



**UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA
ÁREA JURÍDICA SOCIAL Y ADMINISTRATIVA
CARRERA DE DERECHO**

**“NECESIDAD DE REFORMAR LA LEY
ORGÁNICA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE
TERRESTRE POR ATENTAR A LOS
DERECHOS Y SEGURIDAD DE LAS
PERSONAS”.**

TESIS PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL GRADO
DE LICENCIADA EN JURISPRUDENCIA

AUTORA:

Magda Alicia Luzuriaga Rojas

DIRECTOR:

Dr. Víctor Hugo Mora

**Loja – Ecuador
2010**

Dr. Víctor Hugo Mora Merino
DOCENTE DE LA CARRERA DE DERECHO DEL
ÁREA JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA DE
LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

CERTIFICA:

Que ha dirigido y revisado el trabajo de investigación con el tema: "NECESIDAD DE REFORMAR LA LEY ORGÁNICA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE POR ATENTAR A LOS DERECHOS Y SEGURIDAD DE LAS PERSONAS", presentada por la señora Magda Alicia Luzuriaga Rojas, como requisito previo a obtener el grado de Licenciada en Jurisprudencia, y una vez que cumple con los requisitos de forma y de fondo exigidos para el efecto autoriza su presentación para la respectiva sustentación y defensa.

Loja, febrero del 2010

Dr. Víctor Hugo Mora Merino
DIRECTOR DE TESIS

AUTORÍA

Los comentarios a los conceptos doctrinarios citados, los resultados de la investigación de campo, así como las conclusiones, recomendaciones y la propuesta de reforma legal que consta en el presente trabajo son de absoluta responsabilidad de su autor.

Magda Alicia Luzuriaga Rojas

AGRADECIMIENTO

Expreso mi gratitud a la Universidad Nacional de Loja, en la persona de sus autoridades, docentes y administrativos.

A los docentes de la Carrera de Derecho, que me impartieron sus experiencias y conocimientos y que inculcaron en mi el respeto a la Ley y a la Justicia, y el trabajo a favor de mis semejantes.

De manera especial expreso mi infinita gratitud al Dr. Víctor Hugo Mora Merino, por haber asumido con absoluta dedicación y esmero la dirección y orientación del desarrollo de la presente investigación.

A las personas que colaboraron especialmente en el desarrollo de la investigación de campo.

La autora

DEDICATORIA

A Dios, supremo hacedor de la vida, por haberme dado la dicha de existir, y de poder superarme para servir a las demás personas.

A mi Esposo, por brindarme su cariño y comprensión, y por apoyarme para la consecución de mis metas personales y profesionales.

A mis Hijos, razón fundamental de todos mis esfuerzos y sacrificios, porque este trabajo pretende ser un estímulo para que ellos continúen por la senda de la felicidad y la superación.

Alicia

SUMARIO DE TESIS

1. **TÍTULO**
2. **RESUMEN**
ABSTRACT
3. **INTRODUCCIÓN.**
4. **REVISIÓN DE LITERATURA.**
 - 4.1. El Tránsito y el Transporte Terrestre.
 - 4.1.1. Conceptos previos.
 - 4.1.2. Antecedentes históricos.
 - 4.1.3. El Tránsito y Transporte Terrestre en el Ecuador.
 - 4.1.4. Análisis de la evolución legislativa en materia de Tránsito y Transporte Terrestre en el Ecuador.
 - 4.2. La Libertad de Tránsito como derecho reconocido en la Constitución de la República del Ecuador.
 - 4.3. El Derecho a la Seguridad Jurídica.
 - 4.4. El Derecho a la Libertad de Contratación.
 - 4.5. El Derecho a la Salud.
 - 4.6. El Seguro Obligatorio Contra Accidentes de Tránsito.
 - 4.6.1. Conceptos Previos.

4.6.2. Estudio de las Normas Pertinentes de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre.

4.6.3. Análisis de las Normas Pertinentes del Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

4.6.4. Análisis de la legislación comparada.

5. MATERIALES Y MÉTODOS.

5.1. Materiales.

5.2. Métodos.

5.3. Técnicas.

6. RESULTADOS.

6.1. Resultados de la aplicación de encuestas.

6.2. Resultados de la entrevista.

7. DISCUSIÓN.

7.1. Verificación de objetivos.

7.2. Contrastación de hipótesis.

8. CONCLUSIONES.

9. RECOMENDACIONES.

10. PROPUESTA LEGAL.

11. BIBLIOGRAFÍA.

12. ANEXOS.

ÍNDICE.

1. TÍTULO

**“NECESIDAD DE REFORMAR LA LEY
ORGÁNICA DE TRÁNSITO Y
TRANSPORTE TERRESTRE POR ATENTAR A
LOS DERECHOS Y SEGURIDAD DE LAS
PERSONAS”**

2. RESUMEN

La Constitución de la República del Ecuador, reconoce como derechos fundamentales de los ciudadanos ecuatorianos, entre otros: el derecho a la seguridad jurídica, y el derecho a la libertad de contratación, los cuales al igual que todos los demás derechos establecidos en el ordenamiento constitucional deben ser respetados y observados coherentemente para la vigencia del orden y la tranquilidad social.

Sin embargo la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y el Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, contienen algunas disposiciones referentes a este seguro que contradicen y ponen en riesgo los derechos fundamentales a los que se hace referencia en el párrafo anterior.

La obligatoriedad de contratar el seguro de accidentes de tránsito sólo con las aseguradoras calificadas por el Estado, impuesta de acuerdo al artículo 3, del Reglamento del Seguro General Obligatorio de Accidentes de Tránsito, promulgado en el Decreto Ejecutivo N° 809, expedido por el economista Rafael Correa Delgado, en su calidad de Presidente Constitucional de la República del Ecuador, coarta el derecho a la libertad de contratación y deja sin la

posibilidad a los usuarios de contratar seguros que cubran de mejor forma sus expectativas y sus requerimientos frente a la eventualidad de un accidente de tránsito.

Por otro lado los problemas que se han dado para hacer efectivo el seguro obligatorio de accidentes de tránsito en el Ecuador, provocan sin duda alguna, la vulneración del derecho a la seguridad jurídica de los ciudadanos, que no reciben el resarcimiento adecuado por los perjuicios que les ocasionan este tipo de percances.

La problemática jurídica a la que se ha hecho referencia en las líneas que anteceden es estudiada en este trabajo investigativo el cual concluye con una propuesta de reforma legal a través de la cual se pretende garantizar que el seguro obligatorio de accidentes de tránsito, cumpla las finalidades para las que fue incorporado en la legislación ecuatoriana, y que los ciudadanos que se ven afectados por un accidente de tránsito puedan resarcir los daños que sufrieron, haciendo efectivo el seguro contratado.

ABSTRACT

The Constitution of the Republic of Ecuador, recognized as fundamental rights of Ecuadorian citizens, among others: the right to legal security and the right to freedom of contract, which like all other rights established by constitutional must be respected and observed consistently for the duration of the order and social tranquility.

However, the Land Transport Act, Traffic and Road Safety, and Insurance Regulation Mandatory Traffic Accident, contain some provisions concerning the insurance that contradict and threaten the fundamental rights referred to in paragraph prev.

The obligation to hire the traffic accident insurance with insurers qualified only by the state imposed under Article 3 of Regulation General Insurance Mandatory Traffic Accident, promulgated Executive Order No. 809 issued by the economist Rafael Correa Delgado, as the Constitutional President of the Republic of Ecuador, limiting the right to freedom of contract and leaves the possibility for users of insurance coverage against better shape their expectations and demands against the eventuality of a traffic accident.

On the other hand the problems that have been taken to enforce the compulsory insurance of traffic accidents in Ecuador,

cause no doubt, breach of the right to legal security of citizens, who do not receive adequate compensation for damage will cause this type of mishaps.

The legal issues to which reference has been made in the above lines is studied in this research work which concludes with a proposal for legal reform through which seeks to ensure that compulsory insurance against accidents, meeting the goals for which it was incorporated under Ecuadorian law, and that citizens who are affected by a traffic accident to the damages they suffered, giving effect to the insurance contract.

3. INTRODUCCIÓN

El Ecuador es uno de los países latinoamericanos, más afectados por el problema de la alta incidencia de los accidentes de tránsito, los cuales obedecen a causas muy diversas, entre las que se destacan principalmente el consumo de alcohol, el irrespeto a las señales de tránsito, la inexperiencia y negligencia con la que actúan los conductores, entre otras.

La situación antes mencionada provocó que en nuestro país se ponga en vigencia el denominado Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, a través del cual se buscaba dar seguridad jurídica a las víctimas de los accidentes de tránsito, respecto al resarcimiento de los daños sufridos a consecuencia de este tipo de percances.

Sin embargo pese a que ya tiene una vigencia considerable el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, continúa generando mucha polémica en el país, principalmente porque la ciudadanía se muestra descontenta ante los resultados que su aplicación ha tenido especialmente respecto del beneficio que representa para las víctimas, que no reciben una indemnización justa que les permita asumir el gasto que representa para ellos el poder recobrar su salud.

Varias instituciones del Estado, como el Ministerio de Gobierno, la propia Fiscalía, y algunos de los Asambleístas electos por el pueblo ecuatoriano, han denunciado la existencia de problemas como las excesivas ganancias que están recibiendo las aseguradoras por concepto del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, a costa del irresponsable cumplimiento de estas entidades para con las víctimas de los accidentes.

El pago exagerado de primas por parte de los propietarios de los vehículos, y la inconsecuente actuación de las aseguradoras al pagar primas mínimas a las personas beneficiarias del seguro obligatorio de accidentes de tránsito se debe sin duda alguna a las deficiencias legales que existen en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, y en el Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, que no han permitido que este tipo de seguro cumpla la finalidad de constituirse en un respaldo para las personas que son víctimas de algún tipo de accidente de tránsito.

Para estudiar en detalle la problemática jurídica anterior, se ha llevado a cabo este trabajo investigativo el cual se desarrolla con el tema: "NECESIDAD DE REFORMAR LA LEY ORGÁNICA DE TRÁNSITO Y

TRANSPORTE TERRESTRE POR ATENTAR A LOS DERECHOS Y SEGURIDAD DE LAS PERSONAS".

El trabajo ha sido ejecutado conforme a la normativa vigente hoy en día en la Universidad Nacional de Loja, la cual contempla las partes que se describen a continuación.

En la revisión de literatura, se desarrollan temas como el tránsito y transporte terrestre, su concepción y antecedentes históricos, la evolución legislativa en esta materia; la libertad de tránsito; el derecho a la seguridad jurídica; el derecho a la libertad de contratación; el derecho a la salud; el seguro obligatorio contra accidentes de tránsito; el análisis de las normas pertinentes de la Ley Orgánica de Tránsito y Transporte Terrestre, y del Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito; y, finalmente se revisa las normas contenidas en la legislación comparada, respecto al tema de estudio.

Luego se hace una descripción de los materiales y métodos que han sido empleados para la ejecución del trabajo investigativo, donde se detallan los métodos utilizados, las técnicas a través de las

cuales se recopiló la información de campo, y el procedimiento seguido para la elaboración del presente informe.

También se presentan los resultados, en donde se reportan los datos que se recopilaron a través de la aplicación de las encuestas a los profesionales del derecho que fueron investigados, así como las opiniones obtenidas a través del desarrollo de la entrevista que fue realizada a personas que tienen una relación directa con la problemática investigada, así mismo se presentan algunos referentes de orden fáctico tomados de diferentes medios de comunicación a través de los cuales se ilustra la existencia de una problemática evidente respecto de la aplicación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, en la sociedad ecuatoriana.

De igual forma en este trabajo consta la Discusión, en donde se realiza la correspondiente verificación de los objetivos planteados en esta investigación, y la contrastación de la hipótesis que se formuló en la fase proyectiva de este trabajo.

Como no podía ser de otra forma en este trabajo se señalan las conclusiones a las que se ha llegado luego de revisar los referentes

teóricos analizados en la revisión de literatura, y los resultados obtenidos en la investigación de campo.

De igual forma se presentan las recomendaciones a la que se ha llegado luego de analizar las diferentes manifestaciones del problema jurídico que fue investigado en este trabajo.

Finalmente se presenta una propuesta legal, consistente en dos proyectos de reforma uno a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y otro que plantea reformas al Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, ambos con el objeto fundamental de garantizar la vigencia de los derechos de los ciudadanos, en base a la existencia de un seguro efectivo, ágil y eficiente que efectivamente se constituya en un respaldo para las víctimas de los accidentes de tránsito.

4. REVISIÓN DE LITERATURA

4.1. EL TRÁNSITO Y EL TRANSPORTE TERRESTRE.

4.1.1. CONCEPTOS PREVIOS.

Para iniciar el desarrollo del trabajo de investigación que me propongo ejecutar, es necesario empezar conociendo cual es la concepción acerca del tránsito y del transporte terrestre, como actividad que realizan las personas, pues de ellas se deriva la ocurrencia de accidentes de tránsito que más tarde dan lugar a la aplicación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito. Por lo tanto es pertinente anotar los siguientes comentarios.

El autor Byron Albuja, nos dice que: “La palabra tránsito, se deriva del latín “transitus”, que quiere decir acción de transitar, o sea el paso de un estado a otro. Asimismo, se refiere al tránsito o movimiento de vehículos, personas, animales, ya sea por las calles, carreteras, autopistas, etc., a menudo el tránsito se confunde con el tráfico, refiriéndose más bien esta última palabra a la acción o efecto de traficar, es decir la actividad de comerciar, ya sea comprando o vendiendo, o realizando otros contratos semejantes”¹.

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

El tránsito según este concepto es la acción de pasar de un lugar a otro, a través del movimiento sea de vehículos, personas, animales, etc., a través de los diferentes medios creados para el efecto de transitar.

Guillermo Cabanellas, en su Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, trae un ilustrativo concepto acerca del tránsito que dice:

“Paso o traslado a través de vías o lugares públicos. Mutación de un estado a otro. Cambio de situación. Más terrenalmente tránsito se emplea como sinónimo de paso. En materia de circulación de vehículos y peatones en las calles de las ciudades populosas o en las carreteras, tránsito es la voz adecuada”².

Según Cabanellas, tránsito es el traslado a través de vías públicas, se refiere con este término a la circulación de vehículos y personas en las calles, o carreteras.

En la Enciclopedia Encarta, se conceptúa al transporte como:

“medio de traslado de personas o bienes desde un lugar hasta otro. El

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

transporte comercial moderno está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructuras implicados en el movimiento de las personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes. El transporte comercial de personas se clasifica como servicio de pasajeros y el de bienes como servicio de mercancías"³.

El transporte según el concepto anterior es más bien el medio a través del cual se hace posible el traslado de personas y de bienes de un lugar a otro.

Cabanellas, define al transporte como: "El traslado, conducción de personas o cosas entre dos lugares. Organización y medios de locomoción con los que una nación o ciudad cuenta"⁴.

El transporte de acuerdo con este autor es la conducción de personas o de cosas de un lugar a otro, entendiéndose también con esta denominación a los medios de locomoción o de movimiento con los que cuenta una ciudad determinada.

³ ENCICLOPEDIA MICROSOFT ENCARTA 2009, 1993-2009, Microsoft Corporation.

⁴ CABANELLAS, Guillermo, Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, Tomo VIII, Editorial Heliasta S.R.L., Buenos Aires-Argentina, pág. 174.

Efraín Torres Chávez, realiza algunas diferenciaciones entre tránsito y transporte: “el tránsito se refiere más al ir de un lugar a otro y a la simple movilización vehicular y peatonal. El diccionario de la lengua dice de este término que es “pasar por vías públicas”.

El transporte en cambio, es un fenómeno complejo en el que intervienen enormes capitales privados, para prestar un servicio público y que se pretende está regulado por Ley y por las disposiciones del Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

El tránsito es una cuestión de reglamentación policial, más que otra cosa. Por lo mismo, la palabra “transporte” ha ingresado recién en la Ley como un negocio que ha sido considerado en su verdadera magnitud”.⁵

El tránsito es la acción de pasar de un lugar a otro que puede realizarse a través del transporte en sus diferentes clases, entre las que están principalmente las siguientes.

⁵ TORRES CHAVEZ, Efraín Comentarios a la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres, Editorial Universidad Técnica Particular de Loja, Loja-Ecuador, 1998, pág. 4.

TRANSPORTE AÉREO. Conducción de personas o cosas por medio de una aeronave.

TRANSPORTE BENÉVOLO. El que por razones de amistad o solidaridad se efectúa gratuitamente a uno o más conocidos o desconocidos.

TRANSPORTE DE CAUDALES: El transporte de dinero que por razones de seguridad se realiza con el empleo de recurso humano y vehículos o medios adecuados.

TRANSPORTE DE COSAS: El traslado de bienes o de cosas de un lugar a otro, puede darse en razón de un contrato determinado o también por razones de solidaridad o familiaridad. En el primer caso significará necesariamente un carácter oneroso, mientras que en el segundo puede ser gratuito.

TRANSPORTE DE NOTICIAS. Transmisión de un mensaje secreto, cifrado o convencional, o público, entre dos personas, a través de un tercero o de una organización que establece la comunicación y percibe por ello los derechos estipulados o la tarifa autorizada.

TRANSPORTE DE PERSONAS: Contrato por el cual una persona, por lo general una empresa, se compromete a conducir a otra, que

paga por ello una cantidad, al punto que desee o alguno del recorrido que habitualmente haga el vehículo, nave o aeronave.

TRANSPORTE DE VIAJEROS. Una modalidad de transporte de personas entendido aquí por el de carácter ferroviario.

TRANSPORTE FLUVIAL O LACUSTRE: La conducción de personas o cosas a través de ríos y lagos, por medio de barcos de muy distinto tonelaje, generalmente reducido y por motor, vela o remo, y hasta la sirga.

TRANSPORTE MARÍTIMO: El que se efectúa por mar y a bordo de embarcaciones. Constituye la expresión típica y el contenido casi completo, a un lado las normas de la navegación en sí, del Derecho Marítimo.

TRANSPORTE SANITARIO. Comprende esta expresión el traslado o evacuación de heridos o enfermos, especialmente por tierra, mar o aire.

TRANSPORTE TERRESTRE. La conducción de personas o mercaderías de un punto a otro por vías terrestres, entendiendo por ellas, negativamente, las que no son marítimas ni fluviales ni aéreas.

TRANSPORTE URBANO. La frecuencia de los recorridos que se efectúan en los medios públicos de locomoción urbana, o de conexión con poblaciones más o menos inmediatas, la capacidad relativamente limitada de los medios que circulan sobre la superficie y la inexistencia de instalaciones fijas para la previa adquisición de los pasajes, le otorgan singularidad al transporte en las ciudades, que hoy se cumple casi exclusivamente por medio de automotores o por vehículos de tracción eléctrica, los tranvías en decadencia, los trolebuses de arraigo variable y los ferrocarriles metropolitanos en las grandes urbes.

Con esta base conceptual, resulta innegable la relación íntima entre estos dos términos, cuya representación, y sus incidencias, es regulada por la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Tomándose al transporte como una actividad fundamental de la sociedad, especialmente en su estructura económico-productiva, y al tránsito como la acción de la transportación, en los diferentes medios, y en este caso en las vías terrestres.

El tránsito y el transporte no son actividades que han aparecido hoy en día, pues están presentes en la civilización humana desde

hace mucho tiempo, a continuación revisamos la cronología y evolución histórica de estas actividades, como parte del convivir humano.

4.1.2. ANTECEDENTES HISTÓRICOS.

Fueron motivaciones históricas, antropológicas y biológicas las que llevaron al hombre a desarrollar los diversos medios de transporte existentes. Pero también la curiosidad característica del ser humano, lo ha incentivado a querer explorar su morada, la Tierra.

Desde el primer momento de su existencia, el hombre se mueve, anda y desplaza, quiere ir cada vez más lejos, y para satisfacer estas ansias indudablemente debe inventar. Así es como, desde los primeros troncos usados en forma de rodillos, pasando por la rueda, los barcos a vela, los aviones y los cohetes espaciales, el hombre fue creando los medios que le permitieron, por necesidad o curiosidad, transportarse de un lugar a otro.

Cuando el hombre comienza a desplazarse, ya sea para comer, conquistar nuevos mundos o por mera curiosidad, se ve en la necesidad de depender de algún medio de locomoción.

El inicio del transporte se dio cuando nuestros antecesores descendieron de los árboles e inician su vida nómada. El hambre obligo al hombre a moverse para asegurar su comida, con esto, se inicio la forma de transportar en algo sus alimentos ya que el hombre en si es débil como animal de transporte.

“Debido a que el hombre no tenía la suficiente fuerza para cargar y transportar alimentos o utensilios para él mismos se vio en la necesidad de domesticar a los animales.

El perro fue el primer animal que domesticó el hombre, después utilizo animales más grandes y fuertes para transportar cosas sumamente pesadas junto con el mismo hombre. Y así también ideó la forma de que no solo se transportaran cosas, si no que también aprovecharía el hombre a los animales como alimento, utilizando lo que producían o matándolos para aprovechar así la carne y piel para diferentes usos”⁶.

Con la venida del comercio, el ser humano se vio en la necesidad de establecer rutas comerciales y además de crear las

⁶ KARDINER Abraham, El Individuo y su Sociedad, Editorial Fondo de Cultura Económica, México D.F., 1998, pág. 47.

primeras diligencias tiradas por caballos para transportar de un lado a otro a las personas, sus pertenencias o mercancías.

“Los primeros vehículos eran trineos de madera, y deben haber sido utilizados por tribus de todo el mundo. Para transportar cargas pesadas se usaban troncos a modo de rodillos; finalmente construyeron trineos de una sola pieza, al unir los troncos con maderas transversales y atar todo el conjunto con tiras de cuero.

Cuando se inventó la rueda, uno de los inventos más maravillosos de la historia, se inició el desarrollo de todo tipo de transportes terrestres. La rueda fue creada en el neolítico y mejorada en la edad de los metales. La primera rueda fue un rodillo. Sus aplicaciones eran el uso en los carros. Fue motivada por la observación de que un tronco cilíndrico facilitaba considerablemente el transporte de cuerpos pesados. La rueda ha sufrido numerosas mutaciones a través de los tiempos hasta alcanzar la perfección”⁷.

Más tarde el hombre busco la manera de inventar un aparato que lo transportase rápida y cómodamente sin la necesidad de utilizar animales. “En 1882, con el descubrimiento del petróleo,

⁷ HERNÁNDEZ Daniel, Los Grandes Inventos de la Historia, Editorial Salvat S.A., Madrid-España, 2001, pág. 117.

Gottlielo Damler descubrió que utilizando petróleo, podía impulsar un pistón más rápido, poco a poco fueron surgiendo más inventos con la aplicación del petróleo y buen acero barato que fue el que utilizó en su producción Henry Ford, con lo que se creó el automóvil"⁸.

Después surgieron variedades de autos y hoy en día la industria automotriz es una de las más grandes e importantes del mundo, antes se consideraban como un lujo y ahora se puede decir que tener un auto no es un lujo, si no que es una necesidad.

4.1.3. EL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE EN EL ECUADOR.

La evolución constante en la que se ha visto involucrado el hombre desde los primigenios vestigios de su desarrollo ha significado también la evolución de la humanidad hacia nuevos y mejores medios de satisfacer sus necesidades, entre las que está el hecho de la transportación de un lugar a otro.

El desarrollo de la transportación en todas sus manifestaciones resulta sorprendente, por ejemplo en el campo del transporte terrestre hemos sido testigos de la evolución en cuanto a redes de carreteras

⁸ HERNÁNDEZ Daniel, Los Grandes Inventos de la Historia, Editorial Salvat S.A., Madrid-España, 2001, pág. 117.

se refiere especialmente en países en los que la reactivación vial constituye una preocupación fundamental de los gobiernos.

En el caso del Ecuador si bien es cierto se ha evolucionado mucho en materia de construcción y mejoramiento de carreteras que unen las diferentes ciudades de nuestra patria, y especialmente se ha procurado el mantenimiento óptimo de las principales redes que conectan las arterias productivas del país, sin embargo es un asunto preocupante que en un significativo número de poblaciones especialmente alejadas de la Capital de la República y en las de carácter rural cuentan con carreteras que realmente no cubren las expectativas de sus usuarios, y que pueden ser utilizadas únicamente en temporadas de verano, esto atenta contra el derecho de las personas a transitar por carreteras y vías adecuadas.

Además, de la referencia anterior en lo relacionado con las carreteras, vale señalar que ha evolucionado también la transportación vial con la invención de medios de transporte es decir de vehículos entre los que están los automóviles de propiedad de personas particulares, los buses y omnibuses modernos que brindan algunas comodidades para la transportación pública de pasajeros, que anteriormente no existían.

Vale manifestar sin embargo que especialmente en nuestro país en lo concerniente a la transportación pública especialmente de carácter intercantonal y urbano existe un parque automotor vetusto que no brinda las garantías suficientes para las personas que son transportadas, situación que no ocurre en otros países donde las autoridades y las entidades relacionadas con el tránsito se han preocupado de garantizar a sus habitantes la utilización de un servicio de transporte óptimo.

Un aspecto alarmante en la sociedad ecuatoriana, en relación con la problemática de tránsito y transporte terrestre, lo constituye el alto índice de accidentes de tránsito que se producen a diario en todas las ciudades del país, accidentes que tienen como consecuencia algunos problemas entre los que están principalmente: la falta de capacitación y formación de los conductores, el alcoholismo, el irrespeto a las señales de tránsito, etc.

En el país se han denunciado situaciones que ponen en grave riesgo la seguridad de los ecuatorianos, en el sentido de que pueden ser víctimas de accidentes de tránsito, me refiero a problemas como: la venta fraudulenta de títulos de conductor, el incumplimiento de las

empresas aseguradoras, la irresponsabilidad de las instituciones encargadas de la formación de los conductores, etc.

Según los reportes de la Policía Nacional, especialmente en ciudades como Guayaquil y Quito los accidentes de tránsito en un porcentaje elevado tienen como protagonistas a conductores de buses y otros medios de transporte urbano, cantonal, provincial e interprovincial, lo que confirma que existe un alto grado de inseguridad especialmente en la transportación pública, aunque otro tanto debe señalarse también respecto de las personas particulares que conducen de forma por demás irresponsable sus vehículos, y son causantes de un gran porcentaje de los accidentes que suceden en las diferentes ciudades del país.

Además de los problemas antes mencionados existe otro que tiene relación con la falta de armonía entre las normas que regulan el tránsito y transporte terrestre en el país y las características reales de la sociedad ecuatoriana, situación que no permite que esta materia sea regulada en forma adecuada, y que los responsables de las infracciones puedan ser sancionados de forma proporcional a los daños causados con su conducta antijurídica.

4.1.4. ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN LEGISLATIVA EN MATERIA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE EN EL ECUADOR.

Actualmente se encuentra vigente en nuestro país la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sin embargo como todas las normas que forman parte de la legislación ecuatoriana, la actual legislación en materia de tránsito y transporte terrestre ha tenido una evolución histórica que trato de resumir de la manera siguiente:

La precariedad característica de la instrumentación jurídica de la convivencia social en nuestro país, nos permite asombrarnos del hecho de que hasta el año de 1963, el tránsito y transporte terrestres en el Ecuador, hayan sido regulados por simples y escuetas reglamentaciones fundamentadas en el Art. 397, del Código Penal codificado en 1960, no como normas expresamente regladas y tipificadas como infracciones y delitos de tránsito, sino como adaptación a las circunstancias que pudieren presentarse.

El Art. 397, hoy 421 de nuestro Código Penal expresa: “Será reprimido con prisión de dos meses a dos años y multa de ocho a cuarenta y siete dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, el

que, por imprudencia o negligencia, o por impericia en su arte o profesión, o por inobservancia de reglamentos u ordenanzas, causare un naufragio, descarrilamiento u otro accidente de tránsito. Si del acto resultare herida, lesionada o muerta alguna persona, la pena será de seis meses a cinco años de prisión, según la gravedad del acto y sus consecuencias".⁹

Es decir, en ese tiempo, eran los llamados jueces del crimen, quienes conocían de acuerdo a la justicia penal común los casos relacionados con las infracciones y delitos de tránsito.

Respecto a la disposición anterior, el Dr. Walter Silva, comenta que los resultados fueron negativos, "estadísticamente dícese que ni se reprimía el delito y menos se recuperaban daños y perjuicios; era menester que la infracción de tránsito sea reglada con sus propias normas, con una ley específica".¹⁰

Es por esta época, que se observa la necesidad de la creación de un instrumento jurídico especial que permita controlar de mejor manera las situaciones propias del tránsito y transporte terrestres que

⁹ RÉGIMEN PENAL ECUATORIANO, Edit. Ediciones Legales, Quito-Ecuador, 1998, pág. 400.

¹⁰ SILVA A., Walter Dr., Estudio Técnico Jurídico de la Ley de Tránsito, sus Posibles Reformas, pág. 19.

para entonces experimentaba ya un considerable crecimiento, ya que se iniciaban o crecían algunas empresas de transportación pública con miras a brindar un buen servicio con eficiencia y seguridad.

“La Ley de Tránsito, como simplemente se la denominaba, fue creada por la Junta Militar de Gobierno el 18 de octubre de 1963 y publicada en el Registro Oficial N° 92, de 30 de octubre del mismo año.

Este cuerpo legal, compuesto de 111 disposiciones, se hallaba dividido en dos Libros, el primero titulado “De la Ley de Tránsito” y el segundo “De las infracciones de Tránsito”.¹¹

La misma Junta de Gobierno, de acuerdo a los justificativos expuestos en el Decreto N° 1959 del 26 de Agosto de 1965, cuyo argumento más notorio es el que se han producido errores y vacíos en la Ley promulgada, acuerda publicar una nueva Ley, contemplando estas situaciones, ampliando y definiendo de mejor manera la previsión, control, juzgamiento y sanción de las contravenciones y delitos de tránsito, y las incidencias del transporte.

¹¹ SILVA, A. Walter Dr., Dr., Estudio Técnico Jurídico de la Ley de Tránsito, sus Posibles Reformas, pág. 20.

Más adelante y por los múltiples cuestionamientos realizados a la Junta Nacional de Tránsito, máximo organismo de control del Tránsito y Transporte creada por la misma Ley en 1965, se conforma una comisión especial, cuya tarea era revisar y plantear reformas a la Ley de Tránsito, misión que no pudo cumplir su gestión debido a la cesación de funciones de la Junta Militar, la que sin embargo en sus últimos días de mandato expidió un decreto que contemplaba algunas apuradas reformas, respondiendo a la presión e influencia de la clase del volante.

“... la Federación Nacional de Choferes del Ecuador y sindicatos provinciales de choferes, con la colaboración de ciertos juristas que amalgamaban curiosamente las mismas ideas y presiones de la clase profesional del volante, en causa común con el propio gobierno de ipso que acogía los deseos de quienes precisamente han venido impidiendo inexplicablemente e infundadamente la implantación de una sabia y correcta Ley, pues para tal evento fue público y notorio que los autores de estas reformas, lo hicieron en la doble calidad, de delegados nombrados por el Presidente de la República y de la propia Federación Nacional de Choferes, siendo eso así, ¿qué podía esperarse?, sino una situación regresiva de este cuerpo legal; es entonces cuando en 1965, la Junta Militar de

Gobierno expide el decreto reformativo a la Ley; caído el régimen de ipso, queda encargado del poder en calidad de Presidente Interino don Clemente Yerovi Indaburo, quien deja en suspenso y organiza una nueva comisión para que revisara la Ley y la codificara con otras reformas.

Esta ley se hallaba dividida en tres libros, el primero titulado parte general, relativo a la Ley, a los organismos y autoridades de Tránsito, el segundo libro trataba la parte especial respecto de las infracciones y de sus penas y el tercero que se refería a la parte procesal. Esta Ley si bien no satisfacía totalmente los anhelos y necesidades requeridas para disponer de una ley moderna y completa, contiene significativos avances aplicados al actual Derecho de Tránsito".¹²

Es importante señalar que esta Ley, trae como novedad la designación de "Ley de Tránsito y Transporte", además reemplaza a la "Junta Nacional de Tránsito", por el "Consejo Nacional de Tránsito", reformando posteriormente esta denominación, creando el "Consejo Superior de Tránsito" como organismo rector del tránsito y transporte terrestre nacional. Por otro lado se cambia el calificativo de delito,

¹² SILVA A., Walter Dr., Dr., Estudio Técnico Jurídico de la Ley de Tránsito, sus Posibles Reformas, pág. 23.

por el de infracción grave, aunque estas situaciones no conlleven la presencia de cambios sustanciales.

La Ley de Tránsito de 1966, fue reformada durante el mandato del Dr. José María Velasco Ibarra, mediante Decreto N° 21 del 30 de septiembre de 1971, sin mayores cambios en los aspectos sustantivo y adjetivo, orientándose más bien hacia la parte administrativa, entregando la dirección y coordinación de las actividades del tránsito a la Policía Nacional, anulando algunos organismos dependientes del Consejo Nacional de Tránsito que habían atomizado, entorpecido y enredado las funciones, manifestando además ineficiencia en el manejo de fondos y recursos.

Una reforma importante, también dentro del campo administrativo, fue la subordinación de los jueces, fiscales y otros empleados de tránsito, pasaban a depender de la función judicial, y por ende de aquí en adelante se sujetarían a la Ley Orgánica de la Función Judicial.

Una nueva reforma se realiza el 6 de enero de 1972, “en la que el mismo presidente Velasco Ibarra, en Decreto N° 1.916 suprime el Consejo Superior y lo sustituye con el Consejo Nacional de Tránsito,

debido a que su conformación no ha podido satisfacer a cabalidad las finalidades específicas para las que fue creada. El fundamento para tales reformas tiene un asidero estrictamente político y de conveniencia, a la vez que es un desatino de los gobiernos y de los autores de esta Ley el no poder conformar sabiamente el máximo organismo con los vocales precisos".¹³

Las reformas se traducen principalmente en el cambio de denominación del organismo rector del tránsito en el país, y la separación de la Policía Nacional en la administración del tránsito, aumentando por otro lado el número de integrantes del Consejo Nacional de Tránsito y de los Consejos Provinciales de Tránsito, dando lugar con esto a una burocratización de estos organismos, acrecentando los niveles de inoperancia.

El Consejo Supremo de Gobierno, instaurado luego de la caída de Velasco Ibarra, expide el decreto N° 3809 el 7 de agosto de 1979, reformando la Ley de Tránsito especialmente en aspectos procedimentales. Estas reformas fueron muy efímeras, puesto que el Gobierno Constitucional subsiguiente las derogó.

¹³ SILVA A. Walter, Dr., Estudio Técnico Jurídico de la Ley de Tránsito, sus Posibles Reformas, pág. 29.

El 10 de abril de 1981, se expide una nueva “Ley de Tránsito y Transporte Terrestres”, que contiene 201 disposiciones divididas en trece capítulos:

“El primer capítulo trata de los “preceptos fundamentales” del tránsito y transporte terrestres, entendiéndose el tránsito por la circulación de personas, animales y vehículos, y al transporte como actividad de trasladar personas y bienes. Siendo éste el objetivo de la Ley, en ella se establecen las normas para la organización, planificación, reglamentación y control, y por añadidura, su objeto es la prevención de accidentes y el juzgamiento de las infracciones en general”.¹⁴

Esta Ley sin embargo presentaba múltiples falencias especialmente en lo referente a la prevención del accidente de tránsito, a la preservación del patrimonio vial y al parque automotor, no existiendo asimismo medidas tendientes a disminuir la contaminación del medio ambiente por la acción de vehículos motorizados. Esta ley pone especial interés en lo relativo al tránsito, especialmente vehicular, no presentando mayores regulaciones en lo

¹⁴ SILVA A., Walter, Dr., Dr., Estudio Técnico Jurídico de la Ley de Tránsito, sus Posibles Reformas, pág. 33.

referente a la circulación de personas y animales. Existiendo un considerable aumento en lo referente a las sanciones al infractor.

En el Registro Oficial N° 438, del 16 de mayo de 1986, se publica la Ley de Congelación de Multas de las Contravenciones de Tránsito, la misma que se constituyó en un elemento más para el caos y el desorden que para entonces ya venía reinando a nivel de la administración del tránsito y transporte terrestre en el país.

La caducidad de la Ley de tránsito de 1981, frente al acelerado crecimiento del tránsito y el transporte en nuestro país, se tornó evidente en los últimos años, creando múltiples situaciones conflictivas, por la falta de un instrumento jurídico moderno para regularlas.

Es por esto, que se presentó al Congreso Nacional un proyecto de Ley de Tránsito y Transporte Terrestres, en el año de 1996, el mismo que luego del trámite de Ley, fue aprobado el 23 de junio de 1996, y sancionada por el Ejecutivo y publicada en el Registro Oficial No. 1002, del 2 de agosto de 1996, la misma que pese a que se incorporaron muchas mejoras en relación a la Ley anterior, mantiene

algunos vacíos, incongruencias con otras leyes, y ha recibido duras críticas respecto de los mecanismos de su aplicabilidad.

Con la finalidad de proteger a los ecuatorianos frente a la eventualidad de la ocurrencia de accidentes de tránsito, se estableció en el Art. 140 de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres, la responsabilidad civil por accidente de tránsito y sobre este tema debo señalar que al fenecer el año 2006, y prácticamente terminando su período presidencial el Dr. Alfredo Palacio González dictó el Decreto para la Aplicación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, el cual pretende efectivizar lo dispuesto en la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres, en cuanto se refiere a las responsabilidad civil por accidentes de tránsito, sin embargo el texto de la Ley en la parte pertinente contenía algunas incongruencias que no permitieron hacer efectiva esta protección a los ciudadanos.

El jueves 07 de agosto del 2008, en el Suplemento del Registro Oficial N° 398, aparece publicada la actual Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que se promulga luego de la amplia discusión protagonizada por todos los sectores involucrados con el tránsito y transporte terrestre, que motiva que la Asamblea Constituyente reunida en la ciudad de Montecristi, expida

este cuerpo normativo, que sin duda alguna ha venido a contribuir para generar una mejor cultura respecto al tránsito y transporte terrestre, tanto en conductores, como en peatones, pero que sin embargo presenta también algunos vacíos e insuficiencias jurídicas, como la que se pueden evidenciar respecto de la contratación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito, que no ha cumplido las finalidades para las que fue concebido, pues no beneficia a las víctimas de los accidentes de tránsito sino que se ha constituido en un pingüe negocio para las compañías de seguros.

Entonces la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, presenta algunas incongruencias jurídicas respecto del seguro obligatorio de accidentes de tránsito, y es justamente esta la razón que me motiva desarrollar el presente estudio a objeto de poder garantizar que este seguro cumpla las finalidades para las que fue concebido, y beneficie a todas las personas que están involucradas en el tránsito y transporte terrestre, tanto como propietarios de los automotores, conductores, y peatones, pues todos ellos pueden convertirse en víctima de los accidentes de tránsito y por lo mismo merecen ser cubiertos de una forma eficiente y legal por un seguro efectivo, que cumpliendo con las leyes del mercado

represente una utilidad justa para las aseguradoras, pero también un beneficio efectivo para los asegurados.

4.2. LA LIBERTAD DE TRÁNSITO COMO DERECHO RECONOCIDO EN LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.

El doctor Miguel Carbonel, escribe el siguiente aporte conceptual respecto del derecho que estamos tratando: "La libertad de tránsito consiste en la facultad de desplazarse o circular libremente por todo el territorio de un Estado, así como de entrar o salir del mismo y de elegir libremente en él su lugar de residencia"¹⁵.

De acuerdo con el concepto anterior, la libertad de tránsito es el derecho que otorga a su titular la facultad para circular libremente por todo el territorio de un Estado, así como entrar o salir de sus fronteras y poder elegir en forma libre, el lugar de su residencia dentro de ese territorio.

La libertad de tránsito no es un derecho absoluto porque puede ser limitada por diversas razones, entre otras, por sanidad, mandato

¹⁵ CARBONEL Miguel, Libertad de Tránsito y Fronteras, la gran cuestión del Siglo XXI, Editorial Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Autónoma de México, México D.F., 2001, pág. 11.

judicial o aplicación de la ley de extranjería de cada país. Asimismo, pueden exigirse determinados requisitos legales o administrativos para su ejercicio, los cuales deben ser razonables a fin de no desnaturalizarlo. Así por ejemplo, es razonable que las autoridades exijan la presentación del pasaporte respectivo a las personas que van a salir de un país, pero no lo sería que la autoridad correspondiente cobre una cifra exorbitante para la obtención del mismo.

La protección de la libertad de tránsito presenta distintos alcances, dependiendo de si quien ejerce el derecho tiene la condición de nacional o extranjero respecto del territorio al cual quiere ingresar, en el que desea permanecer o residir, o del que pretende salir.

La libertad de tránsito es un derecho constitucional, y como tal no es absoluto, su ejercicio en determinadas circunstancias ciertamente está limitado no solo por las leyes secundarias, sino por la misma Constitución.

Por su importancia como derecho fundamental de los seres humanos la libertad de tránsito se encuentra reconocida en

instrumentos jurídicos internacionales ratificados por el Ecuador, según se puede observar enseguida.

La Declaración Universal de los Derechos Humanos, en su artículo 13, prescribe lo siguiente:

“Toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado.

Toda persona tiene derecho a salir de cualquier país, incluso del propio, y a regresar a su país”¹⁶.

De acuerdo con esta Declaración, todos tenemos derecho a circular libremente y a elegir dentro de un Estado determinado nuestro lugar de residencia, así mismo podemos salir libremente de nuestro país de origen y retornar a él.

La Convención Americana Sobre Derechos Humanos, o Pacto de San José de Costa Rica, suscrita por el Ecuador el 22 de noviembre de 1969, establece lo siguiente:

¹⁶ DECLARACIÓN UNIVERSAL DE LOS DERECHOS HUMANOS, citada por GARCÍA FALCONÍ, José, en Manual de Práctica Procesal Constitucional, Quito-Ecuador, 2001, pág. 222.

“Artículo 22. Derecho de Circulación y de Residencia.-

1. Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tiene derecho a circular por el mismo y, a residir en él con sujeción a las disposiciones legales.

2. Toda persona tiene derecho a salir libremente de cualquier país, inclusive del propio.

3. El ejercicio de los derechos anteriores no puede ser restringido sino en virtud de una ley, en la medida indispensable en una sociedad democrática, para prevenir infracciones penales o para proteger la seguridad nacional, la seguridad o el orden públicos, la moral o la salud públicas o los derechos y libertades de los demás.

4. El ejercicio de los derechos reconocidos en el inciso 1 puede asimismo ser restringido por la ley, en zonas determinadas, por razones de interés público.

5. Nadie puede ser expulsado del territorio del Estado del cual es nacional, ni ser privado del derecho a ingresar en el mismo.

6. El extranjero que se halle legalmente en el territorio de un Estado parte en la presente Convención, sólo podrá ser expulsado de él en cumplimiento de una decisión adoptada conforme a la ley.

7. Toda persona tiene el derecho de buscar y recibir asilo en territorio extranjero en caso de persecución por delitos políticos o comunes conexos con los políticos y de acuerdo con la legislación de cada Estado y los convenios internacionales.

8. En ningún caso el extranjero puede ser expulsado o devuelto a otro país, sea o no de origen, donde su derecho a la vida o a la libertad personal está en riesgo de violación a causa de raza, nacionalidad, religión, condición social o de sus opiniones políticas.

9. Es prohibida la expulsión colectiva de extranjeros"¹⁷.

Esta disposición, aplicable en nuestro país, por cuanto el Estado ecuatoriano es signatario de la Convención que la contiene, es considerablemente amplia, y reconoce como parte del derecho a la libertad de tránsito o de circulación como dice el preámbulo citado, las garantías que se resumen a continuación: el derecho a la

¹⁷ <http://www.oas.org/juridico>, CONVENCION AMERICANA DE DERECHOS HUMANOS,

circulación y a la residencia dentro del Territorio en el que se halle legalmente; poder salir libremente de cualquier país inclusive del de origen; la restricción de la libertad de tránsito, únicamente en aquellos casos previstos por la ley; la no expulsión del territorio de un Estado de los nacionales, y la no privación de ingresar al mismo; se establece la expulsión de los extranjeros legalmente radicados en el territorio de un Estado, únicamente en los casos de una decisión adoptada conforme a las normas jurídicas; de igual forma se reconoce el derecho de asilo a favor de las personas perseguidas por delitos políticos o comunes conexos con los políticos, aplicando para ello las disposiciones constitucionales, internacionales y legales vigentes en el correspondiente Estado; la prohibición de expulsar a ciudadanos extranjeros a otros país, donde sus derechos fundamentales estén en riesgo por razones de discriminación racial, étnica, religiosa, política, etc., y de igual forma se prohíbe la expulsión colectiva de ciudadanos extranjeros.

Como reitero la amplia disposición comentada anteriormente busca garantizar de manera efectiva el derecho a la libertad de tránsito y circulación de todas las personas, sin embargo existen algunos preceptos con los que no comparto especialmente en relación con la protección a los perseguidos por delitos políticos; o

delitos comunes conexos con políticos, pues este tipo de normas ha servido para que la figura del asilo beneficie en muchísimos casos a personas que habiendo cometido delitos comunes, se declaran perseguidos por delitos políticos, refugiándose en otros Estados disfrutando de cuantiosas fortunas obtenidas dolosamente, a costa del perjuicio generalmente económico que ocasionaron al Estado o al Gobierno que supuestamente les persigue por razones políticas.

La libertad de tránsito como un derecho de las personas, en el Ecuador se encuentra garantizada en el numeral 14 del Art. 66 de la Constitución de la República del Ecuador, que literalmente establece:

“14. El derecho a transitar libremente por el territorio nacional y a escoger su residencia, así como a entrar y salir libremente del país, cuyo ejercicio se regulará de acuerdo con la Ley. La prohibición de salir del país sólo podrá ser ordenada por juez competente.

Las personas extranjeras no podrán ser devueltas o expulsadas a un país donde su vida, libertad, seguridad o integridad o la de sus familiares peligren por causa de su etnia, religión, nacionalidad, ideología, pertenencia a determinado grupo social, o por sus opiniones políticas.

Se prohíbe la expulsión de colectivos de extranjeros, los procesos migratorios deberán ser singularizados"¹⁸.

Según lo dispuesto en el precepto constitucional anterior las personas tenemos derecho a transitar de forma libre por el territorio ecuatoriano y a escoger el lugar de nuestra residencia. Podemos libremente entrar y salir del Ecuador, de conformidad con lo dispuesto en las normas legales pertinentes.

La libertad de tránsito como la libertad personal de los individuos, también puede ser restringida, pero únicamente en aquellos casos en que esa restricción sea ordenada el juez competente, quien podrá disponer la prohibición de que una persona salga del país, lógicamente para este pronunciamiento la autoridad tendrá que observar las normas legales que sean aplicables.

Se establece también en el segundo inciso de la norma constitucional comentada que las personas extranjeras no podrán ser expulsadas, a un país donde sus derechos o los de sus familiares

¹⁸ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2009, pág. 6.

peligren por razones discriminatorias en consideración a la etnia, religión, nacionalidad, ideología, grupos sociales, o políticos.

De igual forma se prohíbe la expulsión de colectividades extranjeras y se señala de manera clara que los procesos migratorios tienen que ser singularizados.

El derecho a la libertad, conforme a lo establecido en la Constitución de la República, contiene tres distintas garantías, así tenemos: a) la de tránsito dentro del Ecuador, que se aplica a toda clase de personas; b) la de establecer su residencia en cualquier lugar, que corresponde así mismo a todo habitante; y c) la de entrar y salir libremente del país, que se aplica también a todas las personas debiendo para ello observar las disposiciones contempladas en las normas legales pertinentes.

La libertad de tránsito es en definitiva la facultad que tiene toda persona para transitar según su voluntad por el territorio nacional, es proclamada constitucionalmente y en algunos casos puede ser restringida; por ejemplo en el Ecuador la libertad de tránsito que tenemos las personas puede suspenderse en el caso de estado de emergencia, es decir que las facultades extraordinarias que puede

asumir el ejecutivo en estas circunstancias, permiten suprimir esta garantía, conforme a lo dispuesto en el inciso primero del Art. 165 de la Constitución de la República; sin embargo es inadmisibles por considerarse como un atentado a la libertad de tránsito la expatriación de un ecuatoriano, incluso el confinamiento de una persona únicamente puede ser en capitales de provincia, y no en regiones distintas de aquella en la que vive el individuo.

4.3. EL DERECHO A LA SEGURIDAD JURÍDICA.

La Constitución de la República del Ecuador en el Art. 11, numeral 26 establece como un deber del Estado Ecuatoriano, "respetar y hacer respetar el ejercicio de los derechos"¹⁹, esta garantía es la que en doctrina se conoce como la seguridad jurídica.

Sainz Moreno, en un concepto citado en el Diccionario Jurídico Espasa Siglo XXI, nos dice: "Cualidad del ordenamiento que produce certeza y confianza en el ciudadano sobre lo que es el Derecho en cada momento y sobre lo que, previsiblemente lo será en el futuro"²⁰.

¹⁹ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2009, pág. 6.

²⁰ DICCIONARIO JURÍDICO ESPASA SIGLO XXI, Editorial Espasa Calpe S.A., Madrid-España, 2001, pág. 1302.

Conforme al concepto citado, la seguridad jurídica es una cualidad que produce en el ciudadano cierta certeza y confianza sobre los derechos que le asisten en la actualidad y sobre las garantías con que cuenta para el futuro.

Alfredo Eduardo Pérez Luño, en alusión al tema que estamos tratando dice: "La seguridad jurídica establece ese clima cívico de confianza en el orden jurídico, fundada en pautas razonables de previsibilidad, que es presupuesto y función de los Estados de derecho"²¹.

Es importante en el concepto anterior el hecho de que relaciona a la seguridad jurídica con el clima cívico que existe en el ciudadano ante la confianza que les inspira el ordenamiento jurídico que lo rige, el cual se funda en la previsibilidad de las manifestaciones de carácter social que debe ser el presupuesto y la función sobre los que rigen su actividad los Estados proclamados como de derecho.

La seguridad jurídica, es uno de los aspectos menos tratados por los juristas, especialmente por la filosofía del derecho. Sus

²¹ PÉREZ LUÑO Alfredo Eduardo, La seguridad Jurídica, Editorial Bosch, Barcelona-España, 1991, pág. 67.

problemas de definición derivan de que es uno de los campos donde se dan mayores situaciones de ambigüedad.

No obstante estas cuestiones, diremos que su concepción se basa en la esperanza o confianza de los ciudadanos en la función ordenadora del derecho, por lo que es necesario darles protección. Dicha esperanza no puede, por tanto, quedar al libre albedrío del poder o de otros particulares: el derecho tiene que estar a disposición de los ciudadanos de manera incuestionable, segura.

En todo caso, la seguridad jurídica no se predica del conocimiento de la regulación de tal o cual norma específica o de sus consecuencias, a través fundamentalmente de su previa publicación, sino, sobre todo, por precisarse una buena estructura del derecho, la ausencia de arbitrariedad y un grado cierto de previsibilidad, con el fin justo de dar esa confianza a los ciudadanos.

A esto se le unen el poseer una cierta autonomía, objetividad y racionalidad; en definitiva, resguardar el ordenamiento jurídico de los defectos de la sociedad humana, principalmente del abuso del poder.

4.4. EL DERECHO A LA LIBERTAD DE CONTRATACIÓN.

La Constitución de la República del Ecuador, en su Art. 66, numeral 16, reconoce como un derecho de todos los ecuatorianos "El derecho a la libertad de contratación"²².

La libertad de contratación o autonomía privada como también se la conoce doctrinariamente, es el derecho que tienen las personas para decidir celebrar contratos y con quién hacerlo, así como la libertad para determinar el contenido de los mismos. Por consiguiente, las personas son libres para negociar la celebración de sus contratos, y las condiciones, limitaciones, modalidades, formalidades, plazos, y demás particularidades que regirán la relación jurídica creada por el contrato. Esta libertad de contratación es un derecho fundamental de la persona reconocido por la Constitución de la República, no obstante, la autonomía privada no es irrestricta o ilimitada; ella actúa dentro del marco legal que el Estado, en aras del bien común, ha establecido, a efecto de que los particulares se relacionen jurídicamente.

La propia Constitución señala que es lícito celebrar toda clase de contratos siempre que no se contravengan leyes de orden público

²² CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2009, pág. 14.

Por su parte, el Código Civil también impone como límites de la libertad de contratación de las personas las normas que interesan al orden público, a las buenas costumbres así como las normas legales de carácter imperativo.

Si la Constitución de la República, garantiza la libertad de contratación, ninguna norma legal puede existir si niega o contradice esa libertad de contratación. Ciertamente que esa libertad de contratación debe estar sujeta a una ley. Pero la ley, aplicando el principio universal de la racionalidad del derecho, en ninguna forma puede constituirse en un mecanismo de violentar el principio de que la contratación es libre.

No puede haber una ley contradictoria, y si alguna norma de la ley está contradiciendo a la Constitución, esa norma legal es inaplicable, no existe jurídicamente.

En cuanto tiene que ver con la contratación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece esa contratación como obligación de todas las personas propietarias de vehículos, sin embargo las disposiciones pertinentes como veremos más adelante

son atentatorias contra la libertad de contratación, situación que justamente motivó la realización del presente estudio

4.5. EL SEGURO OBLIGATORIO CONTRA ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

4.5.1. HISTORIA DE LOS SEGUROS.

Es necesario tener algunas referencias acerca de la evolución de los seguros dentro del desarrollo de las sociedades, para ello es preciso anotar lo siguiente.

La historia del seguro es antiquísima y se remonta a antiguas civilizaciones.

Veamos a continuación un breve recuento de la aplicación del seguro en los primeros pueblos del mundo.

“Babilonia: en el segundo milenio antes de Cristo, se hallan recogidos en el Código Hammurabi diferentes sistemas de ayuda mutua como pueden ser indemnizaciones por accidentes de trabajo entre profesionales de un mismo sector, mutualidades para compartir los gastos en caso de pérdidas causadas a las caravanas del desierto, o la contribución del conjunto de la comunidad para

sufragar los gastos de reemplazar un barco hundido por una tempestad.

Grecia: en la Ley de Rodas se estipula que todos los propietarios de mercancías transportadas marítimamente, se hacían copartícipes de las posibles pérdidas ocasionadas a una parte de la mercancía o a la totalidad.

Roma: existían asociaciones militares en las que sus miembros contribuían con cuotas para crear un fondo, que se utilizaba para pagar los gastos funerarios de sus miembros así como indemnizaciones en caso de retiro obligatorio a causa de invalidez.

Creación del Préstamo a la Gruesa Ventura: el propietario de una nave de mercancías pedía prestado a diferentes acreedores una suma de dinero igual al valor de la mercancía transportada. Si la nave llegaba sin problemas, devolvía la suma con un interés, de hasta un 15%; si se perdía la mercancía, el préstamo se entendía cancelado.

En la Edad Media, prosiguieron las asociaciones de ayuda mutua, sobre todo las destinadas a asegurar el comercio marítimo,

que había experimentado un crecimiento extraordinario aunque no exento de riesgos”²³.

En el Siglo XVII aparecen las primeras instituciones de seguro, con estructura similar a la actual. La evolución que experimenta la sociedad durante el Siglo XIX, que afecta a las condiciones de vida tiene su influencia en el desarrollo del sector asegurador.

La amplia industrialización, y el aumento de la población urbana hace surgir fenómenos que favorecen la idea individualista en contraposición con la idea de seguridad del grupo familiar imperante hasta ahora. Aparecen nuevos riesgos que muchas empresas asumen sin demasiadas garantías, por lo que surge un fuerte intervencionismo por parte de los Estados.

Es en esta época cuando el sector asegurador, como institución, contribuye al fuerte desarrollo industrial, y adapta sus estructuras, a las nuevas exigencias del mercado, y a su vez éste encuentra en el seguro, un gran soporte para su evolución.

²³ RENTERÍA, Manuel, La Responsabilidad en Materia de Tránsito y Transporte Terrestre, Editorial Astrea, Buenos Aires-Argentina, 2001, pág. 14.

La historia del seguro nos induce a pronosticar un futuro de mayor complejidad y eficiencia de la industria aseguradora en su función clave de liberar al individuo de su dependencia del Estado para miles de situaciones de riesgo.

“El primer antecedente relacionado con el seguro de responsabilidad civil de automóviles es una Ordenanza de Policía dictada por el Prefecto de París en 1821. Cada cochero tenía que destinar veinte céntimos diarios de su salario a un fondo que pagase las multas y la reparación de daños causados a terceros.

A partir de 1825 se forman algunas entidades para el seguro de responsabilidad civil de caballos y coches, como la francesa "L'Automedon", sociedad dedicada especialmente a este seguro.

En España, la primera normativa relativa al seguro del automóvil es la Ley sobre Uso y Circulación de Vehículos a Motor de 1962²⁴.

²⁴ RENTERÍA, Manuel, La Responsabilidad en Materia de Tránsito y Transporte Terrestre, Editorial Astrea, Buenos Aires-Argentina, 2001, pág. 14.

En el Ecuador el seguro de accidentes de tránsito tiene su origen en la Ley y el Reglamento de Tránsito y Transporte Terrestre que fueron publicados en 1996; específicamente en el artículo 140 de la citada Ley, que obliga a los propietarios de vehículos, sean particulares o de servicio público, a contratar un seguro de responsabilidad civil contra terceros.

Con la finalidad de proteger a los usuarios frente a los accidentes de tránsito, se estableció en el Art. 140 de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre la responsabilidad civil contra terceros por accidentes de tránsito, y sobre este tema debo señalar que al fenecer el período presidencial el Dr. Alfredo Palacio González dictó el Decreto Ejecutivo N° 1929-06 para la Aplicación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

Actualmente sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, están vigentes las normas contenidas en el Libro Quinto de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y las contenidas en el Reglamento del Seguro General Obligatorio de Accidentes de Tránsito, expedido mediante Decreto Ejecutivo por el presidente Rafael Correa Delgado, que aparece publicado en el Suplemento del Registro Oficial N° 613 del 16 de Junio del 2009.

4.5.2. CONCEPTOS PREVIOS.

Desde un punto de vista general, el seguro se define como: “un contrato por el cual una de las partes (el asegurador) se obliga, mediante una prima que le abona la otra parte (el asegurado), a resarcir un daño o cumplir la prestación convenida si ocurre el evento previsto, como puede ser un accidente o un incendio, entre otras”²⁵.

De acuerdo con la opinión anterior el seguro es una especie de contrato a través del cual una de las partes que se denomina el asegurador, adquiere una obligación, mediante una prima que es abonada por el asegurado, la cual le obliga a resarcir un daño o cumplir la prestación convenida, si ocurre el evento previsto en la celebración del contrato, este evento puede ser por ejemplo un accidente, un incendio, la pérdida de la salud, etc.

El contrato de seguro es el medio por el cual el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el

²⁵ ENCICLOPEDIA ENCARTA 2009, Microsoft Corporation Inc.

contrato. El contrato de seguro puede tener por objeto toda clase de riesgos si existe interés asegurable, salvo prohibición expresa de la ley.

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

El contrato de seguro es consensual; los derechos y obligaciones recíprocos del asegurador y asegurado, empiezan desde que se ha celebrado la convención, aun antes de emitirse la póliza. Al realizar un contrato de seguro, se intenta obtener una protección económica de bienes o personas que pudieran en un futuro sufrir daños.

Es importante para la interpretación de los comentarios hechos en las líneas anteriores, señalar que se entiende por prima, el costo del seguro, que establece una compañía de seguros, calculado sobre la base de operaciones actuariales y estadísticas teniendo en

cuenta la frecuencia y severidad en la ocurrencia de eventos similares, la historia misma de eventos ocurridos al cliente, y excluyendo los gastos internos o externos que tenga dicha aseguradora.

4.5.3. ESTUDIO DE LAS NORMAS PERTINENTES DE LA LEY DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE.

Para desarrollar este subtema me remitiré a las disposiciones que actualmente están vigentes en materia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en nuestro país.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su Libro Quinto, del Aseguramiento, contiene algunas disposiciones interesantes sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, que por su importancia son transcritas y comentadas a continuación.

“Art. 215.- 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 registrá

con base a las normas y condiciones que se establezcan en el Reglamento”²⁶.

Como podemos observar a través de la disposición anterior la Ley Orgánica de Tránsito y Transporte Terrestre, dispone que todo automotor que circule en el país, debe estar asegurado con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

“Art. 216.- El SOAT es de carácter obligatorio, irrevocable, a favor de terceros, de cobertura primaria y universal; no excluye y será compatible con cualquier otro seguro, sea obligatorio o voluntario, que cubra a personas con relación a accidentes de tránsito, salud o medicina prepagada los cuales se aplicarán en exceso a las coberturas del SOAT.

El seguro obligatorio de accidentes de tránsito a personas, estará gravado con tarifa cero del impuesto al valor agregado, y exento de los demás tributos que gravan, en general, a los seguros”²⁷.

²⁶ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial El Forum Editores, Quito-Ecuador, 2009, pág. 95

²⁷ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial El Forum Editores, Quito-Ecuador, 2009, pág. 95

Esta disposición es la que impone la obligatoriedad de contratar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, y le da la característica también de irrevocable, señala que es un seguro a favor de terceros, de cobertura primaria y universal, que es compatible con cualquier otro seguro, que cubra a personas con relación a accidentes de tránsito, salud o medicina prepagada. Este seguro está gravado con tarifa cero del IVA, y exento de los demás tributos que se imponen a los seguros.

“Art. 217.- El SOAT es un seguro que ampara a las personas víctimas de un accidente de tránsito, conforme las coberturas, condiciones y límites asegurados que se establezcan en el Reglamento”²⁸. Esta disposición señala que el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, ampara a las víctimas de un accidente de tránsito, tomando en cuenta las coberturas, condiciones y límites establecidos por el correspondiente Reglamento que será analizado en su parte pertinente, en páginas posteriores.

“Art. 218.- El SOAT solo podrá ser emitido por las empresas de seguros legalmente establecidas en el país y autorizadas por la

²⁸ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial El Forum Editores, Quito-Ecuador, 2009, pág. 95

Superintendencia de Bancos y Seguros para operar en el ramo Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT.

Art. 219.- Las empresas de seguros autorizadas para operar en el ramo SOAT están obligadas a asegurar cualquier vehículo a motor para el que se le solicitare el seguro, sin distinción de ninguna naturaleza, por lo que no podrán negarse a emitir la respectiva póliza o renovarla, según sea el caso"²⁹.

He citado estas disposiciones de manera conjunta por cuanto son ellas las que entrañan una problemática jurídica ya que desde mi punto de vista contrarían el derecho a la libertad de contratación establecido en la Constitución de la República del Ecuador.

Como podemos observar el Art. 218 señala que el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, sólo podrá ser emitido por las aseguradoras autorizadas por la Superintendencia de Bancos y Seguros, para que puedan operar en este ramo. De este modo se obliga a quien busca contratar el seguro, a sujetarse a las ofertas que realicen únicamente estas aseguradoras, sin tener la posibilidad de contratar con aquellas que le brinden mejores alternativas o y mayor

²⁹ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial El Forum Editores, Quito-Ecuador, 2009, pág. 95

respaldo en caso de que se produzca un accidente de tránsito. Esto ha provocado muchos reclamos en el país especialmente por cuanto son muy pocas las empresas aseguradoras acreditadas por el organismo estatal antes mencionado, se dice en algunos reportajes de prensa que no son más allá de veinte las aseguradoras que han sido calificadas por la Superintendencia de Bancos y Seguros, entonces la persona no tiene mayor opción y tienen que someterse de manera obligatoria a contratar sólo con estas empresas de seguros.

Por otro lado el Art. 220 en cambio, señala la obligación de las aseguradoras calificadas para asegurar todo vehículo para el cual se le solicitare el seguro sin distinción de ninguna naturaleza, por lo que no pueden negarse a emitir la respectiva póliza, ni ha renovarla según el caso. Es decir que aquí en cambio se obliga a las aseguradoras a emitir todos los Seguros Obligatorios de Accidentes de Tránsito, sin poder negar petición alguna en razón de precautelar por ejemplo sus intereses, entonces se coarta también la libertad de contratación, en el sentido de que quien ofrece un bien o servicio está también en la más amplia libertad para elegir a la persona a la que puede vender o entregar lo que oferta, en este caso la aseguradora al ser acreditada

por la Superintendencia de Bancos y Seguros, está en la obligación de aceptar todas las solicitudes de aseguramiento que se le presenten.

El Art. 221 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dice lo siguiente: "Toda persona víctima de accidente de tránsito ocurrido en el territorio nacional, tiene plenos derechos a las coberturas del SOAT y no se le podrán oponer exclusiones de ninguna naturaleza, salvo las que expresamente se indiquen en el Reglamento del seguro"³⁰.

Como podemos observar la contratación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, da derecho a toda persona que haya sido víctima de un accidente de tránsito, ocurrido en territorio ecuatoriano, a las coberturas de este seguro, y no pueden oponérsele exclusiones de ninguna naturaleza, salvo las que expresamente se indiquen en el correspondiente reglamento.

Debo decir que esta disposición no es acatada de manera efectiva en nuestro país donde se han presentado muchas circunstancias en que se pretende excluir a las personas beneficiarias del Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito, del ejercicio de las

³⁰ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial El Forum Editores, Quito-Ecuador, 2009, pág. 96

facultades que la contratación de este seguro les otorga, esto se evidencia principalmente en la negativa de las instituciones de salud de regencia privada donde existe resistencia a atender a las personas aseguradas, en relación con esto debemos citar el artículo siguiente:

“Art. 224.- El Estado, con la intervención de la Superintendencia de Bancos y Seguros y el Ministerio de Salud Pública, dentro del ámbito de sus competencias, garantizará el cumplimiento de las obligaciones derivadas de las pólizas de seguros SOAT, así como de la prestación de los servicios de salud que requieran las víctimas de accidentes de tránsito amparadas por el SOAT, lo cual es un derecho humano, inalienable, indivisible, irrenunciable e intransigible”³¹.

Lamentablemente la disposición antes citada no se cumple de manera efectiva en nuestro país, pues han existido una gran cantidad de denuncias en contra de las entidades de salud pública y privada, y de profesionales de la medicina, en el sentido de que éstos no prestan los servicios de salud inmediatos que requieren los usuarios del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, por cuanto se continúa produciendo el incumplimiento de parte de las empresas

³¹ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial El Forum Editores, Quito-Ecuador, 2009, pág. 96

aseguradoras en el sentido de asumir su responsabilidad por los costos que la prestación de servicios de salud implica. De esta forma se está poniendo en riesgo otro derecho trascendental para la existencia de las personas como es el derecho a la salud, la que desde mi punto de vista, especialmente en situaciones graves, no puede estar contrapuesto a intereses económicos de profesionales o de institución alguna.

La vulneración al derecho a la libertad de contratación que reitero existe con las disposiciones contemplada en los Art. 219 y 220 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sumada al incumplimiento del Art. 224 de parte de los profesionales y de las instituciones de salud del país, sin duda alguna provoca la inseguridad jurídica de los ciudadanos ecuatorianos que de manera obligatoria tienen que contratar el Seguro de Accidentes de Tránsito, que hasta la fecha continúa generando mucho malestar en la ciudadanía ecuatoriana, que no se opone al aseguramiento, ante la inminente posibilidad de ser víctima de un accidente de tránsito, sino que se pronuncia contraria a la imposición de un seguro que es ineficiente y que pese a los esfuerzos del gobierno aún no logra cubrir las expectativas ciudadanas y sobre todo garantizar de manera eficiente el trascendental derecho a la salud de todas las personas

involucradas en una actividad de carácter tan cotidiano y frecuente como es el tránsito y el transporte terrestre que en nuestro país aún continúa siendo conflictiva y problemática.

4.5.4. ANÁLISIS DE LAS NORMAS PERTINENTES DEL REGLAMENTO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

Para hacer efectivas las disposiciones establecidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el Presidente Constitucional de la República del Ecuador, Rafael Vicente Correa Delgado, expidió mediante Decreto Ejecutivo N° 1767, publicado en el Suplemento del Registro Oficial 613 del 16 de Junio del 2009, el Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, a continuación se revisan las disposiciones pertinentes de este reglamento que tienen una relación directa con el problema jurídico investigado.

“Art. 1.- Todo vehículo a motor, sin restricción de ninguna naturaleza, para poder circular dentro del territorio nacional, deberá estar asegurado con un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, el que puede ser contratado con cualquiera de las empresas de seguros autorizadas por la Superintendencia de Bancos

y Seguros para operar en el ramo SOAT. Este seguro se rige por las disposiciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como por lo que se determina en el presente reglamento"³².

Como podemos observar a través de la disposición anterior se impone la obligación a todo propietario de vehículo a motor sin restricción de ningún tipo de contrate el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, con cualquiera de las empresas de seguros autorizadas por la Superintendencia de Bancos y Seguros, esta disposición al igual que los artículos analizados de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, coarta el la libertad de contratación reconocida como derecho en la Constitución de la República del Ecuador, ya que obliga a los propietarios de vehículos a contratar seguros únicamente con las empresas acreditadas por el organismo estatal antes mencionado, sin dejar la posibilidad que haciendo uso de la libre oferta, el usuario pueda contratar el seguro que mejor se adapte a sus necesidades y requerimientos personales.

“Art. 8.- El SOAT ampara a cualquier persona, sea esta conductor, pasajero o peatón, que sufra lesiones corporales,

³² REGLAMENTO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO, www.presidenciadelarepublica.gov.ec

funcionales u orgánicas, o falleciere a causa de o como consecuencia de un accidente de tránsito, con motivo de la circulación del vehículo a motor.

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

1. Una indemnización de USD 5.000.00 por persona, por muerte sobrevinida dentro de los doce meses siguientes al accidente y a consecuencia del mismo.
2. Una indemnización máxima, única y por accidente, de hasta USD 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 a la tabla de indemnizaciones por disminución e incapacidad para el trabajo u ocupación..."³³.

³³ REGLAMENTO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO, www.presidenciadelarepublica.gov.ec

Como podemos observar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, ampara a las personas que tengan la calidad de conductor, pasajero o peatón, y que sufra daños en su integridad física o falleciere como consecuencia de un accidente de tránsito, ocasionado mientras el automotor se encontraba circulando.

Las indemnizaciones, que establece el artículo anterior, son de cinco mil dólares en caso de fallecimiento acaecido dentro de los doce meses siguientes al accidente y como consecuencia del mismo; y una indemnización máxima, única y por accidente de hasta tres mil dólares por discapacidad total o parcial sobrevenida dentro de los doce meses siguientes al accidente conforme al daño comprobado y a la tabla de indemnizaciones aprobada por los organismos pertinentes.

Respecto del artículo anterior, debo sumarme a la crítica que han hecho diferentes sectores de la sociedad ecuatoriana, incluidos los representantes y directivos de las escuelas de conducción del país, como ANETA por ejemplo, en el sentido de que las pólizas establecidas en la disposición reglamentaria anterior, de cinco mil dólares por muerte y tres mil dólares por incapacidad son demasiado reducidas si consideramos las consecuencias de estos hechos.

La muerte de un padre de familia, por ejemplo no puede ser cubierta con la cantidad de cinco mil dólares, que en muy poco contribuiría hoy en día para enrumbar la vida de sus descendientes y asegurar la satisfacción de sus mínimas necesidades; aplicando la tabla a la que hacíamos referencia, por ejemplo a la persona que a consecuencia de un accidente de tránsito pierde completamente una pierna, muy poco le serviría recibir la suma de mil quinientos dólares que es la que le correspondería según lo establecido en el Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, pues esta cantidad resultaría irrisoria dado los altísimos costos que representaría para esa persona tratar de recobrar parcialmente su salud, y poder afrontar su vida posterior sin contar con uno de sus miembros corporales principales.

Otra disposición que resulta interesante, para el presente trabajo investigativo, es la establecida en el Art. 24 del Reglamento que estamos estudiando, la cual dice lo siguiente: "Los profesionales médicos, las instituciones médicas u hospitalarias, públicas o privadas, previsionales o sociales, prestarán asistencia médica u hospitalaria a las víctimas de accidentes de tránsito, luego de lo cual, deberán cobrar los valores establecidos en la tarifa SOAT para cada clase de

servicio médico. Dicha tarifa será elaborada y revisada anualmente por el Ministerio de Salud.

Los centros de salud que no prestaren la asistencia debida a las víctimas de accidentes de tránsito, serán sancionados de conformidad con lo dispuesto en el artículo 247 de la Ley Orgánica de Salud, en concordancia con el artículo 186 ibídem"³⁴.

De acuerdo con este artículo, los profesionales y las instituciones de salud, deben prestar asistencia médica inmediata a las víctimas de un accidente luego de lo cual deben proceder a hacer efectivos los valores establecidos en la tarifa SOAT para cada servicio médico. Los centros de salud que incumplieren esta disposición serán sancionados en la forma prevista en la Ley Orgánica de Salud, lamentablemente estas disposiciones sancionatorias no se cumplen en el país, y por ello es que se sigue actuando de manera tan irresponsable de parte de los profesionales e instituciones de salud, que no brindan la atención adecuada a los pacientes que acuden por haber sido víctimas de un accidente de tránsito y que presentan para recibir la ayuda médica, el correspondiente certificado del

³⁴ REGLAMENTO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO, www.presidenciadelarepublica.gov.ec

Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, esta situación sumada a las ya señaladas en el presente trabajo investigativo ha provocado que este tipo de seguro aún tenga muchos problemas para su eficiente aplicación en nuestro país.

De igual forma es interesante, el precepto contenido en el Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito que textualmente dice lo siguiente: “Art. 25.- Las víctimas de accidentes de tránsito, sus familiares o allegados, no deben realizar trámite previo alguno ante las empresas de seguros o el FONSAT para acceder a la atención médica en los centros de salud públicos o privados que garantiza el SOAT. Los responsables de realizar las reclamaciones a las empresas de seguros o al FONSAT, serán los centros de salud y éstos de reclamar el pago de los valores correspondientes a aquellas, según lo dispone este reglamento”³⁵.

De acuerdo con esta disposición las víctimas de los accidentes de tránsito ni sus familiares, no deben realizar ningún trámite previo para acceder a la atención médica en los centros de salud público o privados, serán estos quienes deban elevar los correspondientes reclamos ante la aseguradora responsable o ante el FONSAT. Esta es

³⁵ REGLAMENTO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO, www.presidenciadelarepublica.gov.ec

una de las disposiciones que más problemas ha generado en el país, especialmente por cuanto las empresas de salud públicas especialmente, se niegan a atender a los pacientes que acuden luego de un accidente de tránsito, aduciendo varios problemas que existen con las aseguradoras.

Las disposiciones anteriores ponen en riesgo el derecho fundamental a la salud de las personas que debe ser cubierto a toda costa, aún dejando de lado intereses económicos particulares o institucionales.

4.5.5. ANÁLISIS DE LA LEGISLACIÓN COMPARADA.

LEY DE TRÁNSITO DE ARGENTINA.

En la República argentina, la Ley de Tránsito vigente legisla de una forma amplia lo concerniente con la contratación de seguros por accidentes de tránsito, en el mencionado cuerpo legal, y concretamente en su Capítulo II, De la Responsabilidad por Accidentes de Tránsito, se pueden encontrar las siguientes disposiciones.

“Artículo 54.- El conductor, el propietario del vehículo y su empresa aseguradora están solidariamente obligados a reparar todo daño material que se cause con motivo de la circulación del vehículo, a menos que se pruebe que el daño proviene de un hecho de la víctima o de un tercero que haga inevitable el daño o el accidente hubiese sido imprevisible para el conductor. Cuando el hecho de la víctima o del tercero haya contribuido a causar el daño, se aplicará el artículo 1.189 del Código Civil. Para apreciar la extensión y reparación del daño moral, el Juez se regirá por las disposiciones del Derecho Común. En caso de colisión entre vehículos se presume, salvo prueba en contrario, que los conductores tienen igual responsabilidad por los daños causados.

El propietario no será responsable de los daños causados por su vehículo cuando haya sido privado de su posesión como consecuencia de hurto, robo, apropiación indebida o requisición forzosa una vez demostrado suficientemente el hecho”³⁶.

En la parte inicial del artículo se establece la responsabilidad solidaria del conductor, el propietario del vehículo y la empresa aseguradora, para reparar los daños que se causen como

³⁶ LEY DE TRÁNSITO DE ARGENTINA, Citado en <http://www.transargentina.com>

consecuencia de la circulación del vehículo; el cumplimiento de esta responsabilidad no podrá exigirse en el caso de que se pruebe que el daño es el resultado de un hecho de la víctima o de un tercero que hubiere tornado en inevitable el daño, o que el accidente no pueda haber sido previsto por el conductor. Para dictar su resolución respecto a la extensión y reparación del daño moral, la legislación argentina señala que el juez se regirá por las disposiciones del Derecho Común.

En el segundo inciso del artículo citado se establece un aspecto importante que no ha sido considerado en la legislación ecuatoriana, y que es aquel que tiene que ver con aquellos casos en que el accidente es causado por vehículos que han sido sustraídos o de los cuales se haya apropiado indebidamente quien fue responsable del accidente, en este caso el propietario no es responsable por los daños causados.

“Artículo 56.- El propietario del vehículo a los efectos de esta responsabilidad deberá constituir y mantener garantía, mediante Seguro de Responsabilidad Civil, cuyo monto determinará únicamente el límite de responsabilidad del garante. Los propietarios o conductores de vehículos con matrícula extranjera para circular por

el territorio nacional, deberán constituir y mantener garantía mediante Seguro de Responsabilidad Civil, para responder por los daños que ocasionen. En el Reglamento de esta Ley según los diferentes tipos de vehículos, establecerán y gradarán los montos mínimos de las garantías”³⁷.

Es decir con la finalidad de cumplir con la responsabilidad civil nacida a consecuencia de los accidentes de tránsito en la legislación argentina, se establece que el propietario del vehículo deberá constituir y mantener garantía mediante Seguro de Responsabilidad Civil, sujetándose para el efecto a los montos mínimos de las garantías que según los tipos de vehículos se contemplen en el respectivo reglamento.

Encontramos aquí otro aspecto que hace diferente a la legislación argentina de la ecuatoriana, y es el hecho de considerar el monto mínimo de la garantía conforme a los diferentes tipos de vehículos, pues existen automotores que por sus características causarán mayores daños a las personas y a los bienes en casos de accidentes, que otros que no sean demasiado peligrosos.

³⁷ LEY DE TRÁNSITO DE ARGENTINA, Citado en <http://www.transargentina.com>

“Artículo 57.- La Póliza de Responsabilidad Civil a que se refiere el artículo anterior podrá establecer la opción de que las partes aseguradas suscriban una declaración conjunta, mediante formatos que al efecto suministren las empresas aseguradoras, a objeto de levantar el accidente sin la intervención de las autoridades competentes, dentro de los montos que a tales fines establezca la Superintendencia de Seguros. Las empresas aseguradoras deberán determinar la responsabilidad surgida del siniestro en estos casos en un lapso no mayor de treinta (30) días continuos”³⁸.

Es interesante lo dispuesto en el artículo anterior por cuanto deja abierta la posibilidad para que la partes involucradas en un accidente de tránsito suscriban una declaración conjunta, a objeto de poder levantar el accidente sin la intervención de las autoridades competentes, siempre y cuando la cuantía de los daños se encuentre dentro de los montos establecidos por la Superintendencia de Seguros. Importante es el hecho también de que la ley fija un tiempo perentorio para que las aseguradoras determinen la responsabilidad surgida en el accidente, el cual es de treinta días continuos, que se contarán pienso yo a partir del día en que ocurrió el accidente.

³⁸ LEY DE TRÁNSITO DE ARGENTINA, Citado en <http://www.transargentina.com>

“Artículo 58.- Sin perjuicio de lo establecido en la Ley de Empresa de Seguros y Reaseguros, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones deberá informar a la Superintendencia de Seguros las denuncias contra aquellas empresas de seguros, que incumplieren las obligaciones contraídas en las Pólizas de Responsabilidad Civil de Vehículos, o condicionen la contratación de las Pólizas, para que se apliquen las sanciones o medidas administrativas contempladas en dicha Ley”³⁹.

En el caso de que las empresas de seguros no cumplan las obligaciones contraídas en los contratos de seguro de responsabilidad civil de vehículos, o condicionen la contratación de las respectivas pólizas, la legislación argentina establece que serán castigadas conforme a las sanciones señaladas en la Ley de Empresa de Seguros y Reaseguros.

En la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres del Ecuador, no encontramos establecida una disposición que determine las acciones a tomarse en contra de las empresas que no cumplieren lo establecido en el respectivo contrato del seguro obligatorio de

³⁹ LEY DE TRÁNSITO DE ARGENTINA, Citado en <http://www.transargentina.com>

accidentes, este es otro vacío que deja sin regulación jurídica un aspecto que ocurre con mucha frecuencia en nuestro país.

“Artículo 60.- Las víctimas de accidentes de tránsito o sus herederos tienen una acción directa contra el asegurador dentro de los límites de la suma asegurada por el contrato.

Si hay varios perjudicados y el total de las indemnizaciones debidas por los propietarios excede de la suma asegurada, los derechos de aquellos contra el asegurador se dividirán proporcionalmente hasta la concurrencia de esta suma. No obstante, el asegurador que pruebe haber pagado de buena fe a alguno de los perjudicados, una cantidad mayor a la que le correspondía, queda liberado de responsabilidad respecto a los demás perjudicados hasta la concurrencia de la cantidad pagada”⁴⁰.

Este artículo prevé el hecho de que del accidente de tránsito resulte más de una víctima, y el total de las indemnizaciones que debe pagarse excede de la suma asegurada, los derechos de los perjudicados tienen derecho para exigir de la aseguradora que la mencionada suma se divida proporcionalmente entre todos ellos.

⁴⁰ LEY DE TRÁNSITO DE ARGENTINA, Citado en <http://www.transargentina.com>

Sin embargo en el caso de que la empresa aseguradora pruebe que ha cancelado de buena fe a uno de los perjudicados una cantidad mayor a la que realmente le correspondía, la entidad que haya efectuado dicho pago queda liberada de responsabilidad frente a los demás perjudicados.

“Artículo 62.- Las acciones civiles a que se refiere esta Ley prescribirán a los doce (12) meses de sucedido el accidente. La acción de repetición a que se contrae el artículo anterior prescribirá en igual término, a partir del pago de la indemnización correspondiente”⁴¹.

Esta disposición señala que las acciones relacionadas con la responsabilidad civil por accidentes de tránsito prescribirán a los doce meses contados a partir de la fecha en que sucedió el accidente.

En el caso de la legislación ecuatoriana no se establece un plazo para que el derecho de las personas beneficiarias del seguro a recibir la respectiva indemnización prescriba, esto en cierta forma coloca en situación de inseguridad jurídica a los propietarios de los vehículos por lo que según mi parecer si debería considerarse la

⁴¹ LEY DE TRÁNSITO DE ARGENTINA, Citado en <http://www.transargentina.com>

posibilidad de establecer un plazo específico, para que opere la prescripción mencionada, esto incluso sería un mecanismo para asegurar que las pólizas de seguro se cobren en aquellos casos en que la persona haya realmente sufrido daños en su integridad física o en su defecto en su patrimonio.

LEY DE TRÁNSITO DE COSTA RICA.

La Ley de Tránsito de la República de Costa Rica, contiene también algunos preceptos jurídicos que guardan relación con el tema investigado, entre ellos debo comentar los siguientes:

“ARTÍCULO 38.- Establécese un seguro obligatorio por accidentes de tránsito, cuyo reglamento propondrá el Instituto Nacional de Seguros, para los vehículos automotores. Su administración estará a cargo del Instituto, de conformidad con las regulaciones que se establecen en este capítulo y en el Reglamento de esta Ley”⁴².

Este artículo de la legislación costarricense señala también la existencia de una seguro obligatorio por accidentes de tránsito, para

⁴² LEY DE TRÁNSITO DE COSTA RICA, Citado en <http://Leytránsitocostarica.com>

los vehículos automotores que será administrado por el Instituto Nacional de Seguros de Costa Rica, la disposición anterior es similar a lo dispuesto en la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres del Ecuador, en cuanto a que señala también la obligatoriedad del seguro por accidentes de tránsito.

“ARTÍCULO 40.- Los propietarios de los vehículos deberán mantener vigente el seguro obligatorio por accidentes de tránsito, por medio del pago de la prima que fije el Instituto Nacional de Seguros, según los términos del artículo 43 de esta Ley”⁴³.

Aquí cabe destacar que el legislador costarricense señala que el seguro obligatorio se mantendrá a través del pago de la prima señalada por el Instituto Nacional de Seguros, esto deja entender que existen tarifas explícitas para el cobro del seguro, situación que al menos en la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres del Ecuador, no ha sido prevista en forma expresa.

“ARTÍCULO 42.- Los propietarios de los vehículos de matrícula extranjera o sus conductores deben suscribir y mantener vigente, mientras el automotor permanezca en el país, el seguro obligatorio

⁴³ LEY DE TRÁNSITO DE COSTA RICA, Citado en <http://Leytránsitocostarica.com>

por accidentes de tránsito en los términos que fija esta Ley. Las autoridades de aduana extenderán el permiso para que el vehículo circule en el país, solo si se demuestra que se han cancelado los tributos correspondientes y se ha suscrito el seguro obligatorio, con la vigencia que defina el Instituto Nacional de Seguros”⁴⁴.

La disposición anterior rige en los casos de vehículos de matrícula extranjera, respecto de los cuales sus propietarios o conductores deben suscribir y mantener vigente el seguro por accidentes de tránsito, mientras el vehículo permanezca en Costa Rica.

Incluso se establece como un mecanismo para garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en la ley, que las autoridades de la aduana extiendan el permiso de circulación correspondiente dentro del territorio costarricense, sólo cuando la persona beneficiaria de este permiso demuestre que ha suscrito el seguro obligatorio por accidentes de tránsito.

En el Ecuador, pese a ser un país constantemente visitado por extranjeros, no se ha establecido nada sobre la obligación que estas

⁴⁴ LEY DE TRÁNSITO DE COSTA RICA, Citado en <http://Leytránsitocostarica.com>

personas tienen como propietarios o conductores de automotores que circulan por el territorio ecuatoriano, de contratar un seguro obligatorio por accidentes de tránsito, este es un grave vacío que puede determinarse en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial ecuatoriana.

“ARTÍCULO 43.- Se faculta al Instituto Nacional de Seguros para clasificar los vehículos, según el tipo de riesgo y para establecer las primas diferenciales para cada uno de ellos. Para ese efecto, utilizará las bases técnicas, reales y actuariales; además se fundamentará en su propia experiencia, de forma que se garantice el costo de la administración y se garantice también el otorgamiento de las prestaciones en dinero, médico sanitarias y de rehabilitación, así como la solidez financiera del régimen”⁴⁵.

La disposición anterior establece un aspecto interesante, la clasificación del parque automotor de Costa Rica, según el tipo de riesgo que cada vehículo pueda significar en caso de producirse un accidente de tránsito, sobre la base de esta clasificación se establecerá primas diferenciales para cada uno de los vehículos.

⁴⁵ LEY DE TRÁNSITO DE COSTA RICA, Citado en <http://Leytránsitocostarica.com>

El mecanismo de diferenciación implementado en Costa Rica, permite garantizar que las prestaciones por concepto de seguros se cumplan tanto en dinero como en asistencia médica, sanitaria y de rehabilitación, además de ello permite mantener la solidez financiera del régimen en el sentido de que se establecen pólizas de seguro acordes con la realidad, que no perjudicarían a las empresas aseguradoras del país cuya legislación me encuentro analizando.

Pese a ser el anterior, un argumento que tiene mucha lógica, no ha sido considerado ni tomado en cuenta por el legislador ecuatoriano en la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres vigente, situación que constituye también un inconveniente jurídico dada la diversidad de vehículos que son parte del parque automotor que circula por las calles de nuestro país. .

“ARTÍCULO 44.- La póliza a la que se refiere este capítulo, tendrá una vigencia de un año, a partir del día de su expedición. Se exceptúa el caso de las pólizas para los vehículos indicados en el artículo 42 de esta Ley”⁴⁶.

⁴⁶ LEY DE TRÁNSITO DE COSTA RICA, Citado en <http://Leytránsitocostarica.com>

Este artículo señala que la vigencia de la póliza por el seguro obligatorio de accidentes de tránsito será de un año desde el momento en que fue expedida, estableciéndose un caso de excepción para los vehículos extranjeros, en los que la póliza estará vigente mientras el automotor permanezca en territorio costarricense.

El tiempo de duración del seguro no ha sido establecido en forma adecuada en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que no se refiere explícitamente a este tema.

“ARTÍCULO 46.- El Registro Público de Vehículos Automotores y la Dirección General de Transporte Público no tramitarán las solicitudes de inscripción o traspaso ni emitirán la tarjeta de circulación, ni extenderán ningún tipo de permiso especial, sin que el propietario del vehículo demuestre haber suscrito la póliza, en los términos que fija este capítulo”⁴⁷.

La póliza de seguro obligatorio por accidentes de tránsito, según lo dispuesto en este artículo, será requisito indispensable para que el propietario del vehículo pueda tramitar documentos como las

⁴⁷ LEY DE TRÁNSITO DE COSTA RICA, Citado en <http://Leytránsitocostarica.com>

solicitudes de inscripción o traspaso y obtener la tarjeta de circulación o cualesquier otro tipo de permiso especial.

“ARTÍCULO 47.- El Instituto Nacional de Seguros y la Dirección General de la Policía de Tránsito coordinarán las acciones para la inmovilización de los vehículos cuando el seguro obligatorio no haya sido pagado”⁴⁸.

Cuando los propietarios de los vehículos que circulan por el territorio de la República de Costa Rica, no hayan cancelado el seguro obligatorio por accidentes de tránsito, los automotores serán inmovilizados a través de las acciones conjuntas de los organismos competentes para este efecto, que en ese país son el Instituto Nacional de Seguros y la Dirección General de la Policía de Tránsito.

Como podemos observar en el caso de la Ley de Tránsito de Costa Rica, se ha legislado más ampliamente acerca del seguro obligatorio por accidentes de tránsito, señalando aspectos que no han sido tomados en cuenta en la legislación ecuatoriana existente sobre este asunto, sin embargo hay que destacar que algunos de los aspectos señalados en la legislación costarricense, si se toman en

⁴⁸ LEY DE TRÁNSITO DE COSTA RICA, Citado en <http://Leytránsitocostarica.com>

cuenta en el Reglamento para el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, que está vigente en nuestro país.

5. MATERIALES Y MÉTODOS

5.1. MATERIALES.

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

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

5.2. MÉTODOS.

De acuerdo a lo previsto en la metodología de la investigación jurídica, por las características de este estudio en lo general estuvo regido por los lineamientos del método científico, pues se parte del planteamiento de un supuesto hipotético sujeto a comprobación con la información que se obtenga en todo el proceso investigativo.

Como métodos auxiliares contribuyeron en este estudio el método inductivo-deductivo y deductivo inductivo, que fueron

utilizados según las circunstancias que se presentaron en la sustentación del eje teórico del trabajo para abordar cada una de las partes del problema estudiado y de igual forma sustentar la idea general de la investigación, que se orienta a demostrar la necesidad de que se reforme la legislación ecuatoriana relacionada con el seguro obligatorio de accidentes de tránsito.

El método bibliográfico descriptivo y documental, fue de singular valía en la elaboración del marco referencial de la tesis, pues se realizó un proceso de determinación y selección de la información bibliográfica que aporte de mejor forma al desarrollo del trabajo. El método descriptivo permitió ampliar el estudio de cada uno de los aspectos que forman parte del sustento teórico, como también describir el proceso investigativo de campo, y la información que en la ejecución del mismo se obtuvo.

En la presentación y análisis de los datos obtenidos en el trabajo de campo se utilizaron los métodos de análisis y síntesis, que permitieron proyectar los resultados obtenidos a través de frecuencias y porcentajes ordenados en las respectivas tablas, y representados en gráficos estadísticos que permitieron realizar el análisis comparativo, y llegar a la correspondiente elaboración de las conclusiones,

recomendaciones y de la propuesta que consta en la parte final del trabajo.

5.3. TÉCNICAS.

Para la recolección de la información que sustenta la parte teórica del trabajo se utilizó la técnica del fichaje, a través de la elaboración de fichas bibliográficas y nemotécnicas, las cuales permitieron recoger amplia información sobre las categorías conceptuales que forman parte del estudio, y de igual forma escoger aquellas opiniones doctrinarias que tienen un mayor sustento y que sirven para desarrollar adecuadamente el discurso teórico de la investigación.

En el trabajo de campo para la obtención de datos fácticos acerca de la problemática estudiada, se procedió primero a determinar una muestra al azar de treinta abogados en libre ejercicio profesional, quienes dieron sus criterios en una encuesta que estuvo orientada a recabar sus opiniones acerca de la temática propuesta, de igual forma se aplicó la entrevista a un número de cinco personas que desempeñan funciones relacionadas con el tema estudiado, entre ellas principalmente, Jueces de Tránsito, Fiscales, Abogados en

Libre Ejercicio, y personas laboran en las Instituciones del Estado relacionadas con el tránsito y el transporte terrestre, estos datos sirvieron para la verificación de los objetivos planteados y para la contrastación de la hipótesis propuesta. La aplicación de la encuesta y el desarrollo de las entrevistas se efectuó de manera directa, es decir que como autora de la investigación acudí personalmente a cada una de las oficinas particulares y de las dependencias públicas en donde laboran las personas que colaboraron en el trabajo de campo, habiendo obtenido de ellas una participación cordial que hizo posible recabar información de primera mano acerca de cómo se evidencia la problemática en la realidad jurídica y social cotidiana.

El desarrollo del presente informe final está regido principalmente por lo dispuesto en el Reglamento del Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja.

6. RESULTADOS

6.1. RESULTADOS DE LA APLICACIÓN DE ENCUESTAS.

Con el objeto de tener un acercamiento más directo a la problemática investigada se creyó conveniente el empleo de la técnica de la encuesta, a objeto de conocer los criterios de los profesionales del derecho que laboran en la ciudad de Loja, respecto del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y su aplicación en el Ecuador.

Para ello se procedió a elegir al azar a una muestra de treinta abogados en libre ejercicio que laboran en el Distrito Judicial de Loja, el trabajo de aplicación de la encuesta se realizó de una forma directa, para lo cual acudí de manera persona a cada una de las dependencias donde ellos laboran, habiendo obtenido una magnífica colaboración.

El formulario de encuesta presentado ante las personas encuestadas estuvo integrado por cinco ítems, y su empleo arrojó los resultados que de manera ordenada de acuerdo al orden en que se plantearon las interrogantes, se reportan, grafican y analizan en las páginas que siguen.

PRIMERA PREGUNTA: ¿De acuerdo a su opinión, existen deficiencias normativas respecto de la forma y montos que cubre el seguro general obligatorio de accidentes de tránsito?

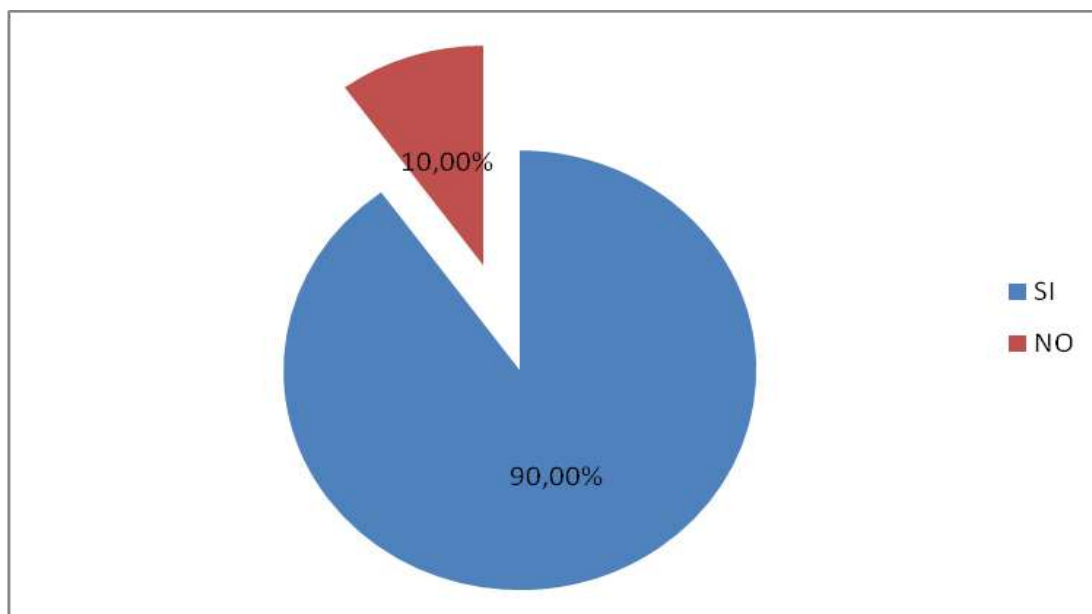
CUADRO N° 1

INDICADOR	f	%
SI	27	90.00
NO	3	10.00
TOTAL:	30	100.00

FUENTE: Aplicación de Encuestas

ELABORACIÓN: La autora

GRÁFICO N° 1



ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN:

El 90% de las personas investigadas considera que si existen deficiencias normativas respecto de la forma y montos que cubre el

Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito; en tanto que el 10% no está de acuerdo en que existan tales deficiencias.

Como se pudo observar en el análisis especialmente de las normas correspondientes del Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, existen deficiencias normativas en cuanto a los montos de las primas que se pagan a las víctimas de los accidentes de tránsito por concepto de muerte y de lesiones provocadas a consecuencia de un accidente de tránsito. Por lo tanto los criterios dados por la mayoría de las personas investigadas al responder la presente pregunta, son adecuados.

SEGUNDA PREGUNTA: ¿Considera Usted, que los trámites burocráticos que deben realizar las víctimas de accidentes de tránsito, inciden en la deficiente aplicación del seguro general obligatorio de accidentes de tránsito?

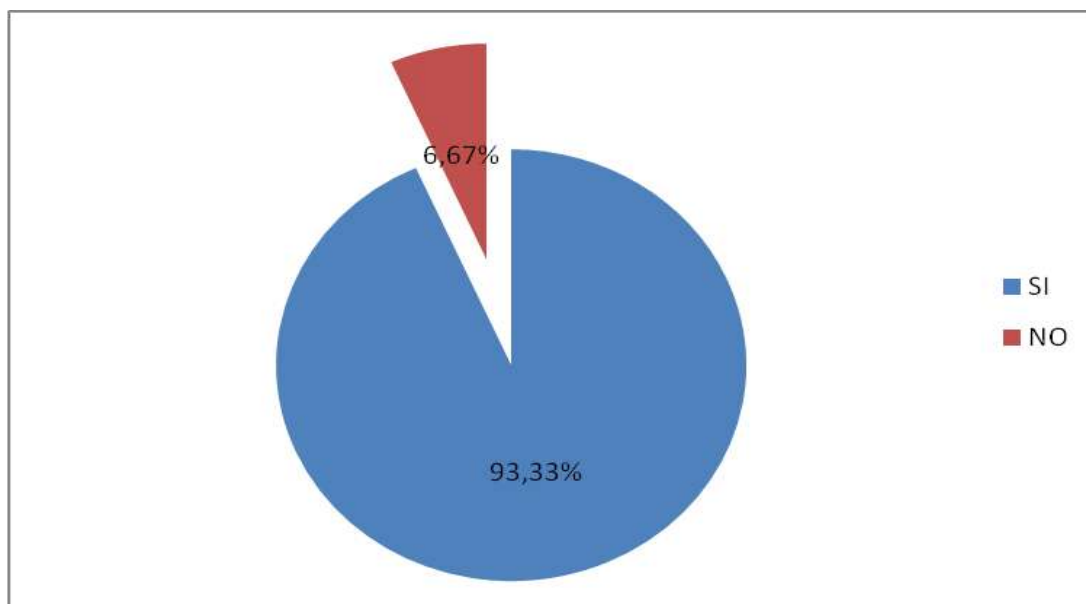
CUADRO N° 2

INDICADOR	f	%
SI	28	93.33
NO	2	6.67
TOTAL:	30	100.00

FUENTE: Aplicación de Encuestas

ELABORACIÓN: La autora

GRÁFICO N° 2

**ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN:**

El 93.33% de las personas que participaron en la encuesta consideran que los trámites burocráticos que deben realizar las víctimas de accidentes de tránsito, inciden en la deficiente aplicación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito.

Por su parte el 6.67% no considera que los trámites que se ven obligadas a realizar las personas víctimas de accidentes de tránsito o

sus familiares, incidan en la aplicación deficiente del seguro obligatorio de accidentes de tránsito.

Como observamos en la parte pertinente del análisis a las disposiciones del Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, éste establece que las víctimas o sus familiares no deben realizar ningún tipo de trámite ante las aseguradoras ni ante el FONSAT, sin embargo esta disposición reglamentaria no se cumple en nuestro país donde deben ser justamente esas personas las que realicen grandes viacrucis a objeto de poder obtener que se haga efectiva la póliza contratada a través del seguro obligatorio de accidentes de tránsito.

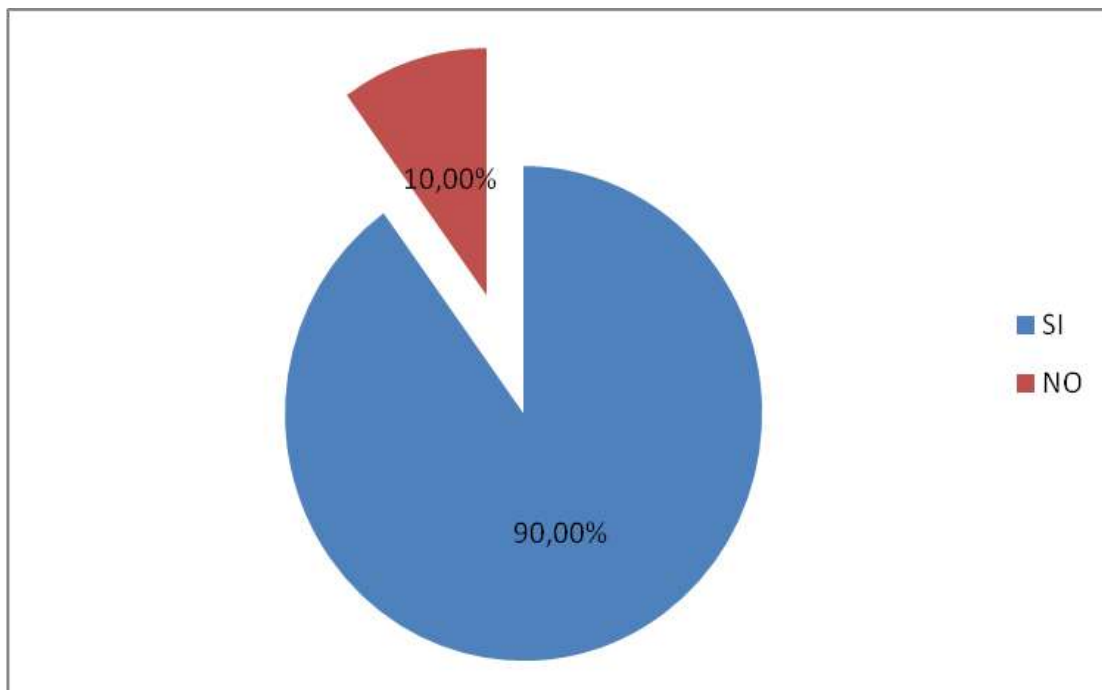
TERCERA PREGUNTA: ¿La deficiente estructura del seguro obligatorio de accidentes de tránsito, provoca que los ciudadanos no reciban las atenciones consagradas en la Constitución de la República del Ecuador?

CUADRO N° 3

INDICADOR	f	%
SI	27	90.00
NO	3	10.00
TOTAL:	30	100.00

FUENTE: Aplicación de Encuestas

ELABORACIÓN: La autora

GRÁFICO N° 3**ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN:**

De acuerdo a lo señalado por el 90% la deficiente estructura legal del seguro obligatorio de accidentes de tránsito provoca que los ciudadanos ecuatorianos que son víctimas de este tipo de percances no reciban las atenciones consagradas en la Constitución de la República del Ecuador. El 10% señala que la deficiente estructura legal no es una de las causas para que la atención no sea eficiente en el país.

Desde mi punto de vista las deficiencias en el marco legal y reglamentario del seguro obligatorio de accidentes de tránsito provocan que el respaldo que deben tener las personas que contratan este seguro, se de de una manera deficiente ya que ellas no reciben las atenciones a que tienen derecho, pues como se ha mencionado en este trabajo y se ha dicho de parte de algunos sectores en el país no se está cumpliendo eficientemente las finalidades para la que se concibió este tipo de aseguramiento, en el afán de enfrentar uno de los problemas más graves que tiene nuestra sociedad como es el alto índice de accidentes de tránsito.

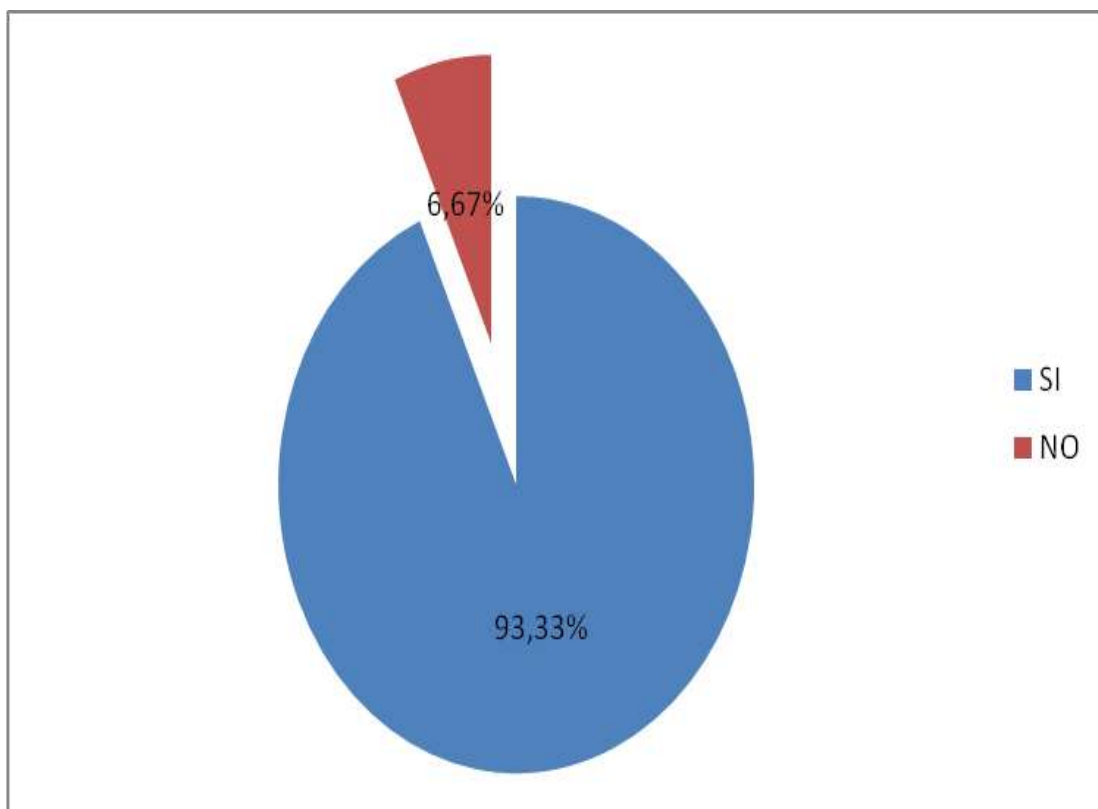
CUARTA PREGUNTA: ¿Considera usted que los montos por indemnizaciones, los trámites engorrosos y el desconocimiento, que existe sobre el tema provoca que el seguro obligatorio por accidentes de tránsito no satisfaga los requerimientos de los usuarios de este seguro?

CUADRO N° 4

INDICADOR	f	%
SI	28	93.33
NO	2	6.67
TOTAL:	30	100.00

FUENTE: Aplicación de Encuestas

ELABORACIÓN: La autora

GRÁFICO N° 4**ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN:**

El 93.33% de las personas investigadas a través de la encuesta consideran que los costos por indemnizaciones, los trámites engorrosos y el desconocimiento que existe sobre el tema provoca que el seguro obligatorio de accidentes de tránsito no satisfaga los requerimientos de los usuarios.

El 6.67%, no considera que las causas señaladas en la pregunta, incidan para que el seguro obligatorio de accidentes de tránsito no cumpla con los requerimientos de los usuarios de este seguro.

Como observamos en la parte pertinente de la revisión de literatura los montos fijados actualmente no satisfacen realmente los perjuicios que puede ocasionar un accidente de tránsito que provoque el fallecimiento de una persona, o que le imposibilite para el normal desempeño de sus actividades.

Además de ello pese a que el Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito dispone que tendrán que ser las instituciones de salud las que realicen las acciones pertinentes ante la correspondiente aseguradora o ante el FONSAT para cobrar los servicios de salud prestados a las víctimas de accidentes de tránsito, esta disposición no se cumple, y son las propias víctimas o sus familiares según el caso los que tienen que hacer los trámites pertinentes para cobrar la póliza.

Por otra parte existe un considerable porcentaje de personas que pese a haber contratado el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, no se preocupan por conocer las normas legales que los

rigen esto provoca que en muchos de los casos tal seguro no se haga efectivo, y consecuentemente no satisfaga los requerimientos de los usuarios o asegurados.

QUINTA PREGUNTA: ¿Estaría Usted de acuerdo con que se plantee una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y al Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, a objeto de garantizar que este seguro cumpla las finalidades para las que fue creado?

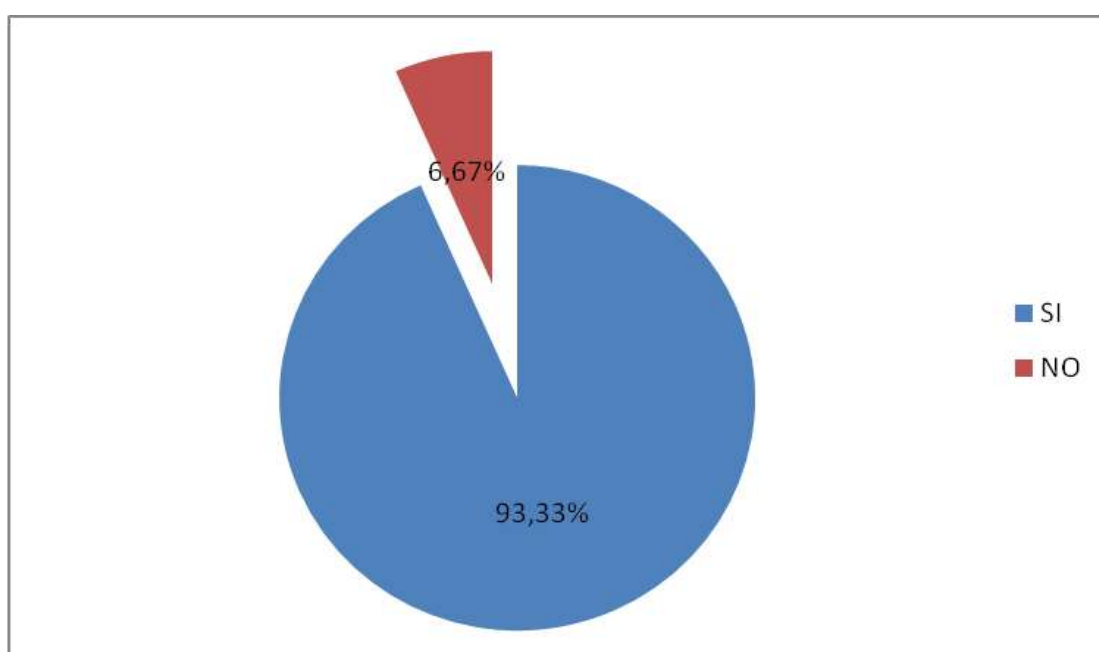
CUADRO N° 5

INDICADOR	f	%
SI	28	93.33
NO	2	6.67
TOTAL:	30	100.00

FUENTE: Aplicación de Encuestas

ELABORACIÓN: La autora

GRÁFICO N° 5



ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN:

El 93.33% de las personas encuestadas está de acuerdo con que se plantee una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y al Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, a objeto de garantizar que cumpla con las finalidades para las que fue creado.

Un 6.67% que representa dos de los treinta encuestados no está de acuerdo con que se plantee la reforma señalada en la quinta pregunta de la encuesta.

Las respuestas obtenidas de parte de los profesionales del derecho que participaron en la encuesta, son muy interesantes pues confirman lo que se ha venido mencionado en este trabajo investigativo en el sentido de que el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, hoy en día aun presenta muchas falencias, es decir que aún a costa de los esfuerzos realizados por parte del Gobierno Nacional y de los organismos pertinentes aún existen muchas falencias legales que impiden el cabal cumplimiento de las finalidades por las que fue creado este seguro, por eso es que en la parte final de este trabajo se presenta una propuesta legal a objeto

de tratar de superar en algo las falencias legales identificadas en el desarrollo de la investigación.

6.2. RESULTADOS DE LA ENTREVISTA.

Con el objeto de recabar una información más amplia acerca de la problemática jurídica estudiada en este trabajo se consideró pertinente la realización de cinco entrevistas a igual número de personas, que en razón de la función que desempeñan tienen mayor conocimiento acerca del tema que se analiza, los criterios que se obtuvieron son los que se reportan de la manera siguiente.

PRIMERA ENTREVISTA AL DR. BYRON PROAÑO MUÑOZ, JUEZ DE TRÁNSITO

1. ¿Cree Usted que existen deficiencias normativas respecto de los montos del seguro obligatorio de accidentes de tránsito?

Como es de conocimiento público el seguro obligatorio por accidentes de tránsito ha sido objeto de mucha controversia en el país, debido principalmente a la forma irresponsable con que las aseguradoras han actuado, pues únicamente han defendido su lucro

empresarial, sin meditar en la importancia de proteger realmente los derechos de las personas.

2. ¿Considera que la deficiente regulación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito afecta derechos reconocidos en la Constitución de la República del Ecuador?

Claro que existe una afectación evidente a derechos fundamentales de las personas, como la integridad personal, la seguridad jurídica, la vida, e incluso la libertad de contratación reconocida en la Constitución de la República del Ecuador, pues la legislación en actual vigencia obliga a los propietarios de vehículos a contratar únicamente con las aseguradoras acreditadas por el Estado para ofrecer el seguro obligatorio de accidentes de tránsito.

3. ¿Cree Usted, que los montos de indemnizaciones que señala la ley, los trámites engorrosos que se deben realizar, y el desconocimiento que existe en la ciudadanía, provoca que el seguro obligatorio por accidentes de tránsito no satisfaga los requerimientos de los usuarios de este seguro?

Los montos que se establecieron para la indemnización por los daños que sufran las víctimas a consecuencia del accidente son realmente bajos si consideramos los altos costos de salud existente actualmente en el país, de igual forma existen trámites demasiado complicados para hacer efectivo el seguro, no es menos cierto lo que Usted señala de que aún existe mucho desconocimiento y falta de

información en la ciudadanía, lo cual provoca que el seguro obligatorio por accidentes de tránsito, aún no cumpla la finalidad para la que fue creado en nuestro país.

4. ¿Estaría Usted de acuerdo con que se plantee una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y al Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, a objeto de garantizar que este seguro cumpla las finalidades para las que fue creado?

Yo comparto plenamente la necesidad de que se haga una reforma a la legislación sobre el seguro obligatorio de accidentes de tránsito buscando que el mismo sirva en efecto para reparar los daños sufridos por los accidentes de tránsito, garantizando de esta forma los derechos de los ciudadanos.

SEGUNDA ENTREVISTA AL DR. KLEINER ORTEGA, FISCAL

1. ¿Cree Usted que existen deficiencias normativas respecto de los montos del seguro obligatorio de accidentes de tránsito?

Existió problemas desde que el seguro obligatorio de accidentes de tránsito fue incorporado por primera vez en el país, y esto se debe a que fue una normativa importada de otros países de Latinoamérica, sin embargo algún subsisten algunos inconvenientes legales al respecto.

2. ¿Considera que la deficiente regulación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito afecta derechos reconocidos en la Constitución de la República del Ecuador?

Se afecta del derecho a la libertad y a recibir bienes y servicios de óptima calidad cuando se obliga a contratar únicamente con las empresas calificadas por el Estado que a veces no son las mejores para garantizar la eficacia en el cumplimiento del seguro.

3. ¿Cree Usted, que los montos de indemnizaciones que señala la ley, los trámites engorrosos que se deben realizar, y el desconocimiento que existe en la ciudadanía, provoca que el seguro obligatorio por accidentes de tránsito no satisfaga los requerimientos de los usuarios de este seguro?

No hay relación en muchos casos entre el monto de la prima y los gastos que deben hacerse para la recuperación de la víctima, es por esto que se han generado muchos reclamos respecto al seguro obligatorio de accidentes de tránsito.

4. ¿Estaría Usted de acuerdo con que se plantee una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y al Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, a objeto de garantizar que este seguro cumpla las finalidades para las que fue creado?

Yo comparto la necesidad de que se haga una reforma buscando que el seguro satisfaga los requerimientos de la sociedad, y sobre todo sirva para que las víctimas de los accidentes de tránsito

tengan un respaldo que les permita cubrir los daños y perjuicios que se generen a consecuencia de estos percances.

TERCERA ENTREVISTA AL DR. DIEGO PALADINES GONZÁLEZ, ABOGADO EN LIBRE EJERCICIO

1. ¿Cree Usted que existen deficiencias normativas respecto de los montos del seguro obligatorio de accidentes de tránsito?

Si hay en la legislación vigente muchos problemas que han permitido que de manera ilegal e injusta las aseguradoras se beneficien obteniendo grandes ganancias, a consecuencias de las víctimas de los accidentes que en cambio no han resultado beneficiados.

2. ¿Considera que la deficiente regulación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito afecta derechos reconocidos en la Constitución de la República del Ecuador?

Si se afectan varios derechos, al no tener la víctima como resarcir los daños que sufrió a consecuencia del accidente se presentan efectos patrimoniales, daño a su integridad personal, de igual forma al no permitirle al usuario elegir el seguro que a bien tenga se lesiona su derecho a la libertad de contratación que como sabemos está reconocido en la Constitución de la República del Ecuador.

3. ¿Cree Usted, que los montos de indemnizaciones que señala la ley, los trámites engorrosos que se deben realizar, y el desconocimiento que existe en la ciudadanía, provoca que el seguro obligatorio por accidentes de tránsito no satisfaga los requerimientos de los usuarios de este seguro?

Hay en realidad muchos problemas de orden burocrático, que hastían a las personas que tienen la intención de hacer efectivo el seguro obligatorio de accidentes de tránsito, esta es otra de las causas para que este seguro no haya tenido los resultados esperados en la sociedad ecuatoriana.

4. ¿Estaría Usted de acuerdo con que se plantee una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y al Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, a objeto de garantizar que este seguro cumpla las finalidades para las que fue creado?

Yo comparto el planteamiento de una reforma que permita libertad al momento de contratar y que garantice que las víctimas de los accidentes de tránsito se beneficien efectivamente del seguro logrando de este modo se cumpla la finalidad estatal de brindar a la ciudadanía un respaldo para el caso de que sean afectados por este tipo de percances que suceden de manera frecuente en todo el país.

CUARTA ENTREVISTA AL DR. ÁNGEL GUERRERO, FISCAL

1. ¿Cree Usted que existen deficiencias normativas respecto de los montos del seguro obligatorio de accidentes de tránsito?

Hay que destacar el hecho de que recientemente el Presidente de la República, expidió un nuevo decreto para regular el seguro obligatorio de accidentes de tránsito, esto se debe justamente a que hoy en día existen muchos problemas en la normativa que regula este seguro.

2. ¿Considera que la deficiente regulación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito afecta derechos reconocidos en la Constitución de la República del Ecuador?

Si, yo creo que principalmente se afecta el derecho a la libertad de contratación y el derecho a la seguridad jurídica, pues hasta la actualidad los resultados que se ha obtenido desde la vigencia del seguro obligatorio de accidentes de tránsito, deja un resultado negativo.

3. ¿Cree Usted, que los montos de indemnizaciones que señala la ley, los trámites engorrosos que se deben realizar, y el desconocimiento que existe en la ciudadanía, provoca que el seguro obligatorio por accidentes de tránsito no satisfaga los requerimientos de los usuarios de este seguro?

Lo que cobran las aseguradoras por el seguro obligatorio de accidentes de tránsito, es una cantidad considerable, ello les ha representado ganancias de millones de dólares según se reportó a

través de los diferentes medios de comunicación, sin embargo los montos de indemnización que están establecidos en la misma ley son muy reducidos respecto de los daños que pretenden cubrir, y además de ello los trámites lentos y demasiado burocráticos que se deben realizar, provoca que como Usted señala hasta la actualidad el seguro obligatorio no satisfaga los requerimientos de los usuarios.

4. ¿Estaría Usted de acuerdo con que se plantee una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y al Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, a objeto de garantizar que este seguro cumpla las finalidades para las que fue creado?

Yo comparto la necesidad de que se haga una reforma a toda la normativa relacionada con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, puesto que es preciso garantizar que este seguro sirva para satisfacer las necesidades que se presentan en las víctimas de accidentes de tránsito.

QUINTA ENTREVISTA A DIRECTOR ADMINISTRATIVO DE LA JEFATURA PROVINCIAL DE TRÁNSITO DE LOJA

1. ¿Cree Usted que existen deficiencias normativas respecto de los montos del seguro obligatorio de accidentes de tránsito?

Hay muchos problemas, aquí en las dependencias que dirijo a diario se conocen de casos de aseguradoras que incumplen las

obligaciones que les impone la Ley, esto ha provocado que un sistema que es bueno, parezca como deficiente ante los ojos de la comunidad.

2. ¿Considera que la deficiente regulación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito afecta derechos reconocidos en la Constitución de la República del Ecuador?

Es verdad que hay problemas en la ley, y que ésta en algunas de sus disposiciones contradice normas constitucionales como por ejemplo la libertad de contratación, sin embargo los principales problemas respecto al seguro obligatorio de accidentes de tránsito se derivan del irrespeto a las normas legales por parte de quienes ofrecen el seguro, es decir de las empresas aseguradoras.

3. ¿Cree Usted, que los montos de indemnizaciones que señala la ley, los trámites engorrosos que se deben realizar, y el desconocimiento que existe en la ciudadanía, provoca que el seguro obligatorio por accidentes de tránsito no satisfaga los requerimientos de los usuarios de este seguro?

Hoy en día los costos de salud son muy altos tanto en el sector público como privado, pues la gratuidad de la salud no se cumple, además los costos relacionados por ejemplo con la reparación de un automotor siniestrado, son significativos, por lo tanto los montos que contempla la ley no son adecuados a las necesidades que se generan consecuencia de un accidente de tránsito además existen

muchos problemas en la tramitación para que se haga efectivo el seguro, esto ha motivado los reclamos que a nivel nacional se han elevado ante las autoridades competentes respecto del seguro obligatorio por accidentes de tránsito.

4. ¿Estaría Usted de acuerdo con que se plantee una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y al Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, a objeto de garantizar que este seguro cumpla las finalidades para las que fue creado?

Yo si estoy de acuerdo con que se hagan las reformas que sean necesarias pero además de ello es necesario que el Estado haga efectivo su poder coercitivo y sancione especialmente a las aseguradoras que irresponsablemente causan el rechazo de la sociedad hacia un sistema de aseguramiento que es de trascendental importancia si consideramos el número creciente de accidentes de tránsito que se suceden en el país.

COMENTARIO A LAS ENTREVISTAS.

Como podemos observa las personas entrevistadas en su totalidad consideran que existen deficiencias normativas respecto de los montos del seguro obligatorio de accidentes de tránsito, lo que

confirma lo señalado en este trabajo, al momento de realizar el análisis de las disposiciones pertinentes del Reglamento recientemente expedido por el Presidente de la República del Ecuador.

De igual forma los entrevistados aceptan de manera contundente el hecho de que las deficiencias existentes en las disposiciones legales y reglamentarias respecto del seguro obligatorio de accidentes de tránsito provoca la vulneración y falta de aplicación de importantes derechos reconocidos en la Constitución de la República del Ecuador, entre los que pueden destacarse principalmente, el derecho a la libertad de contratación, el derecho a la salud y el derecho a la seguridad jurídica de los ciudadanos.

Conforme a las opiniones recabadas de las personas que fueron entrevistadas se establece que según su criterio, los montos de indemnizaciones previstas en las normas legales, los trámites engorrosos que deben realizar las víctimas o sus familiares, y el desconocimiento que existe en la ciudadanía, es una de las causas fundamentales para que el seguro obligatorio de accidentes de tránsito no logre cumplir hasta ahora la finalidades por las que fue concebido y aplicado en nuestro país.

Finalmente todas las personas que participaron de la entrevista están de acuerdo en que deben incorporarse reformas tanto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, como en el Reglamento del Seguro Obligatorio de accidentes de tránsito a objeto de que éste cumpla de manera eficiente con las expectativas e intereses de la ciudadanía ecuatoriana.

7. DISCUSIÓN

7.1. VERIFICACIÓN DE OBJETIVOS.

Los objetivos que se plantearon en el respectivo proyecto de investigación son los que se verifican de acuerdo al siguiente análisis.

OBJETIVO GENERAL:

- **Realizar un estudio doctrinario, jurídico, crítico, del régimen legal de la Ley Orgánica de Tránsito y Transporte Terrestre, en relación al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.**

Este objetivo general se verifica tanto en la parte teórica de la investigación donde de manera particular se han revisado las disposiciones establecidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y en el Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, respecto de la regulación jurídica de esta clase de seguro en el Ecuador.

De igual forma sirven para verificar este objetivo los datos fácticos obtenidos a través de la aplicación de las técnicas de la encuesta y la entrevista.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- **Establecer la deficiencia normativa en la forma y montos que cubre el seguro general obligatorio de accidentes de tránsito.**

Como se pudo observar al momento de analizar las disposiciones contenidas en el Libro Quinto de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, y en el Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, en estas dos normativas existen deficiencias, respecto de la forma de regular el seguro obligatorio de accidentes de tránsito y de los montos que este cubre por concepto de fallecimiento o de lesiones provocadas a consecuencia de este tipo de percances. Esta situación es confirmada por el criterio mayoritario manifestado por parte de las personas que participaron en la investigación de campo en su calidad de encuestados y de entrevistados.

- **Determinar los trámites burocráticos para el cobro de las indemnizaciones a las víctimas de accidentes de tránsito.**

Por el incumplimiento de las disposiciones reglamentarias vigentes en el país las mismas víctimas de los accidentes de tránsito o

sus familiares deben realizar trámites demasiado burocráticos, que afectan los intereses de estas personas y que en muchos de los casos repercuten para que las aseguradoras incumplan su obligación de pagar la póliza correspondiente.

- **Presentar un proyecto de reforma a la Ley Orgánica de Tránsito y Transporte Terrestre, y Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.**

Este objetivo específico se verifica en la parte final de la investigación en donde se presenta una propuesta legal que contiene dos proyectos de reforma uno a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y otro al Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, ambos orientados a garantizar que este seguro se regule de mejor forma y que beneficie de manera efectiva a las víctimas de los accidentes de tránsito que frecuentemente suceden en las diferentes ciudades de nuestro país.

7.2. CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS.

La hipótesis planteada para ser contrastada con los resultados obtenidos en este trabajo investigativo es la siguiente:

La estructura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito ha permitido que los ciudadanos que son víctimas de accidentes de tránsito, no reciban las atenciones consagradas en la Constitución de la República del Ecuador, en vista que los montos por indemnizaciones, trámites engorrosos y desconocimiento, no satisfacen las necesidades del usuario del seguro obligatorio de accidentes de tránsito, por lo que vulnera los derechos de las personas.

Esta hipótesis se confirma de acuerdo con las opiniones y criterios emitidos tanto en la encuesta como en la entrevista por los profesionales del derecho quienes señalan que la deficiente estructura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, ha provocado que las personas que son víctimas de estos percances no reciban las atenciones que están consagradas en la Constitución de la República del Ecuador, por cuanto los montos previstos para las indemnizaciones son muy bajos, y las víctimas o sus allegados tienen que realizar trámites burocráticos demasiado tediosos para hacer efectiva la póliza, de igual forma existe un amplio desconocimiento respecto al marco legal del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, lo que provoca que en la mayoría de los casos este no cumpla a satisfacción los requerimientos de los usuarios.

8. CONCLUSIONES

- En la legislación ecuatoriana vigente existen deficiencias normativas en cuanto tiene que ver a la forma y montos del seguro obligatorio de accidentes de tránsito pues las pólizas previstas para la indemnización no son suficientes para cubrir los perjuicios ocasionados a las víctimas y a sus familiares.
- El incumplimiento de las disposiciones reglamentarias vigentes en el país, ocasiona la existencia de trámites demasiado burocráticos que deben ser realizados por las mismas víctimas de los accidentes de tránsito o por sus familiares, lo cual incide en la deficiente aplicación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito.
- La deficiente regulación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito, en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y en el Reglamento pertinente, ocasiona la vulneración y desconocimiento de derechos fundamentales de los ciudadanos contemplados en la Constitución de la República del Ecuador, como el derecho a la libertad de contratación, el derecho a la salud, y el derecho a la seguridad jurídica, plasmada a través del efectivo ejercicio de las garantías reconocidas constitucional y legalmente.

- Los montos de las indemnizaciones previstos en las normas reglamentarias pertinentes, los tediosos trámites que deben realizar las víctimas o sus familiares, y el desconocimiento que existe en la ciudadanía ecuatoriana respecto de la aplicación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito, ha provocado que hasta la actualidad este seguro no cubra las expectativas de los usuarios o asegurados.

- Es necesario plantear reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y al Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, a objeto de que sus disposiciones guarden coherencia con la Constitución de la República del Ecuador, y sobre todo sirvan para garantizar la eficiente aplicación de este seguro a favor de todas las personas afectadas por los accidentes de tránsito.

9. RECOMENDACIONES

- Al Gobierno Nacional de la República del Ecuador, que a través de las entidades gubernamentales comprometidas con el tema, exija el cumplimiento eficiente del seguro obligatorio de accidentes de tránsito por parte de las aseguradoras, y el cabal cumplimiento de las atribuciones conferidas a organismos como en FONSAT, a objeto de proteger de la manera más efectiva como sea posible a los ciudadanos.

- A las instituciones de salud pública y privadas así como a los profesionales de la medicina y de las demás áreas comprometidas con la salud y bienestar de las personas que atiendan de manera oportuna y eficiente a las víctimas de accidentes de tránsito sin exigir ningún pago económico a priori, pues por encima de cualquier interés de este tipo, está la salud y la vida de los seres humanos.

- A las empresas aseguradoras calificadas por la Superintendencia de Bancos y Seguros para ofertar el seguro obligatorio de accidentes de tránsito, que asuman responsablemente su obligación frente a los asegurados, y que busquen también el bienestar de los contratantes del seguro y

no únicamente intereses económicos personales o institucionales.

- A la Universidad Nacional de Loja, para que continúe exigiendo al realización de este tipo de investigaciones en todas sus carreras, pues las mismas sin duda alguna contribuyen a la mejor formación de los profesionales, y también a auscultar las problemáticas existentes en la sociedad con el objeto de plantear las posibles soluciones para las mismas.

- A la Asamblea Nacional Constituyente, que acoja la propuesta legal que se presenta a continuación, para que de considerar pertinente su aplicación sea revisada, corregida o ampliada y más tarde puesta en vigencia, con la finalidad de proteger los intereses de la colectividad, respecto a una situación tan interesante como es el aseguramiento efectivo de los ciudadanos frente a eventualidades como los accidentes de tránsito que suceden con una frecuencia inusitada en el país.

10. PROPUESTA LEGAL

**LA ASAMBLEA NACIONAL
DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR**

CONSIDERANDO:

QUE, la Constitución de la República del Ecuador, reconoce a favor de todos sus ciudadanos derechos fundamentales como la salud, la libertad de contratación y la seguridad jurídica;

QUE, la normativa contenida en el Libro Quinto de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, en algunos de sus artículos contradice los derechos constitucionales mencionados en el considerando anterior;

QUE, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, en la actualidad no viene cumpliendo las finalidades para las que fue concebido, al no proteger eficientemente a las víctimas de los accidentes de tránsito; y,

QUE, es obligación del Estado ecuatoriano proteger de la mejor forma posible la vigencia y cumplimiento de los derechos fundamentales de sus ciudadanos;

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

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

Art. 1.- Agréguese al Art. 224 el siguiente inciso:

“El incumplimiento a lo dispuesto en el inciso anterior será sancionado con la imposición de una multa de doscientos cincuenta dólares, en el caso de que el responsable sea un profesional de la medicina que preste sus servicios particulares.

Si el incumplimiento obedece a políticas institucionales de no acogimiento a víctimas de accidentes de tránsito, amparadas por el seguro obligatorio de tránsito y transporte terrestre, la institución de salud pública o privada será sancionada con la imposición de una multa de hasta dos mil quinientos dólares, la reincidencia provocará la clausura definitiva de la institución”.

Dado y firmado en la ciudad de Quito, en la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional de la República del Ecuador, a los, días, del mes de, del año

f). Presidente

f). Secretario

**LA ASAMBLEA NACIONAL
DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR**

CONSIDERANDO:

QUE, la Constitución de la República del Ecuador, reconoce a favor de todos sus ciudadanos derechos fundamentales como la salud, la libertad de contratación y la seguridad jurídica;

QUE, la normativa contenida en el Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, en algunos de sus artículos contradice los derechos constitucionales mencionados en el considerando anterior;

QUE, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, en la actualidad no viene cumpliendo las finalidades para las que fue concebido, al no proteger eficientemente a las víctimas de los accidentes de tránsito; y,

QUE, es obligación del Estado ecuatoriano proteger de la mejor forma posible la vigencia y cumplimiento de los derechos fundamentales de sus ciudadanos;

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

**LEY REFORMATORIA AL REGLAMENTO AL SEGURO
OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

Art. 1.- Sustitúyase el Art. 1 por el siguiente:

“Art. 1.- Todo vehículo a motor, sin restricción de ninguna naturaleza, para poder circular dentro del territorio nacional, deberá estar asegurado con un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, el que puede ser contratado con cualquiera de las empresas de seguros autorizadas por la Superintendencia de Bancos y Seguros. Este seguro se rige por las disposiciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como por lo que se determina en el presente reglamento”.

Art. 2.- Sustitúyase los numerales 1 y 2 del artículo 8, por los siguientes:

“1. Una indemnización de USD 10.000.00 por persona, por muerte

sobrevenida dentro de los doce meses siguientes al accidente y a consecuencia del mismo.

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

Dado y firmado en la ciudad de Quito, en la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional de la República del Ecuador, a los, días, del mes de, del año

f). Presidente

f). Secretario

11. BIBLIOGRAFÍA

- ALBUJA, Byron Curso Elemental de Tránsito, Editorial Corporación Editora Nacional, Quito-Ecuador 1996.
- CABANELLAS, Guillermo Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, Tomo VIII, Editorial Heliasta, Buenos Aires-Argentina, 2003.
- CARBONEL Miguel, Libertad de Tránsito y Fronteras, la gran cuestión del Siglo XXI, Editorial Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Autónoma de México, México D.F., 2001.
- COMBELLAS Ricardo, "Derecho Constitucional. Una Introducción al estudio de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela". Mc Graw Hill Interamericana de Venezuela, S.A, Páginas 107 y 108, Caracas, año 2001.
- CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2009.
- DECLARACIÓN UNIVERSAL DE LOS DERECHOS HUMANOS, citada por GARCÍA FALCONÍ, José, en Manual de Práctica Procesal Constitucional, Quito-Ecuador, 2001.
- DICCIONARIO ENCICLOPÉDICO OCÉANO, Tomo VIII, Editorial Océano S.A., Madrid-España, 2001.
- DICCIONARIO JURÍDICO ESPASA SIGLO XXI, Editorial Espasa Calpe S.A., Madrid-España, 2001.
- ENCICLOPEDIA MICROSOFT ENCARTA 2009, 1993-2009, Microsoft Corporation.

- HERNÁNDEZ Daniel, Los Grandes Inventos de la Historia, Editorial Salvat S.A., Madrid-España, 2001.
- <http://www.oas.org/juridico>, CONVENCIÓN AMERICANA DE DERECHOS HUMANOS,
- KARDINER Abraham, El Individuo y su Sociedad, Editorial Fondo de Cultura Económica, México D.F., 1998.
- LEY DE TRÁNSITO DE ARGENTINA, Citado en <http://www.transargentina.com>
- LEY DE TRÁNSITO DE COSTA RICA, Citado en <http://Leytránsitocostarica.com>
- LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial El Forum Editores, Quito-Ecuador, 2009, pág. 95
- NATHAL, Daniels Justicia en la atención de la salud, Editorial Universidad de Cambridge, Cambridge-Reino Unido, 1985.
- PÉREZ LUÑO Alfredo Eduardo, La seguridad Jurídica, Editorial Bosch, Barcelona-España, 1991.
- RÉGIMEN PENAL ECUATORIANO, Edit. Ediciones Legales, Quito-Ecuador, 1998.
- REGLAMENTO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO, www.presidenciadelarepublica.gov.ec

- RENTERÍA, Manuel, La Responsabilidad en Materia de Tránsito y Transporte Terrestre, Editorial Astrea, Buenos Aires-Argentina, 2001, pág. 14.
- SILVA A., Walter Dr., Estudio Técnico Jurídico de la Ley de Tránsito, sus Posibles Reformas.
- TORRES CHAVES, Efraín Comentarios a la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres, Editorial Universidad Técnica Particular de Loja, Loja-Ecuador, 1998.
- URIARTE DOMÍNGUEZ, Segismundo, El Concepto de Salud, Editorial Nuevo Milenio, Bogotá-Colombia, 2008.
- www.oms.org. Organización Mundial de la Salud, Concepto de Salud
- www.cedhu.org
- www.unhchr.ch/spanish
- www.oms.org

12. ANEXOS

ANEXO N° 1

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA
ÁREA JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA
CARRERA DE DERECHO

ENCUESTA A PROFESIONALES DEL DERECHO

SEÑOR DOCTOR:

Mucho le agradeceré se sirva dar respuesta a las preguntas que a continuación le presento, la información que Usted brinde será de mucha ayuda para el desarrollo y elaboración de mi Tesis de Licenciatura en Jurisprudencia, de antemano agradezco su gentil colaboración.

1. ¿De acuerdo a su opinión, existen deficiencias normativas respecto de la forma y montos que cubre el seguro general obligatorio de accidentes de tránsito?
SI () NO ()
2. ¿Considera Usted, que los trámites burocráticos que deben realizar las víctimas de accidentes de tránsito, inciden en la deficiente aplicación del seguro general obligatorio de accidentes de tránsito?
SI () NO ()
3. ¿La deficiente estructura del seguro obligatorio de accidentes de tránsito, provoca que los ciudadanos no reciban la atención consagradas en la Constitución de la República del Ecuador?
SI () NO ()
4. ¿Considera usted que los montos por indemnizaciones, los trámites engorrosos y el desconocimiento, que existe sobre el tema provoca que el seguro obligatorio por accidentes de tránsito no satisfaga los requerimientos de los usuarios de este seguro?
SI () NO ()
5. ¿Estaría Usted de acuerdo con que se plantee una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y al Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de

Tránsito, a objeto de garantizar que este seguro cumpla las finalidades para las que fue creado?

SI ()

NO ()

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

ANEXO N° 2

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA
ÁREA JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA
CARRERA DE DERECHO

ENCUESTA A PROFESIONALES DEL DERECHO

SEÑOR DOCTOR:

Mucho le agradeceré se sirva dar respuesta a las preguntas que a continuación le presento, la información que Usted brinde será de mucha ayuda para el desarrollo y elaboración de mi Tesis de Licenciatura en Jurisprudencia, de antemano agradezco su gentil colaboración.

1. ¿Cree Usted que existen deficiencias normativas respecto de los montos del seguro obligatorio de accidentes de tránsito?

2. ¿Considera que la deficiente regulación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito afecta derechos reconocidos en la Constitución de la República del Ecuador?

3. ¿Cree Usted, que los montos de indemnizaciones que señala la ley, los trámites engorrosos que se deben realizar, y el desconocimiento que existe en la ciudadanía, provoca que el seguro obligatorio por accidentes de tránsito no satisfaga los requerimientos de los usuarios de este seguro?

4. ¿Estaría Usted de acuerdo con que se plantee una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y al Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de

Tránsito, a objeto de garantizar que este seguro cumpla las finalidades para las que fue creado?

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

ÍNDICE

Certificación	I
Autoría	II
Agradecimiento	III
Dedicatoria	IV
SUMARIO DE TESIS	V
1. TÍTULO	1
2. RESUMEN	2
ABSTRACT	5
3. INTRODUCCIÓN	8
4. REVISIÓN DE LITERATURA	14
El Tránsito y el Transporte Terrestre.	15
4.1.1. Conceptos previos.	15
Antecedentes históricos.	22
El Tránsito y Transporte Terrestre en el Ecuador.	25
Análisis de la evolución legislativa en materia de Tránsito y Transporte Terrestre en el Ecuador.	29
La Libertad de Tránsito como derecho reconocido en la Constitución de la República del Ecuador.	40
El Derecho a la Seguridad Jurídica.	49
El Derecho a la Libertad de Contratación.	52
El Seguro Obligatorio Contra Accidentes de Tránsito.	54

Historia de los Seguros.	54
Conceptos Previos.	59
Estudio de las Normas Pertinentes de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre.	61
Análisis de las Normas Pertinentes del Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.	69
Análisis de la legislación comparada.	76
5. MATERIALES Y MÉTODOS.	92
Materiales.	93
Métodos.	93
Técnicas.	95
6. RESULTADOS.	97
Resultados de la aplicación de encuestas.	98
Resultados de la entrevista.	109
7. DISCUSIÓN.	121
Verificación de objetivos.	122
Contrastación de hipótesis.	124
8. CONCLUSIONES.	126
9. RECOMENDACIONES.	129
10. PROPUESTA LEGAL.	132
11. BIBLIOGRAFÍA.	139
12. ANEXOS.	143

ÍNDICE