



**UNIVERSIDAD ESTATAL
PENÍNSULA DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD**

CARRERA DE DERECHO

TEMA:

**“ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE
CENTROS DE ASESORAMIENTO PARA FAMILIARES DE
VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO DE LA
PROVINCIA DE SANTA ELENA AÑO 2010-2011.”**

TESIS DE GRADO

Previa a la obtención del título de:

**ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPÚBLICA
DEL ECUADOR**

**AUTORES: NELSON OSWALDO USCA ANDRADE
JUAN ANTONIO JORDAN VILLON**

TUTOR: AB. ABEL MERA BENÍTEZ

LA LIBERTAD – ECUADOR

2011

UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y SALUD

ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES

CARRERA DE DERECHO

**“ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE
CENTROS DE ASESORAMIENTO PARA FAMILIARES DE
VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO DE LA
PROVINCIA DE SANTA ELENA AÑO 2010-2011.”**

TESIS DE GRADO

Previa a la obtención del Título de:

**ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPÚBLICA
DEL ECUADOR**

AUTORES: NELSON OSWALDO USCA ANDRADE

JUAN ANTONIO JORDAN VILLON

TUTOR: AB. ABEL MERA BENÍTEZ

LA LIBERTAD – ECUADOR

2011

La Libertad, Agosto del 2011

APROBACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del trabajo de investigación, **“ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE CENTROS DE ASESORAMIENTO PARA FAMILIARES DE VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO DE LA PROVINCIA DE SANTA ELENA AÑO 2010-2011.”** Elaborado por los señores, **NELSON OSWALDO USCA ANDRADE** y **JUAN ANTONIO JORDAN VILLON**, egresados de la Escuela de Ciencias Sociales, Facultad de Ciencias Sociales y Salud de la Universidad Estatal Península de Santa Elena, previo a la obtención del Título de Abogado de Los Tribunales De La República del Ecuador, me permito declarar que luego de haber orientado, estudiado y revisado, La Apruebo en todas sus partes.

Atentamente

AB. ABEL MERA BENÍTEZ

TUTOR

DECLARACIÓN DE AUTORÍA DE LA INVESTIGACIÓN

El tema seleccionado para la presentación del proyecto de investigación no ha sido desarrollado en la Unidad Académica de la Facultad de Ciencias Sociales de la Carrera de Derecho de la Universidad Estatal Península de Santa Elena.

El tema de investigación seleccionado, **“ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE CENTROS DE ASESORAMIENTO PARA FAMILIARES DE VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO DE LA PROVINCIA DE SANTA ELENA AÑO 2010- 2011.”**, se ha desarrollado por la necesidad de implementar un documento que tenga como objeto difundir los derechos de las personas a conocer la importancia de los métodos alternativos de solución de conflictos a nivel provincial, con el fin de mejorar la convivencia social sin tener que realizar un trámite en instancia judicial que nos ahorraría tiempo y dinero, y así obtener una cultura de paz y armonía entre todos los ciudadanos.

Durante el desarrollo del proyecto de investigación se pudo constatar que los sectores más afectados por esta problemática son los sectores urbanos marginales, los mismos que se ven inmersos constantemente en esta problemática social.

De allí que el Estado, a través de los diferentes organismos debe de coadyuvar a la solución de estos problemas, y mantener programas que den el asesoramiento necesario para que la ciudadanía no vuelva a incurrir en ellos.

Nelson Oswaldo Usca Andrade

C.C. N° 091965848-4

Juan Antonio Jordán Villon

C.C. N° 090625145-9

EL SUSCRITO, LICDA. JENNY MARIA USCA CABRERA, A PETICIÓN DEL INTERESADO.

CERTIFICA:

Haber realizado el análisis Gramatológico de la tesis **“ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE CENTROS DE ASESORAMIENTO PARA FAMILIARES DE VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO DE LA PROVINCIA DE SANTA ELENA AÑO 2010- 2011.”** Realizados por los señores: Nelson Oswaldo Usca Andrade y Juan Antonio Jordán Villon.

Es todo cuanto puedo decir en honor a la verdad autorizo al interesado a utilizar el presente certificado como a bien tuviere.-

Atentamente.-

LCDA. JENNY MARIA USCA CABRERA

DEDICATORIA:

A LA MEMORIA DE ISABEL ROSALÍA LÓPEZ FLORES, TU
AMOR SIGUE EN MIS ACTOS Y EN MI CORAZÓN.

AGRADECIMIENTO:

"A NUESTRAS FAMILIAS E HIJOS, GRACIAS POR SER LA LUZ QUE GUÍA NUESTRO ARDUO CAMINO, POR SER LOS PILARES FUNDAMENTALES EN LA REALIZACIÓN DE NUESTROS OBJETIVOS PROFESIONALES".

NELSON OSWALDO USCA ANDRADE

JUAN ANTONIO JORDAN VILLON

TRIBUNAL DE GRADO

Abg. Carlos San Andrés Restrepo
Decano de la Facultad de
Ciencias Sociales y de la Salud

Dr. Tito Ramos Viteri
Director de la Carrera
De Derecho

Ab. Abel Mera Benítez
Profesor –Tutor

Ab. Francisco Celleri Lascano
Profesor De Área

Ab. Milton Zambrano Coronado. MSc
Secretario General-Procurador

**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD**

**“ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE CENTROS DE
ASESORAMIENTO PARA FAMILIARES DE VÍCTIMAS DE ACCIDENTES
DE TRÁNSITO DE LA PROVINCIA DE SANTA ELENA AÑO 2010-2011.”**

Autores: Nelson Oswaldo Usca Andrade y Juan Antonio Jordán Villón

Tutor: Ab. Abel Mera Benítez

RESUMEN

Si bien diferentes sectores de la sociedad Ecuatoriana están conscientes de la problemática que generan los accidentes de tránsito, no se ha logrado desarrollar de manera sistemática un plan que tienda a reducir el impacto de éste.

Ecuador es el cuarto país en el mundo y el segundo en América Latina, en donde los accidentes de tránsito se convierten en la principal causa de muerte. Según las estadísticas nacionales la primera causa de muerte en el Ecuador, son los accidentes de tránsito; que la impunidad por estos hechos se eleva al 60 por ciento, que las pérdidas que dejan estos accidentes ascienden a 200 millones de dólares cada año y que al mes mueren decenas de personas. Realidad que asciende a medida que pasan los años hasta que nuestros gobernantes no hagan cumplir a cabalidad la Ley de Tránsito y se cree conciencia a los conductores sobre la responsabilidad que implica el manejo de los vehículos y las protecciones que deben tomar para evitar percances.

Según la OMS afirma que en el mundo los accidentes de tránsito dejan 800 mil víctimas mortales y 20 millones de personas heridas cada año.

En la actualidad en la Península de Santa Elena existe un alto porcentaje de accidentes de tránsito, según las estadísticas de los años 2010 y 2011(*anexo 1 y 2*), los que en su gran mayoría se deben a la impericia e imprudencia de los conductores.

El presente trabajo tiene como finalidad instruir al ciudadano peninsular en general sobre la aplicación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, leyes y normas favorables para las víctimas y familiares de estos con el objetivo principal de que no sean vulnerados los derechos de nuestros habitantes peninsulares y sean tratados con dignidad y respeto.

Tratar de determinar las causas reales de los siniestros, corresponde a realizar un estudio del problema por medio de un registro que permita al investigador interpretar, de una forma cercana a la realidad, el modo en que sucede.

Así será posible establecer las razones que los accidentes tienen en común, para tratar de corregir el problema, disminuir su incidencia y, si es posible, eliminarlo. Aunque sean muchas las causas que originan o provocan un accidente de tránsito, definitivamente es el factor humano, por irresponsabilidad, impericia, entre otros, a quienes podemos atribuir muchas veces al factor educación principalmente, irrespeto a las leyes factor relevante, descuido en los vehículos y sobre todo la falta de respeto a la vida, siendo esta falta de educación responsabilidad de las instituciones creadas para dicha labor y de la misma sociedad que no se involucra en dicha acción.

ÍNDICE

PORTADA	i
APROBACION DEL TUTOR	ii
DEDICATORIA	iii
AGRADECIMIENTO	iv
RESUMEN	vi-vii
INDICE DE GRÁFICOS	x
INDICE DE CUADROS	xi
INDICE DE ANEXOS	xii
PLANTEAMIENTO Y FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	1
PLANTEAMIENTO	1
FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	2
JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA DEL TEMA	2
SISTEMATIZACION DEL PROBLEMA	4
OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	4
Objetivo general.-	4
Objetivos Específicos.-	4
CAPITULO I.....	10
1. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	10
1.1. ASPECTOS TEÓRICOS	10
1.1.1. DEFINICIÓN	10

1.1.2. TÉRMINOS Y/O DEFINICIONES ASOCIADAS A ACCIDENTES DE TRÁNSITO.....	13
1.2. ASPECTOS HISTÓRICOS DEL SEGURO OBLIGATORIO.....	16
1.3. LA NECESIDAD DE UN SEGURO PARA CUBRIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.....	24
SOAT	25
1.4. APLICACIÓN DEL SOAT EN LA PENÍNSULA DE SANTA ELENA.	31
CAPITULO II.....	33
2. ASPECTOS LEGALES	33
2.1. LEGISLACIÓN ECUATORIANA.	33
2.2. LEGISLACIÓN NACIONAL SOBRE EL PROBLEMA DE SEGURO PARA CUBRIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO	44
2.3. LEY DE TRÁNSITO.....	46
2.4. EL FONSAT	53
DEL FONDO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	53
CAPITULO III.....	59
3. INVESTIGACIÓN Y PROPUESTA	59
3.1. DATOS ESTADÍSTICOS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.....	59
Estadísticas Nacionales.....	59
Estadísticas Peninsulares.	60
3.2. APLICACIÓN DE LA ENTREVISTA Y LA ENCUESTA.....	61
3.3. TABULACIÓN DE LOS RESULTADOS.	62
CAPITULO IV.....	73
4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.	73
4.1. CONCLUSIONES.....	73
4.2. RECOMENDACIONES.....	77
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	79
ANEXOS	82

ÍNDICE DE GRÁFICOS

		Pág.
Gráfico 1	Pregunta 1 (Encuesta)	63
Gráfico 2	Pregunta 2 (Encuesta)	64
Gráfico 3	Pregunta 3 (Encuesta)	65
Gráfico 4	Pregunta 4 (Encuesta)	66
Gráfico 5	Pregunta 5 (Encuesta)	67
Gráfico 6	Pregunta 6 (Encuesta)	67
Gráfico 7	Pregunta 7 (Encuesta)	68
Gráfico 8	Factores de accidentes	73

ÍNDICE DE CUADROS

		Pág.
Cuadro 1	Responsables	37
Cuadro 2	Conductor	38
Cuadro3	Responsabilidad Solidaria	38
Cuadro4	Otros responsables	38
Cuadro5	Tabla de indemnizaciones	40-42

ÍNDICE DE ANEXOS

		Pág.
Anexo 1	Accidentes 2010(Anexo)	82
Anexo 2	Accidentes 2011(Anexo)	83

PLANTEAMIENTO Y FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

PLANTEAMIENTO

En la Provincia de Santa Elena existe en la actualidad un creciente porcentaje de accidentes de tránsito, los cuales han generado un sinnúmero de pérdidas de vidas humanas, llenando de dolor e incertidumbre a muchas familias peninsulares.

Esta realidad es sumamente alarmante en relación al estado de tranquilidad y convivencia que existía años atrás en nuestra actual provincia, orgullosamente enriquecida por una identidad cultural de ascendencia Valdivia.

La proporción de vehículos en la Península no era tan alta como lo es en la actualidad, solo en épocas de temporada de playa era común ver un excesivo aumento de tráfico y por ende la sobrepoblación del parque automotor. Hoy en día es muy frecuente escuchar en los medios locales de radio y televisión, desastrosos accidentes de tránsito donde en la mayoría de los casos perecen peatones inocentes que por la irresponsabilidad de conductores imprudentes generan un daño irreparable al núcleo familiar.

Que sucede con los familiares de las víctimas de estos accidentes; surgen preguntas muy comunes, cuando se dan estos lamentables sucesos: ¿QUÉ HACER?, ¿A QUIÉN ACUDIR?, ¿EL VEHICULO QUE OCACIONÓ EL SINIESTRO HUYÓ Y QUIEN RESPONDE POR LOS DAÑOS?

En estos casos las interrogantes son varias y el desconcierto es grande; el no saber cómo actuar y a dónde acudir para solicitar asesoramiento de cómo obtener el beneficio del seguro para víctimas de accidentes de tránsito, se constituye en uno

de los grandes problemas que enfrentan los familiares de las víctimas de los accidentes de tránsito.

Por lo que es frecuente solicitar la asesoría de un profesional en derecho, un abogado en el libre ejercicio, el cual realizará los trámites concernientes para el cobro de las indemnizaciones a un valor estimativo entre 100 a 300 dólares fuera de gastos de movilización que ascienden entre 50 a 80 dólares y en la mayoría de los casos nuestra población no cuenta con los recursos económicos suficientes para costear estos rubros.

Es debido a esta carencia de información que el presente tema de Tesis busca satisfacer esta necesidad a través de la creación de Centros de Asesoramiento para familiares de víctimas de accidentes de tránsito en la Provincia de Santa Elena.

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Brindando Asesoría a los familiares de las víctimas de accidente de tránsito para obtener el beneficio del SOAT, se podría solucionar la problemática social de que no sean vulnerados los derechos de nuestros habitantes peninsulares mediante la creación de Centros de Asesoramiento para familiares de víctimas de accidentes de tránsito de la Provincia de Santa Elena?

JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA DEL TEMA

Actualmente, las lesiones ocasionadas por trauma son una de las principales causas de muerte y discapacidad en el mundo. Se estima que cada año más de 5

millones de personas mueren por lesiones, principalmente por accidentes de tránsito producidos por vehículos automotores. Cada año 15 millones de personas sufren lesiones por efectos de accidentes de tránsito. Las investigaciones sobre el tema estiman que cada habitante del mundo, durante toda su vida, tiene la probabilidad de uno en siete de sufrir, algún día, un accidente de tránsito por vehículo automotor. Ya en los años 90's el Banco Mundial en su informe sobre desarrollo mundial estimó que las lesiones por accidentes de tránsito en la población económicamente activa, ocuparon el tercer lugar entre las principales causas de defunción después de la tuberculosis y el SIDA.

Desde la década de los ochenta, los accidentes de tránsito han dejado de ser un problema exclusivo de los países desarrollados y se han convertido en una de las principales causas de lesiones, invalidez y muerte en algunos países en vías de desarrollo, entre ellos Ecuador, obligando a que este daño sea mirado como amenaza creciente a la salud del individuo y al desarrollo de las naciones. Ello, debido que además de las muertes ocasionadas por los accidentes de tránsito no se puede dejar de lado a las consecuencias económicas, familiares, sociales y en la salud que pueden sufrir los lesionados en estos accidentes.

Muchas de las personas que sobreviven a las lesiones padecen de algún tipo de discapacidad de por vida y es en esta instancia donde nace la importancia del presente tema de tesis debido a la interrogante general que existe en la ciudadanía de saber ¿quién vela para que se respeten los derechos de nuestros ciudadanos y sepan que cuentan con un seguro obligatorio de accidentes que sirve de respaldo ante una situación fortuita como lo es un accidente?.

SISTEMATIZACION DEL PROBLEMA

¿CONOCEN LOS FAMILIARES de las víctimas EL PROCESO DE CÓMO OBTENER LOS BENEFICIOS DEL SOAT?

¿QUE SUCEDERÁ A FUTURO SI SE DA EL AUMENTO DEL PARQUE AUTOMOTOR EN LA PROVINCIA DE SANTA ELENA?

¿ES NECESARIO INSERTAR LA CAPACITACIÓN DE LA LEY DE TRÁNSITO EN EL SISTEMA EDUCATIVO EN NUESTRA PROVINCIA?

OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.

Objetivo general.-

Establecer Centros de Capacitación que suministren conocimientos sobre el SOAT, de manera que permitan la información y asesoramiento oportuno a los familiares de las víctimas de accidentes de tránsito.

Objetivos Específicos.-

- 1.- Realizar una encuesta a 200 personas en la provincia de Santa Elena para determinar el grado de conocimiento que tienen del SOAT.
- 2.- Realizar un programa de capacitación sobre el **SOAT** y sus beneficios y aplicación, mediante la creación de trípticos y campañas publicitarias.

JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.-

Justificación Teórica.

La investigación propuesta busca, mediante la creación de los centro de información acerca del SOAT, contribuir de forma directa a las familias y a las víctimas de los accidentes de tránsito obtener conocimiento de cómo conseguir todos los beneficio que suministra éste seguro.

Justificación Metodológica.

Para cumplir el objetivo de este estudio realizaremos una encuesta de manera que podamos verificar el grado de conocimiento que tienen los peninsulares sobre el SOAT lo que nos permitiría tomar decisiones que ayuden a capacitar a los peninsulares en temas donde existen deficiencia de conocimiento como por ejemplo la ley de tránsito y transporte terrestre, el seguro del SOAT y el FONSAT.

Justificación Práctica.

Implementando estos centros de capacitación ayuda a que la población en general obtenga el conocimiento necesario para que de manera oportuna y total se dé fin al grado de desinformación a la que está sumida nuestro congéneres.

De tal manera que el individuo ya no necesitará efectuar gastos como por ejemplo solicitar la ayuda de un abogado, lo cual representara un gasto en la lamentable situación existente que es la pérdida de un ser querido al ser víctima de un accidente de tránsito.

MARCO DE REFERENCIA.-

Marco Teórico.

Desde tiempos antiguos los saberes se transmitían a los individuos reproduciendo sus vivencias diarias, y en especial de aquellos individuos que se convierten en referentes en toda comunidad como son: el profesor, el pescador, los tejedores, los brujos, los clérigos etc. Estos individuos conocedores de las actividades transmitían sus conocimiento de padres a hijos, lo cual permitió que las comunidades progresaran, demostrando así su desarrollo con respecto a otras comunidades.

Actualmente, en los países del primer mundo, las personas que reciben cualquier recurso del estado reciben capacitación previa sobre estos recursos asignados de manera que privilegian la dignidad de la persona al suministrarle información oportuna y veraz

En la Península de Santa Elena, las primeras actividades educativas, dirigidas a capacitar a personas afectadas por eventos que ponen en riesgo la salud, fue a través de la información de pequeños grupos de personas voluntariosas de la comunidad; y a través de los medios de información, y de uno que otro curso realizado por la exComisión de Tránsito de la Provincia del Guayas dirigido a estudiantes de los colegios.

Las indagaciones teóricas y empíricas se sustentaran en los siguientes métodos:

Histórico lógico

Con el objetivo de estudiar la trayectoria de los fenómenos y acontecimientos que se suscitan, tanto en el diseño del sistema de capacitación, así como para conocer el estado de información al respecto de los seguros en la Provincia de Santa Elena, detallando los elementos más significativos lo cual constituye la esencia del modelo diseñado. El método de capacitación avanzada es parte del marco de la educación avanzada por lo que se convierte en la estrategia concreta e integral de esta investigación.

Enfoque sistémico.

Nos permite establecer la orientación general que se utiliza en la educación avanzada de manera que el sistema de capacitación que implementamos tenga una interacción entre la realidad social y lo que queremos cambiar.

De alguna manera el sistema de capacitación deberá tener un carácter orientador y organizador que facilite el aprendizaje científico cognitivo, procedimental y actitudinal.

Modelación.

Nos permite la elaboración del diseño del sistema de capacitación, partiendo de una realidad que es la falta de conocimientos sobre cómo conseguir el seguro del SOAT, de manera que la capacitación avanzada se constituya como un modelo de preparación de fácil estudio, que nos permite conocer la estructura dinámica basada en leyes de aplicación general.

Se emplearán las siguientes **indagaciones empíricas:**

Observación.

Para conocer la realidad con respecto al lo que acontece cuando existe un accidente de tránsito y que hacen los familiares de las víctimas, con la finalidad de diseñar el sistema de capacitación.

ASPECTO METODOLÓGICO

TIPO DE ESTUDIO

El presente trabajo de investigación se basa en los Principios de la Educación Avanzada. Y se dice que son: Los postulados generales sobre la estructura del contenido, la organización y métodos, del proceso de Educación Avanzada y que se originan en los objetivos y las leyes generales de la Didáctica.

Principio de la relación entre la pertinencia social, los objetivos motivación.

Este principio, en correspondencia con la ley de los objetivos como categoría rectora, nos vincula la relación entre el problema, la necesidad o pertinencia social y la expresión de este como objetivo didáctico a alcanzar, para que este objetivo permita precisar posteriormente el conocimiento teórico, la habilidad práctica y la producción de nuevos conocimientos que se requiere.

Es importante destacar que para el buen desarrollo de este principio y la evaluación de comportamiento satisfactoria, es imprescindible garantizar, una motivación personal que conjugue a su vez los intereses personales, laborales y sociales. La triada de estos conceptos:

- Pertinencia social
- Objetivo
- Motivación personal

Estos se convierten en los elementos reguladores de todo el sistema de principio.

Diversas tareas deben acometerse para garantizar su cumplimiento, siendo estas:

- Adecuada determinación de problemas o necesidades, discriminar aquellos cuya solución no corresponde a la Educación Avanzada.
- Redacción esmerada y analítica del objetivo didáctico, precisando nivel conocimiento que se requiere, habilidades intelectuales manuales o cognoscitivas que resulta necesario alcanzar. Conocimientos teóricos y habilidades, formas y tecnologías más adecuadas para ejecutar la acción.
- Determinación del personal beneficiario del objetivo, directa e indirectamente (empleadores, clientes, pacientes, **usuarios**, etc.), nivel, preparación en la temática, consolidación de su visión del mundo, disposición para el aprendizaje y desempeño profesional, motivación profesional, exigencias laborales o sociales, capacidades cognoscitivas, estado moral y físico, nivel de autodeterminación, independencia y aspiraciones.

CAPITULO I

1. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

1.1. ASPECTOS TEÓRICOS

1.1.1. DEFINICIÓN

Cuando se pretende definir un concepto es necesario no sólo tener en cuenta los elementos principales, tienen que reflejar, por su alcance, el contenido exacto de lo que se quiere decir.

La palabra Accidente, tomada aisladamente, significa:

"Cualquier suceso eventual que altere el orden regular de las cosas" ¹

Esta primera acepción resulta demasiado amplia y también lo es su segunda acepción:

"Cualesquiera alteración o indisposición que priva el movimiento, del sentido o de ambas cosas". ²

Estas dos acepciones reflejan lo contrario a lo normal por lo que permiten incluir en el concepto total cualquier cosa que modifique la forma natural, ya sea que deje o no demostraciones capaces de reconocer el acontecimiento.

Por su amplitud no permite diferenciar o dejar fuera el concepto de falla mecánica, que aflora como una alteración eventual del orden regular y significa también una alteración o indisposición que priva del movimiento.

1 Diccionario Aristos

2 Enciclopedia Salvat

Accidente, en su sentido jurídico, envuelve un aspecto de casualidad, de caso fortuito y en este sentido se habla comúnmente de los daños causados por mero accidente en que se establece que no existió culpa ni intención de causarlo, implicando con ello una valoración exculpatoria

En algunos países, especialmente en Italia, se usa la expresión análoga a Incidente, cuya significación lexicográfica se traduce en cualquier hecho inesperado que sobreviene en el transcurso de un asunto y tiene algún enlace.

En nuestro castellano, tiene una acepción más aproximada al sentido total de la acción y del resultado, como un siniestro que es la avería grave, la destrucción fortuita o pérdida importante que sufren las personas o la propiedad.

Este concepto comprende tanto el daño de las cosas como en las personas, cualquiera sea su índole, extensión o intensidad y a la vez, carece del significado jurídico que tiene la expresión Accidente. Pero parece ser que Siniestro estuviese reservado solo para grandes eventos, principalmente incendios, aún cuando en rigor la verdad el Accidente el Tránsito en la actualidad por su proliferación y perjuicios que ocasiona, es un verdadero siniestro, no sólo aplicando el concepto idiomático sino también el de común uso.

Un accidente de tránsito es el resultado de una distorsión de la armonía en el sistema "usuario-vehículo-vía" del transporte automotor y que tiene como consecuencia daños materiales o personales.

Los motivos por los cuales sucede el siniestro pueden radicar en uno, dos o bien los tres componentes del mencionado sistema. Numerosa cantidad de

factores relativos a esos tres componentes pueden influir en los accidentes; por lo tanto, su análisis y la determinación de las razones que los provocan, constituyen un problema muy complejo, por lo cual, las causas reales de un siniestro pueden ser numerosas y, a veces, difíciles de determinar.

Generalmente, los accidentes de tránsito son atribuidos al factor humano y se señala al conductor o al peatón como causante. Este enfoque tradicional es bastante subjetivo, ya que hay detalles que pueden contribuir para que, al transitar los vehículos por cualquier tramo o punto de una vía, el riesgo de siniestro sea mayor. Entre estos, se pueden mencionar irregularidades en la superficie de rodamiento, inadecuada rugosidad en ésta, mala iluminación de la vía, obstáculos en la calzada, ancho de los carriles, ausencia de espaldones, falta de una buena señalización, bombeo insuficiente, drenajes mal dispuestos, pendiente de la vía, condiciones climáticas de la zona, entre otras.

Hay varias formas de clasificar los accidentes y definir los distintos tipos que las clasificaciones contienen.

Las ordenaciones más socorridas y conocidas separan los diferentes tipos partir del número de vehículos que intervienen en el accidente, de sus características, de su significación estadística, o por la gravedad que el caso reviste para las personas. Esta última no tiene una real importancia desde el punto de vista técnico porque la gravedad es solo una consecuencia, un efecto causa que lo origina.

El accidente debe clasificarse en razón de resultado final, es decir, del accidente realmente ocurrido. En este sentido se diferencian de los accidentes

simples, en que sólo interviene un vehículo, de los accidentes múltiples, en que interviene dos o más vehículos o un vehículo o más y un peatones.

1.1.2. TÉRMINOS Y/O DEFINICIONES ASOCIADAS A ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

Cuando hablamos de accidentes de tránsito dentro y fuera de la ciudad, es necesario conocer algunas definiciones que se presentan a continuación:

a- Accidente de tránsito:

Se entiende por accidente de tránsito el suceso ocasionado o en el que haya intervenido un vehículo automotor, en una vía pública o privada con acceso al público, destinada al tránsito de vehículos y que como consecuencia de su circulación o tránsito, o que por violación de un precepto legal o reglamentario de tránsito causa daño en la integridad física de las personas.

b.- Automotores:

Se entiende por vehículo automotor todo aparato provisto de un motor propulsor debidamente autorizado, que circule por las vías del país y para cuyo efecto requiera de matrícula según la ley de la materia, así como sus remolques y acoplados.

c.- Víctima:

Se entiende por víctima, la persona natural que ha sufrido daños en su integridad física y salud como consecuencia directa de un accidente de tránsito provocado por el vehículo.

d.- Incapacidad permanente:

Se entiende por incapacidad permanente la pérdida no recuperable mediante actividades de rehabilitación, de la función de una parte del cuerpo que disminuya la potencialidad del individuo para llevar a cabo las tareas de su ocupación habitual.

e.- Beneficiarios:

Es la persona natural o jurídica que acredite su derecho ante el asegurador, para obtener el pago de la indemnización. Se consideran beneficiarios:

- De la indemnización por muerte, las personas que acrediten su derecho de sucesión para lo cual deberán presentar el acta notarial o sentencia en la que se concede la posesión efectiva.
- De la indemnización por gastos funerarios, quienes demuestren haber realizado las correspondientes erogaciones.
- De la indemnización por transporte de víctimas, los que demuestren haber realizado tales erogaciones o los servicios de salud autorizados que hubieren prestado dicho servicio.
- De la indemnización por gastos médicos, los servicios de salud que hubieren prestado la atención médica debidamente autorizados o quienes demuestren haber cubierto estos gastos.
- De la indemnización por incapacidad permanente, la víctima del accidente.

f.- Servicios de salud:

Son aquellos establecimientos públicos y privados, autorizados para prestar atención médica a las víctimas de accidentes de tránsito, con la debida capacidad resolutive, niveles de atención y complejidad.

Los accidentes múltiples entre vehículo y peatón varían según la forma de producción; entre ellos se encuentran:

El atropello: que es el nombre que se ha dado generalmente al accidente producido entre estos dos elementos, sin embargo se entiende, que se distinguen de otros producidos entre los mismos elementos por la evolución normal que tienen las siguientes fases:

Impacto o embestimiento: Momento en que el vehículo golpea o alcanza al peatón, que ha sido definido como el instante en el que viene aplicada la primera acción traumática del vehículo contra la persona.

La caída: que es la pérdida del equilibrio del peatón a raíz del impacto, entendiéndose que aquel pierde la estabilidad y toma contacto con el suelo después de haber abandonado la posición vertical.

El acercamiento: que es la aproximación del vehículo alcanzando el cuerpo del peatón caído hasta tomar contacto con él.

El Aplastamiento: que es el hecho de pasar por lo menos una rueda por sobre el cuerpo caído. En ocasiones el aplastamiento se produce por las partes bajas del vehículo sin que alguna de las ruedas haya producido la compresión.

Arrastre: Que es el desplazamiento del cuerpo del caído por las partes bajas del vehículo el arrastre puede originarse aún antes del aplastamiento.

1.2. ASPECTOS HISTÓRICOS DEL SEGURO OBLIGATORIO

El seguro en el más estricto sentido repara el daño causado al asegurado, pero en el caso del SOAT no sólo al asegurado y a los ocupantes de un vehículo, sino también a los peatones que pudieran verse afectados por un accidente de tránsito, en atención a su esencia netamente social. En el caso del SOAT el beneficiario es la sociedad en su conjunto.

El seguro obligatorio de accidentes no representa una opción, sino una obligación necesaria para contar con un respaldo ante una situación fortuita como lo es un accidente.

Nadie está libre de que en algún momento de su vida le ocurra un incidente que pueda derivar en un accidente, donde se ponga en peligro la vida de otro ser humano o los bienes materiales que muchas veces han costado tanto lograr. Este último puede ser el caso de un vehículo que se utilice para trabajar y sea fuente de ingresos para una familia, si por alguna razón lo chocamos y no tenemos como mínimo contratado un seguro obligatorio estaremos sin duda en un problema que nos puede costar y mucho. Vemos entonces la real magnitud del problema y la importancia de prevenir en estas

situaciones. El seguro obligatorio de accidentes personales ha sido implementado por muchos países para proteger a las personas para que ante un accidente vehicular pueda ser atendido y cubierto por dicho seguro.

Con el seguro obligatorio de accidentes las personas que hayan sufrido alguna lesión podrán ser cubiertas por los conceptos de gastos médicos (traslado en ambulancia, atención médica, hospitalización, prótesis, implantes e incluso rehabilitación).

Exclusiones

La cobertura del seguro obligatorio de accidentes tiene un monto limitado, como suele ser en todos los seguros. Asimismo podemos encontrar que hay algunos accidentes excluidos del seguro obligatorio, sobre todo porque su carácter se aleja de ser un accidente fortuito mientras se cumplía la función de desplazarse o transportarse de un lugar a otro. Los accidentes excluidos del seguro obligatorio son:

Accidentes causados por competencias automovilísticas u otras competencias de vehículos motorizados. Estos casos generalmente tienen contratados algunos seguros específicos que cubren algunos daños sobre todo personales, ya que los daños del coche prácticamente no se pueden incluir por tratarse de competencias de alto riesgo.

Accidentes que ocurren fuera del territorio del país a no ser que este producto específicamente incluya alguna cláusula que lo integre.

Accidentes que no ocurran por el ejercicio de trasladarse de un lugar a otro, sino por hechos como sismos, guerras u otros motivos ajenos al

desplazamiento mismo. También como el caso anterior, pueden contratarse paralelamente otro tipo de seguro que si los incluya.

La muerte por suicidio o lesiones auto infligidas.

Coberturas y trámite

Los montos de la cobertura del seguro obligatorio variarán según el país y la legislación, pero ya que el propósito es cubrir a las personas que, inocentemente, han sido víctimas de un accidente, el seguro obligatorio suele contar con montos razonables que realmente generen un beneficio a las personas.

Por otro lado, las personas víctimas de un accidente que quieren beneficiarse del seguro obligatorio tendrá que recabar una información mínima. Los datos que requiere la aseguradora para poder aplicar los beneficios a las personas víctimas de estos accidentes son los siguientes en la mayoría de los casos:

- Se debe dejar constancia en una comisaría del accidente sufrido consignando las dos placas de los vehículos afectados.
- Presentar ante la compañía de seguro el parte que constate la existencia del accidente y de la cantidad de lesionados en el accidente.

Finalmente, el seguro obligatorio de accidentes nace con un fin social: el de que las personas, por más de que no cuenten con un seguro particular, puedan ser atendidas debidamente. Cabe resaltar que este seguro lo tienen que adquirir los dueños de los automóviles como signo de responsabilidad sobre cómo conducen y sobre del estado en que lo hacen. Asimismo, da motivo

para que se reflexione y se entienda que cuando se maneja un coche se asume una posición de responsabilidad frente a las personas que se suben al vehículo.

Los Seguros

La historia del Seguro se remonta a las antiguas civilizaciones de donde se utilizaban prácticas que constituyeron los inicios de nuestro actual sistema de Seguros. Probablemente las formas más antiguas de Seguros fueron iniciadas por los Babilonios y los Hindúes. Estos primeros contratos eran conocidos bajo el nombre de Contratos a la Gruesa y se efectuaban, esencialmente, entre los banqueros y los propietarios de los barcos. Con frecuencia, el dueño de un barco tomaría prestados los fondos necesarios para comprar carga y financiar un viaje.

El contrato de Préstamos a la Gruesa especificaba que si el barco o carga se perdía durante el viaje, el préstamo se entendería como cancelado. Naturalmente, el costo de este contrato era muy elevado; sin embargo, si el banquero financiaba a propietarios cuyas pérdidas resultaban mayores que las esperadas, este podía perder dinero.

Los vestigios del Seguro de Vida se encuentran en antiguas civilizaciones, tal como Roma, donde era acostumbrado por las asociaciones religiosas, coleccionar y distribuir fondos entre sus miembros en caso de muerte de uno de ellos.

Con el crecimiento del comercio durante la Edad Media tanto en Europa como en el Cercano Oriente, se hizo necesario garantizar la solvencia financiera en caso que ocurriese un desastre de navegación. Eventualmente, Inglaterra resultó ser el centro marítimo del mundo, y Londres vino a ser la capital aseguradora para casco y carga.

El Seguro de Incendio surgió más tarde en el siglo XVII, después que un incendio destruyó la mayor parte de Londres. Después de ese suceso se formularon muchos planes, pero la mayoría fracasaron nuevamente debido a que no constituían reservas adecuadas para enfrentar las pérdidas subsecuentes de las importantes conflagraciones que ocurrieron. Las sociedades con objeto asegurador aparecieron alrededor de 1.720, y en las etapas iniciales los especuladores y promotores ocasionaron el fracaso financiero de la mayoría de estas nuevas sociedades.

Eventualmente las repercusiones fueron tan serias, que el Parlamento restringió las licencias de tal manera que sólo hubo dos compañías autorizadas. Estas aún son importantes compañías de Seguros en Inglaterra como la Lloyd's de Londres.

El Seguro en Ecuador

La primera compañía nacional de Seguros que funcionó en el Ecuador fue la Compañía Seguros La Unión, quien operó por primera vez hace más de 65 años en nuestro país en la época republicana, cuando se instauró el seguro en el Ecuador. Actualmente son 44 aseguradoras que prestan sus servicios en el país, las mismas que se reparten un mercado relativamente pequeño,

considerando el tamaño de la población. Todas estas aseguradoras son parte de la Asociación de Compañías de Seguros del Ecuador ACOSE que fue constituida el 2 de Agosto de 1978, con domicilio en la ciudad de Quito y tiene como asociadas a importantes empresas de seguros y reaseguros del Ecuador. La asociación es miembro de la Federación de Empresas de Seguros del Ecuador FEDESEG y por lo tanto de la Federación Interamericana de Seguros FIDES.

ACOSE cuenta con sus órganos de gobierno debidamente estructurados, los cuales según sus estatutos están conformados por:

- La Asamblea General de Socios
- El Directorio de la Asociación
- El Presidente del Directorio
- La Gerencia General de la Asociación, Representante Legal de la misma.

Entre aseguradoras más conocidas de nuestro País contamos con:

- AIG Metropolitana Compañía de Seguros y Reaseguros S. A.
- Compañía de Seguros y Reaseguros S. A.
- Bolívar Compañía de Seguros del Ecuador S. A.
- Cervantes S. A. Compañía de Seguros y Reaseguros.
- Colonial Compañía de Seguros y Reaseguros S. A.
- Coopseguros del Ecuador S. A. Compañía de Seguros y Reaseguros
- Interoceánica C. A. de Seguros y Reaseguros
- Latina de Seguros S. A.
- Memoser Memorias Compañía de Seguros S. A.
- Olympus S. A. Compañía de Seguros y Reaseguros
- Panamericana del Ecuador S. A. Compañía de Seguros y Reaseguros
- Seguros Oriente S. A.

- Seguros Rocafuerte S. A.
- Seguros Sucre S. A.
- Sweaden Compañía de Seguros y Reaseguros S. A.
- Vaz Seguros S. A. Compañía de Seguros y Reaseguros
- Reaseguradora Universal S. A.

El Seguro en Venezuela

La primera compañía nacional de Seguros que funcionó en Caracas fue la Compañía Venezolana de Seguros, registrada el 19 de junio de 1.893 aunque ya para esa época funcionaban en el país diversas agencias de compañías extranjeras. La casi totalidad de estas agencias o sucursales fueron eliminadas por no haber querido, los representantes de dichas empresas, someterse a las disposiciones del Código de Comercio en garantía de los asegurados.

En Maracaibo funcionaba desde 1.886 la Compañía Anónima de Seguros Marítimos, con un Capital de Bs. 250.000,00 la cual fue reemplazada en sus actividades por los Seguros Marítimos del Zulia, registrada en 1.918.

En 1.914 se fundó La Previsora, la decana de las Compañías de Seguros Nacionales. Esta empresa absorbió a la Compañía Venezolana de Seguros.

En 1.925 funcionaba en Caracas, además de La Previsora la Compañía Fénix, que en 1.930 fue absorbida por La Previsora.

En el año 1.930 se registró un suceso que iba a ser trascendental para el progreso de los Seguros de Vida: el 1ro. de junio comenzó sus actividades en Caracas la PanAmericanLife y seguidamente se observa como empieza a despertar la conciencia pública a la noción de la previsión social como una necesidad imperiosa del hombre civilizado.

En 1.931, se funda Seguros Ávila, que fue la primera Empresa de Seguros inscrita en el Ministerio de Fomento cuando se dictó la Ley de 1.935, su registro tenía el No. 1 y fecha 8 de julio de 1.936.

Al crearse la Fiscalía de Empresas de Seguros en el Ministerio de Fomento, se requiere la inscripción en su registro de todas las empresas nacionales, así como los agentes o las sucursales de empresas extranjeras.

En 1.936, se inscriben tres compañías nacionales y dos agencias de empresas extranjeras. Para 1.946, se habían inscrito, y funcionaban en el país, 6 empresas nacionales y 14 empresas extranjeras.

Para 1.956, las compañías nacionales ya eran 25 y las extranjeras 23. Sin embargo, de las empresas nacionales, 8 al menos tenían capital mayoritariamente extranjero y sólo en el resto eran auténticamente nacionales el capital y el control.

Los graves problemas económicos por los que atravesó el país, ocasionados por el cambio de gobierno que se produjo en el año 1.958, hicieron que muchas empresas nacionales se declararan en quiebra o en liquidación amistosa. Algunas extranjeras decidieron cerrar sus oficinas en Venezuela y retirarse del mercado directo.

El 25 de julio de 1.965 se promulga la Ley de Empresas de Seguros y reaseguros, que obliga a las empresas extranjeras a constituirse en el país y exige que al menos el 51% del capital pertenezca a personas físicas o jurídicas venezolanas.

En 1.967 Venezuela reunió en Caracas las empresas de los países hermanos y entonces se creó la Confederación Panamericana de Productores de Seguros (COPAPROSE). A continuación, Venezuela ingresó al Buró Internacional de

Productores de Seguros (BIPAR). En 1.972 Venezuela asistió a la Primera Reunión Mundial de Productores de Seguros efectuada en Buenos Aires y en ésta, se proclamaron los Principios que regulan la profesión del Productor de Seguros, base firme de los derechos que asisten a los hombres y mujeres que dedican sus vidas a esta noble actividad de servicio social. Para 1.980 habían inscritas en total 44 empresas de seguros operando en el territorio nacional.

En la actualidad existen más de 50 empresas de Seguros las cuales aumentan de año en año sus ingresos por primajes, lo que permite pensar que día a día se incrementa la conciencia en los beneficios que brinda la Institución de Seguros.

1.3. LA NECESIDAD DE UN SEGURO PARA CUBRIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

La necesidad de poseer un seguro para cubrir los accidentes de tránsito es fundamental, de esta forma se protege al ciudadano de las consecuencias económicas que acarrea un accidente de tránsito. Si bien es cierto los peninsulares no gozan de una situación económica solvente, puesto que en la mayoría de los casos sus ingresos se deben al turismo de playa, a la comercialización de productos artesanales, hotelería, pesca, entretenimiento y una ligera producción petrolera, es innegable pensar que dada las circunstancias de esta realidad no se cuenta con las posibilidades económicas para cubrir los gastos médicos que involucran la muerte o lesión de un familiar ya sean los gastos mortuorios o a consecuencia de un accidente de tránsito.

SOAT

En el Ecuador, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito cubre los riesgos de fallecimiento y lesiones de los ocupantes de un vehículo automotor y de los peatones que resulten afectados como consecuencia de un accidente de tránsito en el que dicho vehículo haya participado.

Es necesario recalcar que el SOAT es un seguro universal que garantiza sus coberturas para todos los afectados por accidentes de tránsito que ocurran dentro del territorio nacional, dentro de los términos del reglamento del seguro expedido por el Presidente de la República y de las condiciones de la póliza uniforme aprobada por la Superintendencia de Bancos y Seguros.

Este seguro es obligatorio y entró en vigencia a partir del 1 de Enero 2008 según el decreto reglamentario 2119 publicado en el registro oficial 803 en el año 2007 que dispone la obligatoriedad de que todo vehículo automotor contrate un seguro de responsabilidad civil en el Ecuador, como un requisito para poder matricular su vehículo y también como documento imprescindible de rodaje o circulación, por lo que las autoridades de tránsito (Policía Nacional o Comisión de Tránsito del Guayas) lo podrán exigir, y de no disponer con dicho seguro obligatorio, el vehículo pueda ser inmovilizado.

Es un seguro obligatorio establecido por Ley con un fin netamente social. Su objetivo es asegurar la atención, de manera inmediata e incondicional, de las víctimas de accidentes de tránsito que sufren lesiones corporales y muerte, sus características son:

- Cubre a todas las personas que resulten víctimas de un accidente de tránsito, sin importar la causa del accidente.
- No tiene límite el número de personas que pueden ser afectadas.
- Las sumas aseguradas no se reducen con la ocurrencia de los accidentes.
- No se necesita pronunciamiento de autoridad alguna para atender a las víctimas.
- Todos los vehículos automotores que circulen por el territorio nacional deben contar con el SOAT.
- El pago de las respectivas indemnizaciones se hará sin ninguna investigación respecto a la responsabilidad en el accidente.

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

Atención Médica:

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

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

Por otro lado tienen el derecho de recibir por parte de los servicios de salud todas las prestaciones necesarias para proteger su vida y su salud, conforme lo determina el Ministerio de Salud Pública y el Estado, según varias disposiciones constitucionales, legales y reglamentarias sobre el tema.

El servicio de salud notificará a la aseguradora o al FONSAT sobre la atención de las víctimas y a las autoridades policiales o competentes. Una vez que los afectados sean atendidos y dados de alta o transferidos, los servicios de salud procederán a documentar el reclamo para pedir el pago respectivo a la aseguradora que emitió el certificado de seguro para el vehículo causante del accidente, o al FONSAT si se tratase de un vehículo fantasma o que no tenía un seguro vigente al momento del percance.

Luego del análisis de la documentación presentada por el servicio de salud, la aseguradora o el FONSAT procederá a cancelar los valores reclamados y sustentados debidamente, en un plazo no mayor a 30 días desde la fecha de entrega de la documentación respectiva, sujeto al límite asegurado por el seguro.

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

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

Fallecimiento:

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

Primero deberá notificar el reclamo a la aseguradora o al FONSAT, según sea el caso. Luego debe proceder a sustentar el reclamo con la siguiente información y documentación:

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

Luego de la entrega de esta documentación, la aseguradora o el FONSAT procederán a analizarla y si todo está correcto, procederá a pagar las

indemnizaciones en un plazo máximo de 30 días. A partir de 2009 este plazo se reduce a 10 días. Vale recordar que la indemnización por muerte es de USD 5,000 por fallecido y que en caso de varios beneficiarios, este monto se repartirá en partes iguales entre todos. El reembolso por los gastos funerarios se hará a nombre de la persona o personas que los sufragaron, según las facturas correspondientes.

¿Cómo contratar el seguro?

El proceso de contratación del seguro es muy sencillo y busca la agilidad en el proceso, los únicos requisitos para adquirir el SOAT son:

- La presentación de la matrícula del vehículo, y
- El pago del valor correspondiente del seguro.

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

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

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

El que el nombre del propietario que aparece en la matrícula del vehículo

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

Coberturas que garantiza el SOAT.

El SOAT es un seguro para víctimas de accidentes de tránsito, que garantiza las siguientes coberturas, con sus respectivos montos:

1. Gastos médicos, hasta USD 2.500 por víctima y por evento. Gastos para traslado de heridos, entiéndase ambulancias, hasta USD 50 por persona y por evento.
2. Indemnización por Incapacidad total y permanente, hasta USD 3.000 por víctima y por evento.
3. Indemnización por muerte, USD 5.000 por víctima. Reembolso por gastos funerarios, hasta USD 400 por víctima.

La tarifa de prestaciones médicas es regulada por el Ministerio de Salud Pública y de obligatoria utilización por los servicios médicos públicos y privados.

El SOAT no cubre:

- Daños materiales al propio vehículo o bienes propios.
- Daños materiales a bienes de terceras personas.

1.4. APLICACIÓN DEL SOAT EN LA PENÍNSULA DE SANTA ELENA.

El SOAT es un mecanismo de apoyo para la aplicación de una Política de Estado en materia de Salud Pública, que se instrumenta con un contrato de seguro privado con características muy especiales que garantiza una cobertura universal para todos los ecuatorianos y extranjeros que se movilizan en el país, por las consecuencias de los accidentes de tránsito que ocurran dentro del territorio nacional, con sujeción a las disposiciones reglamentarias, condiciones generales del seguro, coberturas y límites determinados.

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

Al ser un sistema en el que participan distintos actores, públicos y privados, se busca brindar una protección adecuada a las víctimas de accidentes de tránsito, procurando que reciban una atención médica oportuna o una indemnización por muerte o invalidez; pero lamentablemente en la mayoría de los casos por falta de asesoría los familiares de las víctimas deben asumir costos de hospitalización y gastos mortuorios.

En base a nuestras investigaciones, podemos decir que esta es la realidad de los ciudadanos de la Provincia de Santa Elena, la falta de conocimiento de sus derechos y cómo hacer para exigirlos han motivado a que tengan que asumir los costos de accidentes de tránsito sufridos por sus familiares; teniendo que vender sus propiedades en algunos de los casos con tal de cubrir los gastos que

estos generan, sin mencionar las consecuencias Psico-emocionales, Sociales y familiares que estos accidentes generan.

Es por esto que el principal objetivo que persigue este proyecto de Creación de Centros de Asesoramiento para familiares de víctimas de accidentes de tránsito de la Provincia de Santa Elena es beneficiar directamente a nuestra sociedad peninsular y constituirse en una herramienta ideal que permita romper con las barreras de acceso, especialmente económicas, que puede tener la población afectada por lesiones causadas por el tránsito, facilitando de esta manera su atención médica y garantizando a los servicios de salud el pago de tales servicios.

CAPITULO II

2. ASPECTOS LEGALES

2.1.LEGISLACIÓN ECUATORIANA.

Todo individuo, que teniendo la capacidad para movilizarse, se desenvuelve en sus actividades utilizando los medios modernos de movilización llamados vehículos, de cualquier clase, o la utilización de los medios que le rodean, ya sean estos, elementos como las aceras, calles, entre otros.

Según la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, pueden ser sujetos de responsabilidad.-

- a. El conductor, que es la persona que atrás del volante causa un accidente, producto de alguna acción u omisión con resultados dañinos en las personas y en los bienes.

Art. 129.- Será sancionado con prisión de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo, multa de quince (15) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, quien ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas, y en el que se verifique que la circunstancia del accidente se debió a cansancio, sueño o malas condiciones físicas del conductor, con sujeción a los parámetros específicos establecidos en el Reglamento a esta Ley.³

La misma multa se impone al empleador que hubiere exigido o permitido al conductor trabajar en dichas condiciones.

“Quien condujere un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encontrare suspendida temporal o definitivamente, y

³ Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, art. 129

*causare un accidente de tránsito de donde resulten sólo daños materiales que no excedan de seis remuneraciones básicas unificadas, será sancionado con multa de cinco remuneraciones básicas unificadas para los trabajadores en general. En caso de reincidencia se lo sancionará con quince días de prisión y la revocatoria definitiva de su licencia de conducir”.*⁴

El artículo 131 de la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial indica que quien cause un accidente de tránsito y resulte herida alguna persona, que quede con enfermedad o incapacidad física, no menor de quince días ni mayor a treinta días, y ocasione además daños materiales con un costo de reparación superior a cuatro remuneraciones básicas unificadas e inferior a seis; será sancionado con multa de tres remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, y la pérdida de 12 puntos en su licencia.

“En caso de reincidencia se lo sancionará con quince días de prisión, y la pérdida de los puntos señalados en el inciso anterior”⁵

Cuando por efecto de un accidente de tránsito resulten solamente daños materiales cuyo costo de reparación no exceda de seis remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, el responsable será sancionado con multa de dos remuneraciones básica unificadas del trabajador en general, y reducción de 11 puntos en su licencia de conducir; sin perjuicio de la responsabilidad civil para con terceros a que queda sujeto por causa del delito.

En caso de reincidencia se lo sancionará con cinco días de prisión, y la pérdida de los puntos señalados en el inciso anterior.

4 Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 130

5 Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, Art,131

Si como consecuencia del accidente de tránsito se causan solamente daños materiales cuyo costo de reparación excedan las seis remuneraciones básicas unificadas, el responsable será sancionado con el doble de la multa establecida en el primer inciso, veinte a cuarenta días de prisión ordinaria, y reducción de 15 puntos en su licencia de conducir.⁶

En el artículo 133, podemos observar que el conductor, sin estar legalmente autorizado para conducir vehículos a motor, o haciendo uso de una licencia de conducir con categoría y clase que no corresponde a la necesaria según las características del vehículo, y condujere un vehículo incurriendo en cualquiera de las circunstancias señaladas en los artículos anteriores, recibirá la sanción con correspondiente al máximo del que la Ley determine para este tipo de contravenciones.

- b. El peatónes la persona que circula por las calles, sin el cuidado y hace producir un accidente debido a un descuido a una imprudencia o tan sólo a un caso fortuito.

“Cuando el responsable del accidente no sea el conductor de un vehículo sino el peatón, pasajero, controlador u otra persona, éste será reprimido con las penas previstas en los artículos anteriores, rebajadas de un tercio a la mitad, según las circunstancias del delito, a excepción de la pérdida de puntos que se aplica en forma exclusiva a los conductores infractores.”⁷

- c. **Otras personas:**

El artículo 128 indica que el contratista y/o ejecutor de una obra que por negligencia o falta de previsión del peligro o riesgo en la ejecución de obras

6 Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, Art. 132.-

7 Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, artículo 134

en la vía pública, ocasione un accidente de tránsito del que resulten muerta o con lesiones graves una o más personas, será sancionado con prisión de tres a cinco años, multa de veinte (20) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, y el resarcimiento económico por las pérdidas producidas por el accidente.

Si las obras hubieren sido ejecutadas mediante administración directa por una Institución del Sector Público, la sanción en materia civil se aplicará directamente a la Institución, y en cuanto a la responsabilidad penal se aplicarán las penas señaladas en el inciso anterior al funcionario responsable directo de la obras⁸

En el art.-135, del mismo cuerpo legal, se establece que quien ocasione un accidente de tránsito con un vehículo sustraído, debe recibir su castigo con el máximo de las penas, aumentadas en la mitad, recibiendo la sanción correspondiente.

Así mismo el art 136, establece que el conductor que cometa un delito no tipificado, recibirá además de su responsabilidad como autor cómplice o encubridor del hecho, una sanción por el juez quien por medio de sentencia, ordenará la revocatoria definitiva de la licencia de conducir, debiendo notificar a las autoridades correspondientes dicha orden.

Con lo anteriormente expuesto, podemos ver que son responsables, los propietarios, administradores, arrendatarios de almacenes, garajes, depósitos, de parqueaderos, por el pago de daños y perjuicios causados en un accidente, por un vehículo confiados a su cuidado. A si mismo serán responsables

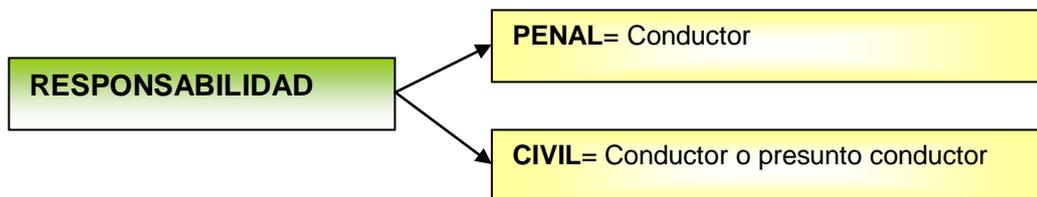
8 Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial art. 128

solidarios por las cosas sustraídas sin violencia de los autos encargados a ellos, entre otros.

Sabemos pues, que son las personas quienes pueden cometer infracciones, más no las cosas; naturalmente, sin desconocer la excepción de caso fortuito, en las que son el resultado de la casualidad, imprevisto, como la explosión de una llanta, la rotura de una cañería de frenos, el derrumbe repentino que difiere del caso fortuito o fuerza mayor que señala el Código Civil en su Art: 30 que dice: “el imprevisto que no es posible resistir como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los actos de autoridad ejercidos por funcionario público”.⁹

En el caso de que sea un menor quien condujere el vehículo y produjere un accidente, éste va a estar sujeto a la Ley especial de menores y como tal será tratado por el juez especial de la niñez y la adolescencia.

La ley de tránsito clasifica las infracciones en delitos o contravenciones, siendo en el delito su último elemento culpable, el mismo que contiene una sanción de reclusión, prisión y multa, y la revocatoria de la licencia, también ha establecido la responsabilidad civil, cubrir el costo de los daños ocasionados con motivo de la infracción, es decir, existe responsabilidad penal y civil.

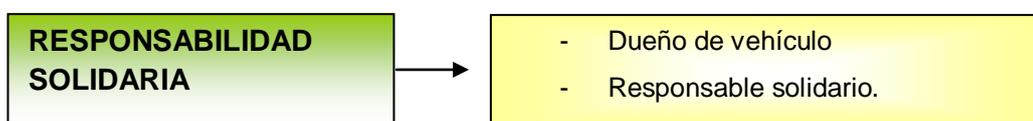


Cuadro 1.

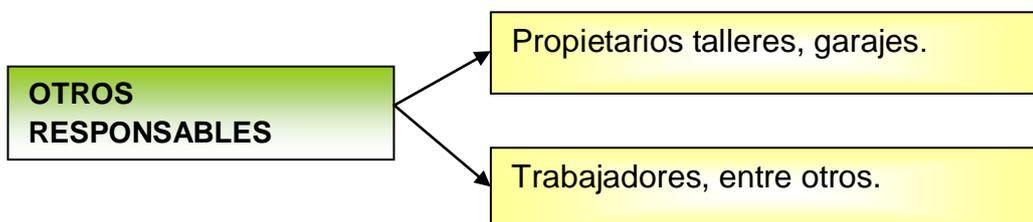
9 Código Civil Ecuatoriano



Cuadro 2.



Cuadro 3.



Cuadro 4.

Esto equivale a decir que la responsabilidad penal, es sinónimo de pena, es decir, privación de la libertad-cárcel.

La responsabilidad civil, es equivalente a indemnización económica.

En cuanto a los sujetos nos referimos a las personas que intervienen en la infracción.

La solidaridad simplemente significa que a falta de uno, responde el otro o subsidiariamente lo hacen en conjunto, pudiendo existir aparte de estas personas responsables otras más.

La Ley de Transporte Terrestre, tránsito y seguridad vial, nos indica que:

Si como resultado de un accidente de tránsito quedará abandonado un vehículo y se desconociere la persona que lo conducía, mientras no se pruebe lo contrario, para efectos de responsabilidad civil, se presumirá que el conductor era su dueño.

Si el vehículo es de propiedad del Estado, o de instituciones del sector público o de personas jurídicas, se presumirá que lo conducía la persona encargada de la conducción de tal vehículo.¹⁰

Dicha presunción legal confirma la solidaridad al momento de sentenciar el juez, al momento de ordenar la pena para el conductor o en caso de no haberse podido descubrir quien conducía, se presumirá y de hecho tendrá la responsabilidad de dicha infracción el propietario del vehículo, y por tanto será él quien tenga que pagar con la multa y la prisión, los daños y perjuicios, entre otros.

Así mismo dicha presunción admite prueba en contrario, correspondiendo al propietario, con la exhibición de la credencial de manejo del conductor ya sea en copia certificada o una certificación de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, tránsito y seguridad vial, entidad competente para emitir dicho certificado en la Agencia correspondiente.

En materia de tránsito, no existe presunción de la materialidad de la infracción, sino sobre la responsabilidad.

10 Ley de tránsito Art. 115.-

Título II - Las coberturas del seguro SOAT

Artículo 8.- El SOAT ampara a cualquier persona, sea esta conductor, pasajero o peatón, que sufra lesiones corporales, funcionales u orgánicas, o falleciere a causa de o como consecuencia de un accidente de tránsito, con motivo de la circulación del vehículo a motor.

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

1. Una indemnización de USD 5.000.00 por persona, por muerte sobrevenida dentro de los doce meses siguientes al accidente y a consecuencia del mismo;
2. Una indemnización máxima, única y por accidente, de hasta USD 3.000.00 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:

DAÑO	PORCENTAJE
Pérdida de la visión de un ojo sin ablación.	25%
Pérdida total de un ojo.	30%
Reducción de la mitad de la visión uni o binocular.	20%

Pérdida del sentido de ambos oídos	50%	
Pérdida del sentido de un oído	15%	
Pérdida del movimiento del pulgar:		
a) Total	10%	
b) Parcial	5%	
Pérdida completa del movimiento de la rodilla:		
a) En flexión	25%	
b) En extensión	15%	
Pérdida completa del movimiento del empeine	15%	
Pérdida completa de una pierna	50%	
Pérdida completa de un pie	40%	
Amputación parcial de un pie	20%	
Amputación del dedo gordo del pie	8%	
Amputación de uno de los demás dedos de un pie	3%	
Pérdida del movimiento del dedo gordo del pie	3%	
Acortamiento de por lo menos 5 cm. de un miembro inferior	20%	
Acortamiento de por lo menos 3 cm. de un miembro inferior	10%	
DAÑO	DERECHO	IZQUIERDO
Pérdida completa del brazo o de la mano	60%	50%
Pérdida completa del movimiento del hombro	30%	25%
Pérdida completa del movimiento del codo	25%	20%
Pérdida completa del movimiento de la muñeca	20%	15%

Amputación total del pulgar	20%	15%
Amputación parcial del pulgar	10%	8%
Amputación total del índice	15%	10%
Amputación parcial del índice:		
a) 2 falanges	10%	8%
b) Falange ungueal	5%	1%
Pérdida completa del pulgar e índice	30%	25%
Pérdida completa de 3 dedos, comprendidos el pulgar e índice	33%	27%
Pérdida completa del índice y de un dedo que no sea el pulgar	20%	16%
Pérdida completa de un dedo que no sea ni el índice ni el pulgar	8%	6%
Pérdida completa de 4 dedos	35%	30%
Pérdida completa de 4 dedos comprendidos el pulgar	45%	40%

Cuadro 5. Tabla de indemnizaciones

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

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

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

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

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

- Una indemnización, por cada accidente, de hasta USD 2.500 por persona, por gastos médicos que incluye gastos hospitalarios, quirúrgicos, exámenes médicos, y farmacéuticos.
- Una indemnización, por cada accidente, de hasta USD 400 por persona, por gastos funerarios.
- Una indemnización, por cada accidente, de hasta USD 50 por persona, por gastos de transporte y movilización, de los heridos.

Un mismo accidente de tránsito no da derecho a indemnizaciones acumulativas por muerte o lesiones corporales, funcionales u orgánicas. Si la

muerte se produjere luego de haberse pagado las indemnizaciones por incapacidad permanente, estos valores se deducirán de la suma que corresponda a la indemnización por muerte.

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

2.2. LEGISLACIÓN NACIONAL SOBRE EL PROBLEMA DE SEGURO PARA CUBRIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Mediante Decreto Ejecutivo 809, publicado en el Registro Oficial Suplemento 243 del 2 de enero del 2008, se expidió el Reglamento al Seguro General Obligatorio de Accidentes de Tránsito, en cuyo artículo 17 se establece que las tarifas para cada clase de servicio médico que se preste a las víctimas de los accidentes de tránsito será elaborada y revisada anualmente por el Ministerio de Salud;

Que mediante Acuerdo Ministerial N° 14 del 9 de enero del 2008, se expidió el Tarifario de Prestaciones de Salud para el reconocimiento económico de la atención médica en los centros de salud públicos y privados del Sistema Nacional de Salud, cubiertos por el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito;

Que en la aplicación del tarifario se evidenció que el reconocimiento de los honorarios médicos no es el adecuado, la Federación Médica Ecuatoriana, la Asociación de Clínicas y Hospitales Privados y otros actores relacionados,

presentan observaciones al contenido del componente de Servicios Profesionales del Tarifario de Prestaciones de Salud;

Que para atender estos requerimientos, el Ministerio de Salud Pública integró una Comisión Interinstitucional para la Revisión del Tarifario de Prestaciones de Salud en la que participaron el sector público representado por delegados del Ministerio de Salud Pública y de sus hospitales, la Federación Médica Ecuatoriana, representantes de la Asociación de Clínicas y Hospitales Privados del Ecuador, delegados del sector asegurador - CORPOSOAT y la Defensoría del Pueblo;

Que producto de las reuniones de trabajo, se logró un acuerdo entre las partes para presentar la propuesta de sustitución del componente de servicios profesionales del tarifario de prestaciones de salud vigente, así como su factor de conversión;

Que el Ministerio de Salud Pública, como autoridad sanitaria nacional, ha acogido la propuesta descrita en el considerando anterior, por ser producto del consenso de los sectores prestador y asegurador y en razón de que el impacto de los ajustes realizados para la sustitución del tarifario y la revisión del factor de conversión, no altera la tarifa de primas vigente ni el derecho que les asiste a las víctimas, por lo que se lo considera económicamente sustentable; y,

En uso de las atribuciones conferidas por el artículo 171, número 5 de la Constitución Política de la República,

Decreta:

Expedir la siguiente reforma al Reglamento del Seguro General Obligatorio de Accidentes de Tránsito

Art. 1.- A continuación de la disposición transitoria cuarta, agréguese la siguiente:

“Quinta.- Por esta única vez, y a partir de la vigencia de la presente disposición, se autoriza al Ministerio de Salud Pública para que, bajo su responsabilidad, revise y elabore un nuevo tarifario de los servicios médicos que se prestan a las víctimas de los accidentes de tránsito, antes de la vigencia anual prevista en el tercer inciso del artículo 17. Esta revisión extraordinaria, no podrá afectar el financiamiento general del SOAT.”.

Art. 2.- De la ejecución del presente decreto ejecutivo, que entrará en vigencia en la presente fecha, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial, encárguese la Ministra de Salud Pública.

2.3. LEY DE TRÁNSITO.

Por mandato expreso de la ley, se determina que:

“Las disposiciones contenidas en esta ley son de carácter especial; en tal virtud prevalecerán sobre otras normas comunes y especiales que se le opongan”¹¹

La doctrina nos enseña que dicha ley es especial, por contener tanto normas sustantivas, aquellas que establecen derechos y obligaciones, y normas adjetivas, las mismas que no son más que las normas jurídicas que regulan el procedimiento a seguir.

11 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Art: 9

La Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, presenta los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre dentro de toda la República del Ecuador.

En esta ley no se incluye el transporte por cable, por fajas transportadoras ni por ductos.

El objeto de creación de esta ley es para la correcta organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, tránsito y Seguridad Vial, para lo cual se rige por ciertos principios que regulan dicha aplicación, tales como:

- a. Derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad,
- b. La formalización del sector,
- c. La lucha contra la corrupción,
- d. Mejorar la calidad de vida del ciudadano y preservación del medio ambiente, y,
- e. Desconcentración y Descentralización.

Refiriéndonos al transporte terrestre, entendemos a aquel transporte que se realiza por vía terrestre para movilizar personas o mercancías, a diferencia del tránsito terrestre que se refiere al desplazamiento de personas y vehículos dentro del territorio nacional con obediencia a esta ley y a sus reglamentos encargados de orientarla y ordenarla.

La acción que el Estado presta frente a este ámbito es la de llegar a satisfacer las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y de la salud, incluyendo la protección del ambiente y de la comunidad conjuntamente.

Su rol frente al transporte terrestre y tránsito, está enmarcado en las definiciones nacionales de política económica y social, incentivando la libre y leal competencia, que al mismo tiempo de satisfacer las necesidades de la sociedad no pueden ser desarrolladas ni controladas por el sector privado.

El Estado focaliza su atención en aquellos mercados que presentan ciertas limitaciones en la libre competencia, en los sitios de menor demanda siempre con miras a satisfacer la necesidad de los usuarios en general y mejorar la demanda en esos lugares y también en los de mayor densidad, con el fin de corregir las distorsiones que se dan como consecuencia de la contaminación y por la congestión vehicular.

La Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, también determina cuales son los organismos encargados de controlar el tránsito, en los que tenemos: El Ministerio de Obras Públicas y Transporte, La Comisión Nacional de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, actualmente Agencia Nacional de regulación y Control de transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial y sus órganos descentralizados, encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional en el ámbito de sus competencias, sujeto a las políticas emanadas por el Ministerio del sector.

Los organismos encargados del control del tránsito y la seguridad vial serán las autoridades regionales, metropolitanas o municipales en sus respectivas circunscripciones a través de las unidades de Control de Transporte terrestre tránsito y seguridad vial de los gobiernos autónomos descentralizados, los mismos que estarán conformados por personal civil especializado,

seleccionado y contratado por el Gobierno Autónomo Descentralizado y formado por la Agencia de Regulación de Control de Tránsito.

Dichos organismos estarán encargados de planificar, regular y controlar las redes interprovinciales e inter cantonales de tránsito y transporte, y dentro de su jurisdicción.

En el ámbito de tránsito y seguridad vial, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial tiene por objeto:

- a. Organizar, planificar y regular la movilidad peatonal, la circulación, la seguridad vial, el uso de vehículos a motor, etc.
- b. Prevenir, reducir de manera sistemática los accidentes de tránsito y sus consecuencias, así como aumentar los niveles de percepción de riesgo en los conductores y usuarios viales.
- c. Crear programas de capacitación y difusión para conductores, peatones, pasajeros y autoridades en materia de seguridad vial, con el fin de crear una conciencia vial de responsabilidad y solidaridad.
- d. Formar conductores profesionales y no profesionales, mediante capacitación previa la obtención de la licencia de conducir.
- e. Actualizar a los usuarios de las vías en general, en los cambios que se presentan en el tránsito vial, evaluando la condición mental, psicosométrica, y físicas de los conductores en general.
- f. Implantar requisitos de seguridad para el funcionamiento y circulación de los vehículos.

- g. Reducir la contaminación ambiental, producida por ruidos y por la emanación de gases tóxicos provenientes de los vehículos en mal estado.
- h. Tipificar y juzgar las infracciones de tránsito, estableciendo los procedimientos y sanciones administrativas y judiciales según el caso.
- i. Establecer programas de aseguramiento para los ciudadanos, atención de víctimas, programas de rescates en accidentes y mejorar los servicios de auxilio para éstos.
- j. Los objetivos que persiguen esta ley, está regulado a la vez por otras normativas que deben ser aprobadas para dicho efecto.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, establece los títulos habilitantes tales como la licencia de conducir y la matrícula de vehículo y permisos de operaciones para trasportación pública, los mismos que deben cumplir los requisitos necesarios para su expedición, principalmente en el otorgamiento de la licencia para conducir, la misma que solo podrá ser emitida después de haber aprobado los diferentes cursos de conducción realizado en las escuelas de conducción aprobadas por la ley a nivel nacional, o en los diferentes Sindicatos de Choferes profesionales según el tipo de licencia, teniendo en cuenta que éstas tienen sus clasificación según el tipo de vehículo a conducir, sean estos motos, automóviles, camiones, buses de transporte público, maquinaria pesada, etc., para lo cual se debe acceder al curso de capacitación para la obtención de la licencia.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece dos formas de infracciones: Delitos y Contravenciones.

Las infracciones de tránsito, son las acciones u omisiones que pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el agente, se verifican por negligencia, impericia. Imprudencia o inobservancia de las leyes, reglamentos, y más disposiciones de tránsito, o de órdenes legítimas de las autoridades y agentes a cargo del control y vigilancia.

En consecuencia las infracciones de tránsito para ser sancionadas con la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, requieren del autor cualidades especiales; esencialmente la culpa, ya que los accidentes de tránsito no son premeditados o intencionales, sino meramente circunstanciales.

Se ha determinado que las infracciones de tránsito son de carácter culposo, ya que se producen al haberse obrado sin intención y sin la diligencia debida, no obstante el resultado dañoso que se produce debe ser sancionado con la ley, es decir, la culpa se existe, cuando se produce un acto típicamente antijurídico, sin que el autor haya previsto los resultados.

La previsión del resultado ilícito es fundamental para diferenciar el dolo de la culpa, para deslindar ésta del caso fortuito y para distinguir entre el error de hecho culpable y el no culpable.

La línea que diferencia la culpa y el caso fortuito se encuentra en la previsión de las consecuencias dañosas del acto propio voluntario. El Código Civil define al caso fortuito como el imprevisto a que no es posible resistir, guarda cierta relación con la fuerza mayor, siendo que el hecho provenga de la fuerza

incontrolable de la naturaleza o por una conducta jurídicamente incontrolable por parte del actor.

Para que exista el caso fortuito, se necesitan que el acto o hecho esté integrado por tres elementos, detallados a continuación.

1. El actor, en este caso el conductor inicialmente debe presentar una conducta lícita, siendo éste un plano subjetivo del delito, por ejemplo al momento de ocasionar un accidente de tránsito, el conductor no conducía el vehículo en estado de embriaguez.
2. La acción debe realizarse con la diligencia debida, debiendo poner el sujeto-conductor la atención y cuidado exigibles, atendándose las circunstancias, conocimientos y capacidades personales del actor.
3. Es necesario que el accidente sobrevenga por un mero accidente, que éste sea imprevisible y que se presente sin dolo ni culpa por parte del actor, esta imprevisibilidad debe apreciarse concretamente y no de forma abstracta.

Cuando no exista ninguno de estos tres elementos queda suprimida la existencia de un caso fortuito, pudiendo convertirse el hecho en un delito, pero con circunstancias atenuantes que disminuyan y favorezcan al actor al momento de ser juzgado. Se ha sostenido que la culpa simple o inconsciente, que es aquella en la que el agente no ha previsto el posible resultado antijurídico pudiendo y debiendo preverle, no puede modernamente seguir siendo apreciada como la sola falta de previsión por la conducta propia, sino que, “debe reputarse extendida a la falta de previsión de la probable

imprudencia ajena”, imprudencia peatonal que cruza la calzada distraído.- (el conductor debe inferir su descuido).

Sin perjuicio de valorar las consideraciones y fundamentos de tal postura, nos permitimos rechazar la misma dentro del ámbito del Derecho Penal en virtud de la valoración que informa sus principios. La culpa penal es “personal”, es decir, cada quien responde por su culpa, no por la culpa ajena.

Sostiene el Dr. González M., citado por Villasol M., como primer expositor de aquella postura que

“el conductor promedio ya conoce esa potencial culpabilidad de la víctima. Por eso pensamos que a todo conductor de nuestra época, la imprudencia ajena, el descuido de un tercero, la desatención de un peatón, el cruce de una calle por un lugar no autorizado para hacerlo, etc. Resultan circunstancias previsibles, posibles y probables. Por lo cual sostenemos, que el concepto de culpa debe necesariamente integrarse con la previsibilidad de la culpa ajena”¹²

Al respecto en algunos fallos se han formulado preguntas específicas y aparentemente afirmativas del criterio expuesto precedentemente, pero en todos los casos se deja constancia no sólo de la imprudencia de la víctima sino también la del acusado o conductor del vehículo.

2.4. EL FONSAT

DEL FONDO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Es el Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito que garantiza la universalidad de la cobertura del SOAT, dado que se hace responsable de las

12 Villasol M. Agustín y Villasol Daniela. Prueba Penal y Culpa en accidentes de tránsito, pag. 58

indemnizaciones y amparo para las víctimas de accidentes de tránsito ocurridos bajo las siguientes circunstancias:

1. Víctimas de vehículos fantasmas.
2. Víctimas de vehículos asegurados pero que al momento del accidente no tenían contratado el seguro.

Este sistema garantiza a los servicios de salud, públicos o privados, que alguien dentro del Sistema SOAT pagará por los servicios médicos que se brinden a las víctimas, ya que aquellas personas afectadas por algún vehículo asegurado, serán indemnizadas por el seguro de tal automotor y su aseguradora.

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

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

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

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

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

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

LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.- vigente AGOSTO DE 2008 dispone en sus artículos:

Art. 227.- Se crea el “Fondo de Accidentes de Tránsito” (FONSAT), que se destinará para atender a las víctimas, transportadas y no transportadas, y deudos de las mismas en accidentes ocasionados por vehículos no identificados o sin seguro obligatorio de accidentes de tránsito. La Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dictará el Reglamento de aplicación, funcionamiento y destino de los recursos.

Art. 228.- A efectos de prestación de coberturas, el FONSAT será considerado como una aseguradora más, prestataria de coberturas del seguro obligatorio de accidentes de tránsito a personas.

Todas las aseguradoras autorizadas y prestatarias del seguro obligatorio de accidentes de tránsito, están obligadas a aportar a este fondo un porcentaje de las primas emitidas según lo estipulado en el Reglamento.

Art. 229.- Las tarifas de primas así como las tarifas de prestaciones médicas serán uniformes, obligatorias y fijas; y requieren de la aprobación de la Superintendencia de Bancos y Seguros o del Ministerio de Salud Pública, según su competencia. Serán revisadas cada año y modificadas, en los casos que amerite, de acuerdo a las variables que establezcan en el Reglamento.

Cualquier variación en alguna de las tarifas antes indicadas deberá hacerse en concordancia con la restante y solo podrán ser puestas en vigencia a partir del primero de enero de cada año.

Título III– Del FONSAT y de su financiamiento

Artículo 9.- El FONSAT es la unidad técnica encargada de administrar el Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, organismo adscrito al Ministerio de Gobierno y Policía; actuará de manera desconcentrada, y para el cumplimiento de sus fines institucionales gozará de régimen administrativo y financiero propio.

El FONSAT contará con un Directorio integrado por un representante del Presidente de la República, un delegado del Ministerio de Gobierno y Policía, un delegado del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y un delegado del Ministerio de Salud. La Presidencia del Directorio será rotativa anualmente entre los Ministerios de Salud, Gobierno y Transporte, en ese orden.

Artículo 10.- El FONSAT percibirá el 22% del valor de cada prima percibida por concepto del seguro obligatorio de accidentes de tránsito que se transferirá mensualmente, dentro de los diez primeros días hábiles subsiguientes al cierre de cada mes. De este 22% se destinará un 16.5% para el pago de las indemnizaciones previstas en este reglamento, que se deriven de accidentes provocados por vehículos no identificados o que no cuenten con el seguro obligatorio de accidentes de tránsito SOAT, y un 5.5% para la implementación de planes, programas, proyectos y actividades relacionadas con la prevención de accidentes de tránsito y educación en seguridad vial, así como la implementación de campañas para la promoción y difusión del SOAT, de conformidad con la Ley.

El FONSAT se financiará además, con los rendimientos financieros y actividades de autogestión, así como otros aportes directos o indirectos.

El FONSAT percibirá los montos que se recauden por el recargo del 15% de la prima, por mes o fracción de mes de retraso, en la adquisición por primera vez o en la renovación anual del SOAT. A su vez, recibirá el 100% de los valores obtenidos a través de las acciones de repetición que realice.

Título IV.- Del operador único de los ajustes por reclamos dentro del SOAT

Artículo 11.- Los ajustes de los reclamos que se presenten en contra de las aseguradoras autorizadas para operar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), así como contra el FONSAT, serán efectuados por un operador único seleccionado de conformidad con las bases y condiciones establecidas por el Ministerio de Gobierno y Policía.

Finalmente, un elemento trascendental es conocer la placa del vehículo causante del accidente para identificar la aseguradora responsable de los pagos e indemnizaciones. Si no fuere posible por tratarse de un vehículo fantasma el responsable será el FONSAT, también en los casos en que el vehículo no haya tenido un seguro vigente al momento del accidente.

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

CAPITULO III

3. INVESTIGACIÓN Y PROPUESTA

3.1. DATOS ESTADÍSTICOS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

Estadísticas Nacionales.

El año 2009 en el Ecuador ocurrieron 21.528 accidentes, siendo la principal causa la impericia e imprudencia con 8.356 accidentes que equivale al 39%, el exceso de velocidad es la segunda causa de accidentes de tránsito con 4.615 accidentes que equivale al 21,5%, la combinación de alcohol y conducción es una mezcla fatal, el año 2009 fue causante de 2.141 accidentes que equivale al 10%.

Durante el año 2009, 14.869 personas resultaron heridas en accidentes de tránsito, muchas de estas víctimas se podrían haber evitado con el uso del cinturón de seguridad.

Mientras que durante el año 2009, fallecieron 2.088 personas en accidentes de tránsito, esto en promedio significa que cada día fallecieron 5,7 seres humanos.

El incumplimiento de las normas durante el año 2009 provocó el 86% de los siniestros, por lo queremos recalcar que para reducir el número de siniestros, es fundamental e importante respetar las normas de tránsito.

Durante el 2009 unas 14.869 personas resultaron heridas o discapacitadas en accidentes de tránsito, estas consecuencias se podrían haber evitado con el uso del cinturón de seguridad.

Dentro del informe extendido por la Policía Nacional de Tránsito, en entrevista realizada, observamos la cantidad de accidentes de tránsito y las causas de los mismos durante los años 2010 y 2011.

Estadísticas Peninsulares.

En el transcurso del año 2010 los accidentes de tránsito en la Provincia de Santa Elena se mantuvieron prácticamente en el mismo número de sucesos, tenemos 279 accidentes de tránsito; 54 accidentes de tránsito; por arrollamiento 3 accidentes; a causa de caída de pasajeros 5 accidentes; por encunetamiento 2 accidentes; por estrellamiento 44 accidentes de tránsito; por rozamientos 7 accidentes; 131 a causa de choques; 4 por colisión; 27 por volcamiento; y 4 por otras razones:

En el año 2011, hasta el mes de Julio tenemos ya 157 accidentes de tránsito, 34 por atropellamientos; 22 por estrellamiento, 5 por roce, 71 choques, y 14 por volcamientos, lo que nos hace suponer que para este año va a existir un aumento en los accidentes si no se hace nada para combatirlos y disminuirlos. Con esta información nos damos cuenta que el índice de accidentes año a año dentro de la provincia es sumamente elevado, y que cada año va en aumento, definitivamente la falla en todos estos accidentes es humana, muy mínima es por daño en las vías, indicándonos esto que existe definitivamente falta de educación vial dentro de la sociedad SantaElenense y que es una prioridad educar a la ciudadanía en general, a aquella que hace uso de las vías sea como

conductor, ciclista, peatón para cambiar este índice y disminuir los accidentes de tránsito en la Provincia de Santa Elena

3.2. APLICACIÓN DE LA ENTREVISTA Y LA ENCUESTA.

Para el presente trabajo de tesis se formularon las siguientes preguntas a una media de 200 ciudadanos Peninsulares:

Pregunta N° 1.-

¿Sabe Ud. que es el SOAT?

SI ___ NO___

Pregunta N° 2.-

¿Sabe Ud. que es el FONSAT?

SI ___ NO___

Pregunta N° 3.-

En caso de accidente de tránsito de algún familiar sabe Ud. ¿A dónde acudir para solicitar asesoría de cómo reclamar los derechos de la víctima?

SI ___ NO___

Pregunta N° 4.-

¿Le gustaría que existiera en la Provincia de Santa Elena un Centro de Asesoría para familiares de víctimas de accidentes de tránsito?

SI ___ NO___

Pregunta N° 5.-

¿Cuánto estaría dispuesto Ud. a pagar por este tipo de Asesoría?

Entre \$5 a \$10 _____ Entre \$10 y \$20 _____ más de \$20 _____
Otros _____

Pregunta N° 6.-

¿Le gustaría que este Centro este abierto las 24 horas del día?

SI ___ NO___

Pregunta N° 7.-

¿Le gustaría que este Centro capacite a los estudiantes de escuelas y colegios en el tema de Educación vial?

SI ___ NO___

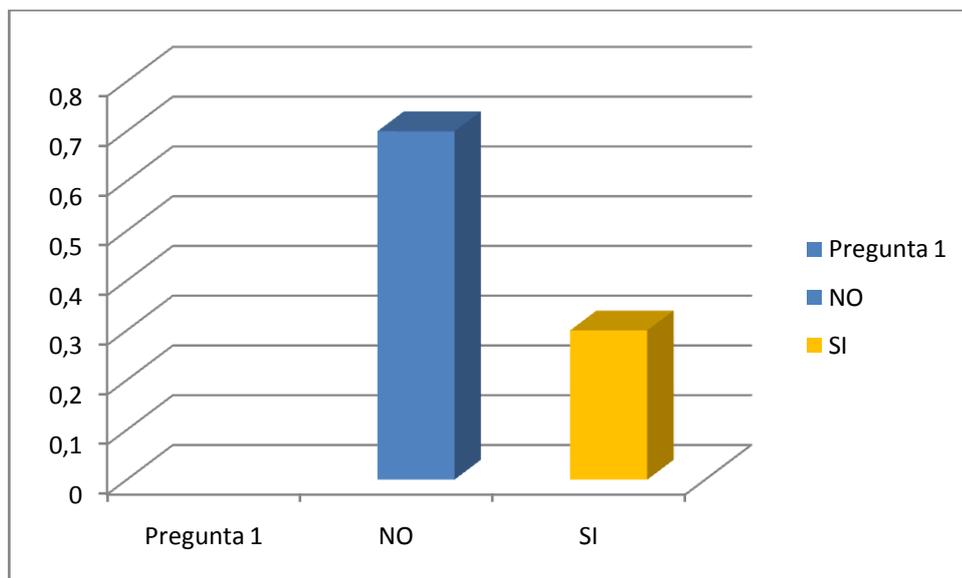
3.3. TABULACIÓN DE LOS RESULTADOS.

La encuesta arriba detallada se la realizó a un total de 200 ciudadanos Peninsulares de estratos sociales medio y bajo y a continuación analizamos los resultados de la misma:

Pregunta N° 1.-

En esta pregunta se pudo evidenciar la falta de conocimiento de la población peninsular en lo que corresponde al Sistema Obligatorio de accidentes de tránsito, debido a que el 70% de la población encuestada desconocida lo que era el SOAT en sí y los derechos que estos pueden reclamar para las víctimas de accidentes de tránsito.

El 30 % restante de la población encuestada pertenecía a ciudadanos de clase media, quienes a través de los medios de comunicación logran obtener información y conocen a medias rasgos los beneficios del SOAT.



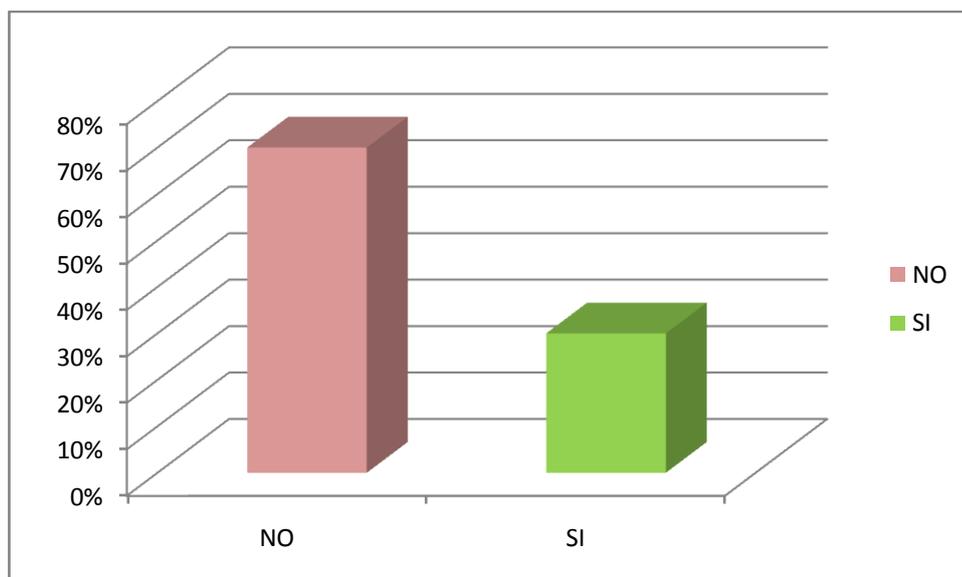
Pregunta N° 2.-

En esta pregunta se pudo evidenciar el desconocimiento mayor de la población puesto que el 95% por ciento de la población encuestada desconocida lo que era el FONSAT.

Mientras que el 5 % restante de la población encuestada que igualmente a la pregunta 1 pertenecía a ciudadanos de clase media, quienes a través de los medios de comunicación se han informado lo que es el FONSAT.

A consecuencia de este desconocimiento no sabrían cómo actuar en el supuesto hecho que un familiar fuera afectado por un vehículo fantasma y no tienen conocimiento de quien pueda guiarlos en el proceso para reclamar las indemnizaciones por muerte y gastos funerarios.

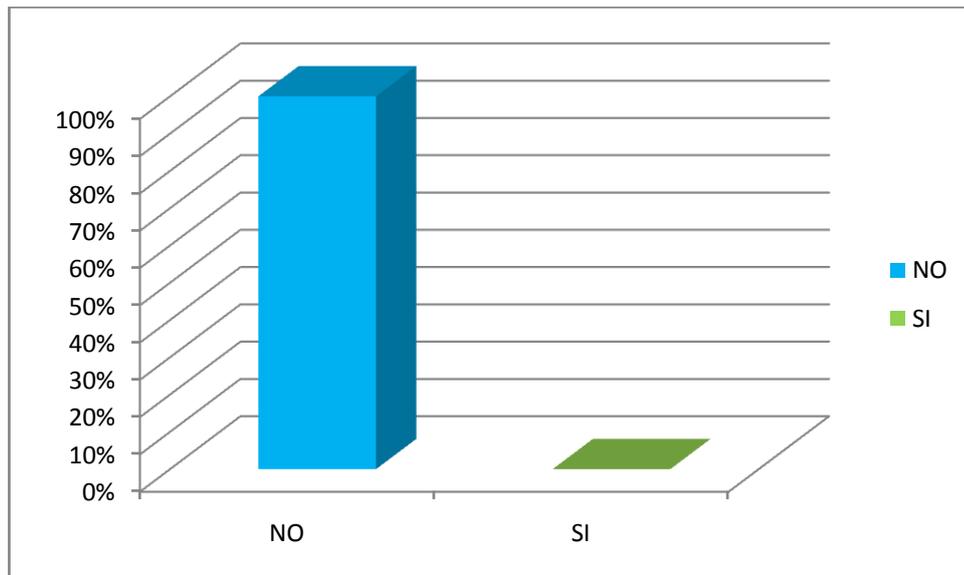
Así mismo desconocen que al momento de ocurrir un accidente de tránsito quien debe pagar los gastos médicos es la aseguradora del vehículo o el FONSAT puesto que son los garantes del pago por los gastos médicos que se proporcionen a la víctima; en donde esta o sus familiares deben informar al servicio de salud que las heridas son consecuencia de un accidente de tránsito y eventualmente el vehículo que estuvo involucrado en el evento. Y, que con esta información el servicio de salud debe notificar a la aseguradora o al FONSAT sobre el caso y proceder según lo determina el Manual Operativo SOAT puesto en vigencia por el Ministerio de Salud Pública.



Pregunta N° 3.-

En esta pregunta toda la población encuestada contestó que **NO** sabían a dónde acudir para solicitar asesoría en el caso de accidente de tránsito y además acotaron que los gastos siempre son cancelados por los familiares de las víctimas. Lo que muestra la resignación e indignación de los familiares al no saber dónde acudir en caso de tragedia, lo que se convierte en

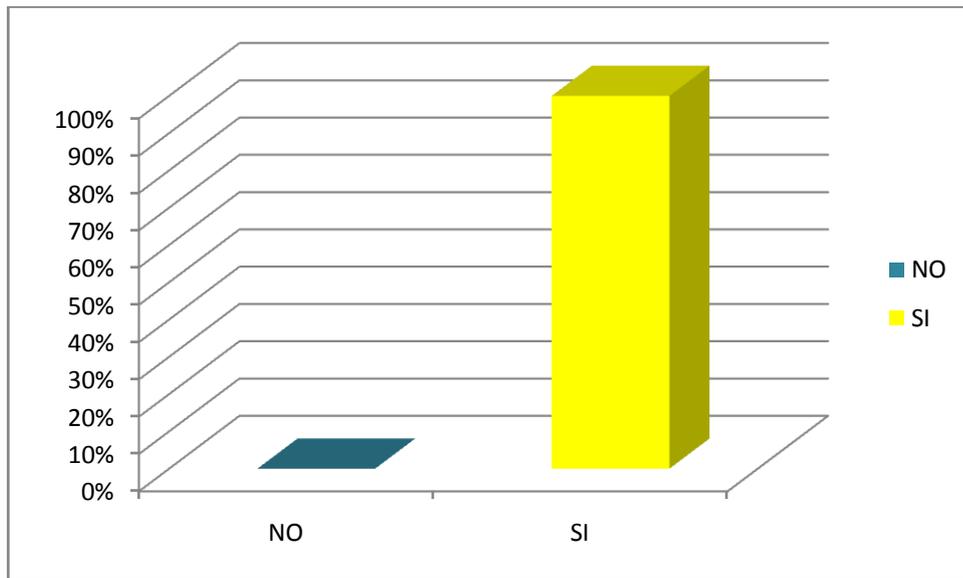
unaproblemática social puesto que en la desesperación de conseguir recursos económicos llegan a vender todas sus propiedades empeorando el cuadro familiar.



Pregunta N° 4.-

En esta pregunta el 100% por ciento de los encuestados mostraron su interés en que se cree un Centro de Asesoría para familiares de víctimas de accidentes de tránsito, en virtud que la población se encuentra desamparada al no saber dónde acudir al momento de una tragedia.

Al mismo tiempo se puede evidenciar la necesidad de romper las barreras de acceso, especialmente económicas, que puede tener la población afectada por lesiones causadas por el tránsito buscando de ésta manera obtener atención médica y garantizar a los servicios de salud el pago de tales servicios.

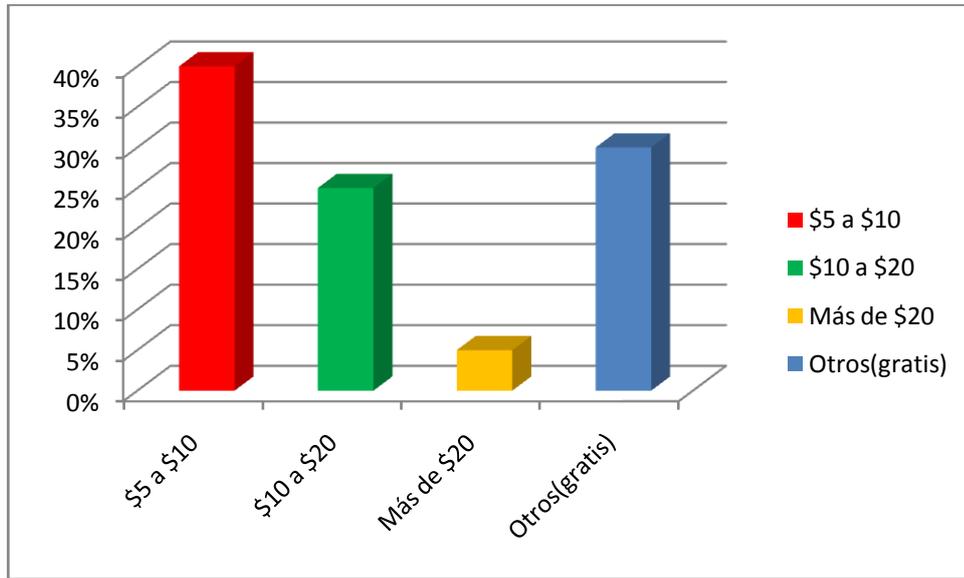


Pregunta N° 5.-

En esta pregunta los resultados que se obtuvieron son los siguientes:

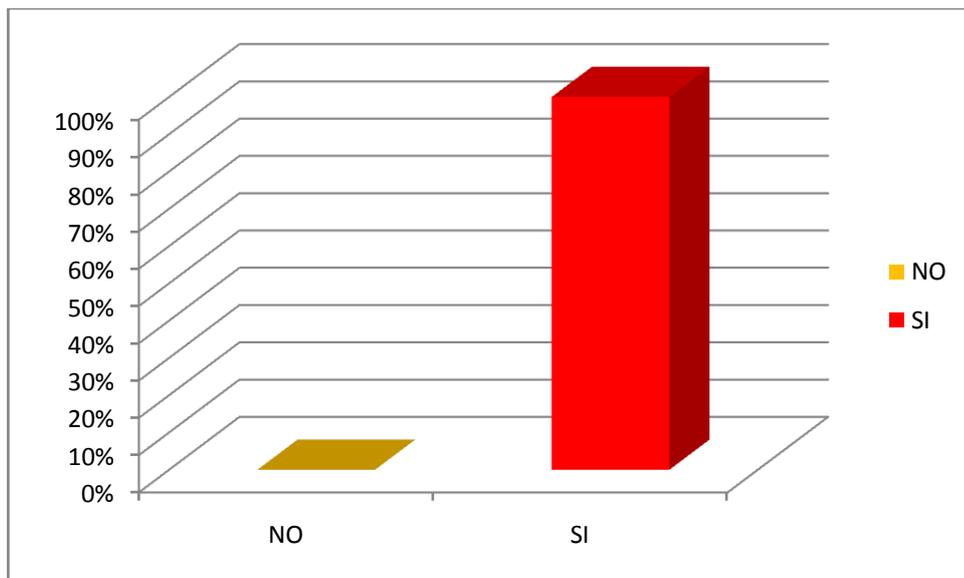
- ✓ El 40% de los encuestados respondió que estaría dispuesto a pagar de \$5 a \$10.
- ✓ 25% respondió que estaría dispuesto a cancelar de \$10 a \$20.
- ✓ 5% contestó que estaría dispuesto a cancelar más de \$20.
- ✓ 30% restante de los encuestados respondió en OTROS que quisiera que el servicio sea gratuito.

Estas estadísticas demuestran que al no existir un alto poder adquisitivo en la Península la población preferiría que la Asesoría que brinde el Centro sea gratuita o a un menor costo. Tomando en referencia que la mayoría de ciudadanos que sufren algún tipo de accidente de tránsito pertenecen a un bajo estrato económico y que en la mayoría de los casos nadie responde por ellos.



Pregunta N° 6.-

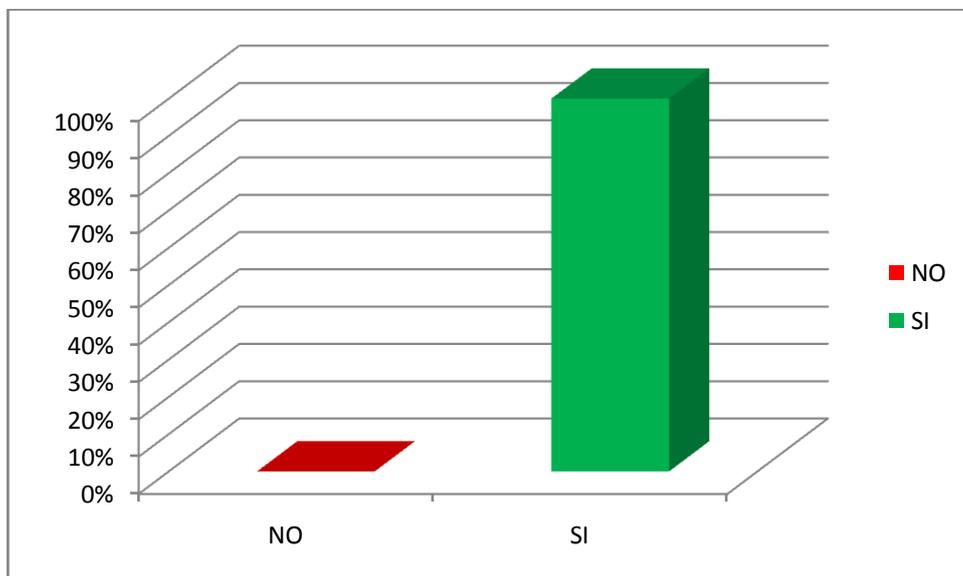
El 100% de los encuestados contestaron afirmativamente, que **SI** les gustaría contar un Centro que este abierto las 24 horas del día puesto que los accidentes suceden las 24 horas del día y lo primero que se busca es ayuda en los momentos de angustia.



Pregunta N° 7.-

¿Le gustaría que este Centro capacite a los estudiantes de escuelas y colegios en el tema de Educación vial?

El 100% de los encuestados afirmó que **SI** le gustaría que se brinde capacitación a los estudiantes de escuelas y colegios en el tema de educación vial y al mismo tiempo coincidieron que les gustaría que no solo se capacite a los estudiantes sino también a la ciudadanía en general puesto que todos debemos estar informados y tener una actitud de prevención.



3.4. PROGRAMA DE CAPACITACIÓN Y SUS OBJETIVOS.

La investigación y la implementación de los centros de capacitación de este proyecto, lo realizaremos en los diferentes cantones de nuestra Península de Santa Elena donde existen mayor porcentaje de accidentes de tránsito. En las encuestas realizadas contamos con un promedio de 200 personas, divididas en cuatro zonas estratégicas, Salinas, La Libertad,

Santa Elena y Periferias, lo que nos permitió un acercamiento a la realidad existente.

Con el programa de capacitación a los familiares de las víctimas de accidentes de tránsito se busca:

1. Informar a los familiares de las víctimas de accidentes de tránsito cómo obtener los beneficios del SOAT.
2. Capacitar a estudiantes y ciudadanía en general en el tema de educación vial.
3. Suministrar conocimientos sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, de manera que permitan la información y asesoramiento oportuno a los familiares de las víctimas.
4. Romper con las barreras de acceso de información, especialmente económicas, que puede tener la población afectada por lesiones causadas por el tránsito.
5. Absolver las siguientes inquietudes:
 - a. ¿Cuáles son los requisitos para adquirir el SOAT?

Rp//. *Son pocos y fáciles de cumplir. Al acercarse a cualquiera de los puntos de venta del SOAT debe llevar obligatoriamente la matrícula del vehículo. Este es el único requisito para contratar el seguro.*

Opcionalmente puede presentar la cédula de identidad o RUC del contratante, esto principalmente para efectos de la emisión

de la factura y las correspondientes obligaciones tributarias con el SRI.

- b. ¿El SOAT cubre a las víctimas cuando el conductor está en estado etílico?

Rp//.*El seguro garantiza cobertura para las víctimas de todo tipo de accidentes de tránsito, no importan las circunstancias en que ocurrió el evento, el estado del conductor, ni siquiera le interesa saber de quién es la culpa del accidente. Toda víctima de accidente de tránsito tiene garantizada la cobertura.*

- c. ¿Existe alguna limitación en el número de víctimas que cubre el seguro?

Rp//.*El seguro garantiza cobertura para las víctimas de todo tipo de accidentes de tránsito, no importan las circunstancias en que ocurrió el evento, el estado del conductor, ni siquiera le interesa saber de quién es la culpa del accidente. Toda víctima de accidente de tránsito tiene garantizada la cobertura.*

- d. ¿En qué clínicas u hospitales pueden ser atendidas las víctimas cubiertas por el SOAT?

Rp//.*En cualquier clínica u hospital, pública o privada, autorizada por el Ministerio de Salud Pública.*

Estos establecimientos deben ceñirse a lo dispuesto en el art. 247 de la Ley Orgánica de Salud y cobrarán lo correspondiente según la tarifa de prestaciones médicas expedida por el Ministerio de Salud. Lo importante es recalcar que estos servicios de salud tienen garantizado el pago, hasta el límite de las coberturas, por la aseguradora que suscribió el

seguro o por el FONSAT, es decir, alguien del Sistema SOAT le pagará por la atención al paciente.

- e. Si una persona ha sido impactada por un vehículo fantasma, ¿el SOAT la cubre?

Rp//. *Si. En este caso el FONSAT es el encargado de garantizar la cobertura. Hasta el 15 de Marzo de 2008 el FONSAT estará cubriendo solo a víctimas fatales y los gastos funerarios, pero posterior a esa fecha ya estará brindando todas las coberturas del SOAT.*

- f. Si el vehículo está identificado pero al momento del accidente no tenía un SOAT vigente, quién se hace responsable de las víctimas?

Rp//. *El FONSAT garantiza la cobertura para estas víctimas*

- g. Al ocurrir un accidente ¿quién debe pagar los gastos médicos?

Rp//. *La aseguradora del vehículo o el FONSAT son los garantes del pago por los gastos médicos que se proporcionen a la víctima. Esta o sus familiares deben informar al servicio de salud que las heridas son consecuencia de un accidente de tránsito y eventualmente el vehículo que estuvo involucrado en el evento. Con esta información el servicio de salud debe notificar a la aseguradora o al FONSAT sobre el caso y proceder según lo determina el Manual Operativo SOAT puesto en vigencia por el Ministerio de Salud Pública*

3.5. DISEÑO Y APLICACIÓN DEL SISTEMA DE CAPACITACIÓN.

La aplicación del sistema está enfocada a los ciudadanos de la Provincia de Santa Elena de bajos recursos económicos y a todo aquel ciudadano que quiera hacer valer sus derechos en un momento de tragedia, como son los accidentes de tránsito, y necesite información de cómo actuar y cuáles son los pasos a seguir para reclamar los beneficios del SOAT.

Existirán cuatro centros de asesoría en la Península de Santa Elena, en los siguientes destinos:

- ✓ 1 Salinas.
- ✓ 1 La Libertad.
- ✓ 1 Santa Elena.
- ✓ 1 Manglaralto.

El personal que trabajará en cada centro estará conformado por:

- ✓ 1 secretaria.
- ✓ 3 abogados.
- ✓ 2 ayudantes de abogado (estudiantes de derecho últimos años)
- ✓ 3 capacitadores en leyes de tránsito.

El material que se utilizará para la capacitación será:

- ✓ Flyers.
- ✓ Banners.
- ✓ Campañas Publicitarias (principales radios de la Provincia)

CAPITULO IV

4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

4.1. CONCLUSIONES.

Los accidentes de tránsito son uno de los principales problemas de salud pública y de desarrollo en el mundo, y afectan de forma desproporcionada a determinados grupos vulnerables de usuarios de la vía pública.

Se producen a consecuencia de una acción riesgosa, irresponsable o negligente de un conductor, pasajero o peatón, ya sea en las vías de una ciudad o en carretera. Se puede decir que gran parte de los accidentes de tránsito son predecibles y evitables, por eso es importante incidir en las campañas de prevención contra estos eventos.

Así mismo es necesario conocer y tomar muy en cuenta los factores que originan los accidentes de tránsito, que a partir de la presente investigación obtuvimos, siendo estas las siguientes:

Gráfico 8.



Es de acuerdo a los altos índices de mortalidad que existen en nuestra Provincia que es necesario analizar las siguientes interrogantes:

¿Por qué el factor humano es el causante de mayor cantidad de accidentes de tránsito?

Se observa frecuentemente que el ser humano ya sea como conductor o peatón tiende a infringir las reglas de tránsito, lo cual ocasiona en gran porcentaje los accidentes. Esta conducta se motiva por la carencia de conocimiento de seguridad vial. Sin embargo en un conductor por ejemplo existen situaciones que atentan contra la normalidad de su aptitud física y psicológica para conducir:

1. El "alcoholismo social" es uno de los enemigos más frecuentes al producirse un accidente de tránsito, puesto que una persona que ha consumido licor disminuye su atención y concentración al manejar. Asimismo, sus reflejos son más tardíos a la hora de realizar una maniobra mientras conduce.
2. El cansancio y la somnolencia en los conductores es más frecuente y peligrosa en autopistas y trayectos interurbanos por la cantidad de horas que laboran sin el descanso adecuado. Hay conductores que padecen de apneas obstructivas del sueño, que afecta a más del 4% de la población y muchas veces ocasiona que el conductor, quien no durmió bien la noche anterior, padezca al día siguiente de somnolencia.
3. Automedicarse con ciertos fármacos como los antihistamínicos cuando se va a conducir es contraproducente por los efectos del fármaco como son el sueño.

¿Cuáles son las consecuencias de los accidentes de tránsito?

Las consecuencias de los accidentes de tránsito se producen a nivel de los

daños materiales, que producen a los vehículos involucrados o alguna estructura con la que colisionan. También están los daños a la salud. Los accidentes de tránsito producen víctimas mortales y en otros casos lesiones que pueden categorizarse de leves, moderadas (ocasionan deficiencias o discapacidad parcial) o graves (que generan discapacidad permanente).

El uso correcto de dispositivos de seguridad como el casco y el cinturón de seguridad pueden contribuir a disminuir la gravedad de las lesiones cuando se produce un accidente de tránsito.

Finalmente, con la realización del presente “Estudio de factibilidad para la creación de Centros de Asesoramiento para familiares de víctimas de accidentes de tránsito de la Provincia de Santa Elena” se cumplió con los objetivos específicos que a continuación se traen a colación:

1.- Realizar una encuesta a 200 personas en la provincia de Santa Elena para determinar el grado de conocimiento que tienen del SOAT.

La encuesta fue realizada en cuatro sectores donde existe mayor índice de accidentes de tránsito, la misma que contaba con 7 preguntas que nos ayudó a conocer la problemática social que afecta a la Provincia en lo concerniente a accidentes de tránsito.

Podemos decir que se cumplió el objetivo de este estudio realizando una encuesta de manera que pudimos verificar el grado de conocimiento que tienen los peninsulares sobre el SOAT lo que nos permitió tomar decisiones que ayuden a capacitar a los peninsulares en temas donde existen deficiencia de conocimiento como por ejemplo la ley de tránsito y transporte terrestre, el seguro del SOAT, el FONSAT.

2.- Realizar un programa de capacitación sobre el SOAT y sus beneficios y aplicación, mediante la creación de trípticos y campañas publicitarias.

Se busca capacitar a los peninsulares en temas donde existendeficiencia de conocimiento como por ejemplo la ley de tránsito y transporte terrestre, el seguro del SOAT, el FONSAT, manera oportuna y total se dé fin al grado de desinformación a la que está sumida nuestro congéneres.

De tal manera que el individuo ya no necesitará efectuar gastos como por ejemplo solicitar la ayuda de un abogado, lo cual representaría un gasto, en la lamentable situación existente, que es la pérdida de un ser querido al ser víctima de un accidente de tránsito.

4.2.RECOMENDACIONES.

Mediante este estudio se ha podido analizar en que inciden las causas en los accidentes que se registraron en la Provincia de Santa Elena, y el nivel de desconocimiento que tiene la ciudadanía encuestada en lo relacionado a Leyes de Tránsito y a sus derechos como afectados o familiares de víctimas de accidentes de tránsito.

Si bien es cierto que la responsabilidad de los accidentes de tránsito recae sobre los conductores, se debe crear una cultura de tránsito que permita disminuir el índice de fallecimiento para evitar de esta forma la desintegración familiar por ausencia abrupta de un miembro de la familia.

Concientizar a los conductores que de ellos depende el riesgo de contraer un accidente, es por este motivo que se recomienda una campaña de educación coordinando con las autoridades de la Provincia y el Centro de Asesoría para que la ciudadanía esté conciente de las consecuencias que trae un accidente.

Además implementando estos centros de capacitación ayuda a que la población en general obtenga el conocimiento necesario para que de manera oportuna y total se dé fin al grado de desinformación a la que está sumida nuestros congéneres.

Finalmente podemos manifestar que es necesario implementar una cultura de seguridad vial en la Provincia que deberá:

- **Ser responsabilidad prioritaria de las entidades del Estado que funcionan en la Provincia.**
- **Formar parte de la política social del Estado.**
- **Fomentar y promover una actitud de la prevención**
- **Inculcar el respeto a las normas.**
- **Adoptar políticas efectivas a favor de la Seguridad y Educación Vial.**
- **Analizar que la Educación – Prevención – Sanción: son aspectos indispensables para un plan a largo plazo de seguridad vial.**

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Wikipedia ([diccionario](#) de consulta) -

<http://es.wikipedia.org/wiki/accidentesdetransito>

Dr. Luis D. Larrateguy (entrevista realizada para la página) - "Consejos para circular, realidades cotidianas sobre los accidentes de tránsito" -

<http://www.accidentesnqn.com.ar/transito/realidades.php>-

<http://www.accidentesnqn.com.ar/transito/consejos.php>

Educación Avanzada. Una tarea para el mejoramiento humano. Conferencia

Dra. Añorga, Julia. 1995. Cuba

Constitución Política del Ecuador

Cómo Elaborar un Proyecto; Guía para diseñar proyectos sociales y culturales

Autores: Ezequiel Ander-Egg, María José Aguilar, 18ª edición, ampliada y revisada; Editorial LUMEN/HVMANITAS 2006

FORMAS Y TECNOLOGÍAS DE LA EDUCACIÓN AVANZADA

Autores: Dra. Julia Añorga Morales, Lic. Daniel Motola Roffe, Lic. Aída Julia de Toro, Lic. Josefina Piñón González, Dr. Jesús Lazo Machado, Lic. Alicia Hernández.

Glosario de términos de la Educación Avanzada Año 2000

Autores: Julia Añorga M; Dora Robau Shelton; Gisleda Magaz Cáceres; Aida de Toro Gonzalez; Rosa María Capote; Elvira Caballero C.

La superación de los profesores de historia, como promotores del desarrollo de la formación humanista en la escuela politécnica cubana actual MSC.

Margarita De Las N. Lamas Gonzales. Tesis en opción al grado de Doctor en

Ciencia Pedagógicas 2006.

La Educación Avanzada Dra. Julia Añorga Morales

Centro de Estudios de Educación Avanzada (CENESEDA)

ISP "Enrique José Varona"

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial | AGOSTO DE 2008

LOS PRINCIPIOS DE LA EDUCACIÓN AVANZADA. Dra. Julia Añorga Morales Profesora titular, Directora CENESEDA: ISPEJV:

Pedagogía y Estrategia Didáctica y Curricular de la Educación Avanzada

Dra., Julia Añorga Morales. Profesora Titular Directora Centro de Estudios de Educación - Avanzada (CENESEDA) Inst. Sup. Pedagógico. "Enrique J. Varona"

Problemas globales de la educación avanzada en maestros, profesores y profesionales. Dra., Julia Añorga Morales. Profesora Titular Directora Centro de Estudios de Educación - Avanzada (CENESEDA) Inst. Sup. Pedagógico. "Enrique J. Varona"

Modalidades de enseñanza centradas en el desarrollo de Competencias

Orientaciones para promover el cambio metodológico en el Espacio Europeo de Educación Superior Mario de Miguel Díaz, Director de Estudio Universidad de Oviedo

Tendencias, experiencias y reflexiones para una educación avanzada de más calidad en nuestra región Dra. Julia Añorga Morales. Profesora titular, Directora CENESEDA: ISPEJV:

Ley de Tránsito y Transporte Terrestres.

Reglamento General a la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres
Decreto Ejecutivo No. 809 expedido el 19 de Diciembre de 2007 y publicado en el
Registro Oficial No. 243 de 2 de Enero de 2008.

Condiciones Generales de la Póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes de
Tránsito SOAT, aprobada por la Superintendencia de Bancos y Seguros mediante
Resolución No. SBS-INSP-2008-0016 de 10 de Enero de 2008.

Manual del Sistema Operativo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito
para los Servicios de Salud Públicos y Privados.

Tarifario de Prestaciones Médicas SOAT, Ministerio de Salud Pública

Ley Orgánica de Salud Ecuador.

ANEXOS

ANEXO 1

ESTADÍSTICAS AÑO 2010

CLASE DE ACCIDENTES	ENE.	FEB.	MARZ.	ABR.	MAY.	JUN	.JUL.	AGO.	SEPT.	OCT.	NOV.	DIC.	TOTAL
ATROPELLADO	5	3	4	5	7	2	3	6	5	4	4	6	54
ARROLLAMIENTO									1	1		1	3
CAIDA DE PASAJEROS		1	1	1	1							1	5
ENCUNETAMIENTO							2						2
ESTRELLAMIENTO	3	6	5	4	4	5	2	5	1	3	2	4	44
ROZAMIENTO		1		1		1					4		7
CHOQUE	14	7	12	6	2	18	17	11	11	11	8	14	131
COLISION						1	2		1				4
VOLCAMIENTO	1	3	2	1	2	1	3	3	2	2	1	6	27
OTROS								1		1	1	1	4
TOTAL	23	21	24	18	16	28	29	26	21	22	18	33	279

ANEXO 2**Estadística 2011**

CLASE DE ACC.	ENE.	FEB.	MARZ.	ABR.	MAY.	JUN	JUL.	TOTAL
ATROPELLADO	6	5	11	3	4	2	3	34
ARROLLAMIENTO								0
CAIDA DE PASAJEROS		2			1			3
ENCUNETAMIENTO							3	3
ESTRELLAMIENTO	2	5	5	3	5	2		22
ROZAMIENTO	1	1				3		5
CHOQUE	16	8	11	8		18	10	71
COLISION						3	2	5
VOLCAMIENTO	2	2	3	4	2	1		14
OTROS								
TOTAL	27	23	30	18	12	29	18	157

NELSON OSWALDO USCA ANDRADE

JUAN ANTONIO JORDAN VILLON

GRACIAS