equidad, que no es otra cosa que dar a cada cual de acuerdo a su necesidad y exigirle de acuerdo a su capacidad.

Solidaridad y comprensión en los momentos difíciles del ser humano y ayuda a fin de restablecer algún daño moral, económico o psicológico.

Participación, deber y derecho de intervenir en las decisiones que afectan la vida de la patria.

Ética, cúmulo de costumbres, creencias, valores, principios y normas que sirven de guía a un individuo o grupo social para actuar u obrar, en busca del bien común.

El artículo 3, numeral 1, del cuerpo legal en referencia, nos ampara cuando dice que son deberes primordiales del Estado: “Garantizar sin discriminación alguna el efectivo goce de los derechos establecidos en la constitución y en los instrumentos internacionales”. Cuando hablamos de derechos la constitución los divide en derechos: civiles, sociales, políticos, económicos, culturales, el más elemental derecho de carácter civil, es el derecho a la propiedad manifestado en bienes ya sean estos muebles o inmuebles que son tutelados y protegidos por el Estado Ecuatoriano por así expresar la constitución, protegiendo aún más ampliamente cuando en el art. 11 numeral 4, dice que: “Ninguna norma jurídica podrá restringir el contenido de los derechos ni de las garantías constitucionales”, es decir los derechos de las personas son de carácter universal, indivisible y doblemente garantizados.

En concordancia con lo mencionado el art. 66, numeral 26, menciona que el Estado reconoce y garantiza a las personas: “El derecho a la propiedad en

todas sus formas, con función y responsabilidad social y ambiental. El derecho al acceso a la propiedad se hará efectivo con la adopción de políticas públicas, entre otras medidas”. Alude el derecho a la propiedad en todas sus formas, protegiendo ampliamente los bienes que ha conseguido la persona a través de su trabajo, esfuerzo y legalidad, protegiéndolo contra abusos e injusticias.

De igual forma sigue mencionando la Carta Magna cuando en su art. 321, establece que: “El Estado reconoce y garantiza el derecho a la propiedad privada en sus formas pública, privada, comunitaria, estatal, asociativa, cooperativa, mixta y que deberá cumplir una función social y ambiental”. Tomando como ejemplo el bien adquirido por una familia modesta, como es la adquisición de una vivienda, esta cumple un fin social familiar, es decir el Estado le reconoce la adquisición del bien y le garantiza para que a futuro pueda vivir sin que terceras personas le causen daños o destrozos a su bien. Es decir en Estado protege a la familia y sus bienes.

3.3.3. ÁMBITO NORMATIVO DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.

El art. 2 de los principios generales, párrafo 2do., establece con claridad que: “En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación...”.

Es decir el Estado en cuanto a la trasportación terrestre, tránsito y seguridad vial, garantiza este derecho que es amplio pero siempre y cuando se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad y calidad, incluidas las tarifas sociales justas. Es decir respetado las normas establecidas en los diferentes cuerpos legales de la legislación ecuatoriana como convenios internos con los trasportistas

El art. 215, sobre la obligatoriedad de aseguramiento SOAT., dice que: “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 regirá con base a las normas y condiciones que se establezcan en el Reglamento”.

Absolutamente todo vehículo a motor ya sea de entidad pública o privada, tiene la obligación es decir que no es la voluntad de la persona sino más bien la exigencia para poder transitar por el territorio nacional, cancelar en forma oportuna el Seguro Obligatorio de Accidentes de tránsito, es más, además es un requisito fundamental. que sin este pago no se puede matricular el vehículo, y si no se ha pagado el SOAT en forma oportuna, tendrá que pagar un porcentaje que el 15% de recargo, así se haya pasado un solo día se contabilidad un mes de mora, lo que también es ilegal.

El art. 216, referente a las recaudaciones del SOAT, indica que: “El SOAT es de carácter obligatorio, irrevocable, a favor de terceros, de cobertura primaria y

universal; no excluye y será compatible con cualquier otro seguro, sea obligatorio o voluntario, que cubra a personas con relación a accidentes de tránsito, salud o medicina prepagada los cuales se aplicará en exceso a las coberturas del SOAT”.

En este enunciado jurídico que es de carácter obligatorio y no facultativo tiene varios elementos como: **a)**. Que es a favor de terceros, los afectados pueden ser uno o varios; **b)**. Es universal, es para todo los ecuatorianos y personas afectadas producto de un accidente de tránsito sin discriminación de ninguna naturaleza, como raza, edad, sexo, estado civil, profesión, ocupación u otro atributo propio del ser humano; **c)**. Que puede haber compatibilidad con otro seguro, es decir que en primer término tiene que en forma obligatoria pagar el SOAT, pero concomitante a este seguro puede tener otro el propietario del vehículo como por ejemplo seguro contra el robo del vehículo o accidentes y atención primaria para el propietario, esto no deja sin efecto el contrato de seguro Estatal; **d)**. Cubre a las personas víctimas de los accidentes, atenciones de salud, medicina, e incluido el fallecimiento. Es decir el SOAT., cubre a toda víctima de accidente de tránsito, sea el conductor del vehículo que puede ser también el propietario, a los pasajeros que en muchos casos es la familia del conductor y a los peatones, sin discriminación de ninguna naturaleza.

El art. 217, establece la cobertura del SOAT., “es un seguro que ampara a las personas víctimas de un accidente de tránsito, conforme las coberturas, condiciones y límites asegurados que se establezcan en el Reglamento: ”.El seguro ampara a todas las víctimas producto de un accidente de tránsito, es

decir no hay limitación en el número de víctimas que cubre el SOAT, pudiendo ser una o cien. No importa si el vehículo estuvo sobrecargado de pasajeros, eso es indiferente para el seguro, todos tienen el derecho de la cobertura, siendo la misma de la siguiente manera:

Por gastos médicos de accidentes de tránsito, hasta USD 2.000,00 por persona.

Por indemnización por muerte a consecuencia de accidente de tránsito, hasta USD 3.000,00 por persona.

Por indemnización de invalidez y desmembración, hasta USD 1.500,00 por persona.

Para gastos de sepelio en caso de muerte por accidente de tránsito USD 400,00.

Por gastos de movilización y transporte de las víctimas de accidentes de tránsito hasta USD 50,00 por persona.

El art. 218, referente a la emisión del SOAT, nos dice que: “El SOAT solo podrá ser emitido por las empresas de seguros legalmente establecidas en el país y autorizadas por la Superintendencia de Bancos y Seguros para operar en el ramo Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT”.

En un acápite anterior había establecido con claridad que primeramente las empresas que han sido favorecidas luego de una licitación estatal, tienen que reunir todos y cada uno de los requisitos exigidos por el Estado y las garantías normativas de transporte terrestre, tránsito y sobre todo la seguridad vial,

Los artículos del 220 al 226 de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establecen disposiciones normativas en relación a la obligación de las empresas de seguros, cobertura, el SOAT como requisito para poder circular en el país, las recaudaciones, la intervención del Estado, y de las pólizas de seguro.

Es obligación del o de la propietaria pagar y asegurar cualquier vehículo incluso. Los vehículos nuevos que aun no tienen placas, para esto se extenderá el certificado del SOAT utilizando el RAMV, para vehículos importados) o CPN (para vehículos de producción nacional, que consta en la factura de compra del automotor. Con este certificado lo podrá matricular y posteriormente, cuando lo desee, podrá canjear el SOAT con uno nuevo en el que ya conste la placa asignada, debiendo acercarse a contratar el seguro con el original de la factura de compra.

El art. 220, nos establece el tiempo que deben operar las empresas aseguradoras las mismas que lo deberán hacer: “como mínimo es por tres años consecutivos desde la fecha de obtención de tal autorización, sin que exista la posibilidad de retirarse de la operación, salvo en los casos en que el organismo de control así lo sancione o por liquidación forzosa o voluntaria de

la empresa de seguro”. A fin de no perjudicar los intereses personales o colectivos y asegurar los objetivos propuestos por el Estado en relación a la seguridad vial, las contrataciones de seguros tienen que verificarse primeramente como actos legales, en este mismo convenio se tendrá que disponer y hacer constar en una cláusula especial que su prestación y vínculo contractual no será menor a los tres años desde el momento que se suscriba el convenio, sin desistimiento a futuro que pueda causar daño a los beneficiarios como al Estado.

En relación a las coberturas de las víctimas de accidentes el art. 221, expresa que: “Toda persona víctima de accidente de tránsito ocurrido en territorio nacional, tiene plenos derechos a las coberturas del SOAT y no se podrán oponer exclusiones de ninguna naturaleza, salvo las que expresamente se indiquen en el reglamento del seguro”.

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito de Ecuador SOAT., es un nuevo seguro obligatorio que está vigente en el Ecuador y que está orientado a proteger a las víctimas de accidentes de tránsito en los que hayan estado involucrados vehículos a motor. Otorga a dichas víctimas las coberturas de: muerte, discapacidad permanente, gastos funerarios, gastos de movilización o transporte y gastos médicos. Esta última cobertura se brinda en los prestadores de salud, quienes luego de la atención médica otorgada tienen derecho a reclamar los valores por dicha atención a las Compañías que participan en el SOAT o al FONSAT, según corresponda.

Aquí se describen los pasos que hay que cumplir dentro de la cobertura de gastos médicos en las reclamaciones dirigidas a las Compañías de Seguros, más no al FONSAT. Debemos recordar que el FONSAT responde por aquellos accidentes que se deriven de accidentes provocados por vehículos no identificados o que no cuenten con el seguro obligatorio de accidentes de tránsito, bajo los mismos términos y condiciones del SOAT.

La presente guía está basada en el Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito de Ecuador expedido mediante Decreto Ejecutivo No 809 de 19 de diciembre del 2007 y en su Manual Operativo publicado en enero de 2008, y tiene como objetivo el definir los principales procesos que se deben tomar en cuenta tanto en el prestador, como en la compañía de seguros para procesar adecuadamente las reclamaciones de gastos médicos que se originen en el territorio ecuatoriano en el marco del SOAT. La guía no pretende reemplazar los documentos mencionados, sino más bien, intenta constituirse en una ayuda amigable para los prestadores y aseguradores para la correcta gestión de los procedimientos necesarios en las reclamaciones de éste seguro.

Entendemos por prestador el hospital, clínica, consultorio de emergencia, centro de rehabilitación física, etc. de naturaleza pública o privada, cuya responsabilidad radica en la prestación de servicios médicos al accidentado.

Los centros de salud que en estos casos no prestaren la asistencia debida, serán sancionados de conformidad con el artículo 247 de la Ley Orgánica de

Salud, en concordancia con el artículo 186 del mismo cuerpo legal. Cabe indicar que el SOAT tiene seguros como: **a)**. Una indemnización, por cada accidente, de hasta USD 2.500,00 por persona, por gastos médicos; **b)**. Una indemnización, por cada accidente, de hasta USD 50,00 por persona, por gasto de transporte y movilización, de los heridos;

Se debe recordar que es compromiso de los prestadores el notificar a las aseguradoras de existir una planilla de gastos por asistencia previa al usuario por otro prestador, a fin de que el asegurador conozca y defina el techo de la cobertura.

Para el proceso de facturación se debe facturar de la siguiente manera: **a)**. Facturar de acuerdo al tarifario SOAT vigente a la fecha de la prestación de los servicios médicos; **b)**. El manejo de formularios médicos y de facturación, previo a la alta médica de la víctima SOAT, se organizará de tal manera, que garantice una liquidación y cobro oportunos; **c)**. El proceso de facturación se realizara por cada uno de los pacientes atendidas en forma inmediata y de acuerdo a las políticas de cada servicio de salud, a nombre de la Empresa Aseguradora; **d)**. Una vez dado de alta médica al paciente SOAT, los responsables del manejo del área financiera o quien haga sus veces, elaborarán las liquidaciones correspondientes y emitirán la factura, esta última de acuerdo a los formularios del SRI; y, **e)**. La documentación clínica y administrativa debidamente revisada y aprobada por el servicio de salud, será remitido en forma física a la compañía de seguros o al FONSAT para el cobro de los respectivos valores.

Culminando este análisis el SOAT, excluye su prestación conforme a ley en los siguientes casos:

- a).** Cuando se pruebe que el accidente no sea consecuencia de la conducción de un vehículo automotor o remolque.
- b).** Suicidio y las lesiones auto inferidas que sean comprobadas debidamente.
- c).** Daños corporales causados por la participación del vehículo materia de esta póliza en carreras o en competencias deportivas autorizadas
- d).** Multas o fianzas impuestas al propietario o conductor y las expensas de cualquier naturaleza ocasionadas por acciones o procesos de cualquier tipo.
- e).** Daños materiales.
- f).** Accidentes ocurridos como consecuencias de guerras, terrorismo y sabotaje; revoluciones, sismos y otras catástrofes naturales.
- g).** Accidentes de tránsito ocurridos fuera del territorio nacional⁴⁵.

Respecto al FONSAT, los artículos 230, sobre la creación del Fondo de Cesantía para conductores profesionales, establece que: “La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial impulsará la creación del Fondo de Cesantía para conductores profesionales” y el 231 establece que: “El fondo servirá para garantizar una prestación de cesantía a aquellos conductores profesionales que hayan superado la edad mínima de jubilación o se encuentren imposibilitados de seguir prestando sus servicios como conductores”.

⁴⁵ Icaza José Ángel, Revista Transito y Transporte en el Estado Ecuatoriano, Editorial Princa SA., Guayaquil Ecuador, Volumen I, 2008, Pág. 63.

Por ultimo el FONSAT, Es el Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito que garantiza la universalidad de la cobertura del SOAT, dado que se hace responsable de las indemnizaciones y amparo para las víctimas de accidentes de tránsito ocurridos bajo las siguientes circunstancias: **a).** Víctimas de vehículos fantasmas; y, **b).** Víctimas de vehículos asegurados pero que al momento del accidente no tenían contratado el seguro.

3.3.4. DISPOSICIONES REGLAMENTARIAS DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO SOAT.

En el gobierno del Dr. Alfredo Palacios González, mediante Registro Oficial N°421, el 20 de Diciembre del 006, expide el Reglamento para el Seguro Obligatorio de Accidentes de Transito SOAT.

El artículo 1 del referido reglamento, establece que: “El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, previsto en la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres, se rige por las normas del presente reglamento. Por ser de carácter obligatorio, es de cobertura primaria y no excluye a ningún otro contrato de vehículos concertado libre y específicamente para cada vehículo a motor”.

Adicionalmente a este el seguro obligatorio cubre, hasta el límite señalado en la respectiva póliza, la responsabilidad derivada de la obligación de todo propietario de un vehículo a motor de indemnizar la muerte, las lesiones corporales causadas a las personas y los daños materiales ocasionados a los bienes de terceros, con motivo de la circulación del vehículo a motor, de conformidad con las coberturas y exclusiones constantes en la póliza uniforme y obligatoria aprobada por la Superintendencia de Bancos y Seguros.

Las compañías de seguros no podrán negar el pago de los reclamos cubiertos por el SOAT, que no estén excluidos en la respectiva póliza.

Lo dispuesto por el art. 3, dice que: “El seguro deberá ser contratado anualmente por las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, propietarias de vehículos a motor, o que tengan interés asegurable en el vehículo. El seguro es obligatorio para obtener la matrícula, sin restricción de ninguna naturaleza, sean vehículos públicos o privados”. El pago por accidentes es general y exigible a todas las personas sean estas naturales o jurídicas, públicas o privadas, no excluye ni exonera por ningún motivo su pago.

El artículo 4, manifiesta que: “Los vehículos a motor que no tuvieren contratado el SOAT, no podrán ser matriculados y en consecuencia no podrán circular hasta que obtengan la matrícula y el certificado de la póliza del SOAT, que constituyen documentos habilitantes de circulación”. Algo elemental para la circulación legal del vehículo es el pago del SOAT., no pudiendo ser matriculado si no se presenta la justificación de cancelación.

La transferencia de la propiedad del vehículo a motor durante la vigencia del contrato del seguro obligatorio de accidentes de tránsito, no altera los efectos del mismo, sino hasta su vencimiento, en que quedará automáticamente extinguido.

El artículo 13, establece que: “El propietario del vehículo a motor o el contratante del seguro, con antelación no menor a diez días, notificará a la aseguradora el cambio en el uso o destino del vehículo, o las variaciones de

cilindraje del mismo. La aseguradora, o el propietario o contratante del seguro podrán exigir el reajuste o la devolución de la prima a que haya lugar”.

El artículo 15., dice: “El seguro ampara a cualquier persona que sufra lesiones corporales o falleciere a causa o como consecuencia del accidente de tránsito en que se halle involucrado un vehículo a motor, así como los daños materiales causados por un accidente de tránsito; situación que deberá incorporarse en la respectiva póliza”.

La tarifa será obligatoria y conforme lo establece el artículo 23 de este reglamento.

Las indemnizaciones por daños corporales o daños materiales, incluida la muerte de terceras personas y ocupantes del vehículo a motor, producidos como consecuencia de cada uno de los accidentes de la circulación, se sujetarán a las siguientes condiciones, límites y montos de responsabilidad:

- a)** Una indemnización máxima de USD 3.000,00 por persona, por muerte sobrevinida dentro de los seis meses siguientes al accidente y a causa del mismo;
- b)** Una indemnización máxima, única y por accidente, de hasta USD 2.000,00 por persona, por invalidez permanente total o parcial, sobrevinida dentro de los seis meses siguientes al accidente, conforme al daño comprobado y la tabla de indemnizaciones por disminución de capacidad para el trabajo u ocupación, a continuación establecida:

“Pérdida cie la visión de un ojo sin ablación

30%

Pérdida total de un ojo	25%
Reducción de la mitad de la visión binocular	20%
Pérdida del sentido de ambos oídos	50%
Pérdida del sentido de un oído	15%

	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 inguinal del pulgar	10%	8%
Amputación total del índice	15%	10%
Amputación parcial del índice: 2 falanges	10%	8%
Amputación parcial del índice: Falange inguinal		
Pérdida completa del pulgar e índice	30%	25%
Pérdida completa de 3 dedos, comprendidos el pulgar 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 comprendidos el pulgar	45%	40%
Pérdida del movimiento del pulgar:		
a) Total		10%
b) Parcial falange angina		5%
Pérdida completa del movimiento de la rodilla:		
a) En reflexión		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% ⁴⁶

⁴⁶ ⁴⁶ Icaza José Ángel, Revista Transito y Transporte en el Estado Ecuatoriano, Editorial Princa SA., Guayaquil Ecuador, Volumen I, 2008, Pág. 78.

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 inútil antes del accidente no dará derecho a indemnización alguna.

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 atacados por el accidente.

En todos los casos no especificados arriba, el tipo de invalidez se establecerá teniendo en cuenta los principios fijados en los incisos precedentes, sin que pueda exceder del 75% de la suma asegurada, aún en los casos más graves:

- c)** Una indemnización de hasta USD 2.000,00 por persona, por gastos médicos;
- d)** Una indemnización de hasta USD 400,00 por persona, por gastos funerarios;

- e) Una indemnización de hasta USD 50,00 por persona, por gasto de transporte y movilización de víctimas; y,
- f) Una indemnización de hasta USD 1.000 por daños materiales, como límite único agregado anual.

Un mismo accidente de tránsito no da derecho a indemnizaciones acumulativas por muerte o lesiones corporales. 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 permanente.

3.3.5. MANUAL DEL SISTEMA OPERATIVO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO PARA LOS SERVICIOS DE SALUD PÚBLICOS Y PRIVADOS.

Es conveniente para profundizar mi investigación, analizar algunas disposiciones respecto al Manual de Accidentes de Tránsito para los Servicios Públicos y Privados, en relación al amparo al paciente en su art. 2. Respecto al derecho a una atención digna, establece que: Todo paciente tiene derecho a ser atendido oportunamente en el centro de salud de acuerdo a la dignidad que merece todo ser humano y tratado con respecto, esmero y cortesía.

El art. 3. Sobre el derecho a no ser discriminado, establece que: Todo paciente tiene derecho a no ser discriminado por razones de sexo, raza, edad, religión o condición social y económica.

El art. 7, sobre la situación de emergencia, establece que: Es toda contingencia de gravedad que afecte a la salud del ser humano con inminente peligro para la conservación de la vida o de la integridad física de la persona, como consecuencia de circunstancias imprevistas e inevitables, tales como: choque o colisión, volcamiento u otra forma de accidente de tránsito terrestre, aéreo o acuático, accidentes o infortunios en general, como los ocurridos en el medio de trabajo, centros educativos, casa, habitación escenarios deportivos, o que sean el efecto de delitos contra las personas como los que producen heridas causadas con armas corto punzantes, de fuego, contundentes o cualquier otra forma de agresión material.

El art. 8, establece el derecho que: Todo paciente en estado de emergencia debe ser recibido inmediatamente en cualquier centro de salud, público o privado, sin necesidad de pago previo.

El art. 11, nos orienta respecto sobre: Los valores no recuperados por el servicio de salud por la atención a un paciente en estado de emergencia, podrán deducirse del impuesto a la renta de conformidad con las disposiciones de la Ley de Régimen Tributario Interno.

El servicio público o privado que recibe y atiende a una persona asegurada por el SOAT tiene los siguientes derechos y responsabilidades:

- a.** Cumplir con los requisitos legales y técnicos para su funcionamiento, otorgados por la Autoridad Sanitaria Nacional.

- b.** Brindar todas las prestaciones necesarias para proteger la vida y la salud de las víctimas, de forma oportuna, utilizando los instrumentos, medicamentos e insumos necesarios, de acuerdo con la capacidad resolutive del servicio de salud, así como la aplicación de las prácticas y estándares profesionales aceptados nacional e internacionalmente.

- c.** Suscribir las respectivas constancias de atención por las prestaciones de salud realizadas, a fin de que éstas sirvan de sustento para que el servicio de salud pueda solicitar el reembolso de pago ante las compañías de seguros o el FONSAT, en los formatos y cumpliendo con los requisitos definidos en el presente manual de procedimientos.

- d.** Referir inmediatamente a la víctima, luego de haber superado el estado de emergencia y estabilizado, a un servicio de mayor complejidad de acuerdo a la red de atención de emergencias médicas en accidentes de tránsito, en caso de que la institución no tenga la capacidad resolutive suficiente para el efecto. El servicio que es requerido para la atención de una emergencia no puede negarse injustificadamente a brindar la prestación médica.

- e.** Reportar el hecho a la Policía Nacional o autoridad competente dentro de las doce horas siguientes al accidente a fin de que la policía emita y envíe ágilmente a los servicios de salud correspondientes, el informe policial dentro de las 48 horas siguientes. En caso de no existir el informe o parte policial, el servicio de salud registrará su atención a través del formulario No. 008 de la Historia Clínica Única (formulario de Emergencia), el cual servirá como certificación o prueba de la atención médica y respaldo de la ocurrencia del accidente.
- f.** Solicitar a la entidad encargada responsable de la administración de la información de las compañías de seguro SOAT, los datos del seguro SOAT del vehículo involucrado en el accidente, el nombre de la compañía de seguros y el número de la póliza.
- g.** Solicitar a la compañía de seguros o al FONSAT según corresponda, el código de confirmación autorización de la cobertura de la persona accidentada, el cual deberá ser entregado al prestador de servicios dentro de un plazo máximo de 2 horas de su solicitud verbal o escrita.
- h.** Notificar a las aseguradoras y a los prestadores de salud la existencia de una planilla de gastos por asistencia previa a la víctima, por otro prestador, a fin de que el asegurador conozca y defina el techo de la cobertura.
- i.** Facturar por cada una de las víctimas, luego de los procesos de atención médica, en un plazo no mayor de los 30 días y obtener el reembolso

correspondiente de la compañía de seguros respectiva o del Fondo de Seguro de Accidentes de Tránsito FONSAT, por los gastos que se hayan incurrido y según el tarifario vigente aprobado por el MSP para este efecto.

- j. Presentar la facturación corregida, en la circunstancia de que existan objeciones en la misma, en opinión de las aseguradoras, las que tendrán un plazo de hasta diez días para notificar a las prestadoras de salud, la necesidad de justificaciones. Los prestadores tendrán un nuevo período de hasta treinta días calendario posterior a la notificación de las objeciones para justificar o reprocesar la facturación. En la situación anotada las aseguradoras tendrán los plazos de pago descritos en el Reglamento del SOAT.
- k. Exigir el pago de los intereses y multas previstos en la Ley General de Seguros, en caso de que las aseguradoras o el FONSAT no cumplan en los plazos establecidos, luego de presentada la documentación completa según el contrato de seguro, los que deberán reclamarse ante la Superintendencia de Bancos y Seguros o por la vía judicial.
- l. Facilitar oportunamente a la compañía de seguros, al FONSAT, o a la Autoridad Sanitaria Nacional, ésta última como ente de vigilancia y control, el acceso a la documentación relacionada con el tratamiento de las víctimas, con fines de auditoria o revisión de la misma respetando las normas y procedimientos del servicio de salud, esta presentación deberá ser en

formato impreso o electrónico. La entrega de la documentación será debidamente certificada por el servicio de salud.

m. Presentar a organismos naturales de reclamación que por su ámbito le

sean correspondientes cuando se presenten situaciones de controversia no resueltos a nivel de prestadores y aseguradores

3.3.6. DERECHO COMPARADO DE TRÁNSITO Y SEGUROS.

A fin de tener una idea amplia en relación al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, es necesario conocer lo que sucede en otras legislaciones, direccionando mi estudio a las legislaciones del Perú, Chile, Bolivia; y, Argentina.

3.3.6.1. LEGISLACIÓN PERUANA.

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en concordancia con la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27.181, es visto por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú, como uno de sus mayores logros, siendo la única póliza de seguros cuya naturaleza permite la atención efectiva, inmediata e incondicional de las víctimas de accidentes de tránsito.

Las características principales son: El pago e indemnizaciones sin investigación previa, con la seguridad que una vez pagadas las indemnizaciones, no se disminuyen las sumas aseguradas por ningún motivo.

Las disposiciones en este país, ampara tanto a los ocupantes de los vehículos como a los peatones. La vigencia del seguro es anual y la cobertura se activa con la sola denuncia del accidente, así no esté pagada la prima de seguro.

Los accidentes causados por embriaguez, carencia de licencia de conducir, drogadicción, imprudencia temeraria, están también cubiertos por la póliza, aunque deja al arbitrio de la aseguradora la posibilidad de ejercer su legítima acción subrogatoria contra los causantes del daño.

El SOAT, en el Perú se creó y entro en vigencia “en el 2002, a un año de su introducción y con más del 80% del parque automotor asegurado, se han pagado siniestros por cerca de 11 millones de dólares. El uno de julio de 2003, al comenzar el segundo año del sistema, se activó el Fondo de Compensación SOAT que permite amparar muertes y lesiones causadas por vehículos que se dan a la fuga”⁴⁷.

En relación a nuestra legislación ecuatoriana, tiene mucha similitud ya que ambos países amparan y protegen a las personas tanto a los peatones como a los conductores, siendo el seguro para un año, con atención inmediata en los centros, cabe indicar que en la legislación peruana el pago del SOAT, es más

⁴⁷ Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre del Perú. #27-181. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

cómodo que en nuestro país y se encuentra un tanto más organizadas las empresas aseguradoras ya que tienen ocho años en funcionamiento y atención tiempo en que han podido detectar algunas falencias y corregirlas.

3.3.6.2. LEGISLACIÓN CHILENA.

Chile cuenta con el Seguro Obligatorio de Accidentes Personales (SOAP), para cubrir accidentes causados por vehículos motorizados. Está regulado por la Ley Nro. 18.681, aprobada el 2 de enero de 1986, se trata de un seguro de accidentes personales, denominado por responsabilidad objetiva. La ley afirma que el pago correspondiente a la indemnización se da sin investigación previa de la culpabilidad, bastando solamente la demostración del accidente y las consecuencias de muerte o lesión que el mismo causó a la víctima. El seguro puede ser contratado, conforme al artículo 9 de la ley de este país, con cualquier aseguradora autorizada para cubrir los riesgos comprendidos en el Decreto N° 231/1931. El art.15 contempla el caso de indemnización adicional (en caso de culpa), permitiendo a la víctima o a sus beneficiarios, según las normas de derecho común, exigir la indemnización de los perjuicios de quien sea civilmente responsable por el accidente. La aseguradora que pagó la indemnización podrá recuperar la suma pagada vía subrogación al responsable del accidente.

Los artículos “27 al 29, referente a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, conceptúan la tipología de los accidentes sufridos garantizados por la aseguradora y el derecho a examinar a la persona lesionada según los artículos 30 y 31 relacionados a la documentación y al plazo de presentación

para el pago de las indemnizaciones. Por último, los artículos 32 y 33 señalan cómo se deben pagar las indemnizaciones y el artículo 34, los casos de exclusión de este seguro⁴⁸.

En similitud con nuestra legislación se da la atención y el pago sin necesidad de investigar y determinar culpabilidad solo el hecho de conocer que es producto de un accidente de tránsito de un vehículo motorizado es atendida este requerimiento, las aseguradoras tienen que estar autorizadas y reconocidas por el Estado. Algo que no está previsto en nuestra legislación y que si la tiene Chile, es que las aseguradoras luego de determinar al afectado tiene un plazo limitado para pagar la indemnización caso de no realizarlo son susceptibles de pagos extras con intereses y observación por parte del Estado a fin de no renovar el convenio de servicios.

3.3.6.3. LEGISLACIÓN BOLIVIANA.

La Ley de Seguros de la República de Bolivia establece que el SOAT - Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tiene como objetivo primordial otorgar cobertura uniforme y única para los gastos médicos originados por accidentes y para indemnización por muerte de cualquier persona en forma individual, que haya ocurrido por eventos de accidentes o haya sido originada por vehículos dentro del territorio de la República de Bolivia. El Decreto Supremo Nro. 25.785 del 25 de mayo del año 2000, de la Ley de Seguros, es extremadamente minucioso.

⁴⁸ Ley de Tránsito de la República de Chile #18.681, Seguro Obligatorio de accidentes personales (SOAT).

La mayor novedad que se puede destacar del SOAT Boliviano, es aquel que permite que las aseguradoras fijen libremente el valor de la prima de seguros según lo dispuesto en el artículo 35 de la ley. Se destaca igualmente la obligación de que todo centro médico preste asistencia a las víctimas, estipulado así en la disposición del artículo 36, recibiendo una tarifa por los servicios prestados.

El SOAT, es controlado por un conjunto de organismos de tránsito y de compañías de seguros, establecido así en el artículo 38. Su control social es ejercido por aquellos que utilizan los vehículos, debiendo denunciar a los que no poseen el seguro en la organización de tránsito para que se aplique la sanción correspondiente. Es de suma importancia destacar que las aseguradoras deben realizar campañas de información que eduquen a la población sobre el SOAT.

Por último, la legislación Boliviana incluye el: “Fondo de Indemnización SOAT (FISO), que cubre las indemnizaciones resultantes de accidentes de tránsito por vehículos no identificados (art.43 al 48). Este Fondo es conformado obligatoriamente por las entidades aseguradoras que operen con el SOAT y su organización y administración están sujetas a acuerdo mutuo de sus participantes. Está destinado a pagar los siniestros producidos por los vehículos no identificados, pero ninguna entidad aseguradora puede ofrecer el SOAT si no está previamente inscrita en este Fondo de Indemnización SOAT”⁴⁹.

⁴⁹ Ley de Seguros de la República de Bolivia. #18.883. Cuerpo legal citado. . Art. 37

Al igual que en nuestra legislación tiene que ocurrir el accidente para reconocer el seguro obligatorio dentro del territorio nacional, tiene una cobertura uniforme de gastos médicos e indemnización por muerte producto de un accidente de tránsito el servicio tiene que ser inmediato. Algo novedoso que tiene esta legislación y que no cuenta en nuestro país es que las aseguradoras que tienen convenio con el Estado tienen a su poder aparte del servicio, planificar y difundir campañas que coadyuvan al Estado a bajar el índice de accidentes, de igual manera tienen la facultad de que cada aseguradora fije libremente el valor de la prima lo que permite entre las aseguradoras que tienen convenio con el Estado que brinden buen servicio sean más utilizadas por los afectados por sus servicios entrando en una competencia sana interna entre las aseguradoras a fin de obtener mejores beneficios y la mayor atención de los usuarios.

3.3.6.4. LEGISLACIÓN ARGENTINA

La previsión legal establecida en la legislación Argentina sobre el seguro obligatorio de vehículos se encuentra en la disposición del artículo 68 de la Ley de Tránsito del mencionado país, con condiciones reglamentadas por la autoridad de seguros que fija sus límites y competencia. Trata de un seguro anual que cubre los daños materiales y personales y que puede ser contratado con cualquier entidad autorizada a operar en el ramo.

Para contratar este seguro se exige una re inspección previa del riesgo a fin de constatar si el mismo se encuentra en las condiciones reglamentarias de seguridad. “Los gastos hospitalarios y de sepelio con terceros son pagados

inmediatamente por la aseguradora, sin perjuicio de ejercer su derecho de subrogación que eventualmente pueda existir. Con relación a las primas, éstas aumentan o disminuyen conforme el asegurado utilice o no el seguro”⁵⁰.

Esta legislación Argentina tienen un aspecto muy novedoso que es reconocer y cubrir los daños materiales que pueden ser contratado con cualquier entidad autorizada por el Estado Argentino, existen condiciones reglamentarias con cuadros cuantitativos de afectaciones y reparaciones, como peritajes e indemnizaciones inmediatas contra daños materiales a terceros, lo que en nuestro país no existe y que es materia de mi investigación.

⁵⁰ Ley de Tránsito de la Nación de Argentina. #24.449. Ob. Cit. Art. 68

4. MATERIALES Y MÉTODOS.

Es preciso indicar que en el proceso de la investigación socio-jurídica aplique el método científico, entendido como camino a seguir para encontrar la verdad acerca de los accidentes de tránsito, los efectos y daños que ocasionan a las personas, sus bienes y el seguro vial en nuestro país. Siendo válido la concreción del método científico hipotético deductivo sobre la desprotección que se encuentra la persona en relación a los daños y perjuicios ocasionados en los bienes, por cuanto el Seguro no cubre valor alguno por este concepto, pues partiendo de la hipótesis y con el auxilio de ciertas condiciones procedimentales, ejecute mi investigación fijada en la problemática, para luego verificar si se cumple las conjeturas que subyacen en el contexto de la hipótesis, mediante la argumentación, la reflexión y la demostración.

Este método científico aplicado a las ciencias jurídicas me permitió realizar una investigación “socio-jurídica”, que se concreta en una investigación del derecho, tanto en sus caracteres sociológicos como dentro del sistema jurídico, esto es, el efecto social que cumple la normatividad en determinadas relaciones sociales o interindividuales, de modo concreto procuré establecer el nexo existente entre los accidentes de tránsito y los seguros.

De igual manera este método científico, me permitió aproximarme al conocimiento de los fenómenos que suceden en la sociedad, los accidentes de tránsito y su entorno, a través de la armonía entre la reflexión comprensiva y la

fusión intrínseca con la realidad objetiva, en tal virtud; esta investigación se basó en el método científico, así como el método general del conocimiento.

Utilicé procedimientos de observación, análisis y síntesis en la investigación jurídica propuesta, auxiliándome de técnica de acopio teórico como el fichaje bibliográfico o documental; y, de técnicas de acopio empírico como la encuesta y la entrevista.

El estudio de casos reforzó la búsqueda de la verdad objetiva sobre los accidentes de tránsito y la desprotección que se encuentran las personas en relación a la destrucción de sus bienes, los mismos que no son reparados en forma inmediata, causando un daño psicológico, económico y familiar.

La investigación de campo la concreté a consultas de opinión a personas conocedoras de la problemática, previo un muestreo poblacional de treinta personas para las encuestas y diez personas para las entrevistas. En las dos técnicas se plantearon cuestionarios derivados de la hipótesis general y de las subhipótesis, cuya operativización partió de la determinación de variables e indicadores.

Los resultados de la investigación empírica los presento en centrogramas y en forma discursiva con deducciones derivadas del análisis de los criterios y datos concretos, que sirvieron de base para la verificación de objetivos e hipótesis como determinar las conclusiones y recomendaciones.

Es decir la presente investigación fue bibliográfica, documental, de campo y comparativa a fin de encontrar normativa adecuada en el campo del Transporte, tránsito y seguridad vial de las personas y sus bienes y por tratarse de una investigación analítica empleé también la hermenéutica dialéctica en la interpretación de los textos que fueron necesarios.

5. RESULTADOS.

5.1. PRESENTACIÓN DE LOS RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS.

La investigación de campo como uno de los elementos fundamentales, se convierte en un soporte técnico jurídico para orientar con claridad la problemática, diagnosticar y aplicar soluciones inmediatas, siendo la encuesta el elemento esencial y fundamental para poder recopilar información y auxiliarme con criterios e ideas lo suficientemente consistentes ya que a quienes se seleccionó y aplico la encuesta fueron personas que conocen profundamente la problemática y que de una u otra manera han estado inmersos en el problema, datos que son confiables por la selección y veracidad de su información.

Es por ello que a fin de obtener resultados que orienten y aporten a arribar a conclusiones y recomendaciones valederas durante el desarrollo de mi trabajo de investigación aplique 30 encuestas con ocho interrogantes cada una, preguntas que guardan estrecha relación con el problema, los objetivos, hipótesis y temática en general planteada, dirigidas funcionarios de Corte Provincial de Justicia de Santo Domingo de los Tsáchilas., a miembros de la Policía Nacional de Tránsito y Abogados en libre ejercicio de la profesión, el acopio de la información, procesamiento y resultados de la misma los dejo a vuestro conocimiento y consideración:

PREGUNTA NRO 1.

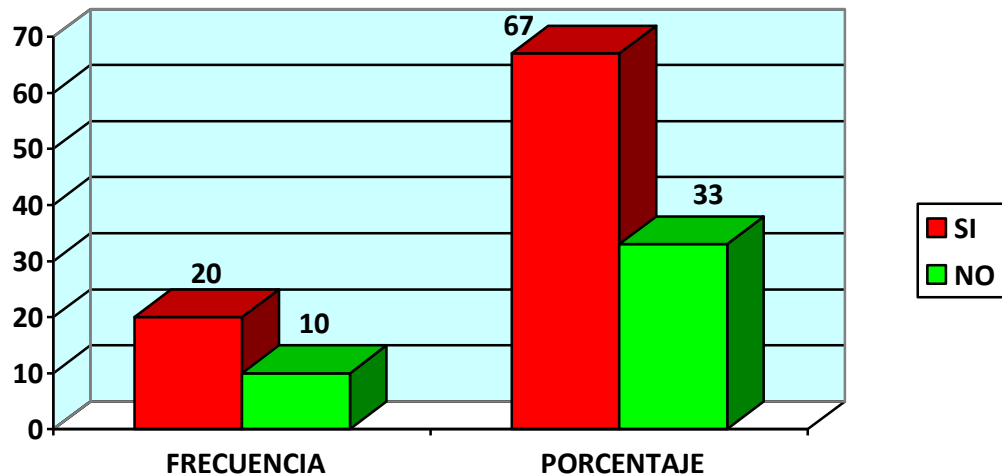
¿Considera usted que el régimen legal aplicado en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, en lo que respecta al Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito SOAT es adecuado?.

CUADRO NRO. 1.

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	20	67
NO	10	33
TOTAL	30	100%

Fuente: Encuestas

Elaboración: Miguel Gilberto Rivadeneira Alcivar.

REPRESENTACIÓN GRAFICA.**A****ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN:**

A esta primer interrogante 20 personas que equivale al 67 por ciento, manifiestan que si consideran que el régimen legal aplicado en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, en lo que respecta al Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito SOAT es adecuado, por cuanto presta comodidad a los usuarios como indemnizaciones por muerte, invalidez, o lesiones lo que anteriormente en ninguna ley se reconocía, en cambio 10 personas que corresponde al 33 por ciento, creen que no es adecuada, por cuanto existe falencia en la misma ya que no ampara en forma completa ni siquiera a la persona por accidentes, dándose casos que en varios meses luego de implorar a una y otra aseguradora no se les cancela o atienden en los centros médicos, existiendo abuso y mala atención

PREGUNTA NRO 2.

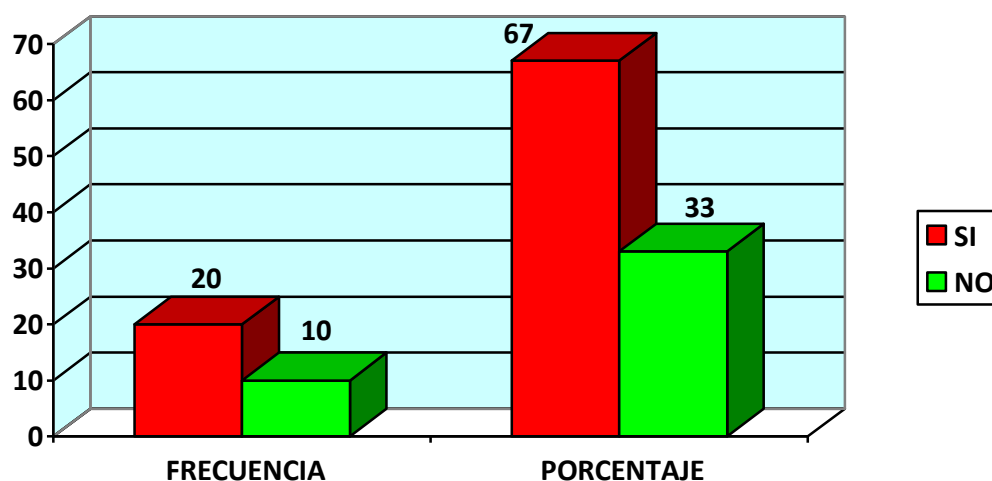
¿Cree usted que el SOAT, presta las garantías suficientes para las personas involucradas en un accidente de tránsito?.

CUADRO NRO. 2.

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	20	67
NO	10	33
TOTAL	30	100%

Fuente: Encuestas

Elaboración: Miguel Gilberto Rivadeneira Alcivar.

REPRESENTACIÓN GRAFICA.

A

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN:

A esta interrogante al igual que la pregunta anterior 20 personas que corresponde al 67 por ciento expresan que si prestan las garantías suficientes a aquellas personas que han sufrido un accidente de tránsito, ya que la atención es inmediata pudiendo acudir a cualquier centro de atención ya sea público o privado para que sea atendido sin gastar un solo centavo, en cambio 10 personas que corresponde al 33 por ciento, piensan lo contrario y manifiestan que el Seguro Obligatorio es una institución que más le preocupa sus ingresos y ganancias, más no cubrir con las necesidades y atenciones a las personas, como los múltiples accidentes donde no han sido atendidos los heridos por cuanto el seguro ha caído en mora con los centros de salud, lo cual no garantiza la atención inmediata.

PREGUNTA NRO 3.

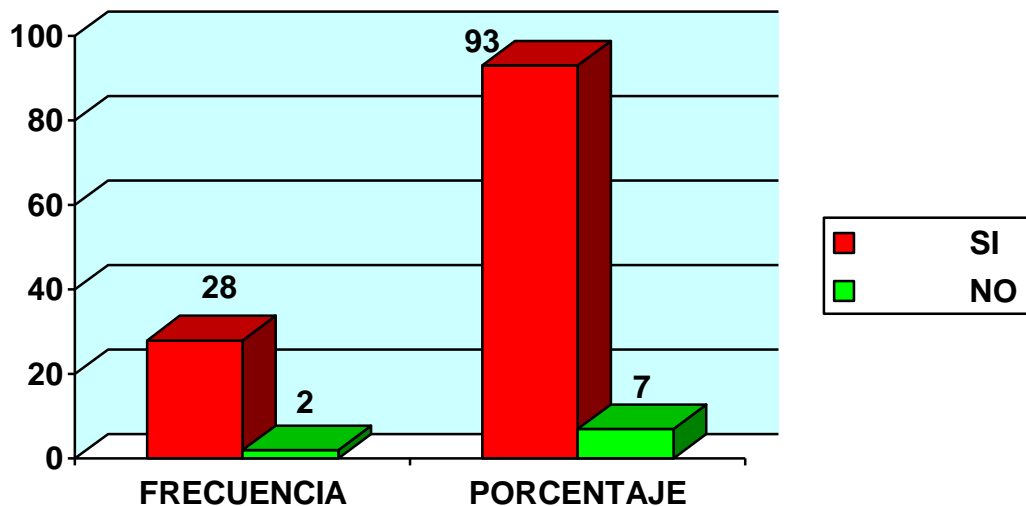
¿Cree usted que existe falencia en el SOAT, por cuanto no cubre los daños materiales?.

CUADRO NRO. 3.

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	28	93%
NO	2	7%
TOTAL	30	100%

Fuente: Encuestas

Elaboración: Miguel Gilberto Rivadeneira Alcivar..

REPRESENTACIÓN GRAFICA.

A

NALISIS E INTERPRETACIÓN:

A esta interrogante 28 encuestados que equivale al 93 por ciento, manifiestan que desde luego existe falencia ya que el Seguro Obligatorio por Accidentes de Transito, no reconoce uno de los derechos fundamentales y elementales del ser humano, como son los bienes materiales, aquellos que con tanto esfuerzo y trabajo de toda una vida se esfume en segundos tras un accidente de transito en que muchos de los casos no se encuentran involucrados, siendo afectados y no sabiendo a quien recurrir ya que son personas en muchos de los casos pobres que no tienen dinero para contratar los servicios de un profesional del derecho, en cambio 2 personas que corresponde al 7 por ciento, que no es necesario que cubra estos daños ya que el afectado puede seguir un juicio para reclamar al verdadero culpable sobre los daños materiales que haya ocasionado en sus bienes, que los derechos de demandar están previstos en la Ley.

PREGUNTA NRO 4.

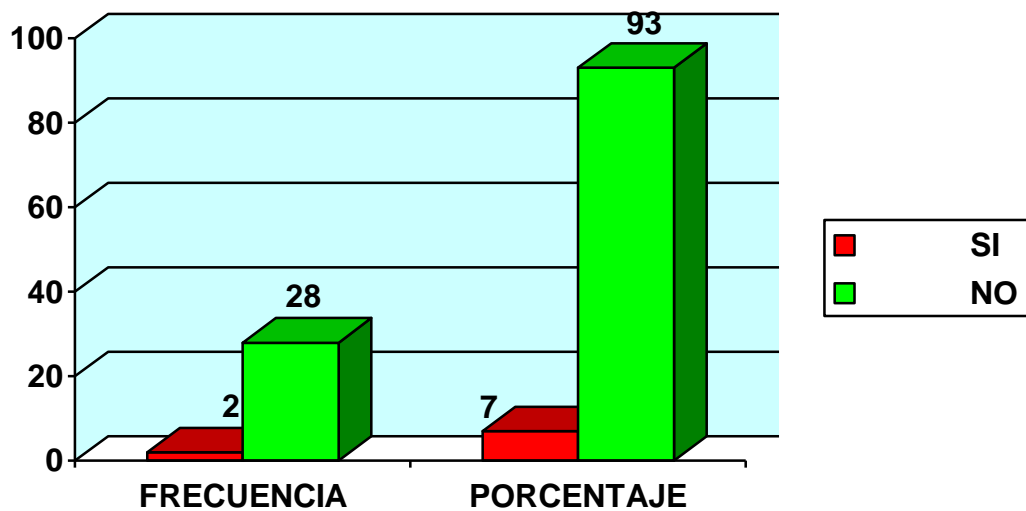
¿Está de acuerdo usted que el SOAT, solo cubra daños personales?.

CUADRO NRO. 4.

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	2	7%
NO	28	93%
TOTAL	30	100%

Fuente: Encuestas

Elaboración: Miguel Gilberto Rivadeneira Alcivar.

REPRESENTACIÓN GRAFICA.

A

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN:

A esta pregunta 2 personas que equivale al 7 por ciento, expresan que están totalmente de acuerdo que el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito solo cubra daños personales primero por que así está previsto en la ley, segundo por que la persona es más importante que cualquier bien, que las cosas materiales se pueden recuperar con el tiempo lo que no puede suceder con la vida de una persona o la invalidez y por ultimo que en un accidente hay más víctimas personales que daños materiales que tienen que a futuro cumplir mejor con las atenciones a las personas más no con los bienes, en cambio 28 encuestados que corresponde al 93 por ciento dicen que no únicamente se debe responder por los daños personales si no que debe ser en conjunto este amparo a las personas y los bienes.

PREGUNTA NRO 5.

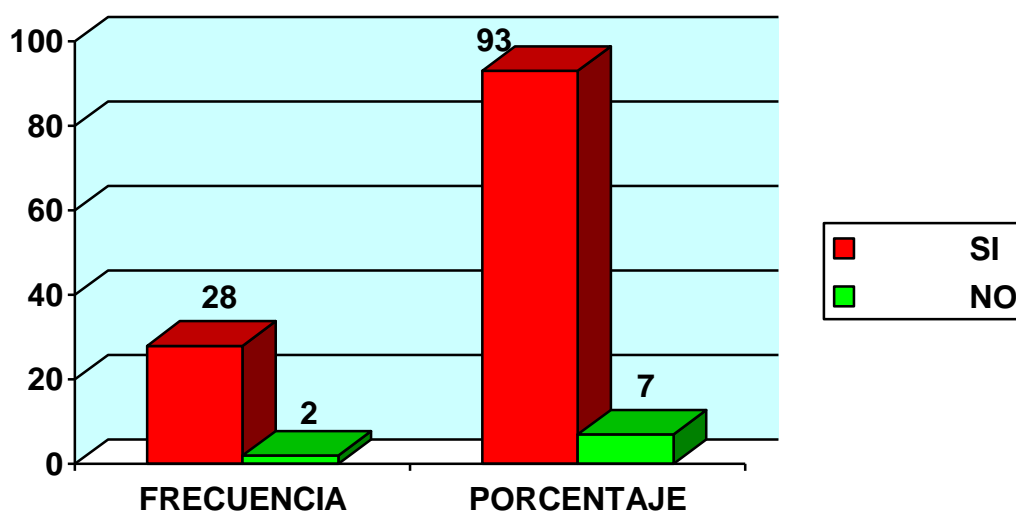
¿Cree usted que es necesario reformar el Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, en cuanto a su cobertura.

CUADRO NRO. 5.

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	28	93%
NO	2	7%
TOTAL	30	100%

Fuente: Encuestas

Elaboración: Miguel Gilberto Rivadeneira Alcivar

REPRESENTACIÓN GRAFICA.

A

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN:

28 personas que equivalen a una gran mayoría que es el 93 por ciento, con mucha propiedad y seguridad contestaron que es necesario reformar en bien de la persona la cobertura y atención que prestan las aseguradoras que mantienen convenio con el Estado Ecuatoriano, e inscritas para el cobro del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, esto permitiría que las personas no queden desamparadas o desprotegidas cuando un vehículo destruye su casa y no tendría el doble problema que a más de los daños y destrozos tenga que sacar dinero o pedirlo para demandar y esperar hasta un año que les puedan reconocer los daños, en cambio 2 encuestados que corresponde al 7 por ciento, piensan que está bien el Reglamento, por cuanto la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, si reconoce el derecho a denunciar y resolver y exigir la reparación de los daños materiales.

PREGUNTA NRO 6.

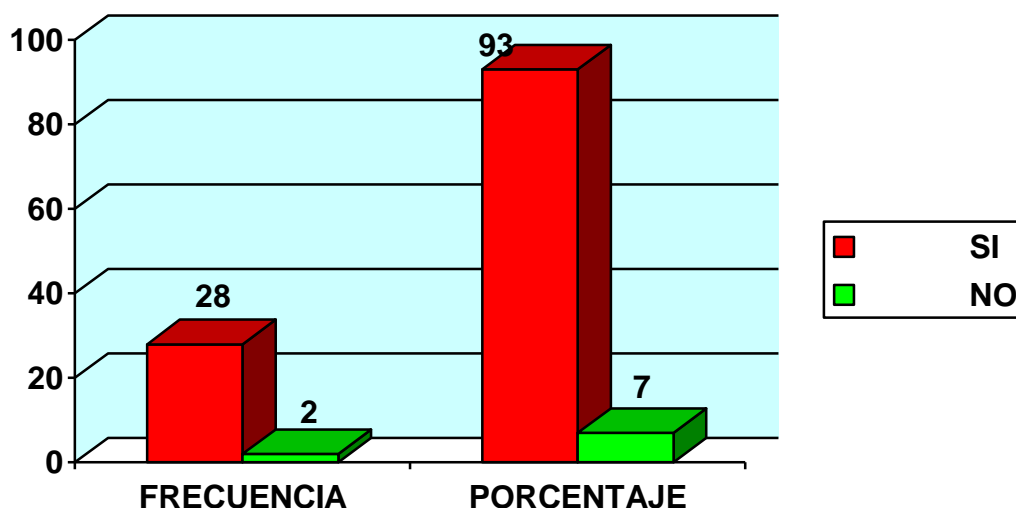
¿Considera usted que se debería tomar como ejemplo los Seguros de Accidentes de tránsito de otros países, y transformar el SOAT, en un Seguro que cubra tanto daños materiales y personales como lo es en Argentina?.

CUADRO NRO. 6.

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	28	93%
NO	2	7%
TOTAL	30	100%

Fuente: Encuestas

Elaboración: Miguel Gilberto Rivadeneira Alcivar.

REPRESENTACIÓN GRAFICA.**A****ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN:**

A esta sexta pregunta 28 profesionales que equivale al 93 por ciento de los encuestados, dicen que es necesario tomar previsiones legales como lo establece el país Argentino sobre la obligatoriedad que los propietarios de los vehículos paguen el seguro obligatorio por accidentes de tránsito, para que el mismo cubra los daños de las personas y los bienes que producto de los accidentes son destruidos, siempre y cuando se fijen límites y tiempos para su atención y reparación, en cambio 2 personas que corresponde al 7 por ciento manifiestan que no es necesario ni adecuarlo a nuestro país ya que Argentina tiene sus propios problemas que no son similares a los nuestros y que en nuestro país existe más pobreza

PREGUNTA NRO 7.

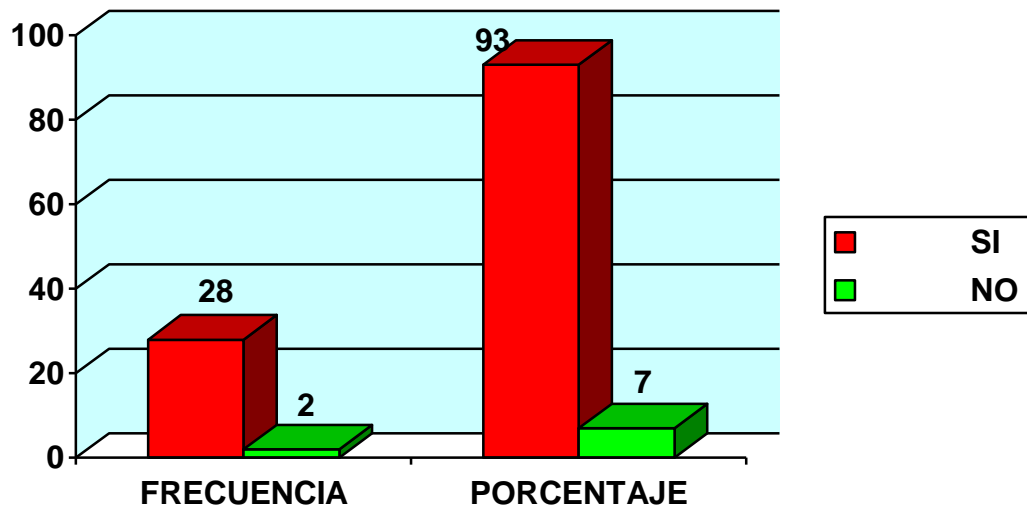
¿Cree usted que el SOAT, al no cubrir los daños materiales esta lesionando los derechos y el patrimonio de los ciudadanos?.

CUADRO NRO. 7.

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	28	93%
NO	2	7%
TOTAL	30	100%

Fuente: Encuestas

Elaboración: Miguel Gilberto Rivadeneira Alcivar.

REPRESENTACIÓN GRAFICA.

A

NALISIS E INTERPRETACIÓN:

Al igual que las anteriores preguntas 28 personas que equivale al 93 por ciento, están totalmente de acuerdo que el Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito, al no cubrir los daños materiales de las personas agraviadas o perjudicadas, está lesionando los derechos patrimoniales y económicos que si ampara la Constitución de la República del Ecuador, por que no es justo ni equitativo que producto de un accidente destruyan su casa y este derecho en el accidente pase a último plano, la persona afectada al igual que otras efectuó una inversión que de la noche a la mañana se la tumban y que el reclamo tampoco es ágil eficaz y oportuno, 2 personas que es el 7 por ciento manifiestan, que no lesiona sus derechos por cuanto es un accidente que puede ocurrirle a cualquier persona que no hubo intención de destruir sino más bien fue producto de un caso fortuito.

PREGUNTA NRO 8.

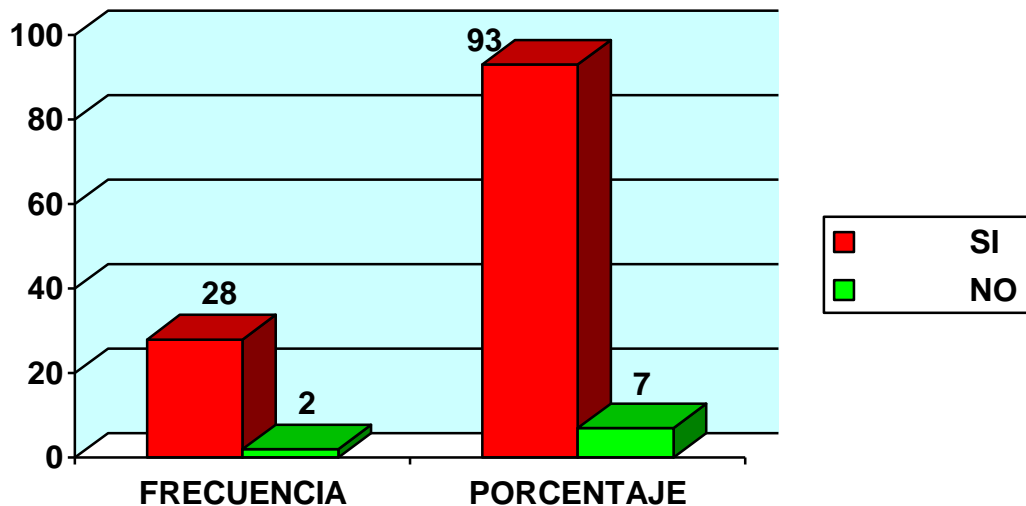
¿Considera usted que los daños materiales a terceros, como la destrucción de su vivienda, residencia u otro bien inmueble, tiene que ser indemnizado inmediatamente por el SOAT?.

CUADRO NRO. 8.

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	28	93%
NO	2	7%
TOTAL	30	100%

Fuente: Encuestas

Elaboración: Miguel Gilberto Rivadeneira Alcivar.

REPRESENTACIÓN GRAFICA.

A

NALISIS E INTERPRETACIÓN:

El 93 por ciento que son 28 personas piensan que es justo y desde todo punto de vista humano que si dos vehículos que no tienen nada que ver con el propietario de una vivienda colisionan y uno de estos o los dos destruyen parte de su primer piso de su vivienda y ocasionan daños a sus bienes, que sin tener nada que ver o producto de la irresponsabilidad le causan un daño o lesión enorme, que lo correcto, justo y equitativo es que en forma inmediata se les reparen los daños ocasionados, que tampoco es justo que tenga que invertir dinero para denunciar a los culpables y luego no sacar nada, en cambio el 7 por ciento que equivale 2 personas piensan que quiera o no tiene que reclamar ante el juez competente.

5.2. PRESENTACIÓN DE LOS RESULTADOS DE LAS ENTREVISTAS.

A fin de cumplir con los requerimientos propios de mi investigación, me auxilié de las entrevistas, las mismas que me permitieron profundizar la problemática y orientarme para aplicar posibles soluciones, aplicando diez entrevistas dirigidas a funcionarios de la Corte Provincial de Santo Domingo de los Tsáchilas, como Fiscales y Jueces de Tránsito, Jueces de lo Civil y Secretarios que conocen y tienen experiencia en la temática, las preguntas y resultados son los que a continuación indico:

Primera pregunta:

¿Considera usted que el régimen legal aplicado en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, en lo que respecta al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) es adecuado?.

Respuestas-Análisis.

Los entrevistados consideran que las disposiciones existentes en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial de nuestro Estado Ecuatoriano, desde varios puntos de vista es muy adecuada considerándolo al transporte terrestre como un sector estratégico para el desarrollo de la economía nacional, que asimismo determina responsabilidades para cada uno de los organismos que intervienen en la actividad del transporte terrestre, que

la actual ley contempla aspectos relacionados con la prevención, control y sanción, con el fin de reducir el riesgo de accidentes, algo muy novedoso y positivo es el seguro obligatorio para accidentes de tránsito, aspecto que no se había pasmado en leyes anteriores, pero que sin embargo la nueva ley si establece pero que sin embargo la ley adolece de incongruencias y vacios jurídicos que puedan llenar las expectativas de los conductores, peatones y ciudadanía en general.

Segunda pregunta:

¿Cree usted que el (SOAT), es un Seguro completo?.

Respuestas-Análisis.

Para algunos perjudicados el Seguro Obligatorio de Accidentes de Transito, es completo especialmente para aquellos que si les han cubierto en su totalidad el pago de las atenciones, pero para la gran mayoría no, ya que hay casos de inconformidad, primero por cuanto no les han atendido a sus requerimientos recordando que a los seis meses tuvo que denunciar públicamente en uno de los canales de televisión nacional con ayuda del comunicador social presentándolo ante uno de los funcionarios del seguro obligatorio que en presencia de este y usando muletas no lo habían atendido, otros que no han pagado a los médicos tratantes por las atenciones y auxilios prestados, negándose en nuevas oportunidades a atender a los afectados, que las

indemnizaciones por muerte son cantidades bajas para los gastos que tienen que efectuar, siendo también su cobertura reducida únicamente a las personas.

Tercera pregunta:

¿Considera usted que en un accidente de tránsito, al existir daños personales y materiales, él (SOAT) debería cubrir todas estas pérdidas?.

Respuestas-Análisis.

Los entrevistados consideran en su totalidad que los daños materiales perjudican enormemente a las personas, ya que a diario se ve y se escucha en los medios de información locales y nacionales destrucciones masivas de sus bienes particularmente sus viviendas como bienes del sector público como puentes, centros educativos, escenarios deportivos, postes de alumbrado eléctrico y telefónico con sus redes destruidas dejando incomunicados a la población, vallas, e inclusive a las propias comandancias de policía de destrucción de señalizaciones, en relación a los daños personales consideran que si se efectúa aunque con determinados errores pero que los daños materiales a los bienes de personas que dejan por ejemplo su vehículo estacionado en una calle o avenida, se produce una colisión por motivos de imprudencia y se estrella con el mismo estando estacionado nadie le reconoce nada, que así mismo a gente pobre como los tricicleros que venden algunos productos para ganarse el sustento para sus hijos, los atropellan y mueren se indemniza su muerte, pero su bien no es reparado por ninguna persona.

Cuarta pregunta:

¿Considera usted que se debería tomar como ejemplo los Seguros de Accidentes de Transito de otros países, y transformar el (SOAT), en un Seguro que cubra tanto daños materiales y personales como lo es en Argentina?

Respuestas-Análisis.

Todos los entrevistados están de acuerdo por cuanto la reparación de los daños materiales a las personas les permitiría no gastar más dinero en pago de honorarios de Abogados, juicios, pagos de reconocimiento de lugares, pago a peritos, y más diligencia judiciales, la verdadera justicia que se aplica en Argentina es el pago e indemnizaciones en forma oportuna a fin de evitar futuras injusticias o que los accidentes que se producen y destruyen bienes no queden en el olvido o no se reparen jamás.

Quinta pregunta:

¿Considera usted que el (SOAT), es ineficiente al no considerar dentro de su cobertura los daños materiales?

Respuestas-Análisis.

Al igual que las preguntas anteriores los entrevistados consideran que si no se cubren los daños y perjuicios ocasionados a los bienes de las personas en un accidente en territorio ecuatoriano, es ineficiente solo el hecho de que no se les reconozca ya es ineficaz, por cuanto perjudica los intereses económicos de los ecuatorianos que no son tutelados en forma real y verdadera por quienes tienen la obligación de crear las leyes, que los bienes sirven para producir y mejorar la economía de un país como para cumplir con los fines y objetivos de la familia y a vivir con dignidad, equidad y justicia.

Sexta pregunta:

¿Cree usted que cuando se ocasionan daños materiales a la propiedad privada a causa de un accidente de Tránsito, los perjudicados carecen de garantías e inseguridad jurídica, por cuanto el (SOAT) no cubre esta clase de daños materiales?

Respuestas-Análisis.

Todos los entrevistados mencionan que la actual Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, como el Reglamento del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito, al no prever, reconocer y asegurar el pago a terceras personas, especialmente de sus bienes constituidos como casas, negocios, verjas, paredes, jardines, muebles, o enseres del hogar, maquinaria de trabajo y otros que constituyen el patrimonio de toda su vida, el hecho de no reconocerlo legalmente es una inseguridad jurídica, siendo

conveniente que se reformen estas disposiciones legales para garantizar los derechos de los ciudadanos y ciudadanas y se aplique la verdadera justicia que es reparar el bien en forma inmediata para tranquilidad personal y de su familia, los mismos que a futuro seguirán aumentando el índice de accidentes en las diferentes provincias y se seguirá obrando con injusticia, entonces no vivimos un verdadero Estado social de derecho y de justicia, si no más bien un Estado social sin derecho y sin justicia.

5.3. ESTUDIO DE CASOS.

Primer caso.

Fecha: 3 de octubre de 2008.

Lugar del accidente: Vía Loja-Catamayo.

Hora: 03H30.

Tipo de vehículo: Camión.

Resultados físicos personales: Muerte de Una madre de familia de origen Peruano, varios heridos;

Daños materiales: destrucción de una vivienda.

Fuente: Diario “La Hora” corresponsal Edwin Cueva Loja.

Circunstancia de los hechos:

“Cruz Alzamorra, de nacionalidad peruana, murió ayer, a las 03H30, cuando un camión de carga se **estrelló contra una vivienda** a 3 kilómetros de esta ciudad (Loja), en la vía a Catamayo, donde han ocurrido cinco accidentes.

Alzamorra y su familia se dedicaban a traer productos de primera necesidad desde Huaquillas hasta Loja.

Tres acompañantes, también de nacionalidad peruana: Richard Suárez de 20 años; Abigaíl Torres de 9; y Leónidas Lanchón de 35; y esposo de la fallecida, resultaron heridos.

Este último, según versiones de los habitantes de la casa, habría conducido el carro y debió soportar cuatro horas de dolor hasta que personal del Cuerpo de Bomberos lo rescató de entre los fierros retorcidos del automotor.

La Policía, según sus primeras versiones, dio dos hipótesis: que el carro podría haberse quedado sin frenos por alguna falla o posiblemente el chofer se durmió.

El camión nuevo, de marca JACK, venía cargado de papas, sandías, cebolla, uvas, cocos, naranjas, limones y hasta canecas vacías que iban a ser vendidas en mercados de Loja.

Al momento del impacto, todo el cajón arrastró la cabina del vehículo, **la estrelló contra la pared de una vivienda y destruyó gran parte de ella, ocasionando daños materiales como es la destrucción de su casa habitación de su primer piso y varios enseres del hogar** que deja como resultado una gran pérdida económica.

Hortencia Jaramillo, dueña de la casa afectada, pide ayuda a las entidades estatales y al Gobierno principalmente, pues señaló ser de **escasos recursos económicos** y no contar con el apoyo de sus hijos que en accidentes anteriores la ayudaron a reconstruirla después de cada accidente.

Su hijo, Segundo, dijo que el estruendo fue muy fuerte. Acudí enseguida a ver a mi madre, pues empezó a gritar y llorar de los nervios y desesperación. La llevamos al hospital y dijeron que estaba bien, pero nos **quedamos en la calle** ya que se destruyó totalmente la casa y varios enseres de uso de la familia”.

Resumen personal:

Este accidente de tránsito sucedió en la vía Loja-Catamayo, en la madrugada del día viernes 3 de octubre del año 2008, en circunstancia que personas que transportaban productos de primera necesidad para ser comercializados en la ciudad de Loja, por fallas mecánicas o personales, a las 03H30 minutos a unos ocho kilómetros antes de llegar a la ciudad de Loja, en una bajada presuntamente a unos ochenta kilómetros por hora, se presume que en una bajada se le fueron los frenos, se estrelló contra una casa de habitación de personas humildes destruyendo su vivienda y en la parte baja, todos los enseres, por declaración del hijo de la propietaria de la vivienda están en casa de un vecino durmiendo y viviendo provisionalmente hasta que algún caritativo o mediante contribuciones de los moradores del sector se puedan conseguir dinero para levantar por lo menos las paredes externas, consecuentemente

producto de este accidente en que nada tuvieron que ver quedan de la noche a la mañana en la calle es decir en la indefensión.

Cabe anotar que los daños materiales que ocasionó el accidente de tránsito, fue el siguiente: destrucción de la pared principal que da a la entrada de la vivienda, destrucción del tumbado y techo de teja, dos puertas de un metro veinte por uno setenta, tres pilastras de madera, dos ventanas de madera con vidrio, en el interior un televisor a colores marca Golbstar de 21 pulgadas, cuatro butacas de madera, tres sillas, un parador, un escritorio de madera y un equipo de sonido, valuados los bienes destruidos en la cantidad de cinco mil doscientos cincuenta dólares americanos, lo cual por ser personas de escasos recursos económicos tuvieron que esperar cerca de cuatro meses hacer un préstamo y reparar los mismos.

Segundo Caso.

Fecha: 20 de febrero de 2009.

Lugar del accidente: Babahoyo-Jujan.

Hora: 08H15.

Tipo de vehículo: Bus de transporte Caluma.

Placa: TAS-503, disco 51.

Resultados físicos personales: Muerte de dos personas un menor de edad y un adulto.

Daños materiales: Casa destruida.

Fuente: Diario Expreso corresponsal Gerardo Fuentes.

Circunstancia de los hechos:

Bus arrastró auto y casa a un estero. Cerca de tres horas necesitaron policías y bomberos para rescatar dos vehículos que cayeron al estero del recinto San Pedro, ubicado en la vía Babahoyo-Jujan, tras un accidente en el que murieron dos personas y una casa quedó destruida.

Los moradores del sector señalaron que a las 08H15 un bus de la Cooperativa Caluma, disco 51 y placas TAS-503, habría provocado el accidente por movilizarse a exceso de velocidad.

El micro que cubría la ruta Jujan-Guayaquil, arrastró 40 metros un auto Renault de placas GLM-250, que salía de una gasolinera. **Tras el primer impacto los vehículos colisionaron contra una vivienda de caña que, al igual que los automotores, cayó al estero.**

Los pasajeros que viajaban en el micro resultaron heridos, pero un grupo de personas que pasaba por ese sector los trasladó a diferentes casas de salud. Mientras, el conductor del bus logró escapar.

Dentro de la vivienda se encontraba la familia Sánchez Yánez, que estaba por desayunar cuando el bus se los llevó con todo. La mayoría solo sufrió golpes en el cuerpo, pero Jostin, de un año y 4 meses, no corrió con la misma suerte. El menor salió volando por el aire y cayó al estero. Su abuelo Rafael Sánchez se sumergió en repetidas ocasiones para buscarlo, sin éxito.

Un grupo de vecinos que se unió al rescate encontró el cuerpo diez minutos después.

Rápidamente, el menor fue llevado a una casa de salud en la que se confirmó el deceso.

Tras el hallazgo, policías y bomberos, con la ayuda de un pailover, sacaron el bus y el automóvil que habían caído al estero. El vehículo liviano estaba destrozado. Los curiosos se agruparon alrededor del automotor en el que estaba el cadáver de un hombre, atrapado entre la destruida carrocería.

Las autoridades no lograron identificar a la víctima, pero entre sus documentos se encontraba una tarjeta del Royal Hotel de Manabí. El vehículo está registrado a nombre de Juan Carlos Macías Cevallos.

Resumen personal:

El bus de transporte público "Caluma" disco Nro. 51, en la vía Babahoyo-Jujan, a las 08H15 del 20 de febrero del 2009, mientras en forma irresponsable el conductor conducía a exceso de velocidad, va arrasando con un vehículo que en ese momento salía de una gasolinera y que producto de esta colisión van destruyendo una casa de caña de una humilde familia que con mucho esfuerzo construyó la misma, es más mientras a esta hora se disponían a desayunar encontraron la muerte un menor de edad y una persona adulta sin saber ni tener culpa alguna, por la fuerza del impacto este vehículo se llevó la casa la misma que fue a parar al estero, la familia producto de esta colisión sufrió por

la muerte del señor, su primogénito, los daños materiales permitieron que se quedaran si casa donde pernotar, un familiar pudo auxiliarlo para que puedan dormir en su casa, sin sus bienes como cocina, camas, juegos de sillas, un televisor y equipo de sonido, también destruidos producto de la colisión, en ningún momento se reconocieron los daños materiales, quedando en la completa indefensión.

Los daños materiales ocasionados por el accidente de tránsito fueron los siguientes: destrucción total de la casa de caña, en el interior una mesa pequeña de comedor, un televisor de 14 pulgadas marca Daewoo, una radio grabadora portátil marca RCA, una plancha eléctrica, una cocineta, utensilios del hogar, valuado con tres mil ochocientos cincuenta dólares americanos, que los familiares lo perdieron todo.

Tercer Caso:

Fecha: 3 de septiembre de 2004

Lugar del accidente: Batán Colmena-Quito. Sector de San Roque

Hora: 09H20

Tipo de vehículo: Cooperativa Atahualpa.

Placa. PZY-437

Resultados físicos personales: Diez heridos.

Daños materiales: Destrucción de vivienda y una peluquería.

Fuente: Diario de circulación Nacional "Hoy"

Circunstancia de los hechos:

[Se estrella contra casa](#) **Como casi siempre el conductor del bus se dio a la fuga; los heridos fueron trasladados a diferentes hospitales de la capital.**

La impericia del conductor y el exceso de velocidad fueron las causas de un nuevo accidente de tránsito que dejó 10 heridos con policontusiones. A las 09:20 de ayer un bus de placas PZY-437 de la cooperativa Atahualpa que cubría la ruta **Batán Colmena se estrelló contra una vivienda ubicada en las calles Abdón Calderón e Imbabura, sector de San Roque.** Los heridos Blanca Molina de 50 años, Blanca Revelo de 20, José Quinatoa de 27, Blanca Pilachay de 20, Teresa Flores de 59, Martha Reyes de 56, Patricia Chulca de 4, Víctor Hugo Chulca de 2, Ángel Chulca de 3 y Paola Guachamín de 17 años fueron trasladados a diferentes hospitales de la ciudad.

Por el impacto del choque prácticamente el bus se incrustó en la parte frontal de **una peluquería que funciona en el lugar, propiedad de Gustavo Cevallos.**

La Policía Nacional, el 911, Cruz Roja y los Bomberos acudieron al lugar para socorrer a las víctimas de este nuevo percance, mientras que el conductor se dio a la fuga.

El choque produjo el derrame de combustible en la calzada por lo que los Bomberos procedieron a realizar la limpieza respectiva para evitar mayores daños.

Resumen personal:

El vehículo de transportación pública de la Cooperativa Atahualpa, por irresponsabilidad del chofer el mismo que se dio a la fuga, produce el accidente de tránsito en el Batán Colmena-Quito. Sector de San Roque, producto del mismo varios heridos, destrucción de una parte de la vivienda y una peluquería, la misma que le servía de sustento para alimentar a la esposa y tres hijos del señor Gustavo Cevallos, producto del accidente destroza varios espejos, tres sillones giratorios, catorce sillas para uso de los clientes, tres virinas con perfumenes, lociones y más productos, maquinas de uso para el cabello, dos secadoras, un televisor marca Sony de 14", una radio grabadora, el señor se quedo sin su herramientas de trabajo perjudicándolo enormemente por el y su familia dependían de su trabajo, el chofer se dio a la fuga y nadie le reconoció los daños materiales. Los daños ascendieron a la suma de siete mil novecientos cincuenta dólares americanos, el señor propietario de la vivienda no pudo inmediatamente reparar los daños, el señor dueño de la peluquería de estado civil casado con tres hijos se quedó sin trabajo producto del accidente.

6. DISCUSION.

6.1. VERIFICACIÓN DE OBJETIVOS.

Con el propósito de verificar si se han cumplido las metas propuestas en la presente investigación jurídica, sobre la temática: **“La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial y sus alcances en cuanto al Reglamento del Seguro General Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)”**, para la comprobación y demostración es necesario indicar que me propuse un objetivo general y tres objetivos específicos que a continuación me permito enunciarlos.

Objetivo General

“Realizar un estudio jurídico, critico jurisprudencial del marco jurídico ecuatoriano referente a los accidentes de tránsito y el Reglamento del Seguro General Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) ”.

Este objetivo lo he cumplido en su totalidad ya que realice un amplio estudio de carácter doctrinario, jurídico, crítico en relación a la transportación, transito y seguridad vial en nuestra legislación ecuatoriana, valiéndome de cuerpos legales que regulan la transportación, el transito y la seguridad vial en nuestro país, como de instrumentos normativos legales vinculantes al SOAT Y FONSAT, como de varios criterios de juristas que conocen a profundidad la problemática propuesta en el plan.

Objetivos Específicos:

1. Realizar un estudio jurídico comparado de la Legislación Ecuatoriana, respecto de los accidentes de tránsito su reglamento, con la de otros países.
2. Demostrar que el (SOAT) por ser un seguro Obligatorio debería ser completo y cubrir toda clase de daños incluidos los materiales.
3. Establecer medidas que se puedan implementar para subsanar este vacío legal y proponer una reforma, de solución a la problemática planteada.

El primer objetivo de carácter específico propuesto inicialmente en mi proyecto de igual manera como el general lo cumplí con absoluta seriedad ya que he profundizado mi estudio al derecho comparativo, siendo necesario enfocar aspectos centrales de la seguridad vial en las legislaciones de Perú, Chile, Bolivia y Argentina, en relación a las disposiciones normativas de nuestra legislación ecuatoriana.

El segundo objetivo se lo cumplió cabalmente, demostrando con mi estudio tanto teórico, bibliográfico como de campo que los daños y perjuicios ocasionados en el aspecto físico, psicológico a las víctimas si se lo repara bajo el amparo de la nueva ley de transporte, tránsito y seguridad Vial, no así los daños y perjuicios ocasionados a las víctimas en relación a la destrucción de

sus viviendas o bienes inmuebles y muebles, por cuanto no existe una tutela efectiva en la ley antes citada.

El tercer objetivo también lo he cumplido, ya que no únicamente me he centrado a la investigación bibliográfica si no que luego de analizar la problemática, ejecutar la misma ampliando el conocimiento con auxilio de fuentes de consulta y particularmente con la ayuda de criterios de varias autoridades de tránsito bajo conclusiones claras establezco medidas que se puedan implementar para subsanar este vacío legal y de igual manera en las recomendaciones propongo la reforma que a mi criterio de muchos perjudicados como autoridades de tránsito es la solución a la problemática planteada.

6.2. CONTRASTACIÓN DE LAS HIPÓTESIS.

Al realizar una exhaustiva revisión de la normativa existente en las disposiciones generales y específicas de transporte, tránsito y seguridad vial del país, de los resultados de la investigación de campo y de la casuística, fue posible contrastar la hipótesis y subhipótesis, las mismas que fueron planteadas de la siguiente manera:

“El Seguro General Obligatorio de Accidentes de Tránsito (**SOAT**), no presta las garantías suficientes por cuanto no cubre los daños materiales, tanto de los involucrados en el accidente como de terceros afectados, lesionando los derechos y el patrimonio de los ciudadanos”.

Subhipótesis.

“En los accidentes de tránsito no solo existen víctimas personales, sino también daños materiales que el SOAT no cubre.

El Seguro General Obligatorio de Accidentes de Tránsito **(SOAT)**, es incompleto y por tanto ineficiente al no considerar dentro de su cobertura los daños materiales”.

Las hipótesis planteadas fueron suficientemente confirmadas con el estudio teórico, doctrinario y jurídico; como también, a través del estudio de casos expuesto en esta investigación y el criterio de los estudiantes, egresados y profesionales del Derecho que fueron seleccionados y emitieron su criterio en torno a la problemática jurídica social de seguridad vial.

La población investigada mayoritariamente expresa que el ningún cuerpo legal y particularmente en la Ley de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial SOAT, no existe normativa que garantice y cubra en forma legal los daños materiales, tanto de los involucrados en los accidentes de tránsito como de terceras personas afectadas, que se han lesionado los derechos patrimoniales, perjudicando su economía personal, familiar o estatal.

De igual manera he podido contrastar que producto de los accidentes de tránsito no únicamente se encuentran víctimas personales; sino que también se producen daños materiales, a bienes muebles e inmuebles tanto del

accidentado como de terceros, consecuentemente las disposiciones normativas del Seguro General Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), es incompleto, ya que no considera dentro de su cobertura los daños materiales que se han ocasionado producto de los accidentes de tránsito a personas que han sido perjudicadas y que lesiona enormemente sus intereses económicos.

Por último fundamento mi hipótesis es comprobada en forma positiva ya que en ninguna ley de nuestra legislación ecuatoriana consta o se reconoce la reparación de daños materiales, como si se lo efectúa en otros países conforme consta en mi trabajo, de igual manera la compruebo que existen daños materiales a terceras personas que le ocasionan daños materiales que perjudican el interés familiar, económico y social, lo que el Estado no reconoce como derecho fundamental y prioritario a la persona, a la familia y sociedad, la compruebo con los tres casos que presento donde se determina claramente que existen daños materiales a sus viviendas o negocios que sin ser parte del accidente les han producido un grave daño.

7. CONCLUSIONES.

Producto del estudio tanto teórico, como de campo efectuado en el desarrollo de la presente investigación socio jurídico; y, bajo parámetros de conocimiento por haber profundizado la problemática, he arribado a las siguientes conclusiones:

PRIMERA: El tránsito terrestre significa acción de recorrer, que consiste en el paso de un lugar a otro, definiéndolo al mismo como el tráfico o movimiento de vehículos, personas, animales, utilizando varios medios de transporte ya sea por las calles, carreteras o autopistas.

SEGUNDA: El accidente en nuestra legislación ecuatoriana, es tipificado como un hecho eventual, imprevisto, producido por la participación de un vehículo o más, en las vías o carreteras; y, que ocasiona daños materiales, lesiones a personas e inclusive la muerte de las mismas.

TERCERA: Según el Instituto Nacional de Estadísticas Censos en el año 2007, se produjeron 13.972 accidentes de tránsito producto de la negligencia, imprudencia, impericia o inobservancia de las leyes, cifra preocupante por cuanto sus resultados enlutaron a varias familias ecuatorianas.

CUARTA: Contrato de Seguro es aquel por el cual el asegurador responde del daño fortuito que sobrevenga ya sea en los bienes muebles o inmuebles asegurados mediante cierto precio, el cual puede ser fijado libremente por las

partes, debiendo existir un contrato bilateral o multilateral, con el fin de proteger a futuro a las personas o bienes de algún daño fortuito.

QUINTA: Existen varias clases de seguros en nuestro país, los más importantes y mayormente solicitados son: los seguro de transporte, los seguros de vida, los seguros de incendio, los seguros de automóviles, los seguros contra robo y asalto, los seguros de lucro cesante, los seguros de responsabilidad civil; y los seguros por accidentes de tránsito.

SEXTA: Que el animal como medio de carga se remonta a los primeros siglos de la humanidad, esto hace que el hombre en su afán constante por mejorar el transporte de mercancías invente la carreta de ruedas para unirla al caballo, luego aparece el ferrocarril a vapor, inventado en Inglaterra en el año 1829, en el gobierno de Eloy Alfaro en el año 1906 se inaugura la obra del ferrocarril en el Ecuador, particularmente entre Guayaquil y Quito, en el siglo IXX, por los años cuarenta, se comienza a modernizar el transporte terrestre influenciado por una mayor atención en la construcción de carreteras.

SEPTIMA: Con la construcción de vías de comunicación terrestre y vehículos que circulaban por las mismas, se originaron varios problemas entre conductores y peatones, es así que mediante registro oficial número 92, el 30 de octubre del año 1963 se aprueba y se publica y promulga la primera Ley de Transito Terrestre Nacional, a fin de conseguir la organización, planificación, reglamentación, control del tránsito y transporte terrestre, como la prevención

de accidentes y el juzgamiento de las infracciones de tránsito, su respeto, aplicación y sanción por los organismos judiciales.

OCTAVA: El último cuerpo legal normativo en el Ecuador se denomina, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, aprobada en el gobierno del economista Rafael Correa, el 7 de agosto de 2008, publicada mediante registro oficial Nro. 398, justificando las reformas por cuanto la ley anterior adolecía de varias inconsistencias, incongruencias y desatenciones jurídicas.

NOVENA: Las infracciones de tránsito se dividen en delitos y contravenciones, siendo la infracción toda transgresión, quebrantamiento, violación, o incumplimiento de una Ley, sujeta a una pena o al resarcimiento de daños y perjuicios, o de ambos actos a la vez.

DECIMA: Existen algunos elementos configurativos que son fundamento esencial de las infracciones de tránsito, como son la negligencia, imprudencia, impericia e inobservancia de leyes, reglamentos y más disposiciones jurídicas.

DECIMA PRIMERA: El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito del Ecuador "SOAT", es un nuevo seguro obligatorio vigente, que está orientado a proteger a las víctimas de accidentes de tránsito en los que hayan estado involucrados vehículos a motor, otorgando a dichas víctimas indemnizaciones por muerte, discapacidad permanente, gastos funerarios, gastos de movilización y gastos médicos.

DECIMA SEGUNDA: El SOAT tiene características muy especiales, que garantiza una cobertura universal para todos los ecuatorianos y extranjeros sin discriminación alguna que se movilizan en nuestro país, responde y responsabiliza por las consecuencias de los accidentes de tránsito que ocurran dentro del territorio nacional, con sujeción a las disposiciones reglamentarias, condiciones generales del seguro, coberturas y límites determinados.

DECIMA TERCERA: Que el Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito FONSAT, garantiza la universalidad de la cobertura del SOAT, dado que se hace responsable de las indemnizaciones y amparo a las víctimas de accidentes de tránsito ocurridos por vehículos fantasmas; y, Víctimas de vehículos asegurados pero que al momento del accidente no tenían contratado el seguro.

DECIMA CUARTA: Que en el año 2008, se recaudo un total de 67 millones en dólares en nuestro país por concepto del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, de los cuales las aseguradoras solo han pagado 1,6 millones de dólares es decir el 2.3%, encontrándose pendiente el pago de 1 millón de dólares, por cancelar a las víctimas de accidentes de tránsito o a sus familiares, concluyendo que son buenos cobradores, mal pagadores y recibiendo una gran utilidad de ganancias.

DECIMA QUINTA: El daño es toda lesión que afecta los bienes jurídicos de una persona, comprendiendo desde un bien jurídico meramente material, como el patrimonio, hasta un bien eminentemente moral como el honor

DECIMA SEXTA: Los daños producto de un accidente de tránsito pueden ser de carácter físico o material, recayendo este último sobre sus bienes, pudiendo provenir del dolo, culpa o caso fortuito, según el grado de afección, malicia, negligencia o casualidad entre el autor el ofendido y el efecto que ocasiona.

DECIMA SÉPTIMA: Cuando se refiere al patrimonio el daño de la persona puede adquirir dos categorías, El daño emergente; y, el lucro cesante, siendo el daño emergente el detrimento, menoscabo o destrucción material de los bienes, mientras que el lucro cesante se configura principalmente por la privación del aumento patrimonial, que consiste en la supresión de la ganancia esperada.

DECIMA OCTAVA: Existen una serie de cuerpos legales que rigen y regulan el tránsito en nuestro país, como la Constitución de la República del Ecuador, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, el Manual del Sistema Operativo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito para los Servicios Públicos y Privados.

DECIMA NOVENA: Constitucionalmente un Estado Social de Derecho y de Justicia, diseñado en nuestra Constitución, es aquel que permite una protección amplia, de los derechos civiles, sociales y económicos familiares en el orden físico y patrimonial precautelando y exigiendo su reparación justa e inmediata.

VIGÉSIMA: Constitucionalmente si estamos en un Estado de derechos y justicia social, es obligación primordial del Estado Ecuatoriano, tutelar y garantizar sin discriminación alguna el efectivo goce de los derechos civiles, sociales y económicos, incluido el más elemental derecho a la propiedad, ya sean estos muebles o inmuebles, tutelaje que tiene que ser ágil, eficaz y oportuno.

VIGÉSIMA PRIMERA: El SOAT es de carácter obligatorio, irrevocable, a favor de terceros, de cobertura primaria y universal, protege a las personas que pueden ser una o varias, pudiendo ser el propietario, los pasajeros que en muchos casos es la familia del conductor y a los peatones con relación a los accidentes de tránsito, respecto a la salud, medicina o fallecimiento.

VIGÉSIMA SEGUNDA: En las legislaciones de otros países como Argentina, Venezuela y otros de Europa, tienen este seguro obligatorio, con la diferencia que cubren tanto los daños materiales y personales, el mismo que puede ser contratado con cualquier entidad autorizada a operar en el ramo.

VIGÉSIMA TERCERA: De los resultados de las encuestas aplicadas se desprende que un gran porcentaje de conductores, ciudadanos y profesionales del Derecho, están totalmente de acuerdo que se aseguren los bienes de las personas producto de accidentes de tránsito, por cuanto los daños materiales ocasionados desprotegen la seguridad de la persona para el bien vivir.

8. RECOMENDACIONES.

Con la seguridad de haber profundizado y efectuado el seguimiento investigativo en torno a la transportación, tránsito y seguridad vial en nuestro país, me permito proponer las siguientes recomendaciones:

PRIMERA: Que el Ministerio del Sector del Tránsito y Transporte Terrestre, planifique y fomente programas especiales observando el primer derecho que es la vida conforme lo estipula la Constitución de la República del Ecuador.

SEGUNDA: Que la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, efectúe programas de concienciación en los medios de comunicación televisivos con métodos y técnicas adecuadas sobre las fundamentales disposiciones legales de tránsito y seguridad vial, a fin de proteger a las persona, formando una cultura de respeto a las normas legales y una solidaridad social.

TERCERA: Al Director ejecutivo de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que al momento que tenga que nombrar a los Directores Provinciales del Transporte Terrestre, tome en cuenta los meritos y oposición, que tengan un perfil profesional con conocimiento profundo de la materia de tránsito, seguridad vial como las proyecciones de necesidades sociales modernas.

CUARTA: A los Directores Provinciales del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, que oriente y ejecute acciones a través de los miembros de la Policía

Nacional y Tránsito a la difusión en las provincias, respeto a los transeúntes, conductores y a la toma de decisiones justas sin perjudicar ni beneficiar, es decir ser rectos en sus partes policiales.

QUINTA: A las Comisiones de Tránsito de las Provincias del Ecuador, que al momento de matricular el vehículo, ya sea urbano, intraprovincial, interprovincial, internacional, de instituciones privadas, o por cuenta propia exclusivo de personas naturales o jurídicas, tiene que efectuarse una revisión prolija y seria, capaz de que reúnan las condiciones mecánicas adecuadas y todos y cada uno de los requisitos en el orden legal a fin de bajar el índice de accidentes de tránsito por malas condiciones vehiculares.

SEXTA: A los peatones que circulan por sus propios medios a pie por las calles, avenidas, carreteras u otras vías, lo hagan utilizando todos los medios disponibles de señalización en materia de tránsito y seguridad vial, a fin de reducir sistemáticamente los accidentes de tránsito y la morbilidad producto de la inobservancia o imprudencia de los peatones.

SÉPTIMA: A las Escuelas de Formación legalmente autorizadas y que funcionan mediante convenio con el Estado Ecuatoriano, que en el tiempo que están en el proceso de capacitación, formación, entrenamiento y evaluación, lo hagan con verdadera responsabilidad y no pensando en el interés de la empresa o beneficio económico que genera el alumno a ésta institución de capacitación.

OCTAVA: A los señores conductores, que lo hagan con el título habilitante de conductor de vehículos a motor, no lo hagan cuando han ingerido alcohol ni sustancias estupefacientes, narcolectivos, o psicotrópicos, ya que este es el primer factor de riesgos de accidentes en el Ecuador.

NOVENA: Al Instituto Nacional de Estadísticas y Censos del Ecuador “INEC”, que actualice los datos cuantitativos del año 2008 y 2009 en relación a los índices de accidentes, causas y efectos de tránsito en el Ecuador, a fin de tener el punto de partida para aplicar o ejecutar medidas de prevención.

DECIMA: A las Aseguradoras que tienen firmado el convenio con el Gobierno Ecuatoriano, y que operan en forma legal en nuestro país, a través del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT o al Fondo de Accidentes de Tránsito, que cancelen a las personas o a sus familiares en forma puntual y oportuna ya que existe mora y reclamos por su mal administración y atención.

DECIMA PRIMERA: A los Ministerios de Gobierno y de Economía, que centren sus acciones y atenciones a los usuarios que adquieren el SOAT, y que por alguna causa justificada o no se han retrasado en su pago, siendo ilegal e inconstitucional el cobro del 15% adicional de un mes completo cuando únicamente se ha retrasado un día, recomendando que se aplique el derecho de equidad gradual.

DECIMA SEGUNDA: Al Ministro de Gobierno y de Economía, que efectúen un examen interno es decir una auditoria, a fin de determinar sus ingresos,

egresos, pagos y más actos que les corresponde cumplir y de encontrarse irregularidades se sancione en forma inmediata y ejemplar.

DECIMA TERCERA: A las autoridades de las Carreras o Escuelas de Derecho de las Universidades del país, que programen conjuntamente con entidades de transporte, tránsito y seguridad vial, con gobiernos provinciales, eventos académicos como mesas redondas, debates, conversatorios sobre esta problemática y aporten con sus criterios a la solución de la contratación del seguro obligatorio para precautelar los bienes de las personas producto de determinados accidentes de tránsito.

DECIMA CUARTA: A la Asamblea Nacional Constituyente, que luego del estudio y análisis de la propuesta efectuó las reformas necesarias a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito Terrestre y Seguridad Vial, como a su Reglamento, en relación a los accidentes de tránsito referente a la indemnización de daños materiales de terceras personas ya sean naturales o jurídicas sobre bienes públicos o privados, la reparación inmediata por los detrimentos ocasionados.

9. PROPUESTA JURÍDICA.

9.1. ANÁLISIS CRÍTICO DE LA PROBLEMÁTICA.

Quiero iniciar manifestando que la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, aprobada en 7 de agosto de 2008 y publicada mediante registro oficial Nro. 398, en sus disposiciones normativas y muy particularmente en el artículo 1, expresa que: “La presente ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación modernización y control de transporte terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano” , es decir el Estado garantiza que la presente ley se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad y calidad, siendo una obligación del Estado ecuatoriano velar por los intereses de todos y cada uno de los ciudadanos ecuatorianos conforme los principios constitucionales preestablecidos en los artículos 1, 11 numeral 9, 30, 75, 321, 375, disposiciones claras que ampara y protege los derechos civiles, sociales, económicos en todas sus formas incluido el de propiedad y bienes de los ecuatorianos para cumplir el principio y fin social del bien vivir, conexo al acceso y aplicación de la justicia como a la tutela efectiva en forma inmediata, oportuna y eficaz, aspecto que no sucede, particularmente en lo relacionado con la problemática investigada ya que los bienes afectados o destruidos producto de un accidente de tránsito, sus propietarios se encuentran en la indefensión, tomando los perjudicados la justicia por sus propias manos, efectuando actos y precauciones como es el de asegurar con cadenas y candados los vehículos a fin de impedir el traslado de estos a la Comisión de

Transito, mientras no se comprometa a reparar los daños ocasionados. No es justo que frente al dolor se sumen los daños físicos, se suma el daño psicológico, a más de este el daño económico, y si quiere reclamar tiene que tener dinero para efectuar la denuncia gastos del profesional del derecho, inspecciones y otros gastos judiciales.

De igual manera las disposiciones relativas al Aseguramiento y del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito SOAT., contempladas en los artículos 215, 216, 217, 219.220.221, 22, 224, 225; y 226, en relación a: La obligatoriedad, regulaciones, cobertura del SOAT, emisión del SOAT, obligación de las empresas de seguros, el tiempo de operación de las empresas, el derecho de cobertura de las victimas, de la responsabilidad civil del causante, sobre las pólizas de seguros, como en las disposiciones del Capitulo I del Fondo de Accidentes de Tránsito, en sus disposiciones normativas contempladas en los artículos 227. 228: y 229, en relación a: El fondo de accidentes de tránsito, el FONSAT como aseguradora; y las primas, en ninguna de estas consta la protección de los bienes a través de reglas claras que permitan resarcir los daños y perjuicios de los bienes afectados producto de un accidentes de transito, dejando en la indefensión a los propietarios de vehículos, viviendas y bienes privados como públicos en sus intereses personales y sociales, es decir cuando el reclamo se los hace por vía judicial ordinaria bajo la competencia del Juez de Transito, estos trámites duran aproximadamente un año, no siendo inmediata la justicia, lo que más protege a la persona y sus bienes, en la regla que establece que es atenuante cuando la persona que produce el accidente, se compromete a reparar los daños

ocasionados por su propia voluntad, pero quedando únicamente a aceptarlo en forma muy personal y voluntaria caso contrario corresponde al afectado a más del problema efectuar inversiones económicas para su reclamación, aspecto que no es justo ni equitativo.

Consecuentemente para que esto no suceda y aplique una verdadera justicia, es conveniente y necesario introducir reformas a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a fin de proteger los bienes de las personas afectadas por los accidentes de tránsito en el Ecuador

9.2. PROPUESTA.

EL PLENO DE LA ASAMBLEA NACIONAL CONSTITUYENTE

CONSIDERANDO:

QUE: Es deber del Estado Ecuatoriano velar, proteger, respetar y hacer respetar los derechos de los ecuatorianos y muy particularmente aquellos que se encuentran previstos en la Constitución, Códigos, leyes, convenios, reglamentos y más instrumentos jurídicos, bajo principios equitativos y de justicia.

QUE: El Código Orgánico de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, contiene algunas disposiciones que no guardan armonía con la Constitución de la República del Ecuador, en lo relacionado a la protección de los bienes de los ciudadanos y ciudadanas, perjudicando enormemente a la economía de quienes son víctimas producto de los accidentes de tránsito.

QUE: Es necesario que el Estado Ecuatoriano tutele a las personas naturales y jurídicas del bien material producto de su esfuerzo como es la vivienda y más bienes inmuebles que son elementos esencial en la persona.

QUE: La Constitución de la República del Ecuador, determina en el Art. 120 numeral sexto, que corresponde a la Asamblea Nacional; expedir, reformar y derogar las Leyes.

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, expide la siguiente:

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

Art. 1. A continuación del art. 221, agréguese un inciso que diga: Igual derecho tendrá la persona cuando los daños sean sobre sus bienes, sean estos muebles o inmuebles, el cual cubrirá en forma obligatoria e inmediata el SOAT o el FONSAT, según el caso y la circunstancia del accidente.

Art. Final.- Las presentes disposiciones reformativas entraran en vigencia, desde su publicación en el Registro Oficial.

Dado y suscrito en el Centro Cívico “Ciudad de Alfaro” ubicado en el cantón Montecristi, provincia de Manabí de la República del Ecuador, a los veinte y cuatro días del mes de julio del dos mil ocho.

PRESIDENTE

SECRETARIO

**LEY REFORMATORIA AL REGLAMENTO PARA EL SEGURO
OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO SOAT.**

Art. 1. A continuación del art. 15 agréguese el siguiente inciso que diga: El seguro también ampara a cualquier persona que sufra daños materiales sobre bienes muebles e inmuebles de terceras personas, que a causa o como consecuencia de un accidente de tránsito en que se halle involucrado uno o varios vehículos a motor. Estos daños deberán incorporarse en la respectiva póliza de seguro del SOAT o FONSAT. Este pago al igual que el de indemnizaciones será obligatorio conforme lo establece el artículo 23 de este reglamento.

Los daños materiales serán evaluados en forma inmediata, para tal efecto el seguro destinará a dos peritos que conozcan del arte u oficio a fin de determinar los daños materiales, el avalúo y sus efectos, siendo de reparación en forma inmediata y especial con un plazo máximo de cuarenta y ocho horas el daño de locales comerciales, viviendas o lugares donde de una u otra manera sirva para habitar o de atención social, como la reparación de los bienes inmuebles de los daños internos de uso personal y familiar.

De no acatar o de no resolver en forma oportuna el avalúo y disposición de ejecutar la reparación por parte del seguro, respecto a la reparación de los daños y perjuicios materiales, a la aseguradora que se destine o solicite el perjudicado el cumplimiento de esta obligación, por cada día de retraso o incumplimiento de mora, se sancionará con el quince por ciento del avalúo total del daño por cada día de retraso.

Cumplida la reparación se efectuará la entrega recepción del bien afectado con la intervención de un Notario público que de fe de dicha reparación de daños.

Art. 2. Cámbiese el texto del artículo 17, por el siguiente: “Las indemnizaciones por lesiones corporales y materiales de bienes muebles e inmuebles de terceras personas, y de producirse inclusive la muerte, serán cubiertas por el seguro obligatorio, pudiéndose ser compatibles y cubiertas con las de cualquier otro seguro”.

Art. 3. Agréguese luego del texto del artículo. 18, el siguiente párrafo: Las indemnizaciones por daños materiales en bienes muebles e inmuebles serán pagadas por la aseguradora al perjudicado o al cónyuge, o al conviviente en unión de hecho, o a los herederos legales.

Art. Final.- Las presentes disposiciones reformativas entraran en vigencia, desde su publicación en el Registro Oficial.

Dado en la República del Ecuador, Distrito Metropolitano de San Francisco de Quito, en la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional Constituyente a los quince días del mes de mayo de dos mil nueve.

PRESIDENTE

SECRETARIO

10. BIBLIOGRAFÍA.

ALATAVILLA Enrico, La Culpa, el Delito Culposo, sus Repercusiones Civiles, Análisis Psicológico, Tercera Edición, Bogotá Colombia. 1978.

ALBUJA, Byron, Curso Elemental de Tránsito, Editorial Corporación Editora Nacional, Quito Ecuador, 1996.

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito, Ecuador, enero 2009.

CABANELLAS Guillermo, “Diccionario de Derecho Usual”, Editorial Heliasta, Buenos Aires, Argentina, 1974.

CÓDIGO NACIONAL DE TRANSITO TERRESTRE DE COLOMBIA.

CODIGO CIVIL ECUATORIANO, Corporación de Estudios y Publicaciones 2005.

GUERRERO Bermúdez José. Se Atrevieron a Lllamarla Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, Quito Ecuador. 1981.

MANUAL DEL SISTEMA OPERATIVO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO PARA LOS SERVICIOS DE SALUD PÚBLICOS Y PRIVADOS.

LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito, Ecuador, enero 2009.

LEY GENERAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE DEL PERÚ.

LEY DE SEGUROS DE LA REPÚBLICA DE BOLIVIA.

LEY DE TRÁNSITO DE LA REPÚBLICA DE CHILE.

LEY DE TRÁNSITO TERRESTRE DE LA REPÚBLICA DE VENEZUELA.

LEY DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE DE URUGUAY.

OMEBA, Diccionario Jurídico, Tomo XII, Editorial Bibliográfica OMEBA, Buenos Aires, 1960.

REGLAMENTO PARA EL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRANSITO SOAT.

TORRES Chávez Efraín, Ley de Transito y Transporte Terrestre con sus reformas, y comentarios, Imprenta de la Universidad Central del Ecuador, 1992.

12. ÍNDICE.

Certificación.....	i
Autoría.....	ii
Agradecimiento.....	iii
Dedicatoria.....	iv
Tabla de Contenidos.....	v
1. Resumen.....	vii
Abstrac.....	x
2. Introducción.....	xii
3. REVISIÓN DE LITERATURA.....	1
3.1. MARCO CONCEPTUAL.....	1
3.1.1. Concepto de tránsito y transporte terrestre.....	1
3.1.2. Accidentes de tránsito.....	9
3.1.3. Concepto de contratación de seguros.....	15
3.2. MARCO DOCTRINARIO.....	24
3.2.1. Antecedentes históricos del tránsito y transporte terrestre en el Ecuador.....	24
3.2.2. Las infracciones de tránsito.....	31
3.2.3. Elementos configurativos de las infracciones de transito.....	40
3.2.3.1. La negligencia.....	40
3.2.3.2. La imprudencia.....	44
3.2.3.3. La impericia.....	46
3.2.3.4. La inobservancia.....	50
3.2.4. El seguro Obligatorio de Accidentes de tránsito SOAT.....	51

3.2.5. Que es el SOAT.....	51
3.2.6. Como contratar el seguro.....	52
3.2.7. Como obtener los beneficios.....	53
3.2.8. Empresas legalmente autorizadas para contratar servicios.....	59
3.2.9. Relación porcentual de recaudación y pagos.....	60
3.2.10. Daños y perjuicios materiales.....	63
3.2.11. Rubros que comprenden la indemnización de daños y perjuicios.....	65
3.3. MARCO JURIDICO.....	70
3.3.1. La regulación del tránsito en el Ecuador.....	70
3.3.2. La protección según la Constitución de la República del Ecuador.....	73
3.3.3. Ámbito normativo de la Ley Orgánica de Transportes Terrestre, Transito y Seguridad vial.....	76
3.3.4. Disposiciones Reglamentarias del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT.....	85
3.3.5. Manual del Sistema Operativo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito para los Servicios Públicos y Privados.....	92
3.3.6. Derecho comparado de tránsito y seguros.....	97
3.3.6.1. Legislación Peruana.....	97
3.3.6.2. Legislación Chilena.....	99
3.3.6.3. Legislación Boliviana.....	100
3.3.6.3. Legislación Argentina.....	102
4. MATERIALES Y MÉTODOS.....	104

5. RESULTADOS.....	104
5.1. Presentación de los resultados de las encuestas.....	107
5.2. Presentación de los resultados de las entrevistas.....	116
5.3. Estudios de casos.....	121
6. DISCUSIÓN.....	131
6.1. Verificación de objetivos.....	131
6.2. Contrastación de hipótesis.....	133
7. CONCLUSIONES.....	136
8. RECOMENDACIONES.....	143
9. PROPUESTA JURÍDICA.....	147
9.1. Análisis crítico de la problemática.....	147
9.2. Propuesta.....	159
10. Bibliografía.....	153
11. Índice.....	155
