



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

Modalidad de Estudios a Distancia
CARRERA DE DERECHO

TITULO:

REFORMAS A LA LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE,
TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL PARA OPERATIVIZAR EL
COBRO DEL SOAT EN INSTITUCIONES FINANCIERAS EN
FORMA DIRECTA.

TESIS PREVIA A OPTAR POR
EL GRADO DE ABOGADO

AUTOR:

Wilmer Aníbal Velasco Orellana

DIRECTOR:

Dr. Felipe Solano Gutierrez, Mg. Sc

LOJA - ECUADOR

2014

CERTIFICACIÓN

Dr. Felipe Neptalí Solano Gutiérrez, Mg. Sc.

**DOCENTE DE LA CARRERA DE DERECHO DE LA UNIVERSIDAD
NACIONAL DE LOJA**

CERTIFICO:

Haber revisado y dirigido la tesis denominada: "REFORMAS A LA LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL PARA OPERATIVIZAR EL COBRO DEL SOAT EN INSTITUCIONES FINANCIERAS EN FORMA DIRECTA", realizado por el postulante WILMER ANIBAL VELASCO ORELLANA; por lo que autorizo su presentación ante las instancias respectivas.

Loja, marzo de 2014



Dr. Felipe Neptalí Solano Gutiérrez, Mg. Sc.

DIRECTOR DE TESIS

AUTORIA

Yo Wilmer Anibal Velasco Orellana declaro ser autor del presente trabajo titulado "REFORMAS A LA LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL PARA OPERATIVIZAR EL COBRO DEL SOAT EN INSTITUCIONES FINANCIERAS EN FORMA DIRECTA", de tesis y eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y a sus representantes jurídicos de posibles reclamos o acciones legales, por el contenido de la misma.

Adicionalmente acepto y autorizo ~~a la Universidad Nacional de Loja~~, la publicación de mi tesis en el repositorio Institucional-biblioteca Virtual.

FIRMA:



AUTORA: Wilmer Anibal Velasco Orellana

CÉDULA: 0922731955

FECHA: Loja, Abril de 2014

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

Yo, Wilmer Anibal Velasco Orellana, declaro ser autor(a) de la Tesis titulada: "REFORMAS A LA LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL PARA OPERATIVIZAR EL COBRO DEL SOAT EN INSTITUCIONES FINANCIERAS EN FORMA DIRECTA"; Como requisito para optar al Grado de ABOGADO; autorizo al sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que con fines académicos, muestre al mundo la producción intelectual de la Universidad, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera en el Repositorio Digital Institucional:

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

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

Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Loja, a los dos días de Abril del dos mil catorce

FIRMA: _____



AUTOR: Wilmer Anibal Velasco Orellana

CÉDULA: 0922731955

DIRECCIÓN: Guayas, Cdla La Pradera IV etapa; calle Sánchez Varón, villa 116

CORREO ELECTRÓNICO: wilmer-velasco@hotmail.com

TELÉFONO CELULAR: 042713059 - 0982880661

DATOS COMPLEMENTARIOS:

DIRECTOR DE TESIS: Dr. Felipe Nepali Solano Mg. Sc.

DIRECTOR DE GRADO: Dr. Augusto Astudillo O. (PRESIDENTE)

Dr. Marcelo Costa Mg. Sc

Dr. Igor Vivanco Mg.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a las autoridades de la Universidad En primer lugar a Dios, luego a mis padres, continuando con mi esposa y mis hijos.

A la Universidad Nacional de Loja, a los profesores que impartieron sus conocimientos, a mi tutor de la presente tesis.

A todos mis más sinceros agradecimientos.

Wilmer Anibal Velasco Orellana

DEDICATORIA

Para mi madre Nelly que desde el cielo es la luz que sigue iluminando mi vida, para mi padre Luis quien es y ha sido mi apoyo incondicional, para ellos va con mucho amor mi tesis.

Para mi esposa Verónica Barcia y mis hijos Wilmer Jr y Oswaldito, quienes hacen que me impulse a superarme día a día.

A mis hermanos quienes son mis amigos también: Ufredo, Jaqueline, Kleber, Marcos, Luis, Leidy y Andy.

Wilmer Anibal Velasco Orellana.

TABLA DE CONTENIDOS

1. TÍTULO
2. RESUMEN
 - 2.1. ABSTRACT
3. INTRODUCCIÓN
4. REVISIÓN DE LITERATURA
 - 4.1. MARCO CONCEPTUAL
 - 4.1.1. Seguros
 - 4.1.2. Accidentes de Tránsito
 - 4.1.3. Transporte Terrestre
 - 4.2. MARCO DOCTRINARIO
 - 4.2.1. Aspectos relevantes de los Seguros
 - 4.2.2. Beneficiarios del SOAT
 - 4.2.3. Clases o Tipos de Seguros
 - 4.2.4. Generalidades sobre el SOAT
 - 4.2.4.1. Cobertura del SOAT
 - 4.2.4.2. Requisitos para el proceso de cobro
 - 4.2.5. EL FONSAT
 - 4.3. MARCO JURÍDICO
 - 4.3.1. LA SEGURIDAD VIAL EN LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR
 - 4.3.2. ANÁLISIS DE LA LEY DE TRÁNSITO EN TORNO A LA PROBLEMÁTICA
 - 4.3.3. ANÁLISIS DEL REGLAMENTO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE

ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT)

4.4. Legislación Comparada

4.4.1. En Chile

4.4.2. En Colombia

4.4.3. En Varios Países

5. MATERIALES Y MÉTODOS

6. RESULTADOS

6.1. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS OBTENIDOS MEDIANTE LA ENCUESTA

7. DISCUSIÓN

7.1. VERIFICACIÓN DE OBJETIVOS

7.2. CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS

8. CONCLUSIONES

9. RECOMENDACIONES

9.1. PROPUESTA DE REFORMA

10. BIBLIOGRAFÍA

11. ANEXOS

1. TÍTULO

“REFORMAS A LA LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL PARA OPERATIVIZAR EL COBRO DEL SOAT EN INSTITUCIONES FINANCIERAS EN FORMA DIRECTA”

2. RESUMEN

Mi tesis tuvo lugar por cuanto en la actualidad a partir del Art. 160 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial regula el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y principalmente estipula sobre su obligatoriedad y sobre la posibilidad de que las empresas aseguradoras puedan comercializar este Seguro Obligatorio, en tal virtud, mi propuesta se encamina a que se regule en forma adecuada la posibilidad de que obligatoriamente los beneficios del Seguro Obligatorio de Accidentes Tránsito SOAT se cobren libremente en cualquier institución financiera para evitar que las aseguradoras sean las únicas que se beneficien del cobro de los seguros pero para el pago exigen tantos requisitos que no es posible el cobro de tales valores.

Si el Seguro tiene como objeto garantizar el pago de los daños ocasionados por el accidente de tránsito, este pago debe ser inmediato y se debe únicamente exigir como prueba el parte policial o del Agente de Tránsito que se ocasionó el accidente y sin ningún otro requisito deben pagarse las cantidades determinadas para cada caso.

Ante esta situación, formulé mi investigación en ese sentido y demostré que se debe reformar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial incorporando la posibilidad de que se pueda cobrar en las instituciones financieras el SOAT sin ningún trámite que la justificación de la existencia del accidente.

2.1. ABSTRACT

My thesis took place today because from Article 160 of the Organic Law on Land Transport, Traffic and Road Safety regulates the Compulsory Insurance Accidents and mainly provides on its obligation and the possibility that insurance companies they can market this Mandatory Insurance in such, my proposal aims to regulate adequately the possibility of mandatory benefits Statutory Accident Insurance Transit SOAT be charged freely at any financial institution to prevent insurers are the only benefiting from the recovery of insurance for payment but require many requirements that you can not collect such amounts.

If the insurance is to ensure the payment of damages caused by the accident, this payment must be immediate and should only require the police report as evidence or Agent Traffic caused the accident without any further requirement should paid the amounts determined for each case.

In this situation, I made my research in that direction and I proved to be reforming the Organic Law of Land Transport, Traffic and Road Safety incorporating the possibility of failure to collect financial institutions SOAT without any formalities that the justification for the existence the accident.

3. INTRODUCCIÓN

Inicié mi investigación con la fase de problematización, conforme se nos ha indicado en la Universidad Nacional de Loja, fase en la cual identifiqué la problemática social y jurídica que denuncié e investigué y que posteriormente fue aprobado el proyecto en la institución por las dependencias administrativas y docentes correspondientes.

Mi tesis contiene conceptos que se originan en hablar sobre la importancia de la seguridad jurídica en las normas legales, como en el caso que investigo.

Al ser mi investigación jurídica, debí analizar los preceptos constitucionales, legales e inclusive realicé un análisis de la legislación comparada para poder abordar nacional e internacionalmente mi investigación.

Luego de los referentes teóricos, también tuve que realizar una investigación empírica, es decir, aplicar una encuesta a diferentes Abogados para conocer su criterio sobre mi problemática.

Antes de presentar los resultados obtenidos por la encuesta, presenté los materiales y métodos utilizados en la planificación y ejecución de la investigación, posterior a ello, ya en la discusión de resultados, presento los resultados obtenidos mediante la encuesta, la verificación de objetivos, la contrastación de hipótesis.

Todo lo anteriormente señalado me permitió llegar a conclusiones, frente a las cuales presento las recomendaciones y como fruto de la investigación redactó la propuesta de reforma legal que permitirá solucionar la problemática identificada.

4. REVISIÓN DE LITERATURA

4.2. MARCO CONCEPTUAL

4.1.1. Seguros

“Proviene del latín *Securus*, que significa *libre y exento de todo peligro, daño o riesgo*. Contrato por el cual una persona natural o jurídica, se obliga a resarcir pérdidas o daños que ocurran en las cosas que corren un riesgo en mar o tierra”¹

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.

En la vida estamos expuestos a muchas situaciones que pueden repercutir negativamente en nuestra salud, nuestras pertenencias o, incluso, privarnos de la vida. Todo ello lleva consigo, además, un gasto económico que, la mayoría de las veces, resulta muy elevado. Es por ello que quizá sea conveniente la adquisición de un seguro que cubra el daño al menos en cuanto a los gastos se refiere.

¹ <http://dinamicot.com>

El Seguro no es otra cosa más que el contrato que se establece con una empresa aseguradora. En dicho contrato, denominado “póliza”, la empresa se compromete a que si la persona que compro el seguro sufre algún daño en su persona (enfermedades o accidentes e incluso la muerte) o en algunos de sus bienes (automóvil, empresa, taller o casa) por cualquier motivo (robo, incendio, terremoto), dicha persona(o quien ella haya designado como beneficiario) recibirá la cantidad de dinero acordada en la póliza. A este dinero se lo conoce como “Indemnización”.

Las empresas aseguradoras no únicamente pagan con dinero el daño que el Asegurado o algunas de sus pertenencias haya sufrido, sino que, según el tipo de aseguradora y de contrato, pueden llegar a reparar ese daño. Por ejemplo, si se trata de una enfermedad, la persona será hospitalizada en la clínica con la cual la compañía de seguros tenga un convenio de servicios, o acudir a la de su preferencia y recibir posteriormente de la aseguradora el reembolso de los gastos. Si tuvo un accidente automovilístico, su carro será reparado en los talleres con los que la compañía aseguradora sostenga convenios. De la misma forma, la póliza establece la cantidad de dinero que el Asegurado deberá pagar a la empresa cada mes o en el tiempo que ambos hayan acordado. A este dinero que se le paga a la Compañía de Seguros se le llama “Prima”.

Para muchas personas resultará obvio, pero es importante resaltar que no se podrá contratar un seguro cuando el interesado haya sufrido un accidente o desarrollado alguna enfermedad, ni cuando el automóvil, por ejemplo, ya

este chocado o haya sido robado.

4.1.2. Accidentes de Tránsito

Se entiende por accidente de tránsito “el suceso ocasionado o en el que haya intervenido el vehículo automotor asegurando con la respectiva póliza y descrito en el respectivo certificado de seguro, en una vía pública o privada con acceso al público, destinada al tránsito de vehículos y que como consecuencia de su circulación o tránsito, o que por violación de un precepto legal o reglamentario de tránsito, cause daño en la integridad física de las personas.”²

También es interesante definir el tránsito, “es la acción de transitar (ir de un lugar a otro por vías o parajes públicos). El concepto suele utilizarse para nombrar al movimiento de los vehículos y las personas que pasan por una calle, una carretera u otro tipo de camino. Por ejemplo: “El tránsito de esta ciudad es infernal”, “Discúlpeme, llegué tarde porque hay problemas de tránsito”, “Los automovilistas deben tener en cuenta que el tránsito circula con lentitud en las principales vías de acceso a la ciudad”.

El flujo de vehículos también puede conocerse como tráfico vehicular o tráfico. En las grandes ciudades, el tránsito es un factor que determina en buena parte la vida cotidiana. De acuerdo a las condiciones de tránsito, una persona puede llegar tarde al trabajo o perder varias horas en

² www.soatecuador.info

sus desplazamientos.

4.1.3. Transporte Terrestre

El transporte terrestre es el transporte que se realiza sobre la superficie terrestre. La gran mayoría de transportes terrestres se realizan sobre ruedas. Es el transporte primitivo del ser humano, aparte del nado en agua. Posteriormente, los humanos construyeron vehículos para navegar por agua y aire, lo cual llevó al desarrollo del transporte acuático y transporte aéreo respectivamente.”³

La seguridad vial consiste en la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud de las personas, cuando tuviera lugar un hecho no deseado de tránsito. También se refiere a las tecnologías empleadas para dicho fin en cualquier medio de desplazamiento terrestre (ómnibus, camión, automóvil, motocicleta, bicicleta y a Pie).

Las normas reguladoras de tránsito y la responsabilidad de los usuarios de la vía pública componen el principal punto en la seguridad vial. Sin una organización por parte del estado, con el apoyo de reglamentaciones para el tránsito y sin la moderación de las conductas humanas (Educación Vial) particulares o colectivas, no es posible lograr un óptimo resultado. Autoridades y promotores voluntarios deben llevar a cabo en forma

³ http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_terrestre

permanente campañas, programas y cursos de Seguridad y educación vial, en los que se debe promover:

La cortesía y precaución en la conducción de vehículos.

El respeto al agente de vialidad.

La protección a los peatones, personas con discapacidad y ciclistas.

La prevención de accidentes.

El uso racional del automóvil particular.

La prioridad en el uso del espacio público de los diferentes modos de desplazamiento será conforme a la siguiente Jerarquía:

Peatones.

Ciclistas.

Usuarios y prestadores del servicio de transporte de pasajeros masivo, colectivo o individual.

Usuarios de transporte particular automotor.

Usuarios y prestadores del servicio de transporte de carga.

Es muy importante conocer, como peatones, cuales son nuestros derechos para garantizar nuestra integridad física, así como también cuales son nuestras obligaciones y no responsabilizar únicamente a los conductores de vehículos que no respeten nuestros derechos, pues también tenemos obligaciones.

4.1.4. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT

El SOAT, que sus siglas significa Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, es un seguro que protege a las personas que son víctimas de accidentes de tránsito, mediante las indemnizaciones que ofrece de acuerdo a los daños corporales y a las condiciones que establece el respectivo reglamento.

Además, 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 especiales, que garantiza una cobertura universal para todos los ecuatorianos y extranjeros que se movilizan en el país, por las consecuencias de los accidentes de tránsito que ocurren 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, diseñados 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”⁴

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

Tal vez 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 a los centros de salud el pago de tales servicios.

De acuerdo con lo que dispone la Ley de Tránsito y Transporte terrestre, Reglamento y Normas de Aplicación del SOAT, “la aseguradora se obliga a indemnizar las lesiones corporales causados a las personas en accidentes de tránsito ocurridos, dentro del territorio nacional, con el vehículo automotor descrito en el certificado de cobertura del SOAT, y con la sujeción a las coberturas, cuantías y demás condiciones descritas en la respectiva póliza

⁴ www.soatecuador.info

de seguro”⁵

En este amplio sentido, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, siempre debe considerarse como un apoyo a las víctimas, no debe ser considerado como una dádiva, una limosna o un problema para la aseguradora, la víctima debe tener todo el apoyo para que pueda realizar su trámite y su cobro, que al menos después de haber sufrido un accidente, lo más tranquilizante es poder tener el dinero para sufragar sus gastos y que en algo le ayude poderse recuperar de dicho evento traumático.

En qué consiste el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

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

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

El SOAT es un seguro de obligatoria adquisición por parte de los propietarios de vehículos y de obligatoria expedición por parte de las campañas de

⁵ Póliza de Seguros Obligatorios de Accidentes de Tránsito

seguros autorizadas para operar en el ramo SOAT, lo cual implica que todos los vehículos nacionales y extranjeros que circulan por el territorio nacional deben estar asegurados por dicha póliza.

4.2. MARCO DOCTRINARIO

4.2.1. Aspectos relevantes de los Seguros

Dentro de los seguros, lo primero que se pretende, es la indemnización es el importe o monto que está obligado a pagar contractualmente la Entidad Asegurada en caso de producirse un siniestro. Es la contraprestación económica que corresponde al Asegurador a cambio del pago de la prima que corresponde al Asegurado. En los seguros sobre personas, la indemnización, corresponde al capital pactado en la póliza. En los seguros sobre cosas, es la reposición económica en el patrimonio del Asegurado del valor del objeto dañado o desaparecido en el siniestro, bien a través de la reposición del objeto o mediante la entrega de una cantidad en efectivo equivalente al valor real de los bienes. En cualquiera del caos la indemnización no puede superar el importe de los perjuicios sufridos dentro de los límites pactados.

Se puede solicitar indemnización por varios aspectos, dentro de ellos, está la incapacidad permanente, se entiende por incapacidad permanente la pérdida no recuperable mediante actividades de rehabilitación, de la función de una parte del cuerpo que disminuya la potencialidad del individuo para llevar a cabo las tareas de su ocupación habitual.

Por otro lado, conviene conocer que se denomina automotor (también conocido como coche, motor y ferrobús) a una unidad ferroviaria

autopropulsada por un motor diesel o eléctrico. El automotor no es un tren sino una unidad de propulsión de la apariencia de un vagón de ferrocarril preparada para circular sola o ser acopladas entre sí con varios remolques formando un tren. Con el sistema de control de trenes de unidades múltiples, permite a un operador el control de varios automotores desde cualquier cabina, permitiendo así formaciones de trenes más largas.

En los seguros, lo más importante son las víctimas, que para los abogados son clientes. Para la policía son quejosos. En el hospital son pacientes. Para las compañías de seguro un asegurado y casi siempre para los vecinos un animal raro cuando no es simplemente un caso. Esta definición en extremo realista presenta la concepción generalizada de lo que ha sido la víctima, es decir como un simple objeto del delito, padeciendo incluso el desprecio del sistema penal, en el mejor de los casos inspirando únicamente compasión.

Tenemos el concepto de víctima dado en el Declaración de la ONU sobre los principios fundamentales de justicia relacionados a la víctimas, en las que se expresa: se entenderá por víctimas las personas que, individual o colectivamente, hayan sufrido daños, inclusive lesiones físicas o mentales, sufrimiento emocional, pérdida financiera o menoscabo sustancial de sus derechos fundamentales, como consecuencia de acciones y omisiones que violen la legislación penal vigente en los Estados Miembros, incluida la que prescribe el abuso de poder.

En la expresión víctima se incluye además, en su caso, a los familiares o

personas a su cargo que tengan relación inmediata con la víctima directa y a las personas que hayan sufrido daños al intervenir para asistir a la víctima en peligro y para prevenir la victimización. Con arreglo a esta otra definición, de un contenido mucho más amplio, “víctima” no es solo el que sufre por la acción de otro, alcanza este concepto a las personas, individuales o colectivamente, que como consecuencia de una violación del ordenamiento jurídico penal hayan sufrido daños, en los que se incluyen las lesiones físicas o mentales, el sufrimiento emocional, la pérdida financiera o el menoscabo de los derechos fundamentales. Asimilándose en este concepto a los familiares o personas a cargo de estas y a las personas que hayan sufrido daños al intervenir para asistir a la víctima en peligro o prevenir la victimización. Por tanto víctima del delito puede ser una persona, sus familiares o personas a su cargo, o grupos de personas, en los que se pueden entender grupos nacionales, étnicos, raciales o religiosos, incluso sociedades o pueblos completos, como en el caso de los delitos que atentan contra la soberanía y la integridad de un Estado Genocidio y otros.

4.2.2. Beneficiarios del SOAT

Es la persona natural o jurídica que acredite su derecho ante el asegurador, para obtener el pago de la indemnización. “De acuerdo con las coberturas otorgadas en las respectiva póliza, son beneficiarios:

- De la indemnización por muerte, las personas que acrediten su

derecho de sucesión para lo cual deberán prestar el acta notarial o sentencia en la que se concede la posesión efectiva.

- De la indemnización por gastos funerarios, quienes demuestren haber realizado las correspondientes erogaciones.
- De la indemnización por transporte de víctimas, los que demuestren haber realizado tales erogaciones o los servicios de salud autorizados que hubieren prestado dicho servicio
- De la indemnización por gastos médicos, los servicios de salud que hubieren prestado la atención medica debidamente autorizados o quienes demuestren haber cubierto estos gastos.
- De la indemnización por incapacidad permanente, la víctima del accidente⁶

Las personas naturales o jurídicas, legalmente autorizadas para prestar los servicios de asistencia médica u hospitalaria (médicos y centros de salud), podrán reclamar directamente a la aseguradora las indemnizaciones por gastos médicos previstos en la respectiva póliza y hasta el límite máximo de responsabilidad.

Las indemnizaciones por gastos médicos serán pagadas a los servicios de salud o reembolsadas a quienes demuestren haber pagado tales gastos,

⁶ www.soatecuador.info

según las condiciones de la póliza, en estricto cumplimiento al orden cronológico en que fueren presentadas por éstos a la aseguradora y siempre que no haya objeciones al reclamo. La aseguradora procederá con el pago correspondiente solo hasta el límite de responsabilidad previsto en la tabla de indemnizaciones.

4.2.3. Clases o Tipos de Seguros

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.

Seguro de Transporte: Cubre las pérdidas o daños de las mercancías, valores u objetos transportados sea por vía marítima aérea o fluvial.

Seguro de Vida: Cubre el riesgo de muerte que puede sobrevivir al Asegurado durante la vigencia del Seguro. Hay diferentes modalidades de Seguros 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.

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 malicioso y/o vandalismo, caída de aeronaves, impacto de vehículos, etc.

Seguro de Automóviles: Cubre los daños o la pérdida como consecuencias 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.

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.

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

Seguro de Lucro Cesante: Cubre las pérdidas económicas que pueden 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.

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.

Seguro de Ramos Técnicos: Llamado también **Seguros de Ingeniería**, corresponde los siguientes ramos:

- ❖ Todo Riesgo para Contratistas (C.A.R)

- ❖ Todo Riesgo por 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
- ❖ Pérdidas de Beneficios por Rotura de Maquinaria

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, Responsabilidad Civil del Asegurado en su domicilio, daños al edificio del domicilio causados por robo y rotura de vidrios.

Independientemente de todo lo manifestado, debería existir una capacitación y educación vial, con grandes objetivos como los siguientes:

“La educación para el tránsito y seguridad vial establece los siguientes objetivos:

- a) Reducir de forma sistemática los accidentes de tránsito
- b) Proteger la integridad de las personas y sus bienes
- c) Conferir seguridad en el tránsito peatonal y vehicular
- d) Formar y capacitar a las personas en general para el uso correcto de

todos los medio de transporte terrestre

- e) Prevenir y controlar la contaminación ambiental
- f) Procurar la disminución de la comisión de las infracciones de tránsito
- g) Capacitar a los docentes en educación básica y bachillerato, de escuelas de capacitación de conductores profesionales y no profesionales, en materia de seguridad vial y normas generales de tránsito, en coordinación con el Ministerio de Educación.
- h) Difundir, por los medios de comunicación, los principios y normas generales de señalización universal y comportamiento en el tránsito.
- i) Garantizar la capacitación permanente para el mejoramiento profesional de docentes, instructores, agentes de control y conductores.
- j) Promover la utilización de formas de transportes no contaminantes como medio de movilización
- k) Salvaguardar la integridad física y precautelar los derechos de los niños, niñas y adolescentes, con discapacidad y demás grupos vulnerables.
- l) Promover el respeto a los derechos humanos, eliminando toda forma de discriminación, y generar un trato inclusivo de los niños, niñas, adolescentes, mujeres adultos de 65 años de edad y con discapacidad, y demás usuarios de las vías”⁷

Además, en esta parte, legalmente se obliga a que “El Ministerio de

⁷ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Corporación de Estudios y Publicaciones Quito 2009

Educación, la Comisión Nacional y los Gobiernos Seccionales, en el ámbito de sus competencias, velarán por el estricto cumplimiento de los objetivos consignados en este artículo”⁸.

Lamentablemente esto no se cumple por parte de las entidades anteriormente señaladas, todo queda nada más que en puro lirismo y escrito en el papel. Debería alguna autoridad exigir que se dé fiel cumplimiento a estos enunciados si se quiere reducir los accidentes de tránsito concienciando a toda la sociedad.

4.2.4. Generalidades sobre el SOAT

Todas las empresas de seguros emitirán una póliza de seguro por cada vehículo y entregarán al propietario o solicitante, un certificado por cada uno de ellos, con vigencia anual, como prueba de haber adquirido el SOAT.

El certificado SOAT contendrá la información requerida por la Superintendencia de Bancos y Seguros, y como mínimo los siguientes datos:

- Identificación del propietario del vehículo
- Identificación de la aseguradora
- Número de la póliza respectiva
- Uso del vehículo; y,

⁸ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Corporación de Estudios y Publicaciones Quito 2009

- Fecha de vencimiento del SOAT

Dicho certificado original deberá ser portado de manera obligatoria por el conductor del vehículo, a fin de posibilitar que las víctimas del siniestro o el servicio de salud puedan presentar su reclamo en forma directa a la aseguradora.

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

El propietario del vehículo, el conductor, el contratante del SOAT, el perjudicado, o un representante de estos, o cualquier persona, dentro de los treinta días posteriores de producido el accidente o llegado a su conocimiento, comunicará a la aseguradora el hecho, con todos los datos que puedan facilitar el conocimiento del mismo.

El aviso del siniestro deberá contener el número de la póliza, el nombre de la aseguradora, la fecha, el lugar, los detalles del accidente, las consecuencias, el nombre del o los perjudicados y de los eventuales testigos. Al aviso del siniestro deberán añadirse los documentos que prueben la existencia del mismo, de acuerdo con los términos del contrato.

En los casos de siniestros provocados por vehículos no identificados o no asegurados por el SOAT, las víctimas serán indemnizadas por FONSAT

El Art. 14 del *“Reglamento del Seguro Obligado de Accidentes de Tránsito”*, es el tema central de la presente investigación, el mismo que personalmente creo que no es justo, especialmente en el literal b, cuando señala que la indemnización sea “única” de 3.000 dólares por “discapacidad permanente total”, cuando lo más razonable sería otorgarle a la víctima del siniestro una pensión vitalicia por su incapacidad para trabajar y por ende para poder mantener a su familia. Para este planteamiento que hago, existen bases suficientes, como es el caso de los ingresos millonarios que se recibió por parte del SOAT en el año 2008 que fue de 65.1. Millones de dólares y solo se pagó por siniestros 7.8 millones, de acuerdo a datos publicados por la Superintendencia de Bancos y Seguros. Es decir existe el dinero suficiente para atender estos casos especiales de discapacidad.

Con lo anteriormente expuesto me permito citar textualmente el antes mencionado artículo que dice: “Art. 14.- (Personas amparadas e indemnizaciones por el SOAT) El SOAT ampara a cualquier persona que sufra lesiones corporales, funcionales u orgánicas, o falleciera a causa o como consecuencia de un accidente de tránsito en que se halle involucrado uno o más vehículos a motor, situación que deberá incorporarse en la respectiva póliza.

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

- a) Una indemnización de USD 5.000,00 por persona, por muerte sobrevinida dentro de los doce meses siguientes al accidente y a causa del mismo; y,

- b) Una indemnización máxima, única y por accidente, de hasta USD 3.000.00 por persona, por discapacidad permanente total o parcial, sobrevinida dentro de los doce 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:

Cuadro

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 mita 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 parcial de su función, el asegurado no tendrá derecho más que a la indemnización

correspondiente a la incapacidad causada por el accidente. La pérdida de un miembro u órgano con disfuncionalidad previa al accidente. La pérdida de un miembro u órgano con disfuncionalidad previa al accidente, dará derecho a una indemnización de conformidad con la tabla de indemnizaciones precedente, pero disminuida en un 50%.

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

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

- c) Una indemnización, por cada accidente, de hasta USD 2.500,00 por persona, por gastos médicos.
- d) Una indemnización por cada accidente, de hasta USD 400,00 por persona, por gastos funerarios; y,
- e) Una indemnización, por cada accidente, de hasta USD 50, 00 por persona, por gasto de transporte y movilización, de los heridos;

Un mismo accidente de tránsito no da derecho a indemnizaciones acumulativas por muerte o lesiones corporales, funcionales u orgánicas. Si la muerte se produjera luego de haberse pagado las indemnizaciones por incapacidad permanente, estos valores se deducirán de la suma que corresponda a la indemnización por muerte de víctimas no es deducible de las indemnizaciones por muerte o incapacidad permanente”⁹

Si como consecuencia de un mismo accidente en el que intervienen dos o más vehículos, se produjeren lesiones en las personas transportadas, la aseguradora del vehículo en que el o los perjudicados fueron transportados, pagará las indemnizaciones correspondientes; de no estar algún vehículo asegurado esta prestación será pagada por el FONSAT.

En el caso que el o los perjudicados fueren no transportados, las aseguradoras de los vehículos intervinientes, incluidos los vehículos no identificados sin SOAT cuya indemnización será prestada por el FONSAT, contribuirán en partes iguales, al pago de las indemnizaciones correspondientes.

Las indemnizaciones serán pagadas por la aseguradora al perjuicio o al cónyuge, o al conviviente en unión de hecho, o a los herederos centros hospitalarios, según el caso, en el primer año de vigencia del SOAT (2008), dentro de los 30 días posteriores a la presentación a la aseguradora de la

⁹ Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito Corporación de estudios y Publicaciones Quito 2009

documentación completa, que según el contrato de seguro sea indispensable para tal efecto.

A partir del segundo año (2009), lo hará dentro de los 10 días de presentada la documentación completa. Los derechos a las indemnizaciones son inembargables.

Los profesionales médicos, las instituciones médicas u hospitalarias, públicas o privadas, previsionales o sociales, prestaran asistencia médica u hospitalaria a las víctimas de accidentes de tránsito, para lo cual, deberán cobrar los valores establecidos en la tarifa SOAT para cada clase de servicio médico. Dicha tarifa será elaborada y revisada en función del análisis de costo del servicio y las variables económicas que se produzcan en el país, en concordancia con la tarifa de primas vigente a la fecha de la revisión, pero en ningún caso, en un periodo inferior a un año.

Los centros de salud que en estos casos no prestaren asistencia médica oportuna, serán sancionados de conformidad con el artículo 247 de la “Ley Orgánica de la Salud” en concordancia con el artículo 186 ibídem.

Al respecto, el Art. 247 de la Ley Orgánica de la Salud, manifiesta que: “Será sancionado con **multa** de diez salarios básicos unificados del trabajador en general y **clausura temporal o definitiva** del establecimiento correspondiente, el incumplimiento a lo dispuesto en el artículo 186 de esta

Ley”¹⁰

El artículo 186 por su parte dice “Es **obligación** de todos los servicios de salud que tengan salas de emergencia, recibir y atender a los pacientes en estado de emergencia. Se prohíbe exigir al paciente o a las personas relacionadas un pago, compromiso económico o trámite administrativo, como condición previa a que la persona sea recibida, atendida y estabilizada de su salud.

Una vez que el paciente haya superado la emergencia, el establecimiento de salud privado podrá exigir el pago de los servicios que recibió.”¹¹

El Gobierno Nacional del Ecuador ha hecho realidad una iniciativa que busca la protección y el aseguramiento de salud de todas las víctimas producto de accidentes de tránsito a nivel nacional.

Todos los ciudadanos de este país somos actores fundamentales de este proceso y de su correcta aplicación.

Cuando cualquier persona esté presente en un accidente de tránsito debe tomar en cuenta lo siguiente:

Registrar el número de placa del o los vehículos que intervienen en

¹⁰ Ley Orgánica de la Salud, Corporación de estudios y Publicaciones Quito. 2006

¹¹ Ley Orgánica de la Salud, Corporación de estudios y Publicaciones Quito. 2006

el accidente

Informar este dato a los funcionarios del Servicio de Salud donde son enviadas las víctimas o a la Policía Nacional

Recordemos que todos los Servicios de Salud Públicos y Privados están obligados a atender a las víctimas de estos accidentes de forma gratuita, con un límite de \$2500 y el Ministerio de Salud Pública tiene el firme compromiso de hacer cumplir la ley y brindar la seguridad de recibir una atención de salud integral y de calidad.

4.2.4.1. Cobertura del SOAT

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) tiene los siguientes límites y montos de responsabilidad:

Por muerte sobrevenida hasta doce meses después del accidente máximo \$5.000

En caso contrario una indemnización única máxima por persona de \$3.000 en eventos en los que se presente discapacidad hasta 12 meses después del accidente. Se toma en consideración la pérdida de miembros previamente disfuncionales y en ningún caso se puede exceder del monto máximo establecido.

En otros casos los montos son:

Una indemnización de hasta USD 2.500,00 por personas, por gastos médicos;

Una indemnización de hasta USD 400,00 por personas, por gastos funerarios;

Una indemnización de hasta \$50,00 por persona, por gasto de transporte y movilización, sólo para los heridos.

En todos los casos las indemnizaciones no son acumulativas

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

En el caso en el que los vehículos que participan en el accidente no hayan podido ser identificados o no dispongan del SOAT, el pago de las indemnizaciones correrá a cargo del Fondo del Segundo Obligatorio de Accidentes de Tránsito (FONSAT).

Recomendaciones y Requisitos

Recomendaciones en caso de accidente y requisitos para cobro de

indemnizaciones.

Recomendaciones en un accidente de tránsito.

Ante un accidente de tránsito y si se cuenta con la cobertura del SOAT se seguirá el procedimiento que se indica en la parte pertinente, según sea el caso.

Conocida la ocurrencia del accidente de tránsito el propietario del vehículo, conductor, prestador del servicio de transporte terrestre, la Policía Nacional o cualquier persona, deberá comunicar la ocurrencia del accidente de tránsito y registrar la placa del o los vehículos accidentados y en caso de que esté visible el sticker del SOAT en el parabrisas, registrar también el número de póliza con el que está asegurado el vehículo o el nombre de su aseguradora.

Este proceso es fundamental para garantizar que la aseguradora actúe de inmediato haciéndose cargo de los gastos médicos o gastos de sepelio de la víctima.

Las víctimas serán conducidas a los centros de salud públicos o privados más cercanos al lugar de la ocurrencia del accidente. Las ambulancias que trasladen a las víctimas del accidente podrán cobrar por el servicio prestado a las víctimas de forma directa o a través del servicio de salud. Los centros de salud públicos o privados atenderán **obligatoriamente** a las víctimas de accidente de tránsito, con cargo al SOAT, cuya contratación será acreditada

con el Certificado del Seguro y/o Calcomanía adherida al vehículo.

Entre los documentos necesarios y habilitantes de cobro están: el informe médico del servicio de salud o el parte policial, en la que conste la ocurrencia del accidente de tránsito.

El pago de la indemnización por lesiones se efectuará directamente a la víctima y, en caso de imposibilidad de ésta, a quien la represente, en base a la documentación sustentadora que presente.

El pago de gastos médicos también podrá realizarse vía reembolso, directamente al centro o centros de salud públicos o privados que acrediten haber atendido a la víctima. El reembolso se efectuará de acuerdo a los comprobantes de pago que el centro de salud presente y que debe estar debidamente sustentados en la historia clínica y demás documentos que acrediten la efectiva atención del paciente.

Los reembolsos se efectuarán con sujeción al tarifario vigente que, para dicho efecto, aprueba el ministerio de Salud Pública.

Los reembolsos se efectuarán con sujeción al tarifario vigente que, para dicho efecto, aprueba el Ministerio de Salud Pública.

4.2.4.2. Requisitos para el proceso de cobro

“SERVICIOS CON ATENCIÓN HOSPITALARIA: Documentación Clínica.

En relación a la documentación clínica, se remitirá la siguiente información a la aseguradora o al FONSAT:

- Formulario Nro. SNS/MSP/HCU/Anexo 02- Atención Pre hospitalaria, de ser el caso.
- Formulario Nro. SNS-MSP/HCU-form 008-2007 Emergencia
- Formulario de Protocolo Operativo en caso de que el paciente haya sido intervenido
- Formulario de Protocolo Operativo en caso de que el paciente haya sido intervenido en quirófano.
- Formulario Nro. SNS- MPS/HCU-006 Epicrisis (si el paciente ha sido atendido de manera Ambulatoria, se enviará solamente el formulario Nro. SNS-MSP/HCU-form 008-2007 Emergencia)
- Formulario Nro. SNS- MSP/HCU/ form -053 Referencia y contra referencia, de ser el caso.
- Copias de los Informes de Laboratorio e Imagen"¹²

Atención ambulatoria y de consulta externa: Documentación Clínica

¹² <http://dinamicot.com>

La documentación clínica requerida para los procesos de atención ambulatoria sea en emergencia o por consulta externa, que no requiera hospitalización, será la siguiente:

- Copia del formulario en el que se registre la atención proporcionada
- Copia del pedido médico en el caso de: interconsulta, exámenes y procedimientos (rehabilitación y otras terapias)
- Resultado de los exámenes

Documentación administrativo - financiero

La documentación administrativa-financiera estará conformada por:

- Formulario Único de Reclamación de los Servicios
- de Salud del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (Formato 1)
- Factura con los requisitos establecidos por el SRI
- Copia del Parte policial/informe, de contarse con este documento en el servicio de salud. De tratarse de procesos de atención de seguimiento no se entregará esta documentación
- Los formularios de la historia clínica única deben responder a las normas de calidad de los expedientes clínicos.

Requisitos en caso de Muerte

Copia del parte policial o denuncia ante autoridad competente del accidente de tránsito o certificado médico otorgado por el servicio de salud que le atendió.

- Certificado de defunción de la víctima
- Acta notarial o sentencia en la que se concede posesión efectiva
- Factura de los gastos funerarios incurridos

El Seguro Obligatoria de Accidentes de Tránsito (SOAT) podrá ser adquirido a través de las Aseguradoras que operen el ramo SOAT, en las oficinas o establecimientos definidos para el efecto, los cuales serán promocionados a nivel nacional.

El propietario del vehículo puede contratar el SOAT con la empresa calificada en este ramo de su preferencia, sin que la aseguradora elegida puede negarse a hacerlo.

Los requisitos para la adquisición del SOAT son la presentación de la matrícula del vehículo y la cedula de identidad de la persona que lo adquiere.

A las personas que adquieren el SOAT se les entregará un certificado y un adhesivo que contendrá inicialmente los siguientes datos:

- Identificación del propietario del vehículo
- Identificación de la aseguradora
- Número de la póliza respectiva
- Uso del vehículo
- Fecha de vencimiento del SOAT

El SOAT tiene una tarifa uniforme y obligatoria, que incorporada en el Reglamento y aprobada por la Superintendencia de Bancos y Seguros.

Esta tarifa es uniforme lo que significa que es la misma sin importar la aseguradora que emita la póliza.

Para conocer el costo de su seguro debe considerar los siguientes criterios:

- ✓ Es de servicio particular o público?
- ✓ Qué clase de vehículo tiene?
- ✓ En algunos casos debe conocer el año de fabricación del vehículo para determinar su antigüedad
- ✓ También será necesario, en algunos casos, conocer el cilindraje del vehículo y el número de pasajeros.

Con esta información le será fácil identificar cuánto debe pagar por su seguro:

Dicho certificado original deberá ser portado de manera obligatoria, a fin de

posibilitar que las víctimas del siniestro o el servicio de salud puedan presentar su reclamo de forma directa a la aseguradora.

4.2.5. EL FONSAT

El FONSAT, es un fondo que se crea con el SOAT y que se financia con las aportaciones que harán las aseguradoras de forma bimestral.

Cuando el causante de un accidente de tránsito que provoque víctimas se dé a la fuga (vehículo fantasma) o si este vehículo no tuviere un seguro SOAT vigente, el FONSAT cubrirá los gastos de atención médica o indemnizaciones que correspondan.

Es el Fondo de 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:

- Víctimas de vehículos fantasmas
- Víctimas de vehículos asegurados pero que al momento del accidente no tenían contratado el seguro del SOAT

Este sistema garantiza a los servidores de salud, públicos o privados, que alguien dentro del Sistema SOAT pagará por los servicios médicos que se le brinden a las víctimas, ya que aquellas personas afectadas por algún

vehículo asegurado, serán indemnizadas por el seguro de tal automotor y su aseguradora.

El Art. 227 de la “Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”, nos enseña claramente “(Fondo de Accidentes de Tránsito FONSAT).- Se crea el “Fondo de Accidentes de Tránsito” (FONSAT), que se destinará para atender a las víctimas, transportadas y no transportadas, y deudos de las mismas en accidentes ocasionados por vehículos no identificados o sin seguro obligatorio de accidentes de tránsito”¹³

Las coberturas que garantiza el FONSAT son iguales a las de las empresas de seguros.

Conforme lo establece la Disposición Transitoria Tercera del Reglamento del SOAT expedido por el Presidente de la República, el FONSAT empezará a atender y pagar las indemnizaciones correspondientes, de acuerdo con el seguimiento cronograma:

- a) Las prestaciones por concepto de muerte y gastos funerarios, desde el 2 de enero de 2008; y,
- b) Las prestaciones por gastos médicos, transporte o movilización de heridos, e invalidez permanente total o parcial, a partir del 15 de marzo de 2008.

¹³ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito 2009

El FONSAT, para el cumplimiento de sus obligaciones, se financia con el 22% de las primas que recaudan las empresas de seguros, así como de las multas por contratación tardía del SOAT.

Además el FONSAT es el ente encargado de la difusión, promoción y educación de la ciudadanía respecto del SOAT, así como de realizar campañas y proyectos relacionados con la prevención de accidentes, con énfasis en la educación vial.

El FONSAT consta de un Directorio conformado por delegados de: Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Ministerio de Salud Pública, Ministerio de Gobierno y Policía, Unidad técnica de Seguros de la Presidencia de la Republica.

Lo primero que hay que recalcar 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, dentro de 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 lesiones de personas o fallecimientos. Para esto toda fuente es válida para dar fe del evento, será por intermedio de las autoridades policiales o de

tránsito, de los servicios pre hospitalarios o de testigos 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, 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 aun en circunstancias graves como: conductor en estado etílico, vehículo en mal estado, culpa de la propia víctima en la ocurrencia del siniestro, etc. Esto significa que no importan las circunstancias en cómo se ha dado 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 a atenderlas, con la garantía que siempre habrá alguna institución, sea una aseguradora o el FONSAT, que se hará cargo de los gastos, según los límites de seguro.

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

En principio, la o las víctimas de accidentes de tránsito solo tienen la

obligación de, si es factible, 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 servidores de salud todas las prestaciones necesarias para proteger su vida y su salud, conforme lo determina el Ministerio de Salud Pública y el Estado, según varias disposiciones constitucionales (Titulo VII, sección segunda) legales y reglamentarias sobre el tema.

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 para el 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 asegurada 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 Enero de 2009, el pago debe realizarse en un plazo máximo de 10 días.

Dentro de lo posible, 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 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 o medicamentos o insumos relacionados y necesitados para la atención del víctima, también podrán solicitar el reembolso a las aseguradoras y al FONSAT, previa certificación del servicio de salud.

Si el accidente ocurrido dentro del territorio nacional produce muerte de 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:

Primero 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:

- Certificado de la atención médica, expedido por el servicio de salud,
- Partida de defunción de la víctima

- Certificado de la autopsia
- Acta notarial o sentencia en la que se concede la posesión efectiva
- Copia de la o de las cédulas de identidad de los reclamantes de la indemnización.
- Facturas por los gasto funerarios incurridos

Luego de la entrega de esta documentación, la aseguradora o el FONSAT procederán a analizarla y si todo está correcto, procederá a pagar las indemnizaciones en un plazo máximo de 30 días. A partir 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 repartirá en partes iguales entre todos.

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

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

Los únicos requisitos para adquirir el SOAT son:

- La presentación de la matrícula del vehículo, y

- El pago del valor 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 podrá 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. No se cubre al vehículo ni sus daños, sino las potenciales víctimas de los accidente de tránsito.

El 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.

Mi propuesta radica que con la misma facilidad que se lo contrata y adquiere al SOAT, se pueda cobrar.

4.3. MARCO JURÍDICO

4.3.1. LA SEGURIDAD VIAL EN LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

El transporte terrestre a pesar de su preponderancia en el desarrollo del País, no ha sido considerado como un sector estratégico de la economía nacional, es por ello que se creyó necesario contar con una nueva Ley de carácter eminentemente técnico, que de forma integral norme en su conjunto los diversos aspectos relacionados con la materia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, cuya función radica en proteger la integridad de los seres humanos, semovientes y/o bienes que se transportan por las vías y carreteras de nuestro país.

Cualquier Proyecto de legislación que se refiera a la regulación del transporte y tránsito, y por lo tanto de la seguridad en la movilidad de personas y de bienes, debe tener relación con la Constitución de la República. Por lo tanto, me permito señalar algunos artículos de la Carta Magna 2008 que tienen concordancia con la nueva “Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial” publicada en el Registro Oficial del 7 de agosto del 2008.

Es así que el Art. 15 de la Constitución, menciona el “**Uso de tecnologías limpias y no contaminantes**” y manifiesta entre otras cosas que: “el Estado

promoverá en el sector público y privado, el uso de tecnologías ambientales limpias. Se prohíbe el transporte de armas químicas, biológicas y nucleares, así como la introducción de residuos nucleares y desechos tóxicos al territorio nacional”¹⁴ En mi opinión este aspecto está totalmente correcto, por cuanto se protege la integridad física y la salud de los ecuatorianos.

El Estado garantizará a las personas adultas mayores, las rebajas en los servicios públicos y en servicios privados de transporte y espectáculos”¹⁵. Pero debe especificarse que porcentaje debe obtener en estos servicios.

El Estado garantizará “políticas de prevención de las discapacidades y procurará la equiparación de oportunidades para a las personas con discapacidad y su integración social”¹⁶.

Además, este artículo manifiesta tendrá derecho a rebajas en los servicios públicos y en servicios privados de transporte y espectáculos. En este aspecto el actual gobierno si se está preocupando de las personas con discapacidad al exigir a las entidades públicas que los incluyan en su personal de trabajo.

La actual Constitución también nos habla de la “Competencia exclusiva de los gobiernos municipales”, en el numeral 6 del Art. 264, cuando señala que “los municipios tienen que planificar, regular y controlar el tránsito y el

¹⁴ Constitución de la República del Ecuador. Corporación de estudios, publicaciones, Quito Ecuador 2008

¹⁵ Constitución de la República del Ecuador. Corporación de estudios, publicaciones, Quito Ecuador 2008

¹⁶ Constitución de la República del Ecuador. Corporación de estudios, publicaciones, Quito Ecuador 2008

transporte público dentro de su territorio cantonal”¹⁷

Lamentablemente este enunciado no se cumple en nuestro cantón, cuando observamos todos los días el caos vehicular que se forma en el centro de la ciudad desde hace años, sin realizarse un estudio técnico por parte del Municipio para descongestionar el mismo. Igual cosa sucede con el uso exagerado de los pitos de los vehículos, cuando el cabildo en coordinación con la Policía Nacional debería sancionar con la respectiva multa y rebaja de puntos en la licencia de conducir, por ser una contravención leve de primera clase, como lo señala la “Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial”

Para culminar con este análisis, quiero manifestar que al revisar minuciosamente la Constitución de la República 2008, no consta en ningún capítulo el tema sobre la “Seguridad Vial” para que se exija por parte de la Carta Magna, que se realicen verdaderas campañas de prevención periódicamente por parte de los Municipios. En nuestra ciudad cada fin de semana observamos con asombro a través de los medios de comunicación como se producen accidentes de tránsito con consecuencias fatales.

¹⁷ Constitución de la República del Ecuador. Corporación de estudios, publicaciones, Quito Ecuador 2008

4.3.2. ANÁLISIS DE LA LEY DE TRÁNSITO EN TORNO A LA PROBLEMÁTICA

Haciendo un poco de historia, señalemos que la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, publicada en el Registro Oficial Nro. 1002 de 2 de agosto de 1996, en su art. 140 establece la obligatoriedad de contratar por parte de las compañías, empresas o cooperativas de transporte terrestre y los propietarios de vehículos a motor, sean de servicios masivo, de uso particular o del sector público, un seguro de responsabilidad civil contra terceros, con el objeto de cubrir los riesgos de posibles accidentes de tránsito e indemnizar por la muerte, por las lesiones corporales causadas a las personas y los correspondiente gastos médicos, así como los daños materiales ocasionados a los bienes de terceros.

Mediante Decreto Ejecutivo Nro. 505 de 28 de enero de 1997, publicado en el Registro Oficial Nro. 118, se expidió el Reglamento General para la aplicación de la Ley de tránsito y Transporte Terrestres, Reglamento que en su Art. 251 se dispone que para dar cumplimiento a lo ordenado en el art. 140 de la Ley, el Ministro de Gobierno y Policía en su calidad de Presidente del Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres, en forma conjunta con la Superintendencia de Bancos, dicten las normas reglamentarias para la aplicación del seguro obligatorio de responsabilidad civil por accidentes de tránsito.

El 13 de Diciembre de 2005, el Directorio del Consejo Nacional de Tránsito

aprobó el proyecto de Reglamento para el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, el cual deberá ser promulgado por el Presidente de la República mediante Decreto Ejecutivo.

El Economista Rafael Correa Delgado, Presidente Constitucional de la República, mediante Decreto Ejecutivo 2129, publicado en el registro Oficial 421 del 20 de diciembre del 2006, expidió el reglamento para el seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT.

Es así que, con la finalidad de reducir de forma sistemática los accidentes de tránsito, proteger la integridad de las personas y sus bienes, conferir seguridad en el tránsito peatonal y vehicular; y sobre todo establecer sanciones más drásticas a los conductores responsables de fatales accidentes, el “PLENO DE LA ASAMBLEA NACIONAL CONSTITUYENTE”, en el mes de julio del 2008, expide la nueva “Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”, la misma que en su introducción o “Considerando”, manifiesta lo siguiente:

“Que la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, publicada en el Registro Oficial 1002 de agosto de 1996, ha sido objeto de varias reformas, y presenta una serie de disposiciones contradictorias e inconsistentes;

Que ha existido una proliferación desordenada de operadores por cuanto no existe un marco jurídico que organice, regule y controle la actividad del transporte terrestre a nivel nacional;

Que a pesar de su preponderancia en el desarrollo del País, el transporte terrestre no ha sido considerado como un sector estratégico de la economía nacional;

Que existen deficiencias en la determinación de funciones y el establecimiento de responsabilidades para cada uno de los organismos que intervienen en la actividad de transporte terrestre, lo que han ocasionado que la Ley no pueda aplicarse adecuadamente;

Que la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre no contempla aspectos relacionados con la prevención;

Que el marco legal vigente resulta insuficiente e inapropiado para las demandas del Estado y la sociedad en su conjunto;

Que nunca se han dictado verdaderas políticas en el ámbito del transporte, para garantizar a los ciudadanos la seguridad en la movilidad,

Que es necesario contar con una nueva Ley, de carácter eminentemente técnico que de forma integral norme en su conjunto los diversos aspectos relacionados con la materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial”¹⁸

¹⁸ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Corporación de Estudios y Publicaciones Quito 2009

Con tales considerandos se promulgó la nueva Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, de esta manera, el Estado que es el propietario de las vías públicas, que administra y regula su uso, garantiza mediante esta Ley que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas.

En cuanto al SOAT, la nueva “Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”, en su Art. 215 establece la “Obligatoriedad de aseguramiento SOAT”, y manifiesta 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 registrará con base a las normas y condiciones que se establezcan en el Reglamento”¹⁹

Dicho Reglamento lo estaremos analizando más a fondo en un capítulo posterior, el mismo que tiene por objeto proteger a las personas que son víctimas de accidentes de tránsito, mediante las indemnizaciones que ofrece de acuerdo a los daños corporales y las condiciones que establece la respectiva póliza.

La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento,

¹⁹ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Corporación de Estudios y Publicaciones Quito 2009

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, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

Además la presente Ley se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejora de la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización.

En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de bienes y personas, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transporte no motorizados.

Analizando minuciosamente la presente Ley, en una parte del libro III, manifiesta como otro objetivo, “el establecimiento de programas de capacitación y difusión para conductores, peatones, pasajeros y autoridades en materia de seguridad vial, para la creación de una cultura y conciencia

vial responsable y solidaria”²⁰. Que personalmente pienso que este no se cumple, porque no se realizan verdaderas campañas de concienciación a la ciudadanía en general, para reducir o evitar los accidente de tránsito. Y si se lo hace, es muy esporádicamente por uno o dos días nada más. Lamentablemente estos “Objetivos” que enuncia la Ley, queda solo en ofrecimientos y escritos en el papel.

El estado garantizará que la prestación del servicio público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas. De acuerdo con el Art. 48 “en el transporte terrestre, gozarán de atención preferente las personas con capacidades especiales, adultos mayores de 65 años de edad, mujeres embarazadas, niños y adolescentes, de conformidad con lo establecido en el reglamento de la presente Ley. Se establecerá un sistema de tarifas especiales en la transportación publica en beneficio de los estudiantes de los niveles preprimaria, primario y secundario, a través de un carné estudiantil obligatorio, personas con capacidades especiales y adultos mayores de 65 años de edad, el mismo que se registrá a través del reglamento respectivo”²¹

Los discapacitados o personas con movilidad reducida gozarán de los siguientes derechos y preferencias:

²⁰ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Corporación de Estudios y Publicaciones Quito 2009

²¹ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Corporación de Estudios y Publicaciones Quito 2009

- En las intersecciones, pasos peatonales, cruces cebra y donde no existan semáforos, gozarán de derecho de paso sobre las personas y los vehículos. Es obligación de todo usuario vial incluyendo a los conductores ceder el paso y mantener detenidos hasta que concluya el cruce.
- Las unidades de transporte masivo dispondrán de áreas especiales y debidamente señalizadas, en concordancia con las normas técnicas INEN (Instituto Ecuatoriano de Normalización) vigentes para este tipo de servicio
- El conductor brindará asistencia especial a las personas discapacitadas adultos mayores de 65 años, mujeres embarazadas, según sus necesidades, facilitándoles el acceso a los vehículos y ofreciéndoles la mayor comodidad dentro de la categoría respectiva.

También en la Constitución de la República, en el Art. 47 manifiesta que:

“Se reconoce a las personas con discapacidad, los derechos a:

1. La atención especializada en las entidades públicas y privadas que presten servicios de salud para sus necesidades específicas, que incluirá la provisión de medicamentos de forma gratuita, en particular para aquellas personas que requieran tratamiento de por vida.
2. Rebajas en los servicios públicos y en servicios privados de

transporte y espectáculos

3. Exenciones en el régimen tributario
4. El acceso de manera adecuada a todos los bienes y servicios. Se eliminarán las barreras arquitectónicas” ²²

Los derechos de los peatones, según la nueva “Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial” que entró en vigencia el 7 de agosto del 2008, publicada en el RO-398 son los siguientes:

- a) Contar con las garantías necesarias para un tránsito seguro
- b) Disponer de las vías públicas libres de obstáculos y no invadidas
- c) Contar con infraestructura y señalización vial adecuada que brinden seguridad
- d) Tener preferencia en curso de vía en todas las intersecciones reguladas por semáforos cuando la luz verde de cruce peatonal esté encendida, todo el tiempo en los cruces cebra, con mayor énfasis en las zonas escolares.
- e) Tener libre circulación sobre las aceras y en las zonas peatonales exclusivas
- f) Recibir orientación adecuada de los agentes de tránsito sobre señalización vial, ubicación de calles y nominativas que regulen el desplazamiento de personas, recibir de éstos y de los demás ciudadanos la asistencia oportuna cuando sea necesario

²² Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Corporación de Estudios y Publicaciones Quito 2009

Las personas que utilizan el servicio de transporte público en calidad de pasajeros tienen derecho a:

- a) Ser transportados con un adecuado nivel de servicio, pagando la tarifa correspondiente.
- b) Exigir de los operadores la observancia de las disposiciones de la Ley y sus reglamentos
- c) Que se otorgue un comprobante que ampare el equipaje, en rutas intraprovinciales, interprovinciales e internacionales.
- d) Denunciar las diferencias o irregularidades del servicio de transporte de conformidad con la normativa vigente.
- e) Que se respete las tarifas aprobadas, en especial de los niños, estudiantes, adultos mayores de 65 años y personas con discapacidad.

4.3.3 ANALISIS DEL REGLAMENTO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT)

Para hacer un estudio del Reglamento SOAT, debo citar el correspondiente “Decreto Ejecutivo 809”, que manifiesta lo siguiente:

“Rafael Correa Delgado, PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA, considerando: Que mediante Decreto Ejecutivo 2119, publicado en el Registro Oficial 421 del 20 de diciembre del 2006, se expidió el Reglamento para el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT;

que se han recibido observaciones al contenido del supradicho reglamento por parte de los sectores involucrados en la operación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, para lo cual se conformó una comisión especial de los principales involucrados en el seguro, y después de diversas reuniones se alcanzó un consenso, realizando posteriormente los análisis técnico jurídico, que estiman que son procedentes; y, en ejercicio de la facultad que le confiere el artículo 171 numerales 5 y 9 de la Constitución Política de la República. Expídase el: Reglamento del Seguro General Obligatorio de Accidentes de Tránsito”²³

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, está previsto en Libro V Título I, de la nueva “Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”, 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, ni podrá ser remplazado por ningún otro tipo de contrato o seguro.

El SOAT cubre, hasta el límite señalado en la respectiva póliza (la misma que se entrega al dueño del vehículo al momento de contratar el seguro) y en la tabla de indemnización del respectivo reglamento, la responsabilidad derivada de la obligación de todo propietario de vehículo a motor de indemnizar la muerte y las lesiones corporales, funcionales u orgánicas causadas a las personas, con motivo de la circulación del vehículo a motor,

²³ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Corporación de Estudios y Publicaciones Quito 2009

de conformidad con las coberturas y exclusiones aprobadas por la Superintendencia de Bancos y seguros, “siendo las exclusiones referidas a los siguientes eventos:

- 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 finanzas impuestas al propietario o conductor y las expensas de cualquier naturaleza ocasionadas por acciones o procesos de cualquier tipo
- e) Daños materiales
- f) Acciones ocurridos como consecuencia de guerras, terrorismo y sabotaje: revoluciones, sismos y otras catástrofes naturales; y,

g) Accidentes de tránsito ocurridas fuere del territorio nacional”²⁴

Todo vehículo a motor que no tuviere contratado el SOAT, no podrá ser matriculado y en consecuencia no podrá circular hasta que obtenga la matrícula y el certificado de la póliza SOAT, que constituyen los documentos habilitantes para circular

Para los vehículos a motor que presten servicios de transporte público, la falta de contratación o renovación del SOAT conllevará además, la suspensión del permiso o habilitación respectiva para operar.

²⁴ Póliza de Seguros Obligatorio de Accidentes de Tránsito

4.4. Legislación Comparada

En este acápite haré referencia principalmente al Seguro que en otros países existe, no necesariamente están estipulados en la Ley de Tránsito pero su mecanismo de cobro es más fácil que en nuestro país.

4.4.1. En Chile

“Seguro Obligatorio de Accidentes Personales (SOAP)

Desde la SVS y Conaset se hace un llamamiento a los conductores para que comiencen a comparar y cotizar precios teniendo presente que en este seguro no hay diferencias en las coberturas que otorgan las compañías.

CEA Chile recomienda que se comparen los precios ya que existe diferencia de hasta \$3.710 en los SOAP para autos y de \$11.000 para los SOAP de motos, según informa Conaset.

El SOAP protege a todos los posibles lesionados de un accidente en el que participe un vehículo asegurado, no importando si se trata de sus ocupantes, peatones o ciclistas, tal y como informa el superintendente Fernando Coloma.

El SOAP es un seguro exigido por ley que debe ser contratado por todo propietario de un vehículo motorizado, remolque, acoplados, casas rodantes

u otros similares, al momento de adquirir o renovar su permiso de circulación. Por este motivo, la venta de esta póliza se concentra principalmente en el mes de marzo.

Según datos de Conaset, en 2011 hubo 62.834 siniestros de tránsito. En total, 29.740 accidentes que involucraron a 45.133 personas fueron cubiertas por el SOAP, alcanzando un costo para las compañías de seguros de \$ 34.658 millones. En este mismo año, se contrataron 3.565.728 pólizas del Seguro Obligatorio de Accidentes Personales (SOAP).

Las cifras a septiembre de 2012 muestran que se habían contratado 3.805.466 SOAP, pagándose un total de 21.686 siniestros de 43.887 ocurridos que involucraban a 29.342 personas. El costo para las aseguradoras fue de \$ 20.389 millones. Es importante destacar que el SOAP no es un seguro excluyente y que los automovilistas pueden contratar otros como, por ejemplo, un seguro de vida.

¿Cómo se realiza el cobro del SOAP?

El objetivo del SOAP es proteger a los conductores, acompañantes u otras personas que circulen por la vía y fallezcan, sufran una invalidez o se vean obligados a incurrir en gastos médicos como consecuencia de un accidente de tránsito en el que intervenga el vehículo asegurado.

Para el cobro de este seguro, hay que presentar una denuncia en Carabineros, para lo cual es fundamental conocer la patente del vehículo que provocó el siniestro vial; sin este dato no será posible identificar al vehículo involucrado. Carabineros derivará la denuncia al Ministerio Público o Tribunal Competente, dependiendo si se trata de un delito o cuasi delito.

A continuación habrá que solicitar el certificado de accidente al juzgado de Policía Local o Fiscalía para presentarlo en la compañía de seguros. En caso de fallecimiento o incapacidad del asegurado, se deberá presentar a la compañía aseguradora el certificado de defunción o el informe del médico.

Tratándose de gastos por atención médica y/o farmacéutica, al certificado otorgado por el Tribunal Competente o el Ministerio Público, deberá acompañarse copia de las boletas y/o facturas que den cuenta de los gastos reclamados.

En el plazo de 10 días a la presentación de los documentos, se pagarán a los beneficiarios lo correspondiente al SOAP. En el caso de indemnizaciones provenientes de gastos de hospitalización y atención médico, quirúrgica o farmacéutica, la compañía de seguros podrá pagarlos directamente al Servicio de Salud, público o privado, que acredite haber otorgado dicho servicio”²⁵.

²⁵ <http://www.ceadechile.cl/articulos/soap.asp>

4.4.2. En Colombia

En este país encontré información que informa sobre el SOAT, en varias preguntas, veamos:

“¿Que es el Soat?

Es un seguro obligatorio para todos los vehículos automotores que transiten por el territorio colombiano, que ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito, ya sean peatones, pasajeros o conductores.

¿Quiénes están obligados a prestar atención médica a las víctimas?

Todos los hospitales y clínicas, tanto públicos como privados.

Están obligados a prestar la atención médica en forma integral, desde la atención inicial de urgencias hasta su rehabilitación final, así:

- Atención de urgencias
- Hospitalización
- Suministro de material médico, quirúrgico, osteosíntesis, órtesis y prótesis.
- Suministro de medicamentos
- Tratamiento y procedimientos quirúrgicos
- Servicios de diagnóstico
- Rehabilitación

Por la prestación de los servicios médico-quirúrgicos hasta un máximo de 500 veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente.

Por gastos de transporte y movilización de la víctima, hasta un máximo de 10 veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente.

¿A quién cobran los hospitales o clínicas los gastos por la prestación de los servicios a las víctimas de accidentes de tránsito?

A la compañía aseguradora que haya expedido la póliza o al fondo de solidaridad y garantía (Fosyga), según el caso.

Agotada la cuantía para los servicios de atención médico - quirúrgica, quien debe pagar el excedente

El hospital o clínica reclamará ante el Fondo de Solidaridad y Garantía, subcuenta de riesgos catastróficos y accidentes de tránsito, hasta un máximo equivalente a 300 salarios mínimos diarios legales vigentes al momento del accidente.

¿Cuando la cuenta supera los 800 salarios mínimos legales diarios vigentes, quien paga el excedente?

Serán asumidos por la Empresa Promotora de Salud (EPS) o la Entidad de

Medicina Prepagada a la cual esté afiliada la víctima o por el responsable del accidente.

En caso de accidente de tránsito calificado como accidente de trabajo, el excedente lo reconocerá la Administradora de Riesgos Profesionales (ARP).

¿Quién vigila el cumplimiento oportuno de las obligaciones por parte de las aseguradoras y a quién se debe informar de las irregularidades?

La Superintendencia Financiera, la Dirección Legal de la Delegatura para Aseguradoras e Intermediarios de seguros y reaseguros.

¿Qué documentos se deben presentar para reclamar ante la compañía aseguradora o ante el Fondo de Solidaridad y Garantía?

1. Formulario de reclamación Fusoat 01 ó 03 (estos deberán ser reclamados en la compañía aseguradora donde se efectúe la reclamación, o en el Fosyga.

2. Uno o cualquiera de los siguientes documentos:

- Certificación del accidente expedida por autoridad competente o fotocopia del croquis del accidente expedida por autoridad de tránsito.

- Denuncia penal de la ocurrencia del accidente presentada por cualquier persona ante autoridad competente.

- Certificado de atención médica expedido por el centro hospitalario.

- Certificado sobre la incapacidad expedido por la Junta de Calificación de Invalidez.
- Certificado de transporte de víctimas
- Registro de defunción expedido por notario
- Registro civil de matrimonio de la víctima si era casada.
- Registro civil de los hijos de la víctima
- Manifestación del interesado si la víctima vivía en unión libre.
- Registro civil de nacimiento si la víctima era soltera.
- Registro civil de matrimonio de los padres, si son ellos quienes cobran la indemnización.
- Las demás pruebas supletorias del estado civil.
- Certificado de defunción expedido por un médico o acta de levantamiento del cadáver cuando la muerte se haya producido en el lugar del accidente.
- Facturas originales pagadas con la descripción de cada uno de los gastos.

Nota: desde 2009 y a causa de la expedición de la Ley 1328 (Reforma Financiera) existe una figura denominada 'Defensor del Consumidor Financiero' a quien también se le puede reportar las posibles irregularidades o quejas que se presenten frente a un servicio.

¿En cuánto tiempo se debe pagar una reclamación?

Una vez se entregue la documentación necesaria para el beneficio que se reclama, las entidades aseguradoras pagarán la indemnización a más tardar a los 30 días después de la fecha de presentación.

Pasado este plazo, la compañía debe pagar interés moratorio sobre el valor de la obligación a su cargo.

¿Qué obligaciones tiene la víctima o su acompañante frente al hospital o clínica?

El responsable de la víctima o la víctima debe aportarle al hospital o clínica uno o cualquiera de los siguientes documentos:

- Certificación del accidente expedida por la autoridad de tránsito o de policía, o en su defecto, fotocopia del croquis del accidente.

- Denuncia penal de la ocurrencia del accidente presentada por cualquier persona ante autoridad competente, únicamente cuando el hecho haya sido ocasionado voluntariamente o por manipulación criminal, y sea posible la identificación del responsable.

En caso de no poder aportar los anteriores documentos, debe dar la siguiente información para efectos de que la entidad pueda presentar la reclamación ante la compañía aseguradora:

1. Datos de identificación de la víctima.
2. Identificación del lugar del accidente y un breve relato de los hechos.
3. Identificación del vehículo o vehículos involucrados en el accidente, aclarando en cuál se movilizaba(n) la(s) víctima(s).

4. Datos de la Empresa Promotora de Salud a la cual se encuentra afiliada la víctima.

5. Datos de la póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito Soat.

¿Qué sanción se aplica por no portar el seguro obligatorio de accidentes de tránsito vigente?

Una multa de 30 salarios mínimos legales diarios vigentes cada vez que sea sorprendido incumpliendo esta obligación, además el vehículo será inmovilizado.

¿En dónde se puede adquirir el Soat?

Para comprar o renovar su Soat, adquiéralo en los lugares autorizados o con su agente de seguros.

Esté alerta para evitar la compra de un Soat falso porque esto puede acarrear graves consecuencias, como sanciones penales y de tránsito”²⁶.

²⁶ http://www.carroya.com/contenido/clasificar/Seg_de_veh/home/ARTICULO-WEB-PTL_NOTA-6851527.html

4.4.3. En Varios Países

“El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) -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.

Sus características principales son:

- Pago e indemnizaciones sin investigación previa.

- Una vez pagadas las indemnizaciones, no se disminuyen las sumas aseguradas.

- Ampara tanto a los ocupantes de los vehículos como a los peatones.
- La vigencia 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 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 peruano se creó 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 1° de julio de 2003, al comenzar el segundo año del sistema, se activó el Fondo de Compensación SOAT que permitirá amparar muertes y lesiones causadas por vehículos que se dan a la fuga”.

¿Cómo encaran el tema en otros países de Latinoamérica?

Argentina - Ley N° 24.449 del 23/12/1994

La previsión legal establecida en la legislación argentina sobre el seguro obligatorio de vehículos se encuentra en el artículo 68 de la Ley de Tránsito, con condiciones reglamentadas por la autoridad de seguros que fija sus límites. Se trata de un seguro anual que cubre 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 reinspección 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.

Bolivia - Ley N° 18.883 del 25/06/1998

El artículo 37 de la Ley de Seguros de la República de Bolivia establece que

el SOAT - Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito- tiene como objetivo “otorgar cobertura uniforme y única para los gastos médicos originados por accidentes y para indemnización por muerte de cualquier persona individual, que haya ocurrido por eventos de accidentes o haya sido originada por vehículos dentro del territorio de la República”.

El Decreto Supremo N° 25.785 del 25 de mayo del año 2000, reglamentado juntamente con el artículo 37 de la Ley de Seguros, es extremadamente minucioso.

La mayor novedad que se puede destacar del SOAT boliviano es que permite que las aseguradoras fijen libremente el valor de la prima de seguros (artículo 35). Se destaca igualmente la obligación de que todo centro médico preste asistencia a las víctimas (artículo 36), recibiendo una tarifa por los servicios prestados (artículo 37).

El SOAT es controlado por un conjunto de órganos de tránsito y de compañías de seguros (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 (artículo 40). Es de suma importancia destacar que las aseguradoras deben realizar campañas de información que eduquen a la población sobre el SOAT (artículos 41 y 42).

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.

Chile - Ley N° 18.681 del 02/01/1986

En Chile cuentan con el Seguro Obligatorio de Accidentes Personales (SOAP), para cubrir accidentes causados por vehículos motorizados. Está regulado por la Ley N° 18.681 del 2 de enero de 1986 y se trata de un seguro de accidentes personales, denominado “por responsabilidad objetiva”. La ley afirma que “el pago correspondiente a la indemnización se dará 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, con cualquier aseguradora autorizada para cubrir los riesgos comprendidos en el acuerdo según el artículo 8 del Decreto N° 231/1931. El art.15 contempla el caso de indemnización adicional (en caso de culpa), permitiendo a la víctima o 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 civilmente responsable por el accidente.

Los artículos 27 al 29 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 seguro.

Colombia - Código Nacional de Tránsito Terrestre

La legislación de Colombia relacionada al seguro obligatorio para automotores tiene sustento legal en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, y básicamente en su art.41. Este seguro cubre los daños corporales causados a personas por accidentes de tránsito hasta un límite de 20 salarios mínimos, exigiéndose la contratación para vehículos tanto nacionales como extranjeros. Se trata de un seguro de responsabilidad extracontractual con vigencia anual reglamentado extraordinariamente por el Presidente de la República con fundamento a la seguridad en las vías. Destácase asimismo que este seguro fue parte del Registro Nacional de Informaciones organizado por el Ministerio de Transportes de Colombia.

Uruguay - Ley N° 15.851 del 24/12/1986 con reformas de Ley N° 16.170 del

28/12/1990

Uruguay posee una reglamentación extensa para el Seguro de Automotores basándose en la Ley N° 15.851 del 24 de diciembre de 1986 (art. 91) con reformas de la Ley N° 16.170 del 28 de diciembre de 1990 (art. 322), destacándose que este seguro otorga cobertura por los daños que sufran los pasajeros o terceros como consecuencia de muerte, invalidez y gastos médicos derivados de accidentes.

Venezuela - Ley de Tránsito Terrestre de República de Venezuela del 09 /08/1986

La Ley de Seguro y Transportes de la República de Venezuela del 9 de agosto de 1996 prevé la obligación de que todo propietario de vehículo debe mantener en vigencia la garantía del seguro de responsabilidad civil (art.12 g), exigiéndose la contratación también a los extranjeros. La característica de este seguro es que cubre tanto daños personales como materiales hasta el límite garantizado en la póliza, utilizando la expresión "daños" para englobar cualquier tipo de indemnización. Otra particularidad de esta ley es un tipo de arbitraje permitido en el art. 57 donde se especifica que los contratantes pueden suscribir una declaración conjunta mediante la cual proveen a las aseguradoras la función de averiguar el accidente sin investigación de las autoridades competentes dentro de un plazo de 30 días.

Conclusión

Notamos que en Argentina, Colombia y Venezuela el SOAT o similar se considera como un Seguro de Responsabilidad Civil, mientras que en Bolivia, Chile, Perú y Uruguay constituye un Seguro de Accidentes Personales.

En Brasil, según la Ley N° 6.194/74, hay una verdadera miscelánea en torno al concepto del SOAT por parte de los estudiosos, algunas veces considerándolo un seguro de cosas y otras un seguro de personas²⁷.

²⁷ <http://www.mercadoasegurador.com.ar/adetail.asp?id=1106>

5. MATERIALES Y MÉTODOS

Como toda investigación, en la mía tuve que recurrir a la utilización de varios materiales entre los cuales constan los materiales que se utilizan como equipo de oficina o estudio académico, por ello utilicé, hojas de papel, impresora, la computadora y todos los demás implementos de oficina.

En la investigación de campo se aplicaron a los Abogados en libre ejercicio encuestas para lo cual necesité papel y me serví de una copiadora. En cuanto a los métodos utilizados son aquellos que ofrece la investigación científica, a saber:

El método científico, es un método general de conocimiento que permite llegar al conocimiento de los fenómenos que se producen en la naturaleza y en la sociedad mediante la conjugación de la reflexión comprensiva y el contacto directo con la realidad objetiva, es por ello que en este trabajo investigativo me apoyé en el método científico, como el método general del conocimiento, así como también en los siguientes:

El método deductivo me permitió abordar el estudio de los conocimientos generales de las instituciones jurídicas abordadas y poder comprender los conocimientos particulares.

El método inductivo permite conocer la realidad del problema a investigar

partiendo desde lo particular hasta llegar a lo general, es decir me permitió conocer inversamente las instituciones estudiadas con lo cual se alcanza el tratamiento global y general.

El método descriptivo permite realizar como su nombre lo indica una descripción objetiva de la realidad actual en la que se desarrolla el problema y así demostrar que el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito debe ser pagado con la misma facilidad que se le contrata y en cualquier institución financiera.

Otro método muy utilizado es que me permitió conocer el pasado del problema sobre su origen y evolución y así realizar una diferenciación con la realidad en la que actualmente nos desenvolvemos, es decir, el método materialista histórico.

El método analítico por su parte permite estudiar el problema enfocándolo desde el punto de vista social, jurídico, político y económico; y, analizar los efectos que se producen por el pago retrasado del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

La investigación realizada es de aquellas documentales que hacen mayor referencia y relevancia a las citas bibliográficas ya que son instituciones jurídicas que han sido estudiadas por teóricos desde hace muchas décadas.

Como técnicas de investigación para la recolección de la información utilicé

fichas, luego de lo cual y a través de las que pude recolectar información doctrinaria, así mismo mantuve una agenda de campo para anotar todos los aspectos relevantes que se pudieron establecer durante la investigación y en la recolección de la información o a través de la aplicación de la encuesta.

La encuesta fue aplicada a treinta Abogados en libre ejercicio profesional, por tratarse de reformas legales; para conocer su criterio y para que me den a conocer su perspectiva sobre la temática a investigar y poder desarrollar con normalidad y absoluta profundidad este trabajo.

Finalmente los resultados de la investigación recopilada durante su desarrollo fueron expuestas en el informe final el cual contiene la recopilación bibliográfica y análisis de los resultados que fueron expresados mediante cuadros estadísticos, culminando este trabajo, realizando la comprobación de los objetivos y la verificación de la hipótesis planteada, para finalizar con la redacción efectuada de las conclusiones, recomendaciones y posteriormente con la elaboración del proyecto de reformas a la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial.

6. RESULTADOS

6.1. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS OBTENIDOS MEDIANTE LA ENCUESTA

La encuesta que apliqué a los Abogados en libre ejercicio, fue diseñada en base a los objetivos que formulé en el proyecto de investigación y la hipótesis que guió la investigación general.

De este modo pude lograr diseñar la respectiva encuesta que fue aplicada como he dicho a los Abogados porque se trata de una reforma legal.

PRIMERA PREGUNTA

¿Tiene conocimiento sobre las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que regulan el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito?

INDICADORES	f	%
SI	30	100%
NO	-	-
TOTAL	30	100%

Autor: Wilmer Aníbal Velasco Orellana
Fuente: Abogados en libre ejercicio profesional



INTERPRETACIÓN

La población encuestada en forma universal, esto es el 100% de los encuestados afirman conocer sobre las disposiciones legales que se les preguntó.

ANÁLISIS.

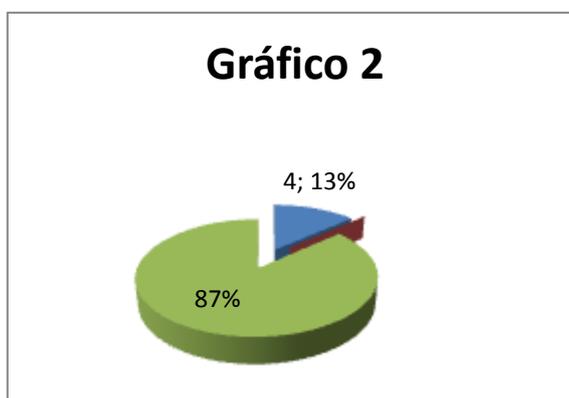
El conocimiento de los encuestados es básico para asegurar el éxito de mi investigación, pues su conocimiento permitirá que pueda contar con mejores elementos que concluirán en la propuesta que al final presentaré.

SEGUNDA PREGUNTA

¿Cree usted que está debidamente regulado el SOAT en el Ecuador?

INDICADORES	f	%
SI	4	13%
NO	26	87%
TOTAL	30	100%

Autor: Wilmer Aníbal Velasco Orellana
Fuente: Abogados en libre ejercicio profesional



INTERPRETACIÓN

Conforme se puede observar la mayoría de Abogados encuestados considera que no está debidamente regulado el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, quienes representan el 87%, mientras que aquellos que piensan todo lo contrario, solamente significan el 13% de mis encuestados.

ANÁLISIS

Realmente los encuestados están dando noción de su conocimiento, por ello, advierten que no está debidamente regulado el SOAT en nuestro país, por lo que deberán reformarse las leyes ecuatorianas para superar esta problemática.

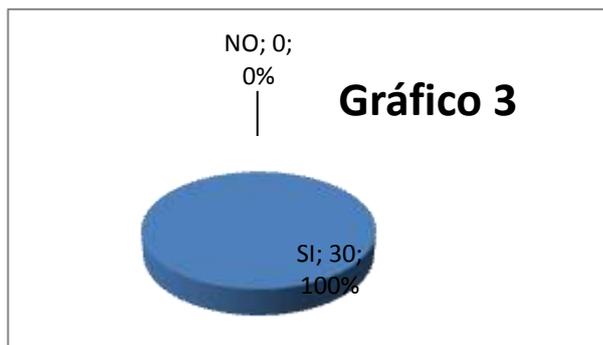
El otro porcentaje de la población investigada considera que está bien regulada, situación que no comparto porque he demostrado teóricamente que no existe la posibilidad de cobrar el SOAT en forma tan fácil como se lo contrata.

TERCERA PREGUNTA

¿Cree usted que se debe contar con un régimen legal que posibilite el cobro de los valores por concepto de indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito?

INDICADORES	f	%
SI	30	100%
NO	-	-
TOTAL	30	100%

Autor: Wilmer Aníbal Velasco Orellana
Fuente: Abogados en libre ejercicio profesional



INTERPRETACIÓN

La población absoluta investigada que representa la mayoría universal, es decir, el cien por ciento de la población investigada contesta afirmativamente, esto el 100% de los encuestados.

ANÁLISIS

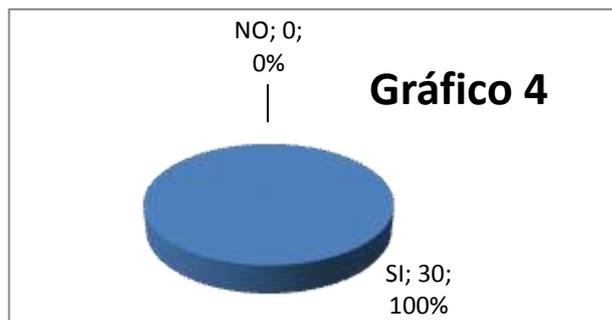
Las personas encuestadas consideran al igual que yo, que se debe contar con un régimen legal que posibilite el cobro de los valores por concepto de indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito, tal situación evidencia la absoluta probidad de los encuestados que emitieron su criterio en torno a la pregunta realizada.

CUARTA PREGUNTA

¿Estima usted que en la actualidad se ha generado un monopolio de las aseguradoras que no hacen efectivo el pago de los seguros por accidentes de tránsito?

INDICADORES	f	%
SI	30	100%
NO	-	-
TOTAL	30	100%

Autor: Wilmer Aníbal Velasco Orellana
Fuente: Abogados en libre ejercicio profesional



INTERPRETACIÓN

La mayoría absoluta ha contestado afirmativamente, así lo destaca el 100% de los encuestados, es decir las treinta personas.

ANÁLISIS

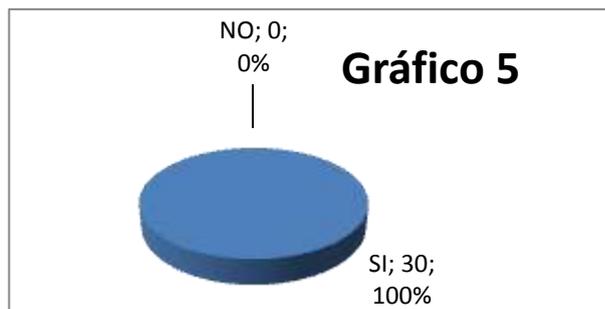
Comparto plenamente con el criterio mayoritario de los encuestados toda vez que en la actualidad se ha generado un monopolio de las aseguradoras que no hacen efectivo el pago de los seguros por accidentes de tránsito.

QUINTA PREGUNTA

¿Está usted de acuerdo con reformar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial incorporando la posibilidad de que las instituciones financieras realicen el pago del SOAT inmediatamente luego del accidente de tránsito?

INDICADORES	f	%
SI	30	100%
NO	-	-
TOTAL	30	100%

Autor: Wilmer Aníbal Velasco Orellana
Fuente: Abogados en libre ejercicio profesional



INTERPRETACIÓN

Se puede evidenciar con claridad que nuevamente la mayoría absoluta de la población investigada, es decir, el 100%, están de acuerdo con mi propuesta de reforma legal.

ANÁLISIS

La población investigada concuerda con mi criterio de reformar Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial incorporando la posibilidad de que las instituciones financieras realicen el pago del SOAT inmediatamente luego del accidente de tránsito.

7. DISCUSIÓN

7.1. VERIFICACIÓN DE OBJETIVOS

Corresponde en este apartado de mi tesis referirme a la verificación de los objetivos propuestos en la planificación e inicio de mi tesis de Abogacía. Al iniciar la problematización de mi proyecto inclusive, me planteaba ya ciertos objetivos que fueron delineados y redactados en mejor forma una vez planificada la investigación mediante la cual presenté el proyecto con los objetivos e hipótesis y luego fueron aprobados debidamente por la Universidad Nacional de Loja.

De esta forma, el objetivo general el cual fue redactado de la siguiente manera:

- Realizar un estudio doctrinario, jurídico, crítico y empírico de las disposiciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que regulan el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito

Este objetivo lo pude verificar a lo largo de toda mi investigación

determinación la realicé al desarrollar el análisis bibliográfico en todos sus parámetros, ya que analizando jurídicamente las definiciones constantes en la legislación ecuatoriana se establece la incongruencia y la conceptualización se realizó en los marcos conceptual y doctrinario.

Por lo tanto este objetivo ha sido plenamente verificado tanto por el desarrollo de la revisión de la literatura presentado.

En lo que respecta a los objetivos específicos, considero adecuado verificar cada uno de ellos y transcribirlos en su orden, así:

- Determinar la necesidad de contar con un régimen legal que posibilite el cobro de los valores por concepto de indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito.

Para la verificación de este objetivo lo critiqué en el estudio constante en el marco jurídico, cuando realicé el estudio sobre las normas legales mencionadas en el objetivo verificado.

Por todo lo enunciado anteriormente y en base a todas las consideraciones

expuestas ha sido posible la verificación de este objetivo específico.

El siguiente objetivo estuvo redactado de la siguiente forma:

- Demostrar que en la actualidad se ha generado un monopolio de las aseguradoras que no hacen efectivo el pago de los seguros por accidentes de tránsito.

Para la verificación de este segundo objetivo específico planteado, luego de la aplicación de las encuestas, se pudo determinar de mejor manera dicho parámetro, pues todos los encuestados manifestaron que en la actualidad se ha generado un monopolio de las aseguradoras que no hacen efectivo el pago de los seguros por accidentes de tránsito.

Ante esta situación y por cuanto durante toda la investigación he identificado la problemática y sustentado la respuesta, acompañado del criterio de los encuestados, este objetivo ha sido verificado.

En cuanto al siguiente objetivo, estuvo redactado de la siguiente forma, obsérvese:

- Proponer reformas a Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial incorporando la posibilidad de que las instituciones financieras realicen el pago del SOAT inmediatamente luego del

accidente de tránsito.

Del mismo modo de acuerdo a las versiones obtenidas en el trabajo de campo aplicado se ha llegado a la verificación o comprobación de este tercer objetivo planteado en la presente investigación.

Por todo lo enunciado anteriormente, y en base a todas las consideraciones expuestas ha sido posible la verificación de este objetivo específico, además a este objetivo se lo pudo comprobar finalmente y de forma categórica, verificarlo aún más al presente, con la aplicación de las encuestas, cuyo análisis me permitió idear de mejor forma la propuesta que la incluiré en el punto respectivo.

Es por ello que con todo lo estipulado y analizado oportunamente me ha sido posible la verificación de último objetivo específico.

7.2. CONTRASTACIÓN DE HIPOTESIS

Terminada la comprobación de los objetivos, me corresponde efectuar la contrastación de la hipótesis que me formulé al iniciar mi investigación la cual se estipuló de la siguiente forma:

- Se debe reformar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para permitir que las instituciones financieras puedan realizar el pago del SOAT en forma inmediata luego de suscitado el accidente de tránsito sin ningún otro requisito

Los encuestados al contestar las preguntas cuarta y quinta de la encuesta aplicada, mayoritariamente coincidieron en indicar que se debe reformar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para permitir que las instituciones financieras puedan realizar el pago del SOAT en forma inmediata luego de suscitado el accidente de tránsito sin ningún otro requisito.

8. CONCLUSIONES

Como conclusiones de la presente investigación puedo presentar las siguientes:

- Las personas tenemos derechos humanos y de libertad que deben ser respetados.
- Los seguros se han convertido en un monopolio de aseguradoras que dilatan el cobro del SOAT.
- El espíritu de la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial es que las víctimas de un accidente de tránsito puedan cobrar el SOAT y ayudarse en su recuperación
- Existe una serie de requerimientos que deberían obviarse para poder hacer la entrega del SOAT a las víctimas de accidentes de tránsito o sus familiares en caso de fallecimientos
- La mayoría de las personas investigadas a través de la encuesta estima necesario que se reforme la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para permitir que las instituciones financieras puedan realizar el pago del SOAT en forma inmediata luego de suscitado el accidente de tránsito sin ningún otro requisito.

9. RECOMENDACIONES

Las principales recomendaciones que pueden hacerse en relación con la problemática investigada son las siguientes:

- Que los miembros de la Asamblea Nacional procedan al estudio y reforma de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para permitir que las instituciones financieras puedan realizar el pago del SOAT en forma inmediata luego de suscitado el accidente de tránsito sin ningún otro requisito.
- Que, la Federación Nacional de Abogados a nivel nacional, y cada Colegio de Abogados organicen seminarios, y talleres de capacitación dirigidos a sus socios, cuyas temáticas versarán sobre Tránsito y Seguridad Vial.
- Que es necesario que se reforme la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para permitir que las instituciones financieras puedan realizar el pago del SOAT en forma inmediata luego de suscitado el accidente de tránsito sin ningún otro requisito.
- Que las Aseguradoras cumplan su rol de proteger a las víctimas en todo siniestro y no exigir tanta documentación que convierte a los seguros en incobrables.

9.1. PROPUESTA DE REFORMA

EL PLENO DE LA ASAMBLEA NACIONAL

Considerando:

Que, es deber primordial del Estado garantizar los derechos fundamentales de las personas.

Que, se debe evitar los monopolios y oligopolios económicos a costa del sacrificio de las personas víctimas de accidentes de tránsito.

De conformidad al numeral 6 del Art. 120 de la Constitución:

En ejercicio de sus atribuciones:

Resuelve:

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

Art.- 1.- El Art. 224 dirá:

“El Estado, con la intervención de la Superintendencia de Bancos y Seguros y el Ministerio de Salud Pública, dentro del ámbito de sus competencias, garantizará el cumplimiento de las obligaciones derivadas de las pólizas de seguros SOAT, así como de la prestación de los servicios de salud que requieran las víctimas de accidentes de tránsito amparadas por el SOAT, lo cual es un derecho humano, inalienable, indivisible, irrenunciable e intransigible.

Se garantizará que el cobro del SOAT se lo pueda hacer en la ventanilla de cualquier Institución Financiera, bastando la presentación del SOAT y justificar el accidente.

Art. 2.- Deroganse las normas que se opongan a la presente Ley.

Dado en la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional, a los veinte días del mes de marzo del 2014.

10. BIBLIOGRAFÍA

AVILA SANTAMARIA, Ramiro. “Ecuador Estado constitucional de derechos y justicia”.

BERNAL PULIDO, Carlos. “La racionalidad de la ponderación” en El principio de proporcionalidad y la interpretación constitucional, Quito, Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, Serie Justicia y Derechos Humanos Neoconstitucionalismo y Sociedad, 2008.

BURNEO, Eduardo Ramón. Derecho Constitucional. Universidad Central del Ecuador. Quito – Ecuador

CABANELLAS, Guillermo, Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, Tomo V

CARNELUTTI, Francisco. Cuestiones sobre el Proceso Penal.

DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA-REAL ACADESPAÑOLA, vigésimo primera edición- Madrid, 1992.

GOLDSCHMIDT, J., Problemas Jurídicos y Políticos del Proceso Penal, Conferencias dadas en la Universidad de Madrid en los meses de diciembre de 1934 y de enero, febrero y marzo de 1935, Ed. Bosch,

Barcelona 935.

GUTIÉRREZ-ALVIZ Y CONRADI, F., Aspectos del derecho de defensa en el proceso penal, Revista de Derecho Procesal Iberoamericana, 1973.

GUTIÉRREZ-ALVIZ y CONRADI, F., Aspectos del derecho de defensa en el proceso penal, artículo publicado en la Revista de Derecho Procesal Iberoamericana.

GOLDSCHMIDT, J., Problemas Jurídicos y Políticos del Proceso Penal, Conferencias dadas en la Universidad de Madrid en los meses de diciembre de 1934 y de enero, febrero y marzo de 1935, Ed. Bosch, Barcelona 1935.

GIMENO SENDRA, V. /DÍAZ MARTÍNEZ, M., Derecho Procesal Penal, Ed. Colex, Madrid 2004.

MONROY CABRA, Marco. La Interpretación Constitucional, Bogotá, Librería del Profesional, 2002.

MONTAÑA PINTO, Juan “Supremacía de la Constitución y Control de Constitucionalidad en la Constitución” en Jornadas de Capacitación en Justicia Constitucional, Quito, Corte Constitucional para el período de transición, 2008.

MORA RESTREPO, Gabriel Justicia constitucional y arbitrariedad de los jueces, Buenos Aires, Marcial Pons, 2009.

MORENO CATENA, V., La defensa en el proceso penal. Primera Edición.

MUÑOZ, F. (2005). Teoría General del Delito. Bogotá: 2da. Reimpresión de la Segunda Edición. Editorial Temis S.A.

LINARES, Juan Francisco. Debido proceso. Segunda Edición. Editorial Temis S.A. 2012.

HABERLE, Peter. La Libertad Fundamental en el Estado Constitucional.

PRIETO SANCHIS, Luis. Justicia constitucional y derechos fundamentales.

PEREZ LUÑO, Antonio. “La Interpretación de la Constitución” en Derechos Humanos, Estado de Derecho y Constitución, Tecnos, Madrid, 1999.

ROMERO FLORES, Beatriz, “La Imputación Objetiva de Delitos Imprudentes”, Murcia, España, año 2.001.

SAENZ DÁVALOS, Luis R, La Tutela al Derecho al Debido Proceso en

la Jurisprudencia del Tribunal Constitucional.

TORRES CHÁVEZ, Efraín, “Ley de Tránsito y Transporte con sus Reformas”, 1.979, Quito-Ecuador.

ZAGREBELSKY. Gustavo. Realismo y concreción del control de constitucionalidad de las leyes en Italia.

ZAMBRANO PASQUEL, Alfonso, “Manual de Derecho Penal”, Editorial Edino, Segunda Edición, año 1.998. Quito-Ecuador.

11. ANEXOS



Estimado Profesional sírvase responder a las siguientes interrogantes:

1. ¿Tiene conocimiento sobre las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que regulan el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito?

SI () NO ()

2. ¿Cree usted que está debidamente regulado el SOAT en el Ecuador?

SI () NO ()

3. ¿Cree usted que se debe contar con un régimen legal que posibilite el cobro de los valores por concepto de indemnización de daños y perjuicios por accidentes de tránsito?

SI () NO ()

4. ¿Estima usted que en la actualidad se ha generado un monopolio de las aseguradoras que no hacen efectivo el pago de los seguros por accidentes de tránsito?

SI () NO ()

5. ¿Está usted de acuerdo con reformar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial incorporando la posibilidad de que

las instituciones financieras realicen el pago del SOAT inmediatamente
luego del accidente de tránsito?

SI () NO ()

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

ÍNDICE

PORTADA	i
CERTIFICACIÓN	ii
AUTORÍA	iii
CARTA DE AUTORIZACIÓN DE TESIS	iv
AGRADECIMIENTO	v
DEDICATORIA	vi
TABLA DE CONTENIDOS	vii
1. TÍTULO	1
2. RESUMEN	2
2.1. ABSTRACT	3
3. INTRODUCCIÓN	4
4. REVISIÓN DE LITERATURA	6
4.1. MARCO CONCEPTUAL	6
4.1.1. Seguros	6
4.1.2. Accidentes de Tránsito	8
4.1.3. Transporte Terrestre	9
4.1.4 Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT	11
4.2. MARCO DOCTRINARIO	15
4.2.1. Aspectos relevantes de los Seguros	15
4.2.2. Beneficiarios del SOAT	17
4.2.3. Clases o Tipos de Seguros	19
4.2.4. Generalidades sobre el SOAT	24
4.2.4.1. Cobertura del SOAT	32
4.2.4.2. Requisitos para el proceso de cobro	36
4.2.5. EL FONSAT	40
4.3. MARCO JURÍDICO	48
4.3.1. LA SEGURIDAD VIAL EN LA CONSTITUCIÓN DE LA	

REPÚBLICA DEL ECUADOR	48
4.3.2. ANÁLISIS DE LA LEY DE TRÁNSITO EN TORNO A LA PROBLEMÁTICA	51
4.3.3 ANÁLISIS DEL REGLAMENTO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT)	59
4.4. Legislación Comparada	63
4.4.1. En Chile	63
4.4.2. En Colombia	66
4.4.3. En Varios Países	72
5. MATERIALES Y MÉTODOS	79
6. RESULTADOS	82
6.1. Análisis e interpretación de los resultados obtenidos mediante la encuesta	82
7. DISCUSIÓN	88
7.1. VERIFICACIÓN DE OBJETIVOS	88
7.2. CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS	91
8. CONCLUSIONES	93
9. RECOMENDACIONES	94
9.1. PROPUESTA DE REFORMA	95
10. BIBLIOGRAFÍA	97
11. ANEXOS	101
ÍNDICE	103