



**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE SALUD
ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES
CARRERA DE DERECHO**

TEMA:

**LA COBERTURA DEL SISTEMA PÚBLICO PARA PAGO DE
ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SPPAT) Y SU IMPACTO
EN LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE
TRÁNSITO EN LA PROVINCIA DE
SANTA ELENA PRIMER
TRIMESTRE
2015**

**TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO
DE ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA
REPÚBLICA DEL ECUADOR**

AUTOR:

TAMARIZ GUERRERO JOSÉ MANUEL

TUTOR:

TORRES BARRERA LUIS. MSc.

La Libertad, 2015

DEDICATORIA

Dedico este trabajo de investigación a **DIOS** en quien creo y confío, quien me ha enseñado a perseverar y a saber que en la vida existen obstáculos y recompensas que esperar, y es así que hoy se hace realidad mi sueño de convertirme en un gran profesional.

Para mis **PADRES** por su apoyo, consejos, comprensión, amor, ayuda en los momentos difíciles, y por ayudarme con los recursos necesarios para estudiar. Me han dado todo lo que soy como persona, mis valores, mis principios, mi carácter, mi empeño, mi perseverancia, mi coraje para conseguir mis objetivos.

También se lo dedico a **ANDREA NOVILLO RODRÍGUEZ** una persona que ha estado a mi lado incondicionalmente, no solo durante el desarrollo de esta tesis, que me ha alentado en los momentos más difíciles, apoyándome en mis decisiones, y que constituye en cierto modo la razón más importante para culminar este proyecto.

A mis **HERMANOS** por estar siempre presentes, acompañándome para poderme realizar.

José

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios todopoderoso, por ser mi guía y por iluminar mis pasos en cada camino de mi vida.

A mis **PADRES** por estar todavía a mi lado, Y a ti mami porque sin ti no lo hubiera logrado. Te quiero mucho.

A **ANDREA NOVILLO RODRÍGUEZ** por dedicarme energía, ganas y cariño, en cada paso dado para este propósito.

A mis **HERMANOS** porque en todo momento han estado dispuestos a ayudarme, alentarme y compartir mis buenos y malos ratos.

A **los DOCENTES** por haberme enseñado todo lo que sé y haberme guiado cada día con sus conocimientos.

José

TRIBUNAL DE GRADO

TRIBUNAL DE GRADO



Lcdo. Guillermo Santa María S. MSc.
DECANO DE LA FACULTAD DE
CIENCIAS SOCIALES Y DE SALUD



Lcdo. Milton González S. MSc.
DIRECTOR DE LA ESCUELA DE
CIENCIAS SOCIALES



Dr. Agustín Zúñiga Brito
DELEGADO DEL DIRECTOR DE
LA CARRERA DE DERECHO



Ab. Abel Mera Benítez, MSc
PROFESOR DE ÁREA



Luis Torres Barrera, MSc.
TUTOR



Ab. Joe Espinoza Ayala
SECRETARIO GENERAL

APROBACIÓN DEL CONSULTOR ACADÉMICO

En calidad de consultor(a), de la Tesis de Investigación, nombrado por el H. Consejo Directivo, Facultad de Ciencias Sociales y la Salud de la Universidad Península de Santa Elena

Certifico:

Que he realizado, revisado y aprobado la Tesis de Investigación, presentada por el señor: TAMARIZ GUERRERO JOSE MANUEL con cédula de ciudadanía # 092245047-3, salvo a mejor criterio del tribunal que lo presida, previo a la Obtención del Grado de ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.

TEMA:

LA COBERTURA DEL SISTEMA PÚBLICO PARA PAGO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SPPAT) Y SU IMPACTO EN LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA PROVINCIA DE SANTA ELENA, PRIMER TRIMESTRE DEL 2015.

PROPUESTA:

DISEÑAR UNA GUÍA JURÍDICA INSTRUCTIVA DIRIGIDA HACIA LAS PERSONAS QUE HAN SIDO VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA PROVINCIA DE SANTA ELENA.

**Abg. LUIS TORRES BARRERA MSc
CONSULTOR ACADÉMICO**

CERTIFICADO GRAMATOLÓGICO

CERTIFICADO DE GRAMATÓLOGO

Que, he revisado la redacción y ortografía del trabajo de graduación con el tema: LA COBERTURA DEL SISTEMA PÚBLICO DE PAGO PARA ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SPPAT), Y, SU IMPACTO EN LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA PROVINCIA DE SANTA ELENA, PRIMER TRIMESTRE 2015 elaborado por el egresado, Sr. JOSÉ MANUEL TAMARIZ GUERRERO, portador de C.I. 0922450473, para optar al título de Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador, de la Facultad de Ciencias Sociales y de la Salud de la Universidad Estatal Península de Santa Elena, del cantón La Libertad, provincia de Santa Elena.

Que, he realizado las correcciones correspondientes en el trabajo de titulación en mención.

Por lo expuesto, autorizo al peticionario, a hacer uso de este certificado, como considere conveniente a sus intereses.



Lc. Yolanda Barzola Segovia MSc.

C.I. 0904075140

Registro del SENESCYT # 1050 – 12 – 86029391

Santa Elena, 14 de mayo de 2015

CERTIFICADO DEL URKUND

TUTOR DE TESIS: MSC. Ab. Luis Torres Barrera.

En efecto de lo expresado presento el **INFORME DE TRABAJO DE TITULACION**, que a continuación detallo:

Una vez que se ha cumplido con las horas de trabajo de titulación establecidas y la aprobación del Sistema Urkund (ANTIPLAGIO) la misma que no ha determinado plagio en la consecución de la Tesis. Tengo a bien expresar que el egresado Tamariz Guerrero José Manuel en su Tema de Tesis: La cobertura del sistema público para pago de accidentes de tránsito (SPPAT) y su impacto en las víctimas de accidente de tránsito en la provincia de Santa Elena, primer trimestre del 2015; posee el 8% (ocho por ciento). Por lo tanto aprueba el referido sistema y el mencionado alumno se encuentra apto para realizar la sustentación, salvo mejor criterio, que la Autoridad académica así lo determine. Adjunto **PRINT DEL SISTEMA ANTIPLAGIO URKUND EN HOJA ÚNICA**. Adjunto **INFORME DE HORAS DE TRABAJO DE TITULACIÓN**.

Para los fines administrativos y legales consiguientes.

Dios, Patria y Libertad.



AB. LUIS TORRES BARRERA
DOCENTE DE LA CARRERA DE DERECHO

INDICE GENERAL

	Pág.
PORTADA.....	i
DEDICATORIA.....	ii
TRIBUNAL DE GRADO.....	iv
APROBACIÓN DEL CONSULTOR ACADÉMICO.....	v
CERTIFICADO GRAMATOLÓGICO.....	vi
CERTIFICADO DEL URKUND.....	vii
ÍNDICE DE CUADROS.....	xii
RESUMEN.....	xiv
INTRODUCCIÓN.....	1
1. TEMA:.....	3
2. ANTECEDENTES.....	3
3. PROBLEMA.....	4
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	4
CAUSAS DEL PROBLEMA, CONSECUENCIAS.....	5
FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	6
4. JUSTIFICACIÓN DEL TEMA.....	6
5. OBJETIVOS:.....	9
6. HIPÓTESIS.....	10
7. VARIABLES.....	10
8.- OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES.....	11

CAPÍTULO I

MARCO TEÓRICO

Bases Teóricas.....	15
Relación entre lo humano y lo material.....	17
Factor principal de muerte.....	18
FUNDAMENTACIÓN CIENTÍFICA.....	20

SOAT (Sistema Obligatorio de Pago para Accidentes de Tránsito).....	23
DERECHOS Y RESPONSABILIDADES DE LOS ASEGURADOS.	29
SERVICIOS PÚBLICOS Y PRIVADOS.....	30
ADMISIÓN.....	34
IDENTIFICACIÓN DE LA PÓLIZA Y DE LA ASEGURADORA	36
CONFIRMACIÓN DE LA COBERTURA SPPAT	36
DE LA COBERTURA DEL FONDO DEL SISTEMA PÚBLICO DE PAGO PARA ACCIDENTES DE TRANSITO (SPPAT).....	37
CONFIDENCIALIDAD DE LOS DATOS	37
PROCEDIMIENTOS DE REFERENCIA Y CONTRAREFERENCIA.....	39
PROCEDIMIENTOS PARA LA FACTURACIÓN DEL SERVICIO BRINDADO A LA VÍCTIMA SPPAT	43
SERVICIOS CON ATENCIÓN HOSPITALARIA:.....	44
COMISIÓN DE SALUD Y SEGURO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.	46
FUNDAMENTACIÓN SOCIOLÓGICA	48
MARCO REFERENCIAL O CONTEXTUAL	48
1.4 FUNDAMENTACIÓN LEGAL.....	51

CAPÍTULO II

METODOLOGÍA O ESTRATEGIAS METODOLÓGICAS	56
DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.....	56
TIPO DE INVESTIGACIÓN.....	57
INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN	61

CAPÍTULO III

CONCLUSIONES.....	81
RECOMENDACIONES.....	82

CAPÍTULO IV
LA PROPUESTA

1. TÍTULO	83
2. JUSTIFICACIÓN.....	83
3. MODELO TEÓRICO DE LA PROPUESTA	84
4.-OBJETIVOS DE LA PROPUESTA.....	86
4. FACTIBILIDAD DE LA PROPUESTA.....	87
BIBLIOGRAFÍA.....	101
ANEXOS.....	103

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo # 1 Encuesta sobre accidentes de tránsito	104
Anexo # 2 Formulario de encuestas	105
Anexo # 3 FORMULARIO DE ENCUESTAS DIRIGIDAS AGENTES DE TRÁNSITO	107
Anexos # 4 Fotos de encuestas.....	109
Anexo # 5 Certificado del Sistema URKUND	111

ÍNDICE DE CUADROS

CUADRO N° 1 Variable Independiente.....	11
CUADRO N° 2 Variable dependiente.....	12
CUADRO N° 3 Población.....	60
CUADRO N° 4 Muestra	61
CUADRO N° 5 Accidentes de tránsito	64
CUADRO N° 6 Evitar tantos accidentes.....	65
CUADRO N° 7 Falta de educación sobre las leyes de tránsito	66
CUADRO N° 8 Reformas a la Ley	67
CUADRO N° 9 Ley Orgánica de Transporte Terrestre.....	68
CUADRO N° 10 Pago del seguro inmediatamente luego del accidente .	69
CUADRO N° 11 Accidente de tránsito	70
CUADRO N° 12 EL SPPAT	71
CUADRO N° 13 Beneficios del SPPAT.....	72
CUADRO N° 14 Los accidentes de tránsito en la Provincia.....	73
CUADRO N° 15 Proponer Reformas a la Ley	74
CUADRO N° 16 Beneficia a la Sociedad	75
CUADRO N° 17 Accidentes de tránsito ocasionados por exceso de velocidad	76
CUADRO N° 18 Accidente de tránsito	77
CUADRO N° 19 Centro de Asesoría para familiares de víctimas de accidentes de tránsito.....	78
CUADRO N° 20 Normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.....	79
CUADRO N° 21 El SPPAT en el Ecuador.....	80

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO N° 1 Marco referencial	50
GRÁFICO N° 2 Accidentes de tránsito.....	64
GRÁFICO N° 3 Evitar tantos accidentes.....	65
GRÁFICO N° 4 Falta de educación sobre las leyes de tránsito	66
GRÁFICO N° 5 Reformas a la Ley.....	67
GRÁFICO N° 6 Ley Orgánica de Transporte Terrestre	68
GRÁFICO N° 7 Pago del seguro inmediatamente luego del accidente	69
GRÁFICO N° 8 Accidente de tránsito	70
GRÁFICO N° 9 EL SPPAT	71
GRÁFICO N° 10 Beneficios del SPPAT.....	72
GRÁFICO N° 11 Los accidentes de tránsito en la Provincia	73
GRÁFICO N° 12 Proponer Reformas a la Ley	74
GRÁFICO N° 13 Beneficia a la Sociedad	75
GRÁFICO N° 14 Accidentes de tránsito ocasionados por exceso de velocidad	76
GRÁFICO N° 15 Accidente de tránsito	77
GRÁFICO N° 16 Centro de Asesoría para familiares de víctimas de accidentes de tránsito.....	78
GRÁFICO N° 17 Normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.....	79
GRÁFICO N° 18 El SPPAT en el Ecuador.....	80

UNIVERSIDAD ESTATAL PENINSULA DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y LA SALUD
ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES CARRERA DE DERECHO

**LA COBERTURA DEL SISTEMA PÚBLICO PARA PAGO DE
ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SPPAT) Y SU IMPACTO EN LAS
VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA PROVINCIA DE
SANTA ELENA PRIMER TRIMESTRE 2014.**

Autor: TAMARIZ GUERRERO José
CONSULTOR ACADÉMICO: TORRES BARRERA Luis MSc.

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 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.

INTRODUCCIÓN

Este trabajo de investigación tiene como finalidad instruir al ciudadano peninsular sobre la aplicación del (SISTEMA PÚBLICO PARA PAGO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO) SPPAT, leyes y normas favorables para las víctimas y familiares de estos con el objetivo de que no sean vulnerados los derechos de nuestros habitantes peninsulares y sean tratados con dignidad y respeto.

El presente documento constituye un Proyecto de Investigación donde se plantean todas las especificaciones Técnicas de la fase de Planificación para la realización de una investigación sobre “La cobertura del sistema público para pago de accidentes de tránsito (SPPAT) y su impacto en las víctimas de accidentes de tránsito en la Provincia de Santa Elena”.

El objetivo general de la investigación que se plantea realizar es Determinar cuáles son los factores que inciden en los Homicidios por accidente de Tránsito y las consecuencias jurídicas dentro de un proceso.

El principal beneficio del SPPAT, es el de romper las barreras de acceso a la atención médica oportuna, logrando así de alguna manera amparar a cualquier ciudadano que se vea involucrado en un accidente de tránsito, sin embargo por ser un sistema nuevo que se implementó contiene ciertas falencias que deben ser corregidas, así entre algunos puntos problemáticos que se detectaron podríamos citar quizá el más importante que es la inconsistencia de las disposiciones del reglamento y la póliza respecto al pago de indemnizaciones por muerte a los beneficiarios.

El propósito del investigador es interpretar de una forma cercana a la realidad, el modo en que sucede los accidentes de tránsito y cumplir con un requisito Académico para optar al título de Abogado de los tribunales y juzgados de la República del Ecuador, de la Universidad Estatal Península de Santa Elena.

La presente tesis contiene cuatro capítulos:

Capítulo I: Marco Teórico. Se fundamenta teóricamente el estudio que se va a realizar, igualmente se presenta las diferentes fundamentaciones de la investigación que se está realizando, las mismas que sirvieron de base para la elaboración de este trabajo investigativo y sobre los estamentos legales que fueron tomados como directrices para sustentar esta investigación.

Capítulo II: Metodología. Se observan el diseño de la investigación, tipo de investigación, las técnicas y los métodos para realizar este proyecto de investigación, además de la población y muestra.

Capítulo III: Análisis e interpretación de resultados: se observa el procesamiento y análisis de los resultados mediante gráficos, las conclusiones y recomendaciones

Capítulo IV: La propuesta establece que es lo que se va a realizar para dar solución al problema planteado, el mismo que contribuirá a beneficiar a las personas víctimas de accidentes de tránsito.

1. TEMA:

LA COBERTURA DEL SISTEMA PÚBLICO PARA PAGO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SPPAT) Y SU IMPACTO EN LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA PROVINCIA DE SANTA ELENA, PRIMER TRIMESTRE 2015.

2. ANTECEDENTES

El investigador a través del tema “La Cobertura del Sistema Público para pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) y su impacto en las víctimas de accidentes de tránsito en la Provincia de Santa Elena, primer trimestre 2015” busca aportar a la Jurisprudencia del Derecho en nuestro país en cuanto al tema de la revictimización, dando a conocer de manera profunda, los problemas que surgen al momento que un individuo es víctima en dos o más momentos de la vida, en este caso, las personas víctimas de un accidente de tránsito que posteriormente, en esa misma experiencia, pasan a ser víctimas de la deficiente atención médica en las casas de salud, situación que sin duda alguna genera impactos psicosociales, promoviendo las situaciones traumáticas generadas por la violación de la dignidad y de los derechos.

El nuevo Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) beneficia a todas las víctimas de un accidente de tránsito, exigiendo su inmediata atención médica en los centros de salud públicos y privados, también garantiza la protección por causas de muerte, el cobro de los gastos funerarios, gastos médicos, discapacidad y movilización de víctimas; siendo solamente necesaria la matrícula del vehículo. Cabe destacar que, el Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) garantizará sus coberturas para todos los afectados por accidentes de tránsito que ocurran dentro del territorio nacional.

Así mismo, se verificará que el mencionado seguro (SPPAT), no oponga 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 haya dado el accidente ni quien haya sido el culpable del mismo, las víctimas tendrán el derecho de estar protegidas por el Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) y los centros de salud a atenderlas, con la garantía que siempre habrá alguna institución, sea el SPPAT o el FONSAT, que se hará cargo de los gastos, según los límites.

3. PROBLEMA

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Ubicación del problema en su contexto

Las personas que sufren de un accidente de tránsito son aquellas quienes gozan de este servicio, Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) el cual está amparado en la Constitución de la República del Ecuador y leyes conexas, por ello el objetivo primordial de esta investigación no sólo es el de señalar la revictimización que lamentablemente ocurre en esta problemática social, sino el de Determinar el impacto que produce el SPPAT en las víctimas de los accidentes de tránsito en la provincia de Santa Elena.

Para alcanzar este objetivo se fundamentará teóricamente la revictimización de las personas que sufren accidentes de tránsito en la Provincia de Santa Elena, así mismo se demostrará a través de las encuestas el impacto que causa la cobertura del Sistema Público para

Pago de Accidentes de Tránsito con las víctimas que sufren accidentes de tránsito en la provincia de Santa Elena. Por último se analizará de manera cualitativa y cuantitativa los resultados que fueron obtenidos en relación a la cobertura de dicho seguro, aspirando elaborar el diseño de un Guía Jurídica Instructiva dirigida hacia las personas que hayan sido víctimas de accidentes de tránsito.

El proceso metodológico de este proyecto, consiste en el estudio profundo de esta problemática, basada en la investigación, información y recopilación de datos de personas afectadas por este problema social. El estudio comienza con el marco de referencia de personas accidentadas las cuales aducen que no fueron beneficiadas en su totalidad al momento de recibir el beneficio del Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT). En base a esta información procesada y sistematizada se diseña un sistema de talleres para capacitar sobre estas problemáticas y falencias que existen en las aseguradoras, y de esta manera brindar a sus usuarios el servicio que se merece tanto a los accidentados y familiares de ellos.

CAUSAS DEL PROBLEMA, CONSECUENCIAS.

- Deficiente cobertura del Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito.
- Desconocimiento de la normativa.
- Desinterés de las autoridades.
- Deficiente atención médica hacia la víctima.

Delimitación del problema.

- Delimitación espacial

Este trabajo de investigación se realizará en la Agencia Nacional de Tránsito de la Provincia de Santa Elena ubicada en el cantón de Santa Elena.

- Delimitación temporal

Esta investigación se iniciará a partir del primer trimestre del 2015.

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.

¿De qué manera impacta la cobertura del Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) en las víctimas que sufren accidentes de tránsito en la Provincia de Santa Elena?

4. JUSTIFICACIÓN DEL TEMA.

El presente trabajo de investigación responde a la importancia de identificar el impacto que el Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) como mecanismo de apoyo, ha producido en el primer trimestre del presente año 2015 en las víctimas de accidentes viales en la Provincia de Santa Elena, puesto que, años atrás el sistema del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) estaba conformado por 16 empresas de seguros privados, el Fonsat era la única aseguradora del Estado, si por ello fuera poco, las empresas privadas percibían el 75% del valor del seguro, mientras que el Fonsat solamente el 25% del valor del seguro.

Fue así, y ante las diversas falencias que se presentaban anualmente, que el Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) es creado por el Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (FONSAT) y posteriormente pasa a sustituir definitivamente al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), de conformidad con la Reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, publicada el 31 de diciembre de 2014, en el Registro Oficial Nro. 407.

La necesidad surge ante las alarmantes cifras y estadísticas nacionales presentadas en el “Anuario de Estadísticas Vitales: Nacimientos y Defunciones”, elaboradas por parte del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC), en el año 2014, el índice de muertes por causa de accidentes de tránsito, ocupó la quinta casilla entre las principales causas de mortalidad general en el Ecuador, a pesar de los sistemas de prevención que se vienen empleando año tras año en nuestro país, las cifras siguen en aumento. Así mismo, este renovado organismo público pretende también proteger a las víctimas de accidentes de tránsito en el caso que el vehículo no responda o desaparezca, es decir, en los casos de los famosos “carros fantasma”.

En el presente trabajo de investigación el autor aprovechará la oportunidad de esta problemática actual y demostrará a través de un análisis de datos, testimonios, y estadísticas si verdaderamente se está cumpliendo el objetivo de esta nueva transición del Servicio Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) al ahora llamado Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) en utilizar esos recursos para mejorar los puntos de emergencias en las carreteras, y todo lo que conlleva la cobertura y asistencia del mencionado seguro.

A través de este tema: “La Cobertura del Sistema Público para pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) y su impacto en las víctimas de accidentes de tránsito en la Provincia de Santa Elena, primer trimestre del

2015” se busca aportar a la Jurisprudencia del Derecho en nuestro país en cuanto al tema de la revictimización, dando a conocer de manera profunda, los problemas que surgen al momento que un individuo es víctima en dos o más momentos de la vida, en este caso, las personas víctimas de un accidente de tránsito que posteriormente en esa misma experiencia, pasan a ser víctimas de la deficiente atención médica en las casas de salud, situación que sin duda alguna genera impactos psicosociales, promoviendo las situaciones traumáticas generadas por la violación de la dignidad y de los derechos.

El nuevo Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) beneficia a todas las víctimas de un accidente de tránsito, exigiendo su inmediata atención médica en los centros de salud públicos y privados, también garantiza la protección por causas de muerte, el cobro de los gastos funerarios, gastos médicos, discapacidad y movilización de víctimas; siendo solamente necesaria la matrícula del vehículo. Cabe destacar que, el Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) garantizará sus coberturas para todos los afectados por accidentes de tránsito que ocurran dentro del territorio nacional.

Así mismo, se verificará que el mencionado seguro (SPPAT), no oponga 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 haya dado el accidente ni quien haya sido el culpable del mismo, las víctimas tendrán el derecho de estar protegidas por el Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) y los centros de salud a atenderlas, con la garantía que siempre habrá alguna institución, sea el SPPAT o el FONSAT, que se hará cargo de los gastos, según los límites. Por ende, el punto a llegar será que con las Guías Instructivas el usuario, víctima de accidentes viales, tendrá un óptimo conocimiento acerca de la normativa,

derechos que le respaldan, y los respectivos pasos que, en caso de sufrir un accidente de tránsito, deberá proceder con el fin de evitar una revictimización y el derecho a una óptima asistencia médica.

5. OBJETIVOS:

Objetivo General.

El objetivo general de la investigación que se plantea realizar es Determinar cuáles son los factores que inciden en los Homicidios por accidente de Tránsito y las consecuencias jurídicas dentro de un proceso.

Objetivos Específicos.

- Fundamentar teóricamente la revictimización de las personas que sufren accidentes de tránsito en la Provincia de Santa Elena.
- Demostrar a través de las encuestas el impacto que causa la cobertura del Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) con las víctimas que sufren accidentes de tránsito en la provincia de Santa Elena.
- Analizar de manera cualitativa – cuantitativa, los resultados obtenidos en relación a la cobertura del Seguro Público para Accidentes de Tránsito.
- Diseñar una Guía Jurídica Instructiva dirigida hacia las personas que hayan sido víctimas de accidentes de tránsito en la Provincia de Santa Elena.

6. HIPÓTESIS.

Señalamiento de la hipótesis

La cobertura del Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) impacta notablemente en las víctimas de los accidentes de tránsito en la Provincia de Santa Elena.

7. VARIABLES

Variable Independiente: Cobertura del Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) en la provincia de Santa Elena.

Variable Dependiente: Las víctimas de accidentes de tránsito en la provincia de Santa Elena.

8.- OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

CUADRO N° 1 Variable Independiente

DEFINICIÓN CONCEPTUAL	CATEGORIZACIÓN	INDICADORES	ÍTEMS
VARIABLE INDEPENDIENTE Cobertura del Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) y su utilización en los conductores al momento de sufrir un accidente de tránsito.	Regularización Conductores Carácter obligatorio	Número de accidentes de tránsito. Porcentaje de eficiencia y eficacia de la cobertura del servicio por parte del SPPAT.	¿Conoce usted los beneficios del SPPAT y su cobertura en la provincia de Santa Elena? ¿Cree que el control y regularización del SPPAT traería beneficios a los usuarios que puedan sufrir accidentes de Tránsito?

Fuente: Datos de la Investigación.

Elaborado por: José Manuel Tamariz Guerrero.

CUADRO N° 2 Variable dependiente

DEFINICIÓN CONCEPTUAL	CATEGORIZACIÓN	INDICADORES	ÍTEMS
<p>VARIABLE DEPENDIENTE. Las víctimas de accidentes de tránsito en la provincia de Santa Elena.</p>	<p>Deficiente cobertura del Seguro Público para Accidentes de Tránsito hacia la víctima. Deficiente atención médica hacia la víctima.</p>	<p>Estadística de accidentes de tránsito del primer trimestre del 2015. Número de personas que sufren accidentes de tránsito que conllevan a una revictimización.</p>	<p>-¿Cuál es la finalidad de controlar el número de accidentes de tránsito? -¿Quiénes se benefician del servicio del SPPAT? -¿Por qué es necesario encontrarse al día en los pagos anuales?</p>

Fuente: Datos de la Investigación.

Elaborado por: José Manuel Tamariz Guerrero.

CAPÍTULO I

MARCO TEÓRICO.

Origen.-

El Seguro es una de las principales instituciones financieras y de previsión mundiales. Se encuentran antecedentes en la cultura griega, romana, y azteca; quienes concedían a los ancianos notables, algo semejante a una pensión. Es conocido que en las sociedades de la Antigüedad existieron instituciones análogas al seguro, pocas de las cuales llegaron a la Edad Media. Los gremios profesionales, las hermandades de socorro, las cofradías y los montepíos, que promovían la ayuda mutua entre sus asociados en casos de catástrofe o desgracia personal, tuvieron gran importancia para el posterior desarrollo del seguro.

El origen del seguro moderno se encuentra en el seguro marítimo (con el préstamo marítimo o préstamo a la gruesa como antecedente inmediato), que tuvo su cuna en el Mediterráneo, en el siglo XIV, en las repúblicas italianas del Renacimiento y en las ciudades ribereñas del Mediterráneo, entre ellas Barcelona, como consecuencia del resurgimiento de las actividades económicas y comerciales. Después vendría la extensión del seguro a otros países.

La historia del seguro moderno puede dividirse en tres grandes periodos: el primero, de formación, desde mediados del siglo XIV hasta fines del siglo XVII, en que se crea la póliza de seguro; otro, que abarca el siglo XVIII y la primera mitad del XIX, en que se fundan las compañías aseguradoras, y el tercero, que llega hasta nuestros días, que corresponde a la época de pleno desarrollo técnico y jurídico del seguro, de su explotación en gran escala y de su internacionalización, así como al nacimiento de los seguros sociales.

España e Italia encabezan el seguro mundial en los siglos XV y XVI. En el siglo XVII, Holanda y Francia se ponen al frente de la legislación del seguro, cuya hegemonía pasa en el siglo XVIII a Inglaterra y en el XIX a Alemania. Desde mediados del siglo XX, Estados Unidos es la primera potencia del seguro mundial. El primer contrato de seguro, surgió en 1347 en Génova Italia, mientras que la primera póliza apareció en Pisa en el año de 1385.

Por su parte, la primera compañía aseguradora del mundo surgió en Shanghái, China en el año 1919 cuando el grupo asegurador estadounidense American International Group (AIG) presidido y fundado por Cornelio Vander Starr era tan solo una pequeña organización de seguros, veinte años más tarde dicha corporación se expendería por todo el continente americano y el mundo.

El automóvil fue inventado en el año 1886 por Karl Benz en Mannheim, Alemania, en aquella época la velocidad máxima que alcanzaba un automóvil era de 20 kilómetros por hora (km/h) siendo el consumo de gasolina mucho mayor al actual, sin embargo, aquello no fue impedimento para que surjan las primeras víctimas de accidentes de tránsito.

El primer registro de una víctima de accidentes de tránsito se produjo en el año 1896 en Irlanda cuando Mary Ward falleció tras caer de un vehículo, con motor a vapor, y el primer registro de un peatón fallecido al ser atropellado por un coche con motor de combustión fue Bridget Driscoll en el año 1896.

En la actualidad, los accidentes en carretera provocan la muerte de cerca de 1,3 millones de personas al año y daños o alguna incapacidad en otros 50 millones. Constituyen la principal causa de mortalidad a nivel mundial entre los jóvenes de edades comprendidas entre los 15 y los 29 años.

Bases Teóricas

¿Qué es un accidente de tránsito?

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

También podemos decir que es el perjuicio ocasionado a una persona o bien material, en un determinado trayecto de movilización o transporte, debido a la acción riesgosa, negligente o irresponsable, de un conductor, pasajero o peatón; como también a fallas mecánicas repentinas, errores de transporte de carga, condiciones ambientales desfavorables y cruce de animales durante el tráfico.

Sólo puede hablarse de "accidente involuntario" cuando nos referimos a la parte pasiva de la acción. Es decir, a quien se involucra en un accidente de tránsito sin poder soslayarlo. Porque, salvo la intervención de la naturaleza, gran parte de los accidentes son predecibles y evitables.

Un porcentaje menor de ellos se debe a fallas de fabricación de vehículos, lo cual no excluye atribuirles un "error humano consciente". Posteriores investigaciones de estos "incidentes" han corroborado esta afirmación.

Los accidentes de tránsito suelen ocurrir principalmente por los siguientes factores:

Factor humano: Los factores humanos son la causa del mayor porcentaje de accidentes de tránsito. Pueden convertirse en agravantes a la culpabilidad del conductor causante, dependiendo de la legislación de tránsito o relacionada de cada país. Conducir bajo los efectos del alcohol,

medicinas y estupefacientes. Realizar maniobras imprudentes y de omisión por parte del conductor:

- Efectuar adelantamientos en lugares prohibidos (Choque frontal muy grave).
- Atravesar un semáforo en rojo, desobedecer las señales de tránsito.
- Circular por el carril contrario (en una curva o en un cambio de rasante).
- Conducir a exceso de velocidad (produciendo vuelcos, salida del automóvil de la carretera, derrapes).
- Usar inadecuadamente las luces del vehículo, especialmente en la noche. Salud física y mental del conductor o peatón no aptas. (Ceguera, daltonismo, sordera, etc.). Peatones que cruzan por lugares inadecuados, juegan en carreteras, lanzan objetos resbaladizos al carril de circulación (aceites, piedras).

Factor mecánico: Vehículo en condiciones no adecuadas para su operación (sistemas averiados de frenos, dirección o suspensión). Mantenimiento inadecuado del vehículo.

Factor climatológico y otros: Niebla, humedad, derrumbes, zonas inestables, hundimientos. Semáforo que funciona incorrectamente. Otro factor que no siempre se menciona es la deficiencia en la estructura de tránsito, como errores de señaléticas y de ingeniería de caminos y carreteras.

Los accidentes de tráfico tienen diferentes escalas de gravedad, el más grave se considera aquel del que resultan víctimas mortales, bajando la escala de gravedad cuando hay heridos graves, heridos leves, y el que origina daños materiales a los vehículos afectados. Siempre hay una

causa desencadenante que produce un accidente, que se puede agravar de forma considerable si por él resultan afectadas otras personas, además de la persona que lo desencadena.

Asimismo, un accidente puede verse agravado si no se ha hecho uso adecuado de los medios preventivos que no lo evitan pero reducirían su gravedad. Por ejemplo, no llevar ajustado el cinturón de seguridad o no llevar puesto el casco si se conduce una motocicleta.

Elementos:

Del análisis del concepto de accidentes de tránsito se puede extraer los siguientes elementos que conforman el mismo:

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

Relación entre lo humano y lo material

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

Hasta aquí la conceptualización jurídica del accidente de tránsito; ya desde el punto de vista social, éste constituye una lacra que destruye, que mina a un país, que limita el desarrollo de las personas, que no les permite su participación activa o que definitivamente les impide seguir brindando su contingente.

Factor principal de muerte

Según dicen algunos estudios: los accidentes de tránsito se están constituyendo en el factor principal de muerte llegando en algunos países a ser más devastadores que las guerras. "En el mundo más de 300.000 individuos mueren por accidentes de tránsito, de 10 a 15 millones de personas quedan heridas y lesionadas cada año; las víctimas de accidentes de tránsito ocupan más de 10% de todas las causas hospitalarias".

El Ecuador en la actualidad se está ubicando en el segundo país donde ocurren accidentes de tránsito, existiendo un incremento permanente, puesto que no se eliminan las causas que los originan, los accidentes de tránsito pueden reducirse tratando de eliminar las verdaderas causas que los provocan; sin embargo, no dejarán de producirse pues ellos forman parte de la ley probabilidades que rige a la naturaleza y a la sociedad.

De tal manera es necesario desterrar de las mentes la idea de la existencia del destino o de la mala suerte; los accidentes son el resultado de situaciones coincidentes que están regulados por aquella ley natural de la que no se puede escapar nadie y a la que todos nos sometemos inexorablemente, pero ante la que hay que prevenirnos y garantizar seguridades como desde los albores de la humanidad lo hicieron los hombres con otras fuerzas naturales y sociales a las que con persistencia se han ido venciendo.

Se llama víctimas de accidentes de tránsito a las personas que, encontrándose dentro de un vehículo de locomoción, sufren un daño o perjuicio por culpa propia, ajena o por una causa fortuita, todas las personas que sufren un delito son víctimas de ese hecho, aunque hayan padecido distintos tipos de daño, es decir, una persona puede ser víctima de sus propias acciones, este caso puede ocurrir especialmente en individuos que padecen ciertos trastornos de la personalidad.

Por diferentes motivos, hay casos en los que las víctimas de accidentes de tránsito se conducen a sí mismas hacia el fracaso laboral o emocional, o se producen algún tipo de daño físico; si bien en todos los casos existen razones de fondo, generalmente relacionadas con experiencias traumáticas durante la infancia, las consecuencias en los accidentes de tránsito de dichas heridas del pasado se dan con o sin la presencia de los agresores originales, es así que

Mendelssohn define a la víctima como:

“Es la personalidad del individuo o de la colectividad en la medida en que está afectada por las consecuencias sociales de sufrimiento, determinado por factores de origen muy diverso, físico, psíquico, económico, político o social; así como el ambiente natural o técnico”.
(Mendelssohn, 2012)

Los desastres naturales también generan víctimas en los accidentes de tránsito. Estos son los denominados casos de fuerza mayor, donde, en principio, no se puede hacer nada para evitar el daño.

Según este autor la víctima surge como consecuencia de un evento de diversa índole y que este puede ser provocado de manera natural o accidental, en este último producido por el hombre.

FUNDAMENTACIÓN CIENTÍFICA

El principal congreso que trató la víctima de accidente de tránsito en una forma más científica fue en el seno de la ONU, el VI Congreso de Caracas (Venezuela) celebrado en 1980 y el VII Congreso, que se llevó a cabo en Milán (Italia).

En estos dos congresos se determinó que la víctima de un accidente de tránsito

Era la persona que había sufrido una pérdida, daño o lesión, sea en su persona propiamente dicha, su vehículo, o sus derechos humanos, como resultado de una conducta que englobe alguna de estas hipótesis:

- 1. Aquellos hechos que constituyan una violación a la legislación penal nacional.**
 - 2. Que suponga un delito bajo el derecho internacional.**
 - 3. Que de alguna forma implique un abuso de poder por parte de personas que ocupen posiciones de autoridad política o económica.**
- (VII Congreso de Caracas, 1980)

En el Congreso de Milán se clasificó a la víctima de accidentes de tránsito dentro del marco del siguiente concepto:

“Se entenderá por víctimas de accidentes de tránsito a las personas que, individual o colectivamente, hayan sufrido daños, inclusive lesiones físicas o mentales, sufrimiento emocional, pérdida financiera o menoscabo sustancial de sus derechos fundamentales, como consecuencia de acciones u omisiones que violen la legislación penal vigente en los Estados miembros, incluida la que proscribe el abuso de poder”. (Congreso de Milan, 1980)

Podrá considerarse víctima a una persona con arreglo a la presente declaración, independientemente de que se identifique, aprehenda,

enjuicie o condene al perpetrador e independientemente de la relación familiar entre el perpetrador y la víctima. "Víctima" se incluye además en su caso, a los familiares o personas a cargo que tengan relación inmediata con la víctima directa y a las personas que hayan sufrido daños, al intervenir para asistir a la víctima en peligro o para prevenir la victimización.

Las disposiciones de la presente declaración serán aplicables a todas las personas sin distinción alguna, ya sea de raza, color, sexo, edad, idioma, religión, nacionalidad, opinión pública o de otra índole, creencias o prácticas culturales, situación económica, nacimiento, o situación familiar, origen étnico o social o impedimentos, la mayoría de doctrinarios se afilian a esta definición y la han adoptado como referente obligado para llevar a la legislación las adaptaciones atinentes a estos postulados emanados de la Comunidad de Naciones.

Definiciones doctrinales de Víctima

Definición de Separovic: define víctima como cualquier persona física o moral que sufre como resultado de un despiadado designio incidental o accidentalmente. Hay diversas definiciones además de las vistas, pero las tres más representativas son:

Definición de naturaleza victimo lógica general: entiende a la víctima como "el individuo o grupo que padece un daño por una acción u omisión propia o ajena o por causa fortuita".

Definición victimo lógico criminal de víctima: la definimos como "*aquella* persona física o moral que sufre un daño producido por una infracción propia o ajena aun no siendo el detentador (propietario) del derecho vulnerado".

Jurídicamente a la víctima la relacionamos con la figura del perjudicado, que muchas veces será el sujeto pasivo del delito. El perjudicado sería la persona física o jurídica que a consecuencia de la comisión del accidente de tránsito sufre un daño, mientras que el sujeto pasivo será el titular del bien jurídico protegido o puesto en peligro.

La Asamblea General de la ONU proclamó el período 2011-2020 «Decenio de Acción para la Seguridad Vial», con el objetivo de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial. Ban Ki-moon, Secretario General de las Naciones Unidas manifestó en el año 2011 que “El inicio del Decenio de Acción para la Seguridad Vial puede contribuir a que todos los países tengan más seguridad en el futuro. Hoy nuestros asociados de todo el mundo están iniciando planes nacionales o municipales en el marco del Decenio, celebrando deliberaciones sobre políticas y propiciando que las personas afectadas por accidentes de tránsito difundan sus experiencias de manera amplia.

Ahora debemos impulsar esta campaña a toda marcha a fin de que todos conduzcan con mayor seguridad. Juntos podemos salvar millones de vidas”. La Asamblea General de las Naciones Unidas invita a los Estados Miembros y a la comunidad internacional a reconocer el tercer domingo de noviembre de cada año como Día Mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tráfico.

El 26 de octubre de 2005 la Asamblea General de las Naciones Unidas en la Resolución 60/5: manifiesta que

"invita a los Estados Miembros y a la comunidad internacional a reconocer el tercer domingo de noviembre de cada año como Día Mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tránsito, en homenaje de las víctimas de accidentes de tránsito y sus familias". (Asamblea General de las Naciones Unidas, 2005)

El día se creó con el objetivo de ofrecer reconocimiento a las víctimas de accidentes y a la difícil situación de los familiares que se enfrentan a las consecuencias emocionales y prácticas de estos trágicos sucesos.

La OMS y el Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial alientan a los gobiernos y las organizaciones no gubernamentales de todo el mundo a conmemorar ese día con el fin de atraer la atención pública hacia los accidentes de tráfico, sus consecuencias y costes, y las medidas que pueden adoptarse para prevenirlos.

SOAT (Sistema Obligatorio de Pago para Accidentes de Tránsito)

Ante las alarmantes cifras de los accidentes de tránsito en nuestro país, la ciudadanía ecuatoriana imploraba por un seguro para víctimas, el cual ampare a todos los ecuatorianos, sean conductores, pasajeros o peatones, uno que aunque no cubre daños a bienes propios o terceros, sí cubra lo más importante, la salud y la vida.

En el mes de enero del año 2008, tras la publicación en el Registro Oficial No. 243 del Decreto Ejecutivo No. 809 expedido el 19 de Diciembre de 2007, que por primera vez surge el Sistema Obligatorio de Pago para Accidentes de Tránsito, más conocido como "SOAT ", un mecanismo de apoyo para la aplicación de una Política de Estado en materia de Salud

Pública, que se instrumentaba con un contrato de seguro privado con características muy especiales, el mismo que garantizaba una cobertura universal para todos los conductores, tanto ecuatorianos como extranjeros, con sujeción a las disposiciones reglamentarias, condiciones generales del seguro, coberturas y límites determinados.

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) fue muy reconocido por ser un Sistema en el que participaban distintos actores, públicos y privados, fue así que fue diseñado para brindar una protección adecuada a las víctimas de accidentes de tránsito, procurando que estos, por primera vez en la historia de nuestro país, recibieran una atención médica oportuna o una indemnización por muerte o invalidez.

El mencionado sistema estuvo conformado por: El Ministerio de Salud Pública, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el Ministerio de Gobierno y Policía, la Dirección Nacional de Tránsito, la Comisión de Tránsito del Guayas, la Superintendencia de Bancos y Seguros, el Sector Asegurador Privado, el Sector Salud Privado, entre otros.

SPPAT

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.

Si bien años atrás el sistema del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) estaba conformado por 16 empresas de seguros

privados, el FONSAT era la única aseguradora del Estado, si por ello fuera poco, las empresas privadas percibían el 75% del valor del seguro, mientras que el FONSAT solamente el 25% del valor del seguro.

Fue así, y ante las diversas falencias que se presentaban anualmente, que el Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) es creado por el Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (FONSAT) y posteriormente pasó a sustituir definitivamente al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), de conformidad con la Reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, publicada el 31 de diciembre de 2014, en el Registro Oficial Nro. 407.

Surgió ante las alarmantes cifras y estadísticas nacionales presentadas en el “Anuario de Estadísticas Vitales: Nacimientos y Defunciones”, elaboradas por parte del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC), en el año 2014, el índice de muertes por causa de accidentes de tránsito, ocupó la quinta casilla entre las principales causas de mortalidad en el Ecuador, a pesar de los sistemas de prevención que se vienen empleando año tras año en nuestro país, las cifras siguen en aumento, este renovado organismo público pretende proteger a las víctimas de accidentes de tránsito en el caso que el vehículo no responda o desaparezca.

BREVE ANÁLISIS REFERENTE AL SISTEMA PUBLICO DE PAGO PARA ACCIDENTES DE TRANSITO (SPPAT).

Ante las alarmantes cifras de accidentes de tránsito registradas históricamente en el Ecuador, la ciudadanía imploraba por el establecimiento de un sistema de aseguramiento universal en este campo, el cual no fue cubierto del todo en el año 2008 cuando apareció el SOAT, es así como a partir del presente año 2015 entró en vigencia el

Sistema Público de Pago para Accidentes de Tránsito (SPPAT), mediante el cual todos los vehículos motorizados deben adquirir una póliza que cubra los siniestros derivados de accidentes de tránsito.

Para efectos del seguro SPPAT, se entiende por accidente de tránsito el suceso súbito, imprevisto y ajeno a la voluntad de las personas, en el que haya intervenido al menos un vehículo automotor en circulación en una vía pública o privada con acceso al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y/o animales, y que como consecuencia de su circulación o tránsito, cause lesiones corporales, funcionales u orgánicas a la persona, incluyendo la muerte o discapacidad.

El Gobierno del Ecuador expidió el Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) mediante Decreto Ejecutivo No 809 de 19 de diciembre del 2007, para viabilizar su aplicación a nivel nacional y enfrentar el fenómeno social de los accidentes de tránsito, cuyos resultados implican una carga de impacto social por la pérdida de vidas humanas y las consecuencias de la discapacidad y la minusvalía, lo que significa un problema de salud pública y el menoscabo de la economía ecuatoriana; el Ministerio de Salud Pública asume la responsabilidad, de garantizar la atención médica y la asistencia oportuna universal e integral para las personas afectadas por el siniestro.

Lo anterior implica, que el Sistema Público de Pago para Accidentes de Tránsito (SPPAT) a través de las Aseguradoras que operen en el ramo SPPAT o el FONSAT, se encargarán de pagar los gastos correspondientes a la atención médica, quirúrgica, farmacéutica, hospitalaria, incapacidad permanente y los gastos de transporte en que se incurran para atender a los lesionados de un accidente de tránsito, de acuerdo a los límites señalados en la respectiva póliza.

De la misma forma, el seguro tiene incorporado coberturas especiales en caso de presentarse víctimas. Para financiar las prestaciones otorgadas

por el SPPAT y garantizar la viabilidad financiera de largo plazo de este seguro, la legislación ecuatoriana establece dos condiciones fundamentales respecto del mismo: el SPPAT es un seguro de obligatoria adquisición por parte de los propietarios de vehículos y de obligatoria expedición por parte de las compañías de seguros autorizadas para operar en el ramo SPPAT.

Esto implica que todos los vehículos nacionales y extranjeros que circulan por el territorio nacional deben estar asegurados por dicha póliza. Los servicios de salud públicos y privados, juegan un papel fundamental en la prestación de la atención médica emergente a las víctimas de accidentes de tránsito en general y en especial a aquellas que están cubiertas por el SPPAT, ya que están obligadas a prestar la atención médica, quirúrgica, farmacéutica, hospitalaria necesaria.

Se considera vehículo a motor, todo automotor que se desplace por las vías terrestres del país y que para este fin requiera de una matrícula o permiso para poder transitar, según la ley y otras normas que rijan esta materia. Los remolques, acoplados, casas rodantes u otros similares que carezcan de propulsión pero que circulen por vías públicas, también se considerarán como vehículos motorizados para los efectos de este seguro, debiendo contar con el seguro obligatorio correspondiente.

Por tratarse de un seguro obligatorio con tarifas reguladas, se determinó las cuantías máximas de cada una de las prestaciones con que cuenta el SPPAT, para cada uno de los afectados. Esto significa que cada víctima tiene derecho, como máximo, a la totalidad de la cobertura de la póliza en cada uno de sus amparos. En este marco y con la finalidad de establecer lineamientos específicos acerca de la operación del Sistema Público de Pago para Accidentes de Tránsito, se rediseñará el antiguo Manual del Sistema Operativo del SOAT para los servicios de salud.

El SPPAT es un Sistema en el que participan distintos actores, públicos y privados, diseñado para brindar una protección adecuada a las víctimas de accidentes de tránsito, procurando que reciban una atención médica oportuna o una indemnización por muerte o invalidez. Tal vez el principal beneficio del SPPAT es el de constituirse en una herramienta ideal que permite romper con las barreras de acceso, especialmente económicas, que puede tener la población afectada por lesiones causadas por el tránsito, facilitando de esta manera su atención médica y garantizando a los servicios de salud el pago de tales servicios.

El SPPAT es un tipo de seguro público, que busca alcanzar una cobertura para todas las personas que se movilizan en el país y que presenten un siniestro como consecuencia de un accidente de tránsito ocurrido dentro del territorio nacional. Este sistema busca que las personas que han sido víctimas de un accidente de tránsito reciban atención médica oportuna y/o una indemnización por muerte o invalidez. Es una unidad de Gestión Administrativa, que se encarga de recuperar valores en dinero por concepto de atención médica realizada a pacientes que han sufrido lesiones en accidentes de tránsito.

La naturaleza del SPPAT es la de ser un seguro solidario, que permite el acceso a atención médica y funeraria a todas las personas, mismas que debido a las brechas económicas no llegaban a los sectores más vulnerables de la población, el SPPAT es un seguro para las personas, no para los vehículos, en tal virtud su cobertura no incluye daños materiales, de todas maneras es necesario conocer la placa del vehículo causante del accidente para identificar la aseguradora responsable de los pagos e indemnizaciones.

En los casos en los que no sea posible identificar el vehículo, o en los que el vehículo no tenga un seguro vigente al momento del accidente, el responsable de indemnizar a las víctimas será el Fondo del Seguro

Obligatorio de Accidentes de Tránsito (FONSAT) que se financia con el 22% de las primas que recaudan las empresas de seguros, así como de las multas por infracciones de tránsito.

Toda persona víctima de accidente tránsito ocurrido en el territorio nacional, tiene plenos derechos a las coberturas del SPPAT y no se le podrán oponer exclusión de ninguna naturaleza, salvo las que expresamente se indiquen en el reglamento del seguro.

DERECHOS Y RESPONSABILIDADES DE LOS ASEGURADOS.

Todas las víctimas de accidentes de tránsito que sean atendidas en un servicio de salud público o privado gozan de los siguientes derechos y responsabilidades:

- a.** Recibir todas las prestaciones de salud necesarias para proteger su vida y su salud ante situaciones derivadas del accidente de tránsito, sin ser discriminado por ninguna condición personal, social o de otra índole. Las prestaciones de salud serán otorgadas en forma oportuna, de acuerdo con la capacidad resolutive, prácticas y estándares profesionales aceptados nacional e internacionalmente.
- b.** Ser informado clara y personalmente, o a través de sus familiares, en la medida que las circunstancias lo permitan, de los procedimientos a seguirse o seguidos por el personal del servicio de salud ante la situación suscitada por el accidente de tránsito.
- c.** Cuando el caso lo amerite y siempre que sea posible, los procedimientos clínicos o quirúrgicos a seguir, estarán respaldados por el consentimiento informado, para lo cual el paciente o familiar responsable, autorizará por escrito, exceptuando los casos en los cuales el médico tratante considere que se encuentra en inminente peligro la vida o la integridad física de la víctima del accidente de tránsito.

d. Ser informado personalmente, a través de su representante legal o de sus familiares, sobre los recursos utilizados, costos incurridos ante la situación suscitada por el accidente de tránsito en cualquier momento durante el curso de la atención y al término del episodio y los costos adicionales cuando han superado los límites de las coberturas del SPPAT.

e. Ser informado sobre los procedimientos para acceder a los beneficios del SPPAT.

f. Derecho a la confidencialidad en el manejo de la información médica.

g. Asumir la diferencia de los costos de las prestaciones ejecutadas a su favor que excedan la cobertura del SPPAT, de acuerdo a las disposiciones internas de los servicios de salud.

h. Presentar su reclamación cuando considere que sus derechos han sido afectados.

Las víctimas de accidentes de tránsito, sus familiares o allegados no deben realizar trámite previo alguno ante las empresas de seguros o el FONSAT para acceder a la atención médica en los centros de salud públicos o privados que garantiza el SPPAT. Los responsables de realizar estos reclamos a las empresas de seguros, serán los centros de salud y estos de reclamar el pago de los valores correspondiente a aquellas.

SERVICIOS PÚBLICOS Y PRIVADOS.

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

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

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

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

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

e. Reportar el hecho a la Policía Nacional o autoridad competente dentro de las doce horas siguientes al accidente a fin de que la Policía emita y envíe ágilmente a los servicios de salud correspondientes, el informe policial dentro de las 48 horas siguientes. En caso de no existir el informe o parte policial, el servicio de salud registrará su atención a través del formulario No. 008 de la Historia Clínica Única (formulario de Emergencia), el cual servirá como certificación o prueba de la atención médica y respaldo de la ocurrencia del accidente.

f. Solicitar a la entidad encargada responsable de la administración de la información de las compañías de seguro SPPAT, los datos del seguro SPPAT del vehículo involucrado en el accidente, el nombre de la compañía de seguros y el número de la póliza.

g. Solicitar a la compañía de seguros o al FONSAT según corresponda, el código de confirmación/autorización de la cobertura de la persona accidentada, el cual deberá ser entregado al prestador de servicios dentro de un plazo máximo de 2 horas de su solicitud verbal o escrita.

h. Notificar a las aseguradoras y a los prestadores de salud la existencia de una planilla de gastos por asistencia previa a la víctima, por otro prestador, a fin de que el asegurador conozca y defina el techo de la cobertura.

i. Facturar por cada una de las víctimas, luego de los procesos de atención médica, en un plazo no mayor de los 30 días y obtener el reembolso

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

j. Presentar la facturación corregida, en la circunstancia de que existan OBJECIONES en la misma, en opinión de las aseguradoras, las que tendrán un plazo de hasta diez días para notificar a las prestadoras de salud, la necesidad de justificaciones. Los prestadores tendrán un nuevo período de hasta treinta días calendario posterior a la notificación de las objeciones para justificar o reprocesar la facturación. En la situación anotada las aseguradoras tendrán los plazos de pago descritos en el Reglamento del SPPAT.

k. Exigir el pago de los intereses y multas previstos en la Ley General de Seguros, en caso de que las aseguradoras o el FONSAT no cumplan en los plazos establecidos, luego de presentada la documentación completa según el contrato de seguro, los que deberán reclamarse ante la Superintendencia de Bancos y Seguros o por la vía judicial.

I. Facilitar oportunamente a la compañía de seguros, o al FONSAT, o a la Autoridad Sanitaria Nacional, ésta última como ente de vigilancia y control, el acceso a la documentación relacionada con el tratamiento de las víctimas, con fines de auditoría o revisión de la misma respetando las normas y procedimientos del servicio de salud. Esta presentación deberá ser en formato impreso o electrónico. La entrega de la documentación será debidamente certificada por el servicio de salud.

m. Presentar a organismos naturales de reclamación que por su ámbito le sean correspondientes cuando se presenten situaciones de controversia no resueltos a nivel de prestadores y aseguradores.

PROCEDIMIENTOS PARA LA ATENCIÓN MÉDICA Y LIQUIDACIÓN DE SERVICIOS DEL PACIENTE CUBIERTO POR EL SPPAT EN LOS SERVICIOS DE SALUD TRANSPORTE ASISTIDO

Es el servicio que brinda una ambulancia de una unidad de salud pública o privada y que tiene la responsabilidad de: brindar atención de salud pre hospitalaria durante el traslado de la víctima desde el lugar de ocurrencia del accidente hacia el servicio de salud más cercano de acuerdo con la red geográfica de atención de emergencias, de referir a una institución prestadora de servicios de salud sea pública o privada de acuerdo con el nivel de complejidad necesario para proteger la vida de la víctima.

La red de comunicación se realizará a través de las centrales de emergencia de cada localidad, ella será la encargada de coordinar con el servicio de ambulancias y a la vez con la red de servicios de salud para la recepción de los pacientes.

Cuando el servicio de salud cuente con servicio de ambulancia, incluirá en la facturación a la compañía de seguros o al FONSAT los servicios del transporte asistido o de referencia y contra referencia intrahospitalaria.

Cuando la ambulancia sea proporcionada por una institución que no es la receptora de la víctima, la factura será generada por la institución propietaria de la ambulancia a la aseguradora o al FONSAT según corresponda, siempre y cuando la unidad móvil cumpla con las normas dispuestas por la Autoridad Sanitaria Nacional para su funcionamiento.

El formulario que se empleará para documentar dicho transporte asistido es el formulario-Anexo 02 – “Atención Pre hospitalaria” de la nueva Historia Clínica.

ADMISIÓN

El inicio del proceso de atención de la víctima se hará desde su admisión en las unidades de emergencia del servicio de salud y la atención tendrá el carácter de prioritaria frente a los trámites administrativos.

Se considera que el proceso de admisión tanto en emergencias como en áreas de hospitalización, se encuentra debidamente finalizado cuando:

- a.** El personal asistencial del servicio de salud ha realizado el triage de la víctima.
- b.** Se ha identificado la póliza SPPAT a la cual se irá facturando la provisión de servicios, medicamentos, insumos y honorarios médicos. De no existir el dato de la póliza, se facturará al FONSAT.
- c.** Se ha identificado las condiciones de referencia de la víctima, de ser este el caso.

d. Se haya registrado el código de autorización de la aseguradora para la reserva del siniestro correspondiente. Es compromiso de los prestadores el notificar a las aseguradoras de existir una planilla de gastos por asistencia previa al usuario por otro prestador, a fin de que el asegurador conozca y defina el techo de la cobertura.

e. La víctima ha sido registrada dentro del sistema de información del servicio y cuenta con su respectiva Historia Clínica.

f. Cuando el paciente o su representante haya suscrito el formulario del convenio de admisión hospitalaria de ser el caso.

En caso de que la condición de salud de la víctima no lo permita y carezca de documentos de identidad, los datos de identificación serán proporcionados por un familiar, su representante legal, testigo o autoridad policial, sin perjuicio del inicio de las actividades asistenciales.

En caso de carecer de una fuente confiable de los datos de la víctima (sin documento de identidad, sin informante), se tomará la huella digital a fin de que los responsables del servicio de salud, completen con posterioridad su identificación. La justificación de este procedimiento deberá ser hecha bajo responsabilidad del médico tratante, la misma que debe constar dentro de la historia clínica del accidentado. En el primer punto de atención de los usuarios deberán realizar los procesos de custodia de pertenencias y de evidencias de las pruebas del accidente.

IDENTIFICACIÓN DEL SERVICIO DE SALUD CODIFICACION DE LOS SERVICIOS DE SALUD PÚBLICOS Y PRIVADOS.

Los servicios de salud tanto públicos como privados utilizarán la codificación establecida por la Autoridad Sanitaria, para su identificación en el formulario de reclamo de la indemnización por gastos médicos a las Aseguradoras o al FONSAT.

IDENTIFICACIÓN DE LA PÓLIZA Y DE LA ASEGURADORA

El servicio de salud solicitará a la entidad correspondiente la información para identificar la póliza SPPAT y la aseguradora a la cual irá afectando los gastos médicos en que se incurran, en un plazo no mayor a 2 horas desde el momento de la admisión.

En ausencia de la información oficial, se podrá emplear como información válida aquella proporcionada por terceros. La compañía de seguros o el FONSAT, en segunda instancia, podrán confirmar o variar la identificación de la póliza de seguros que cubra los gastos médicos incurridos.

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

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

CONFIRMACIÓN DE LA COBERTURA SPPAT

Para obtener el código de confirmación de la cobertura SPPAT y la vigencia de la póliza SPPAT, el servicio de salud consultará estos datos por vía telefónica o electrónica, a la correspondiente Compañía de Seguros o al FONSAT, según sea el caso. Como fuente primaria de información podrá usarse los datos proporcionados por el propietario del vehículo, víctima, familia o representante.

De manera simultánea a la solicitud del código de confirmación, se solicitará la confirmación de la cobertura del SPPAT, la cual se ha convenido que la aseguradora confirmará en un periodo de 2 horas a fin de que esta realice la reserva económica.

De ser referida la víctima por otra u otras instituciones de salud, como parte de los formularios de referencia deberán ser obtenidas las planillas de gastos que registran los consumos de servicios ya realizados. De esta forma, la autorización de gastos señalará el monto de cobertura, por parte de la aseguradora. La información del código de confirmación y autorización de la cobertura SPPAT, se anotará en el Formulario Único de Reclamación de los servicios de salud.

DE LA COBERTURA DEL FONDO DEL SISTEMA PÚBLICO DE PAGO PARA ACCIDENTES DE TRANSITO (SPPAT)

De conformidad a lo estipulado en el Reglamento del antiguo Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, el FONSAT es el fondo que tiene como una de sus finalidades, cubrir las indemnizaciones por accidentes de tránsito ocasionados por vehículos no identificados y no asegurados. Las indemnizaciones tienen las mismas condiciones y montos que los estipulados para las aseguradoras. FONSAT (fondo del seguro obligatorio de accidentes de tránsito) es la unidad técnica encargada de administrar los fondos del SPPAT, organismo adscrito al Ministerio de Gobierno y Policía.

CONFIDENCIALIDAD DE LOS DATOS

La información médica contenida en la historia clínica del paciente SPPAT es de carácter estrictamente confidencial, únicamente tiene acceso

permanente a ella el personal asistencial vinculado directamente en la provisión de la atención médica, siempre que fuere con fines de reembolso, pago de beneficios, fiscalización o auditoría: el Ministerio de Salud Pública, como ente de vigilancia y control, el FONSAT y la entidad aseguradora vinculada con la atención prestada a la víctima.

La información almacenada en medios magnéticos se encuentra sujeta a las mismas restricciones de reproducción y difusión, la falta de confidencialidad de los datos médicos justifica la sanción administrativa, civil o penal que corresponda.

EXCLUSIONES DEL SEGURO SPPAT.

En el Art. 12 del Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (aplicable al SPPAT) estipula:

- a) Cuando se pruebe que el accidente no sea consecuencia de la conducción de un vehículo automotor, remolque o acoplado;
- b) Cuando las notificaciones sobre reclamaciones se hagan con posterioridad a los plazos previstos en este reglamento;
- c) El suicidio y las lesiones auto inferidas que sean debidamente comprobadas;
- d) Los daños corporales causados por la participación del vehículo materia del presente seguro en carreras o competencias deportivas autorizadas;
- e) Multas o fianzas impuestas al propietario o conductor y las expensas de cualquier naturaleza ocasionadas por acciones o procesos de cualquier tipo;

f) Daños materiales a bienes propios o de terceros, de cualquier naturaleza o clase;

g) Los accidentes ocurridos como consecuencia de guerras, revoluciones, terrorismo y sabotaje, sismos y otras catástrofes o fenómenos naturales;

h) Los accidentes de tránsito ocurridos fuera del territorio nacional.

Las empresas de seguros y el FONSAT no podrán negar las reclamaciones con cargo al SPPAT por motivos que no correspondan a las exclusiones antes indicada.

PROCEDIMIENTOS DE REFERENCIA Y CONTRAREFERENCIA.

Cuando el manejo efectivo y oportuno de la víctima SPPAT requiere el concurso de otros servicios de salud de mayor complejidad se deberá utilizar el formulario 053- Referencia y Contra referencia de la Historia Clínica Única.

En este sentido se aplicará el sistema de referencia para:

a. Permitir la realización de un procedimiento de ayuda al diagnóstico o tratamiento que no puede ser brindado en el servicio de origen.

En este caso, la información que el servicio de origen debe enviar al servicio de destino, es la siguiente:

1. Orden médica para la realización del examen o procedimiento de ayuda diagnóstica con todos los datos de la víctima, en el que deben constar:

- Código del paciente.

- Información del código de confirmación de cobertura proporcionado por el FONSAT o la compañía de seguros, según sea el caso.

El servicio de destino facturará al servicio de origen los gastos incurridos, y el servicio de origen facturará a la respectiva aseguradora o al FONSAT según sea el caso.

b. Transferir la responsabilidad del manejo del paciente SPPAT a un servicio de salud público o privado de mayor capacidad de resolución, cuando así lo requiera su tratamiento de acuerdo a la red geográfica de atención de emergencias.

En este caso, el servicio de origen deberá:

1. Confirmar la aceptación de recepción del paciente en el servicio de destino para continuar con la atención médica.
2. Confirmar el traslado de la víctima a cargo del servicio de origen o destino, registrando el nombre del médico que autoriza, número de registro médico, fecha y hora de autorización y nombre del médico que recibe. Además de confirmar la hora máxima de llegada del paciente.

La información que el servicio de origen debe enviar al servicio de destino es la siguiente:

1. Copia del formulario de referencia y contra referencia (No. 053 de la HCU), de Epicrisis (No. 006 de la HCU).
2. Información del código de confirmación proporcionado por la compañía de seguros o el FONSAT según sea el caso.
3. Copia de los resultados de todos los exámenes de ayuda al diagnóstico que fueron realizados en el servicio de origen, debidamente avalados por la entidad de origen.
4. Planilla de Gastos realizados durante la estancia del paciente en la prestadora de servicios de origen o copia de la factura.

5. Copia de la autorización del paciente para el proceso de referencia. En caso de que la condición del paciente no lo permita, su representante legal asume dicha responsabilidad. En ausencia del representante legal, el médico tratante deberá informar su ausencia al momento de decidirse el traslado de la víctima, en cuyo caso el nombre de la víctima deberá constar en el servicio de origen y destino para informar posteriormente a sus representantes o familiares.

6. Copia del parte policial/informe si ya se cuenta con este, o copia del formulario No. 008 de la HCU

7. Con la finalidad de hacer un uso más eficiente de los recursos ofrecidos por el SPPAT, el servicio de salud de destino reconocerá como válidos los resultados de las evaluaciones de ayuda al diagnóstico hechas en el servicio de origen en tanto no se demuestre la inconsistencia de su trabajo. Ello no limita la realización de nuevos exámenes para el seguimiento de la condición médica de la víctima, cuando ésta la amerite.

c. Transferir la responsabilidad del manejo del paciente SPPAT de un servicio de salud público o privado de mayor capacidad de resolución a uno de menor complejidad, que permitirá viabilizar el manejo más eficiente de un paciente SPPAT.

1. Bajo este proceso, la documentación que deberá ser entregada es la misma que consta en el literal b.

d. Respetar el derecho de la víctima SPPAT a la libre elección de proveedor de servicios médicos, sin perjuicio de la oportunidad y calidad de atención médica en términos de distancias, en cuyo caso se preferirá el servicio más cercano y se evitará la selección adversa de centros de referencia por parte de la víctima con el fin de evitar la saturación inadecuada de las instituciones.

La información que se proporcione es de trámite obligatorio para la referencia a un servicio de mayor, igual o menor nivel de capacidad resolutive con relación al servicio de origen, en la medida que la evaluación médica del estado de la víctima indique que, su traslado no representará ningún riesgo para la recuperación de su salud.

En caso de que el paciente SPPAT o su representante legal soliciten su traslado a un servicio de salud sin importar su capacidad resolutive, público o privado, o solicita traslado al domicilio y la evaluación del médico responsable indique que esto representa un riesgo para la recuperación de su salud, se adjuntará al expediente previo una hoja de exoneración de responsabilidad, que salvaguardará la responsabilidad civil y/o pena I de los responsables de la atención en los servicios de origen y de destino.

La referencia de una víctima, aún en contra de la opinión médica, será de entera responsabilidad del mismo paciente y/o representante legal o solicitante. La responsabilidad médica y legal del manejo del paciente SPPAT por parte del servicio de origen finaliza cuando el servicio de destino formaliza la recepción de la víctima con su firma en el formulario de referencia respectivo el cual deberá ser enviado al servicio de origen y será requisito para la facturación de las prestaciones médicas del servicio de origen, con excepción de la situación descrita en el párrafo anterior.

En caso de fallecimiento de la víctima durante el traslado, el cadáver será retornado al servicio de origen para los trámites legales y administrativos que correspondan. Cuando la tecnología en comunicaciones esté disponible, todos los envíos de documentos deberán realizarse por modo electrónico, sin perjuicio de que también se requiera en formato físico.

La referencia de un paciente a un servicio de salud que no cuente con el nivel de complejidad necesario para suministrar la atención médica-

quirúrgica, no generará derecho a reclamación, con excepción de lo relativo a la atención inicial de urgencias.

PROCEDIMIENTOS PARA LA FACTURACIÓN DEL SERVICIO BRINDADO A LA VÍCTIMA SPPAT

PROCESO DE FACTURACIÓN.

- a. Para realizar el proceso de facturación el servicio de salud deberá sustentarse en el tarifario SPPAT vigente a la fecha de la prestación de los servicios médicos.
- b. El manejo de formularios médicos y de facturación, previo a la alta médica de la víctima SPPAT, se organizará de tal manera, que garantice una liquidación y cobro oportunos.
- c. El proceso de facturación se realizará por cada uno de los pacientes atendidas en forma inmediata y de acuerdo a las políticas de cada servicio de salud.
- d. Una vez dado de alta médica al paciente SPPAT, los responsables del manejo del área financiera o quien haga sus veces, elaborarán las liquidaciones correspondientes y emitirán la factura, esta última de acuerdo a los formularios del SRI. De tenerse el sistema electrónico, se enviará la información bajo esta modalidad al ente pagador previo acuerdo con los prestadores.
- e. La documentación clínica y administrativa debidamente revisada y aprobada por el servicio de salud, será remitido en forma física o en formato electrónico a la compañía de seguros o al FONSAT para el cobro de los respectivos valores.

DOCUMENTACIÓN CLÍNICA Y ADMINISTRATIVA PARA EL PROCESO DE COBRO.

SERVICIOS CON ATENCIÓN HOSPITALARIA: Documentación Clínica.

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

- a. Formulario “Anexo” de la Historia Clínica “Atención Pre hospitalaria”, de ser el caso
- b. Formulario 008 de la Historia Clínica- “Emergencia”
- c. Formulario de Protocolo Operatorio en caso de que el paciente haya sido intervenido en quirófano.
- d. Formulario 006 de la Historia Clínica – “Epicrisis”
- e. Formulario 053 de la Historia Clínica – “Referencia y Contra referencia”, de ser el caso
- f. Copias de los Informes de Laboratorio e Imagen y/ o de sus facturas.

ATENCIÓN AMBULATORIA EN EMERGENCIA O DE CONSULTA EXTERNA:

Documentación Clínica.

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

- c. Copia del formulario en el que se registre la atención proporcionada (Formulario 008 de la Historia Clínica- “Emergencia”).
- d. Copia del pedido médico e informe, en el caso de: interconsulta, exámenes y procedimientos (Rehabilitación y otras terapias).
- e. Resultado de los exámenes o las facturas correspondientes. Formulario 006 – Epicrisis.

DOCUMENTACIÓN ADMINISTRATIVA – FINANCIERA

La documentación administrativa-financiera estará conformada por:

- a. Formulario Único de Reclamación de los Servicios de Salud del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.
- b. Factura con los requisitos establecidos por el SRI.
- c. Copia del Parte Policial/informe en caso de contarse con este documento en el servicio de salud. Si no se dispone del parte o en caso de tratarse de procesos de atención por seguimiento de tratamiento, no es obligatorio entregar este documento.

Cuando la tecnología en comunicaciones esté disponible, el servicio de salud deberá enviar de modo electrónico a la compañía de seguros o al FONSAT, según corresponda, la documentación clínica y administrativa. De no contarse con el sistema electrónico se enviarán los documentos de manera física.

Los formularios de la historia clínica única deben responder a las normas de calidad de los expedientes clínicos.

ADMINISTRACIÓN DE INGRESOS Y EGRESOS DEL SPPAT EN LOS SERVICIOS DE SALUD.

La administración de los ingresos y egresos de los fondos del SPPAT, tanto para los servicios de salud públicos y privados se regirá por la normativa legal vigente según su ámbito de operación.

Para los servicios de salud del sector público, los fondos se utilizarán principalmente en la infraestructura, equipamiento y otros recursos necesarios para las áreas de emergencia y de las áreas relacionadas, y de acuerdo a lo dispuesto en la normativa legal para el manejo de dineros públicos vigente.

COMISIÓN DE SALUD Y SEGURO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

La Comisión de Salud del Seguro de Accidentes de Tránsito, estará conformada por actores del sector salud públicos y privados de acuerdo a las disposiciones del Ministerio de Salud Pública. Esta comisión tiene como objetivo, asegurar que se lleve a cabo una revisión y actualización permanente de los componentes del tarifario SPPAT, que permita mantener el equilibrio financiero de los servicios de salud que provean atención a víctimas SOAT, así como llevar a cabo la actualización periódica del tarifario SPPAT, en función a variaciones en la tecnología o técnicas de atención profesional, los precios relativos de los factores de producción y el índice de precios de salud.

Esta comisión es dependiente funcionalmente del Ministerio de Salud y tendrá las funciones de:

- a. Recibir y absolver consultas de los servicios del Sistema Nacional de Salud respecto a la operación del SPPAT y de la aplicación del tarifario SPPAT.

- b. Actualización del Manual Operativo del SPPAT.
- c. Proponer la incorporación en el tarifario de nuevos procedimientos, unidades relativas de valor y los valores monetarios.
- d. Proponer ajustes metodológicos en la elaboración de tarifario.
- e. Una vez aprobados por el Ministerio de Salud Pública, difundir el Tarifario en los servicios de salud sean públicos o privados.
- f. Coordinar con las instancias pertinentes la capacitación del personal de los servicios de salud, que permita una eficiente y correcta aplicación de las disposiciones relativas al SPPAT.
- g. Evaluar el funcionamiento del SPPAT en los servicios de salud y proponer medidas, en caso necesario. Ello incluye la recomendación de la aplicación de las sanciones correspondientes, según la gravedad de la práctica no adecuada, verificada.
- h. Coordinar la generación y entrega de información estadística de prestación de servicios a los entes regulatorios y de administración de riesgo del SPPAT, que facilite una mayor efectividad en el ejercicio de sus funciones.

CAUSAS EXTERNAS DE MORBILIDAD, DISCAPACIDAD Y MORTALIDAD QUE TIPIFICAN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

Para identificar las condiciones diagnósticas que justifican la atención de salud financiable por el SPPAT se toman en consideración las definiciones proporcionadas por la Organización Mundial de la Salud en la Décima Revisión de la Clasificación Internacional de Enfermedades (CIE 10) y Clasificación Internacional de las Deficiencias, Discapacidades y Minusvalías (CIDDM). Los diagnósticos deben ser emitidos por personal que da atención médica y hacerlo en términos de la última Clasificación

Internacional de Enfermedades, indicando el diagnóstico de causa externa de la atención brindada al paciente con su respectivo código.

Dichas definiciones complementan las ofrecidas en la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres y su Reglamento las cuales se las establece en el Glosario del presente manual.

FUNDAMENTACIÓN SOCIOLOGICA

Este tema de investigación representa un problema de carácter sociológico, tal y como lo manifiesta el Director Msc. en Políticas Públicas de la Universidad de Oxford, abogado y sociólogo Diego Manuel Fleitas:

“En algunos países, cuando no pasa ningún auto, hay personas que no cruzan la calle porque el semáforo no se los permite, en gran parte de América Latina eso sería impensable. Tenemos una cultura bastante amónica y muy individualista. O no se conocen las normas o se considera que uno puede decidir si las respeta o no. Eso es anomia”.
(Diego Manuel Fleitas, 2014)

La palabra anomía ha ejercido gran influencia en la teoría sociológica contemporánea. También ha ofrecido una de las explicaciones más importantes de la conducta desviada por que se a una desviación o ruptura de las normas sociales, aunque no de las leyes.

MARCO REFERENCIAL O CONTEXTUAL

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.

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.

El SPPAT 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.

El SPPAT es un Sistema diseñado para brindar una protección adecuada a las víctimas de accidentes de tránsito, procurando que reciban una atención médica oportuna o una indemnización por muerte o invalidez. Este sistema está conformado principalmente por: 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 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.



GRÁFICO N° 1 Marco referencial

En base a lo investigado, se puede afirmar 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 es determinar el impacto que produce el Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) en las víctimas de los accidentes de

tránsito en la provincia de Santa Elena, para luego diseñar una Guía Jurídica Instructiva dirigida hacia las personas que hayan sido víctimas de accidentes de tránsito 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.

1.4 FUNDAMENTACIÓN LEGAL

CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR

SECCIÓN SEXTA

CAPÍTULO II

Artículo 32 .- “La salud es un derecho que garantiza el Estado cuya realización se vincula al ejercicio de otros derechos, entre ellos el derecho al agua, la alimentación, la educación, la cultura física, el trabajo, la seguridad social, los ambientes sanos y otros que sustentan el buen vivir. El Estado garantizará este derecho mediante políticas económicas, sociales, culturales, educativas y ambientales; y el acceso permanente, oportuno y sin exclusión a programas, acciones y servicios de promoción y atención integral de salud, salud sexual y salud reproductiva. La prestación de servicios de salud se regirá por los principios de equidad, universalidad, solidaridad, interculturalidad, calidad, eficiencia, eficacia, precaución y bioética, con enfoque de género y generacional”.

LEY ORGÁNICA DE SALUD

Art. 34.- La autoridad sanitaria nacional, en coordinación con el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres, el Ministerio del Trabajo y

Empleo, otros organismos competentes, públicos y privados, y los gobiernos seccionales, impulsarán y desarrollarán políticas, programas y acciones para prevenir y disminuir los accidentes de tránsito, laborales, domésticos, industriales y otros; así como para la atención, recuperación, rehabilitación y reinserción social de las personas afectadas. El Estado reconoce a los accidentes de tránsito como problema de salud pública, en cuanto sus consecuencias afecten la integridad física y mental de las personas.

LA LEY DE DERECHO DE AMPARO AL PACIENTE

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

Art. 8.- Todo paciente en estado de emergencia debe ser recibido inmediatamente en cualquier centro de salud, público o privado, sin necesidad de pago previo.

LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

Expedida el 24 de julio del 2008 y publicada en el suplemento del registro oficial 398 del 7 de Agosto del 2008.

Artículo 8.- “El Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito ampara a cualquier persona, sea esta conductor, pasajero o peatón, que sufra lesiones corporales, funcionales u orgánicas, que falleciere a 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 producida por la 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”.

En la reciente reforma, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial podemos encontrar los nuevos articulados referentes al Sistema Público de Pago para Accidentes de Tránsito:

Art. (...)- A fin de garantizar la protección de las personas que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, se crea el "SISTEMA PUBLICO PARA PAGO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO", administrado por la entidad que para el efecto determine el Gobierno Central, el mismo que se regirá en base a las normas y condiciones que se establezcan en el Reglamento respectivo.

Nota: Artículo sustituido por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 407 de 31 de Diciembre del 2014.

Art. (...)- El Estado, en coordinación con el Ministerio del sector de Finanzas, Ministerio del sector de Transporte, Ministerio del sector de la Salud y Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dentro del ámbito de sus competencias, garantizará el cumplimiento de las obligaciones derivadas del Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito, así como de la prestación de los servicios de salud que requieran las víctimas de accidentes de tránsito amparadas por este sistema. Este derecho es inalienable, indivisible, irrenunciable e intransmisible.

Nota: Artículo sustituido por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 407 de 31 de Diciembre del 2014.

Art. (...).- Todos los vehículos a motor, sin restricción de ninguna naturaleza, sea de propiedad pública o privada, deberán cancelar anualmente la tasa por el servicio que se preste a través del Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito, en conjunto con los valores correspondientes a la matriculación vehicular conforme la calendarización establecida para el efecto por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Los organismos de tránsito competentes requerirán el pago de la tasa y matriculación como requisito para su circulación en el país, certificado de propiedad o historial vehicular u otros documentos habilitantes; así como para gravar, transferir o traspasar su dominio.

El retraso en el pago anual de la tasa dará lugar al cobro de un recargo del quince por ciento de su valor, por mes o fracción del mes previsto según la calendarización establecida para los procesos de matriculación vehicular.

El destino de las multas y recargos que por incumplimiento de las obligaciones derivadas del pago de la tasa o matriculación vehicular, son independientes, no obstante su recaudación en conjunto.

Nota: Artículo sustituido por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 407 de 31 de Diciembre del 2014.

Art. (...).- Toda persona víctima de accidente de tránsito ocurrido en el territorio nacional, tiene plenos derechos a acceder al servicio que se preste a través del Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito y no se le podrán oponer exclusiones de ninguna naturaleza, salvo las que expresamente se indiquen en su Reglamento; así mismo, el Estado, a través del Sistema, asumirá los gastos de las personas víctimas de

accidentes de tránsito, conforme las condiciones y límites que se establezcan para el efecto vía reglamento.

Nota: Artículo sustituido por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 407 de 31 de Diciembre del 2014.

Art. (...).- Los valores de las prestaciones médicas serán uniformes, obligatorias y fijas; y requieren de la aprobación del Ministerio del sector de Salud y de la entidad que para el efecto disponga el Gobierno Central para la administración del Sistema, según su competencia. De ser pertinente, serán revisadas cada año y modificadas, en los casos que amerite, de acuerdo a las variables que se establezcan en el reglamento y normas técnicas.

Nota: Artículo sustituido por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 407 de 31 de Diciembre del 2014.

Art. (...).- Si el monto total de los perjuicios causados en un accidente de tránsito, no son cubiertos en su totalidad, el saldo correspondiente seguirá constituyendo responsabilidad del causante del accidente, cuando éste sea determinado por la autoridad competente.

Nota: Artículo sustituido por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 407 de 31 de Diciembre del 2014.

Art. (...).- El Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito, no sustituye en ningún caso las responsabilidades civiles originadas por los causantes de los accidentes.

CAPÍTULO II

METODOLOGÍA O ESTRATEGIAS METODOLÓGICAS

En este trabajo de investigación se aplicó el Método deductivo, partiendo de la información general para llegar a establecer con las conclusiones el proceso de requerimiento del SPPAT. El Método de análisis, nos permitió establecer las causas y sus efectos, partiendo de los reclamos individuales, hasta el medio estructurado por las compañías de seguros.

El Método Estadístico se utilizó en base a la información de los valores recaudados por primas, reclamos pagados, reclamos en trámite, rechazados, provisiones, Constitución de reservas riesgos en curso, para obtener los resultados que nos permitieron elaborar las recomendaciones y conclusiones.

DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

Kerlinger (2002) sostiene que:

Generalmente se llama diseño de investigación al plan y a la estructura de un estudio. Es el plan y estructura de una investigación concebidas para obtener respuestas a las preguntas de un estudio. El diseño de investigación señala la forma de conceptuar un problema de investigación y la manera de colocarlo dentro de una estructura que sea guía para la experimentación (en el caso de los diseños experimentales) y de recopilación y análisis de datos. (Kerlinger, 2002)

La presente investigación se desarrolló considerando las investigaciones cualitativa, no experimental y retrospectiva pues el sondeo se dirigió a

conocer el pensar y sentir de las personas que han sido encuestadas, las cuales han sufrido personalmente o les ha sucedido a un familiar un accidente de tránsito; y a partir de aquello los problemas que han tenido con las casas de salud y el problema social que esto le conlleva determinando las relaciones entre las diversas variables planteadas, a partir del estudio de la doctrina, legislación y análisis de condicionados contractuales y resoluciones de diverso nivel funcional.

Modalidad de la Investigación

La modalidad del trabajo de grado que se utilizó en esta investigación, es el proyecto factible o de intervención,

Según Yépez E. (1995),

Recogido por Carlos Méndez, en su obra “Metodología, Diseño y Desarrollo de la Investigación”, coincidían en homogeneidad de criterios, tanto es así que este último, estima que el proyecto factible: “comprende la elaboración y desarrollo de una propuesta de un modelo operativo viable, para solucionar problemas, requerimientos o necesidades de organizaciones o grupos sociales; puede referirse a la formulación de políticas, programas, tecnologías, métodos y procesos”. (Yépez, 1995)

TIPO DE INVESTIGACIÓN

Se trata de una investigación descriptiva-explicativa, propositiva toda vez que, además de analizar la temática de la determinación del riesgo en los seguros generales de modo integral individualización del riesgo asegurado; delimitación causal, temporal, territorial, subjetiva del riesgo asegurado, pretende identificar y exponer las áreas donde se ubican los

problemas en la determinación del riesgo asegurado en los seguros generales en el Ecuador.

Nuestra aplicación en el análisis socio Jurídico de los niveles de investigación, vamos a utilizar los siguientes tipos : Descriptiva , Explicativa y Prepositiva.

DESCRIPTIVA.- Nos da la facilidad de estudiar con minuciosidad y precisión las características de una situación para su análisis e interpretación .

EXPLICATIVA.- Estudia la relación de los fenómenos y su estructura interna y los aspectos que intervienen en el problema de investigación .Estudia causas efectos y plantea soluciones.

PROPOSITIVA.- Es una de las más importante porque diagnostica soluciones al problema, incitando a buscar cambios reales , basados en estudios con plenos conocimiento.

INVESTIGACIÓN BIBLIOGRÁFICA.- Esta investigación, se sustenta en la lectura y análisis de textos, documentos, internet, constitución de la República, Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, informes facilitados por la policía provincial de tránsito, por el fiscal de tránsito, informe del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC), que han servido como marco teórico de la presente propuesta de tesis.

INVESTIGACIÓN DE CAMPO.- Esta investigación es la más importante, porque mediante la observación, las encuestas y las entrevistas a personas y familiares que han sufrido accidentes de tránsito, se obtiene los datos que llevará a las investigadoras hacia la propuesta. Esta modalidad de trabajo de campo, es principalmente descriptivo,

registrando, analizando e interpretando la naturaleza del objeto de la investigación.

POBLACIÓN Y MUESTRA

La investigación tiene carácter jurídico formal con determinado grado de reconocimiento de la realidad a través del análisis de determinadas resoluciones judiciales, arbitrales, administrativas y de la Defensoría de la víctima del accidente de tránsito y está constituido por la temática jurídica del seguro de SPPAT desde una perspectiva doctrinaria, normativa y jurisprudencial.

POBLACIÓN.- Es el conjunto de unidades individuales o unidades elementales, compuestas por personas o cosas.

Según Hernández R. que define al término como: “La población es el conjunto de todos los casos que concuerdan con determinadas especificaciones”.

La población objeto de estudio en la presente investigación son: Agentes de Tránsito de la Provincia de Santa Elena, Familiares de accidentados de tránsito, Jueza del Juzgado Primero de Garantías Penales y Tránsito de la Provincia de Santa Elena y Fiscales de Área de Tránsito de la Fiscalía provincial de Santa Elena.

CUADRO N° 3 Población

POBLACIÓN	CANTIDAD
Agentes de Tránsito de la Provincia de Santa Elena	90
Familiares de accidentados de tránsito	80
Jueza del Juzgado Primero de Garantías Penales y Tránsito de la Provincia de Santa Elena	1
Fiscales de Área de Tránsito de la Fiscalía provincial de Santa Elena	1
TOTAL	172

Fuente: Fiscalía de Tránsito de Santa Elena
Elaborado por: José Tamariz Guerrero.

Muestra

La muestra es un subconjunto fielmente representativo de la población, el tamaño de la muestra depende de la precisión con que el investigador desea llevar a cabo su estudio, pero por regla general se debe usar una muestra tan grande como sea posible de acuerdo a los recursos que haya disponibles. Entre más grande la muestra mayor posibilidad de ser más representativa de la población.

Existen dos tipos de muestra: la muestra probabilística, considerado como aquellos elementos que tiene la misma posibilidad de ser elegidos; por el contrario la no probabilística se caracteriza, no por la probabilidad sino más bien por las características de la investigación, de lo expuesto se dice que la muestra probabilística requiere de fórmulas que viabilicen la investigación en cambio la probabilidad negativa no requiere de fórmulas porque se basa en la función de las características de la investigación

CUADRO N° 4 Muestra

MUESTRA	CANTIDAD
Agentes de Tránsito de la Provincia de Santa Elena	15
Familiares de accidentados de tránsito	13
Jueza del Juzgado Primero de Garantías Penales y Tránsito de la Provincia de Santa Elena	1
Fiscales de Área de Tránsito de la Fiscalía provincial de Santa Elena	1
TOTAL	30

**Fuente: Fiscalía de Tránsito de Santa Elena
Elaborado por: José Tamariz Guerrero.**

INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN

En opinión de Rodríguez Peñuelas, (2008)

Las técnicas, son los medios empleados para recolectar información, entre las que destacan la observación, cuestionario, entrevistas, encuestas.

Las técnicas son de hecho, recursos o procedimientos de los que se vale el investigador para acercarse a los hechos y acceder a su conocimiento y se apoya en instrumentos para guardar la información tales como: el cuaderno de notas para el registro de observación y hechos, el diario de campo, los mapas, la cámara fotográfica, la grabadora, la filmadora, el software de apoyo; elementos estrictamente indispensables para registrar lo observado durante el proceso de investigación.

La Observación

Pardinas, 2005, manifiesta que:

La observación es la acción de mirar detenidamente, también significa el conjunto de

cosas observadas, el conjunto de datos y conjunto de fenómenos, en este sentido, que pudiéramos llamar objetivo, observación equivale a dato, a fenómeno, a hechos. (Pardinas, 2005)

Según Pardinas, la observación es el proceso de someter conductas de algunas cosas o condiciones manipuladas de acuerdo a ciertos principios para llevar a cabo la observación. A través de la misma se pudo observar e identificar el problema que suscitaba en la península en relación a la Cobertura del Sistema Público de Pago para Accidentes de Tránsito (SPPAT).

La entrevista

Galindo, 1998 manifiesta lo siguiente:

“Proporciona un excelente instrumento heurístico para combinar los enfoques prácticos, analíticos e interpretativos implícitos en todo proceso de comunicar”.

La técnica de la entrevista se utiliza en esta investigación aplicando el enfoque cualitativo a los resultados de la investigación, es un elemento esencial en la vida contemporánea, es comunicación primaria que contribuye a la construcción de la realidad, instrumento eficaz de gran precisión en la medida que se fundamenta en la interrelación humana.

La encuesta

Grasso, 2006, indica lo siguiente:

“Permite explorar la opinión pública y los valores vigentes de una sociedad, temas de significación científica y de importancia en las sociedades democráticas”. (Grasso, 2006)

La encuesta es un procedimiento que permite explorar cuestiones que hacen a la subjetividad y al mismo tiempo se logra obtener información de un número considerable de personas, en este caso de los encuestados agentes de tránsito y familiares de las víctimas accidentes de tránsito en la provincia de Santa Elena.

PROCEDIMIENTOS DE LA INVESTIGACIÓN

El procedimiento de la investigación se desarrolló tomando en cuenta los elementos siguientes:

- Selección del tema de investigación.
- Planteamiento del problema.
- Formulación del problema.
- Justificación de la investigación.
- Objetivos de la investigación.
- Hipótesis.
- Metodología.
- Diseñar y elaborar un marco teórico.
- Fuentes y técnicas para la recolección de información.
- Análisis e interpretación de los resultados.
- Tabulación de los resultados.
- Elaboración de la propuesta.

CAPÍTULO III

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Encuesta Realizada a Agentes De Tránsito De La Provincia De Santa Elena

1.- ¿La mayoría de accidentes de tránsito se produce por impericia?

CUADRO N° 5 Accidentes de tránsito

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
Muy de Acuerdo	10	66,67
De Acuerdo	5	33,33
Indiferente	0	0
En Desacuerdo	0	0
Muy en desacuerdo	0	0
Total	15	100

Fuente: Agentes De Tránsito de Santa Elena
Elaborado por: José Tamariz Guerrero.

GRÁFICO N° 2 Accidentes de tránsito



Fuente: Agentes De Tránsito de Santa Elena
Elaborado por: José Tamariz Guerrero.

Análisis e interpretación

De las encuestas realizadas a los señores Agentes de tránsito, se deduce que el 66.67% que corresponde a 10 de los jueces, Esta Muy De Acuerdo la mayoría de accidentes de tránsito se produce por impericia, mientras que 33.33% que corresponde a 5 se mostraron De acuerdo.

En su mayoría los agentes consideran que los accidentes de tránsito en las carreteras se producen por distracciones del conductor, es por ese motivo que se debe educar a los conductores para evitar accidentes que sigan cobrando muchas vidas inocentes.

2.- ¿Se podría evitar tantos accidentes siguiendo las leyes de tránsito?

CUADRO N° 6 Evitar tantos accidentes

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
Muy de Acuerdo	12	80,00
De Acuerdo	3	20,00
Indiferente	0	0
En Desacuerdo	0	0
Muy en desacuerdo	0	0
Total	15	100

Fuente: Agentes De Tránsito de Santa Elena
Elaborado por: José Tamariz Guerrero.

GRÁFICO N° 3 Evitar tantos accidentes



Fuente: Agentes De Tránsito de Santa Elena
Elaborado por: José Tamariz Guerrero.

Análisis e interpretación

El 80% de los encuestados que representan a 12 Agentes de tránsito se mostraron Muy de acuerdo que se podría evitar tantos accidentes siguiendo las leyes de tránsito, mientras el 20% se mostraron De acuerdo.

Si los ciudadanos y choferes cumpliéramos con las leyes de tránsito estipuladas se podría evitar muchos accidentes a nivel nacional y mundial, es necesario concientizar a la comunidad a través de talleres impartidos por los encargados del tránsito en cada cantón.

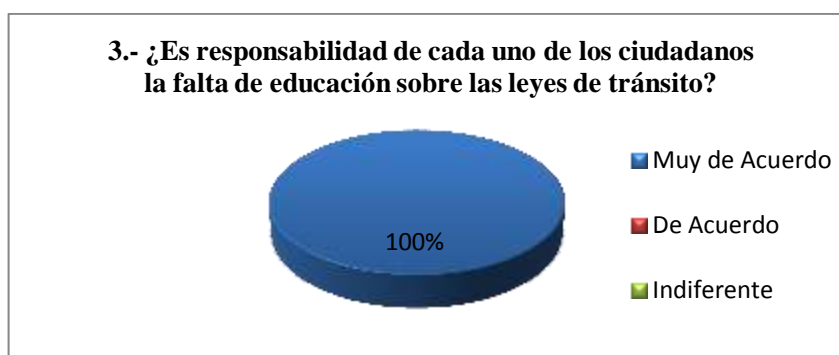
3.- ¿Es responsabilidad de cada uno de los ciudadanos la falta de educación sobre las leyes de tránsito?

CUADRO N° 7 Falta de educación sobre las leyes de tránsito

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
Muy de Acuerdo	15	100,00
De Acuerdo	0	0,00
Indiferente	0	0,00
En Desacuerdo	0	0,00
Muy en desacuerdo	0	0,00
Total	15	100

Fuente: Agentes De Tránsito de Santa Elena
Elaborado por: José Tamariz Guerrero.

GRÁFICO N° 4 Falta de educación sobre las leyes de tránsito



Fuente: Agentes De Tránsito de Santa Elena
Elaborado por: José Tamariz Guerrero

Análisis e interpretación

El 100% de los encuestados están Muy De acuerdo que es responsabilidad de cada uno de los ciudadanos la falta de educación sobre las leyes de tránsito.

Esto quiere decir que cada uno de los ciudadanos que habitamos en esta ciudad tenemos la obligación de capacitarnos sobre educación vial, ya que de esa manera podríamos evitar accidentes.

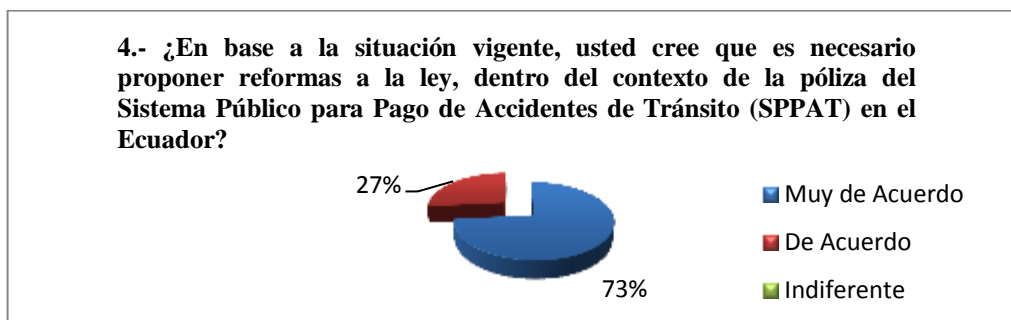
4.- ¿En base a la situación vigente, usted cree que es necesario proponer reformas a la ley, dentro del contexto de la póliza del Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) en el Ecuador?

CUADRO N° 8 Reformas a la Ley

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
Muy de Acuerdo	11	73,33
De Acuerdo	4	26,67
Indiferente	0	0,00
En Desacuerdo	0	0,00
Muy en desacuerdo	0	0,00
Total	15	100

**Fuente: Agentes De Tránsito de Santa Elena
Elaborado por: José Tamariz Guerrero.**

GRÁFICO N° 5 Reformas a la Ley



**Fuente: Agentes De Tránsito de Santa Elena
Elaborado por: José Tamariz Guerrero**

Análisis e interpretación

El 73.33% de los encuestados que representan a 11 Agentes de tránsito se mostraron Muy de acuerdo que es necesario proponer reformas a la ley, dentro del contexto de la póliza del Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) en el Ecuador, mientras el 26.67% se mostraron De acuerdo.

Todos están de acuerdo de que se reforme la ley para que las personas que sufran de algún accidente, sientan que tienen un documento que los respalda.

5.- ¿Tiene conocimiento sobre las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que regulan el Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT)

CUADRO N° 9 Ley Orgánica de Transporte Terrestre

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
Muy de Acuerdo	3	20,00
De Acuerdo	12	80,00
Indiferente	0	0,00
En Desacuerdo	0	0,00
Muy en desacuerdo	0	0,00
Total	15	100

Fuente: Agentes De Tránsito de Santa Elena
Elaborado por: José Tamariz Guerrero

GRÁFICO N° 6 Ley Orgánica de Transporte Terrestre



Fuente: Agentes De Tránsito de Santa Elena
Elaborado por: José Tamariz Guerrero

Análisis e interpretación

El 20% de los encuestados que representan a 3 Agentes de tránsito se mostraron Muy de acuerdo con tener conocimientos sobre las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que regulan el Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPA), mientras el 80% se mostraron De acuerdo.

Todos los entrevistados mostraron tener conocimientos sobre las leyes de tránsito en especial sobre el SPPAT, esto implica que los agentes de tránsito se encuentran bien informados sobre las normas de tránsito vigentes.

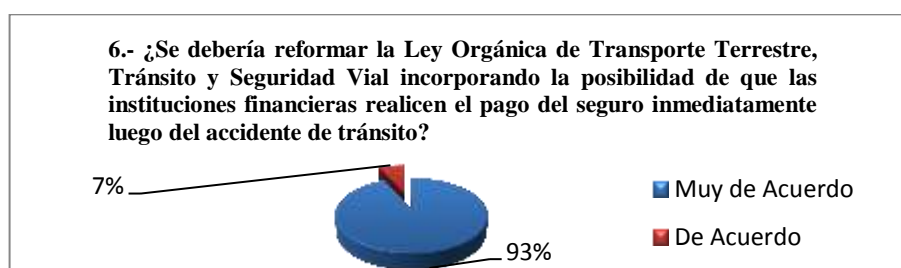
6.- ¿Se debería reformar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial incorporando la posibilidad de que las instituciones financieras realicen el pago del seguro inmediatamente luego del accidente de tránsito?

CUADRO N° 10 Pago del seguro inmediatamente luego del accidente

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
Muy de Acuerdo	14	93,33
De Acuerdo	1	6,67
Indiferente	0	0,00
En Desacuerdo	0	0,00
Muy en desacuerdo	0	0,00
Total	15	100

Fuente: Agentes De Tránsito de Santa Elena
Elaborado por: José Tamariz Guerrero

GRÁFICO N° 7 Pago del seguro inmediatamente luego del accidente



Fuente: Agentes De Tránsito de Santa Elena
Elaborado por: José Tamariz Guerrero

Análisis e interpretación

El 93.33% de los encuestados que representan a 14 Agentes de tránsito se mostraron Muy de acuerdo Se debería reformar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial incorporando la posibilidad de que las instituciones financieras realicen el pago del seguro inmediatamente luego del accidente de tránsito, mientras el 6.67% se mostraron De acuerdo. En su mayoría los encuestados piensan que se debería reformar la ley para que los familiares de algún accidentado reciban de inmediato su pago por el seguro, de esa manera se podría en ayudar a que los familiares realicen sus diligencias en hospitales públicos.

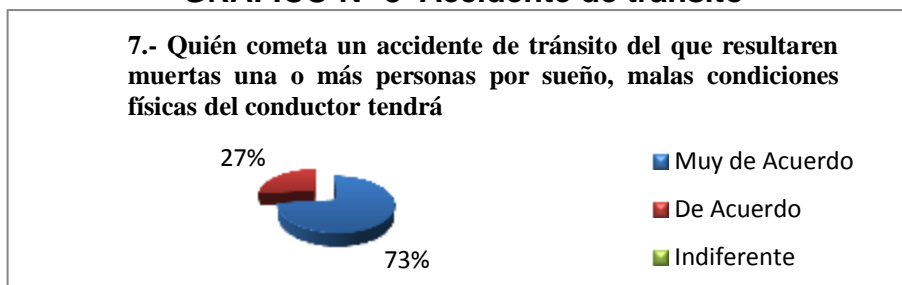
7.- ¿Quién cometa un accidente de tránsito del que resultaren muertas una o más personas por sueño, malas condiciones físicas por parte del conductor debería ir detenido?

CUADRO N° 11 Accidente de tránsito

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
Muy de Acuerdo	11	73,33
De Acuerdo	4	26,67
Indiferente	0	0,00
En Desacuerdo	0	0,00
Muy en desacuerdo	0	0,00
Total	15	100

Fuente: Agentes De Tránsito de Santa Elena
Elaborado por: José Tamariz Guerrero

GRÁFICO N° 8 Accidente de tránsito



Fuente: Agentes De Tránsito de Santa Elena
Elaborado por: José Tamariz Guerrero

Análisis e interpretación

El 73.33% de los encuestados que representan a 11 Agentes de tránsito se mostraron Muy de acuerdo que quién cometa un accidente de tránsito del que resultaren muertas una o más personas por sueño, malas condiciones físicas por parte del conductor debería ir detenido, mientras el 26.67% se mostraron De acuerdo.

Si como resultado de un accidente de tránsito se quedara una o más personas muertas, el agente de tránsito debe detener inmediatamente al responsable del hecho, pero si se hubiese dado a la fuga y no auxilió a la víctima del accidente se informará inmediatamente al representante consular.

Encuesta realizada a Familiares de personas que han sufrido accidentes de tránsito

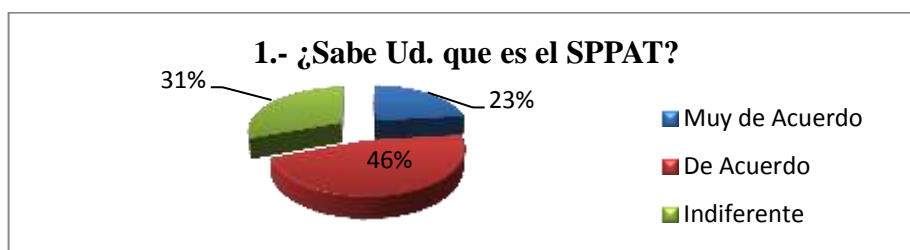
1.- ¿Sabe Ud. que es el SPPAT?

CUADRO N° 12 EL SPPAT

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
Muy de Acuerdo	3	23,08
De Acuerdo	6	46,15
Indiferente	4	30,77
En Desacuerdo	0	0
Muy en desacuerdo	0	0
Total	13	100

Fuente: Familiar de víctimas de accidentes
Elaborado por: José Tamariz Guerrero

GRÁFICO N° 9 EL SPPAT



Fuente: Familiar de víctimas de accidentes
Elaborado por: José Tamariz Guerrero

Análisis e interpretación

El 23.08% de los encuestados que representan a 3 familiares de víctimas de accidentes de tránsito se mostraron Muy de acuerdo en conocer lo que es el SPPAT, mientras el 46.15% representados por 6 familiares se mostraron De acuerdo solo un 30.77% se mostraron indiferentes.

La mayoría de las personas entrevistadas conocen acerca del SPPAT, que es un sistema por medio del cual se recibe el pago del seguro de las personas que han sufrido algún tipo de accidente de tránsito.

2.- ¿Conoce el proceso de cómo obtener los beneficios del SPPAT en caso de accidentes?

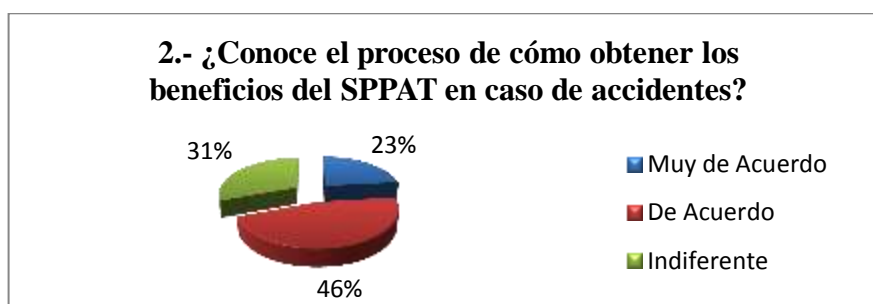
CUADRO N° 13 Beneficios del SPPAT

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
Muy de Acuerdo	3	23,08
De Acuerdo	6	46,15
Indiferente	4	30,77
En Desacuerdo	0	0
Muy en desacuerdo	0	0
Total	13	100

Fuente: Familiar de víctimas de accidentes

Elaborado por: José Tamariz Guerrero

GRÁFICO N° 10 Beneficios del SPPAT



Fuente: Familiar de víctimas de accidentes

Elaborado por: José Tamariz Guerrero

Análisis e interpretación

El 23.08% de los encuestados que representan a 3 familiares de víctimas de accidentes de tránsito se mostraron Muy de acuerdo en conocer el proceso de cómo obtener los beneficios del SPPAT en caso de accidentes, mientras el 46.15% representados por 6 familiares se mostraron De acuerdo solo un 30.77% se mostraron indiferentes.

El SPPAT, al igual que el SOAT, garantiza la protección los 365 días del año. En caso de un accidente y en su mayoría los encuestados indicaron conocer acerca de este beneficio.

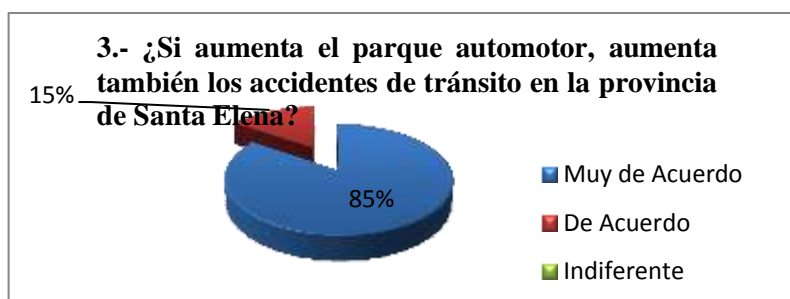
3.- ¿Si aumenta el parque automotor, aumenta también los accidentes de tránsito en la provincia de Santa Elena?

CUADRO N° 14 Los accidentes de tránsito en la Provincia

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
Muy de Acuerdo	11	84,62
De Acuerdo	2	15,38
Indiferente	0	0,00
En Desacuerdo	0	0,00
Muy en desacuerdo	0	0,00
Total	13	100

Fuente: Familiar de víctimas de accidentes
Elaborado por: José Tamariz Guerrero

GRÁFICO N° 11 Los accidentes de tránsito en la Provincia



Fuente: Familiar de víctimas de accidentes
Elaborado por: José Tamariz Guerrero

Análisis e interpretación

El 84.62% de los encuestados que representan a 11 familiares de víctimas de accidentes de tránsito se mostraron Muy de acuerdo que si aumenta el parque automotor, aumenta también los accidentes de tránsito en la provincia de Santa Elena, mientras el 15.38% representados por 2 familiares se mostraron De acuerdo.

Los entrevistados manifestaron que los accidentes de tránsito pueden verse agravado al aumentar el parque automotor en la ciudad, si no se ha hecho los respectivos estudios sobre tránsito vehicular, esto aumenta la peligrosidad de conducir en las horas pico

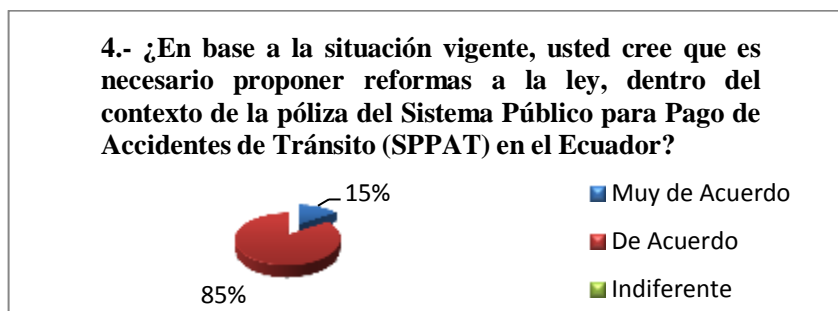
4.- ¿En base a la situación vigente, usted cree que es necesario proponer reformas a la ley, dentro del contexto de la póliza del Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) en el Ecuador?

CUADRO N° 15 Proponer Reformas a la Ley

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
Muy de Acuerdo	2	15,38
De Acuerdo	11	84,62
Indiferente	0	0,00
En Desacuerdo	0	0,00
Muy en desacuerdo	0	0,00
Total	13	100

Fuente: Familiar de víctimas de accidentes
Elaborado por: José Tamariz Guerrero

GRÁFICO N° 12 Proponer Reformas a la Ley



Fuente: Familiar de víctimas de accidentes
Elaborado por: José Tamariz Guerrero

Análisis e interpretación

El 15.38% de los encuestados que representan a 2 familiares de víctimas de accidentes de tránsito se mostraron Muy de acuerdo que en base a la situación vigente, usted cree que es necesario proponer reformas a la ley, dentro del contexto de la póliza del Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) en el Ecuador, mientras el 84.62% representados por 11 familiares se mostraron De acuerdo.

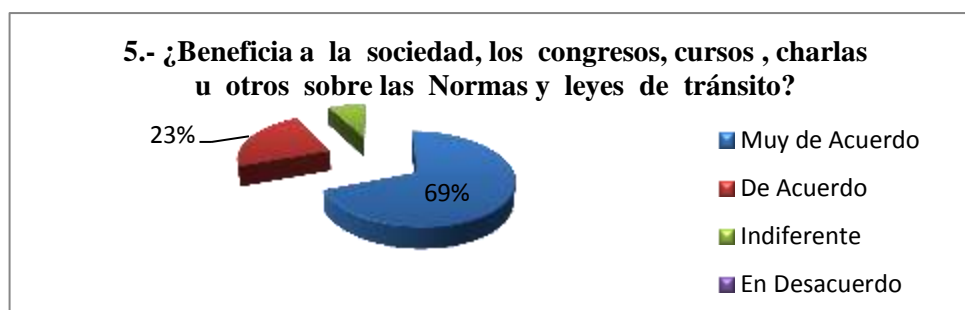
5.- ¿Beneficia a la sociedad, los congresos, cursos , charlas u otros sobre las Normas y leyes de tránsito?

CUADRO N° 16 Beneficia a la Sociedad

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
Muy de Acuerdo	11	84,62
De Acuerdo	2	15,38
Indiferente	0	0,00
En Desacuerdo	0	0,00
Muy en desacuerdo	0	0,00
Total	13	100

**Fuente: Familiar de víctimas de accidentes
Elaborado por: José Tamariz Guerrero**

GRÁFICO N° 13 Beneficia a la Sociedad



**Fuente: Familiar de víctimas de accidentes
Elaborado por: José Tamariz Guerrero**

Análisis e interpretación

El 84.62% de los encuestados que representan a 11 familiares de víctimas de accidentes de tránsito se mostraron Muy de acuerdo que benefician a la sociedad, los congresos, cursos, charlas u otros sobre las Normas y Leyes de tránsito, mientras el 15.38% representados por 2 familiares se mostraron De acuerdo.

Las charlas sobre normas y leyes de tránsito son fundamentales impartirlas en la sociedad ya que de ello depende disminuir los accidentes de tránsito en las carreteras y calles de las ciudades.

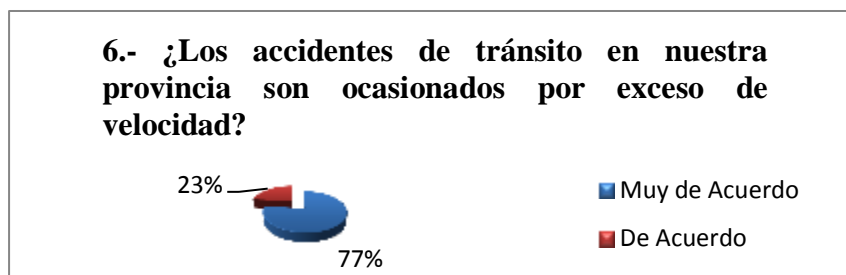
6.- ¿Los accidentes de tránsito en nuestra provincia son ocasionados por exceso de velocidad?

CUADRO N° 17 Accidentes de tránsito ocasionados por exceso de velocidad

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
Muy de Acuerdo	10	76,92
De Acuerdo	3	23,08
Indiferente	0	0,00
En Desacuerdo	0	0,00
Muy en desacuerdo	0	0,00
Total	13	100

Fuente: Familiar de víctimas de accidentes
Elaborado por: José Tamariz Guerrero

GRÁFICO N° 14 Accidentes de tránsito ocasionados por exceso de velocidad



Fuente: Familiar de víctimas de accidentes
Elaborado por: José Tamariz Guerrero

Análisis e interpretación

El 76,92% de los encuestados que representan a 10 familiares de víctimas de accidentes de tránsito se mostraron Muy de acuerdo los accidentes de tránsito en nuestra provincia son ocasionados por exceso de velocidad, mientras el 23.08% representados por 3 familiares se mostraron De acuerdo.

Los encuestados están conscientes que conducir a exceso de velocidad puede provocar accidentes con consecuencias fatales es por eso que están seguros que los accidentes de tránsito en nuestra provincia son por el exceso de velocidad.

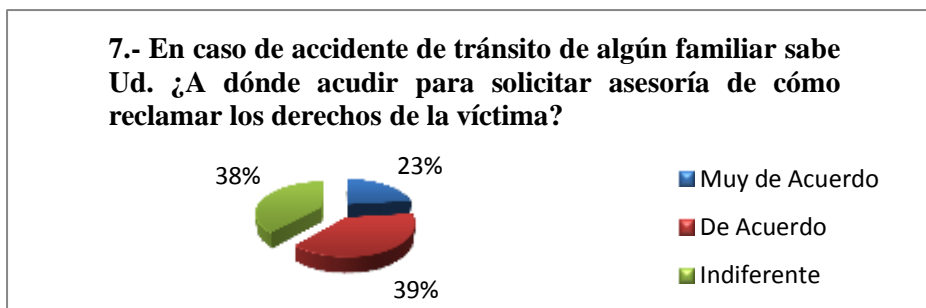
7.- En caso de accidente de tránsito de algún familiar sabe Ud. ¿A dónde acudir para solicitar asesoría de cómo reclamar los derechos de la víctima?

CUADRO N° 18 Accidente de tránsito

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
Muy de Acuerdo	3	23,08
De Acuerdo	5	38,46
Indiferente	5	38,46
En Desacuerdo	0	0,00
Muy en desacuerdo	0	0,00
Total	13	100

**Fuente: Familiar de víctimas de accidentes
Elaborado por: José Tamariz Guerrero**

GRÁFICO N° 15 Accidente de tránsito



**Fuente: Familiar de víctimas de accidentes
Elaborado por: José Tamariz Guerrero**

Análisis e interpretación

El 23.08% de los encuestados que representan a 3 familiares de víctimas de accidentes de tránsito se mostraron Muy de acuerdo en conocer dónde acudir para solicitar asesoría de cómo reclamar los derechos de la víctima, mientras el 38.46% representados por 5 familiares se mostraron De acuerdo.

Los familiares encuestados conocen a dónde acudir para realizar el trámite para reclamar los derechos del SPPAT, indicaron también que es un proceso sencillo y no es necesaria la presencia del accidentado.

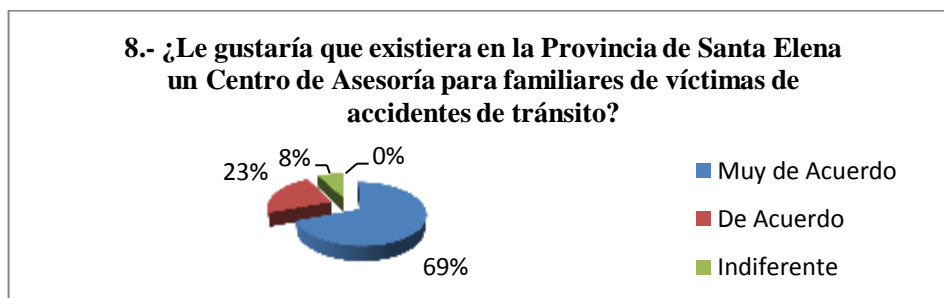
8.- ¿Le gustaría que existiera en la Provincia de Santa Elena un Centro de Asesoría para familiares de víctimas de accidentes de tránsito?

CUADRO N° 19 Centro de Asesoría para familiares de víctimas de accidentes de tránsito

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
Muy de Acuerdo	9	69,23
De Acuerdo	3	23,08
Indiferente	1	7,69
En Desacuerdo	0	0,00
Muy en desacuerdo	0	0,00
Total	13	100

Fuente: Familiar de víctimas de accidentes
Elaborado por: José Tamariz Guerrero

GRÁFICO N° 16 Centro de Asesoría para familiares de víctimas de accidentes de tránsito



Fuente: Familiar de víctimas de accidentes
Elaborado por: José Tamariz Guerrero

Análisis e interpretación

El 69,23% de los encuestados que representan a 9 familiares de víctimas de accidentes de tránsito se mostraron Muy de acuerdo en que le gustaría que existiera en la Provincia de Santa Elena un Centro de Asesoría para familiares de víctimas de accidentes de tránsito, mientras el 23,08% representados por 3 familiares se mostraron De acuerdo solo el 8% se mantuvieron indiferentes

Todos coincidieron que debe existir un lugar que sirva de apoyo para los familiares de personas accidentadas, para que sean guías y puedan realizar sus trámites lo más pronto y reclamar el seguro de accidentes.

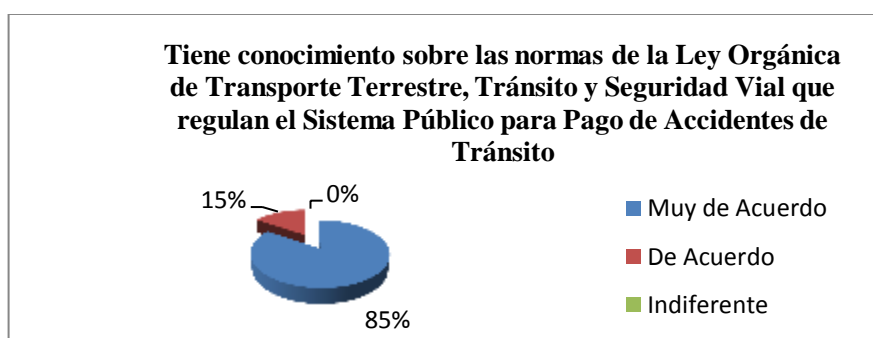
9.- ¿Tiene conocimiento sobre las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que regulan el Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito?

CUADRO N° 20 Normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
Muy de Acuerdo	11	84,62
De Acuerdo	2	15,38
Indiferente	0	0,00
En Desacuerdo	0	0,00
Muy en desacuerdo	0	0,00
Total	13	100

Fuente: Familiar de víctimas de accidentes
Elaborado por: José Tamariz Guerrero

GRÁFICO N° 17 Normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial



Fuente: Familiar de víctimas de accidentes
Elaborado por: José Tamariz Guerrero

Análisis e interpretación

El 84.62% de los encuestados que representan a 11 familiares de víctimas de accidentes de tránsito se mostraron Muy de acuerdo en tener conocimiento sobre las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que regulan el Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito, mientras el 15.38% representados por 2 familiares se mostraron De acuerdo.

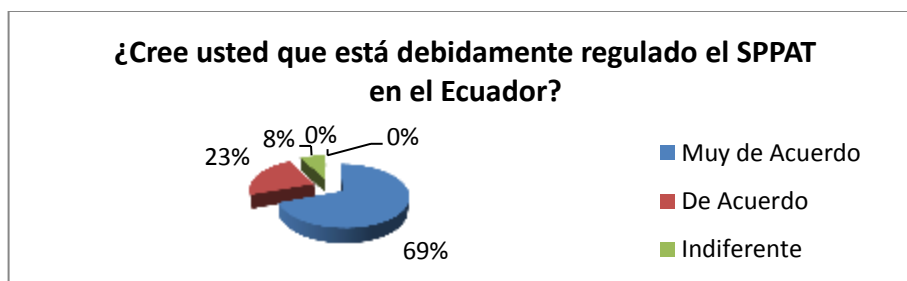
10.- ¿Cree usted que está debidamente regulado el SPPAT en el Ecuador?

CUADRO N° 21 El SPPAT en el Ecuador

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
Muy de Acuerdo	9	69,23
De Acuerdo	3	23,08
Indiferente	1	7,69
En Desacuerdo	0	0,00
Muy en desacuerdo	0	0,00
Total	13	100

Fuente: Familiar de víctimas de accidentes
Elaborado por: José Tamariz Guerrero

GRÁFICO N° 18 El SPPAT en el Ecuador



Fuente: familiar de víctimas de accidentes

Elaborado por: José Tamariz Guerrero

Análisis e interpretación

El 69.23% de los encuestados que representan a 9 familiares de víctimas de accidentes de tránsito se mostraron Muy de acuerdo en tener conocimiento sobre las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que regulan el Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito, mientras el 23.08% representados por 3 familiares se mostraron De acuerdo solo el 8% se mostró indiferente. Analizando las respuestas obtenidas nos podemos dar cuenta que en su mayoría las familias conocen sobre las leyes de tránsito, esto quiere decir que la comunidad debe concientizar el tema para prevenir accidentes de tránsito muy frecuentes.

CONCLUSIONES

- Los accidentes de tránsito son un problema de salud pública y por lo tanto de interés general que obligan al Estado a intervenir.
- Al ser los seguros una actividad financiera y por lo tanto de orden público como lo dice la Constitución, su control depende del Estado.
- Los Accidentes de tránsito 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.
- Gran parte de los accidentes de tránsito son predecibles y evitables, por eso es importante incidir en las campañas de prevención contra estos eventos.

RECOMENDACIONES

- Realizar un programa de capacitación sobre el SPPAT, sus beneficios y aplicación, mediante la creación de trípticos y campañas publicitarias.
- Mediante este estudio se ha podido analizar las causas que inciden en los accidentes de tránsito que se registraron en la Provincia de Santa Elena, y el nivel de conocimiento 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.
- Concientizar a los choferes que de ellos depende que se sigan produciendo accidentes de tránsito, por tal motivo se recomienda una campaña de educación coordinando con las autoridades de la Provincia.
- Mantener el control del SPPAT por medio de una de las entidades del Estado como la Superintendencia de Bancos y Seguros, basándonos en lo establecido por el Reglamento, la Ley de Instituciones Financieras y la Constitución de la República.

CAPÍTULO IV

LA PROPUESTA

1. TÍTULO

Diseñar una Guía Jurídica Instructiva dirigida hacia las personas que han sido víctimas de accidentes de tránsito en la Provincia de Santa Elena.

2. JUSTIFICACIÓN

De la investigación realizada sobre “La Cobertura del SPPAT y su impacto en las víctimas de accidentes de tránsito en la Provincia de Santa Elena, surge la idea de dar a conocer una solución con la ejecución de una Guía Jurídica dirigida a las personas que han sido víctimas de accidentes de tránsito.

El nuevo Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) es de gran beneficio para las personas víctimas de un accidente de tránsito, porque permite exigir su inmediata atención médica en los centros de salud públicos y privados, también se garantiza la protección por causa de muerte, el cobro de los gastos funerarios, gastos médicos, discapacidad y movilización de víctimas; siendo solamente necesaria la matrícula del vehículo. Es importante conocer que el SPPAT es un mecanismo de apoyo, que garantiza una cobertura universal para ecuatorianos y extranjeros, por las consecuencias de los accidentes de tránsito que ocurran dentro del territorio nacional; referente al pago de indemnizaciones en el artículo 33., del Reglamento dice:

“Las indemnizaciones serán pagadas por la aseguradora al perjudicado, o al cónyuge, o al conviviente en unión de hecho, o a los herederos, o a los centros hospitalarios, según el caso”.

Este artículo en muchos casos no se cumple por lo tanto esta Guía tiene como propósito que las personas que han sufrido algún accidente de tránsito conozcan a qué entidad recurrir para cobrar el Seguro.

3. MODELO TEÓRICO DE LA PROPUESTA

La razón por la que decidí realizar este proyecto investigativo es porque existe la problemática en el Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) A pesar de que es un mecanismo que fue creado con el fin de apoyar y proteger a las víctimas que ocasionaban a nivel nacional los accidentes de tránsito, como parte de la aplicación de una política de Estado en materia de protección social, que se instrumenta con un contrato de seguro privado con características muy especiales, que garantiza una cobertura universal para todas las personas que se movilizan en el país.

El Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT), es un mecanismo que fue creado con el fin de apoyar y proteger a las víctimas que ocasionaban a nivel nacional los accidentes de tránsito, como parte de la aplicación de una política de Estado en materia de protección social, que se instrumenta con un contrato de seguro privado con características muy especiales, que garantiza una cobertura universal para todas las personas que se movilizan en el país. El principal beneficio del SPPAT, es el de romper las barreras de acceso a la atención médica oportuna, las mismas que se basaban en aspectos de tipo económico, logrando así de alguna manera amparar a cualquier ciudadano que se vea involucrado en un accidente de tránsito, sin embargo aún contiene ciertas falencias que deben ser corregidas.

Esta contraposición de normas será el fundamento principal de la propuesta, el mismo que ha sido escogido en base a la identificación de casos reales que en la actualidad afectan a la sociedad.

Filosófico

Un accidente es un concepto metafísico, procedente de la filosofía aristotélica, que designa las determinaciones de la sustancia que pueden cambiar permaneciendo ésta. Aristóteles diferenciaba entre cambios sustanciales y cambios accidentales. Los primeros serían aquellos en los que aparece o desaparece la sustancia; solamente podrían ser dos: generación y corrupción. Los cambios accidentales, por el contrario, serían aquellos que se producirían sin que su forma sustancial variara.

Psicológico

Un accidente de tránsito, sean cuales sean sus consecuencias, supone como mínimo una amenaza para la integridad física, por lo que, cumpliendo las características de un acontecimiento traumático, siempre va a producir un impacto psicológico inicial independientemente de que se produzcan lesiones físicas. No deben confundirse estas reacciones psicológicas normales, como respuesta a una situación anormal, con síntomas de patología postraumática.

A pesar de su normalidad resultan muy extrañas produciendo malestar intenso y una gran preocupación, tanto a uno mismo como en los que nos rodean, teniendo a menudo la percepción de estar padeciendo un trastorno psicológico grave. Es preciso un asesoramiento profesional que esclarezca y proponga mecanismos para resolverlas eficazmente.

Sociológico

Cuando ocurre un accidente de tránsito, las personas implicadas (primaria o secundariamente), viven una situación de bloqueo al que le sigue una desorganización psicológica, familiar, social y laboral. Esta

desorganización cambiará la vida de los implicados, pero existen una serie de pautas que facilitarán la superación de este desequilibrio.

En primer lugar, al ocurrir un accidente de tránsito, se deberá ayudar a las víctimas del mismo y seguir las instrucciones realizadas por los profesionales que acudan al lugar de los hechos. Si hemos ayudado en el socorro de las víctimas, o somos protagonistas del mismo, y no nos encontramos bien, pidamos ayuda para lo que necesitemos.

Posteriormente, debemos saber que existen una serie de recursos a los cuales tenemos derecho, por ejemplo a una asistencia médica y psicológica adecuada y profesional. El trabajo de estos profesionales dependerá de las necesidades de las víctimas (implicados directamente en el accidente, familiares, voluntarios, etc.), pero para ello tendremos que traducir lo que necesitamos, demandarlo.

Legal

La vida es el bien jurídico la cual está protegido por el Art. 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, y está comprendido como un derecho de los ecuatorianos en el Art. 66, numeral 1 de la Constitución que menciona “se reconoce y garantiza las personas: El derecho a la inviolabilidad de la vida.

4.-OBJETIVOS DE LA PROPUESTA

Objetivo General

Diseñar una Guía Jurídica Instructiva para que en el Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) no existan falencias y los familiares de las personas que sufren un accidente de tránsito no se sienta perjudicado.

Objetivos Específicos

Cubrir en su totalidad los gastos médicos provistos a las personas que hacen uso del Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito en las casas de salud sean estas públicas o privadas.

1. Que las compañías aseguradoras que prestan este servicio (SPPAT) al momento de recibir por partes de las casas de salud las facturas de cobro por rubros médicos y hospitalización, sean canceladas a la brevedad posible.

4. FACTIBILIDAD DE LA PROPUESTA

La propuesta es factible ejecutarla puesto que está direccionada a mejorar las condiciones de vida de las personas que han sufrido algún accidente de tránsito en la Provincia de Santa Elena, suministrando información sobre los pasos que se deben seguir en el momento de hacer un reclamo, ya que, cuando ocurre un accidente se inicia todo un proceso para que la empresa aseguradora entre a cumplir con su compromiso principal, que es, la de indemnizar los daños causados por aquel. Y esto se cumple siempre y cuando el asegurado demuestre la causa del accidente, y la cuantía del mismo, por esta razón manifestamos qué se debe hacer, y cómo tratar la situación luego de un accidente de tránsito.

Financiera

La propuesta es factible ejecutarla desde el aspecto Económico-financiero, ya que la aplicación de la misma no representa un costo elevado el mismo que será sumido por parte de las investigador.

Legal

La presente propuesta, sustenta su factibilidad legal en la Constitución de la República del Ecuador, 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, Manual del Sistema Operativo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

Técnica

Esta propuesta se la realizó en base a la necesidad que tienen las personas que han sufrido algún accidente de tránsito, debido que en muchas ocasiones no logran cobrar con rapidez el seguro del SPPAT, dando lugar a la desesperación de los familiares ya que deben cancelar el lugar donde ha sido atendido el accidentado, trayendo consigo poca credibilidad en el sistema.

De recursos humanos

La propuesta es ejecutable por cuanto cuenta con el apoyo de las personas encargadas del SPPAT, con el fin de volver ágil el sistema, y de esta manera dar solución a la problemática investigada por el autor del proyecto; quien establecerá una coordinación y comunicación entre los encargados del SPPAT y la ciudadanía en general.

Política

La factibilidad Política de la propuesta se evidencia ya que coincide con las normas jurídicas de nuestras leyes ecuatorianas en favor de mejorar las condiciones de vida de las personas que hayan sufrido algún accidente automovilístico y de sus familiares

Guía Jurídica Instructiva



GUÍA JURIDICA INSTRUCTIVA

ASESORAMIENTO LEGAL SI USTED O UN FAMILIAR ES VÍCTIMA DE UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO

Accidente de circulación con resultado de lesiones o fallecimiento: Si usted, o algún familiar acaba de ser víctima de un accidente, aun encontrándose bajo los efectos del dolor y de la incertidumbre, con nuestra actual Legislación, si usted desea que se le reconozcan sus derechos (penales y civiles) deberá llevar a cabo ciertos trámites que facilitarán el futuro proceso de reclamación de sus derechos. La información que a continuación se expone se refiere únicamente a los accidentes donde han resultado personas heridas o fallecidas.

LA GRAN IMPORTANCIA DE LA CONFECCIÓN DE UN ATESTADO POR LA AUTORIDAD COMPETENTE EN MATERIA DE TRÁNSITO

En todo accidente con lesiones las entidades encargadas del Tránsito (Comisión de Transito del Ecuador, Agencia Nacional de Tránsito, Policía Municipal Tránsito) tienen la obligación de realizar un atestado. En las vías intercantonales o interprovinciales los encargados son la Comisión de Tránsito del Ecuador, En las vías urbanas son responsables de la confección del atestado la Policía Municipal de Tránsito. Si usted se encuentra en el lugar y está en condiciones de hacerlo, después de haber avisado inmediatamente a los Servicios de Emergencia, le aconsejamos:

1º Cuidar de que sea avisada la Autoridad competente responsable de la confección del atestado para que proceda a su elaboración.

2º Tomar datos de los testigos presenciales, y solicitarles que esperen a la llegada de la Autoridad para que puedan declarar.

3º Si fuera posible, tomar fotografías de la posición de los vehículos, de los daños, o de cualquier otro dato que pudiera ser de utilidad para la reconstrucción del accidente, pero garantizando en todo momento la seguridad y sin generar ningún riesgo.

4º Anotar todos los datos de los vehículos implicados (matrículas, propietario, modelo y marca, etc.) y los datos de los conductores y personas afectadas (nombre, domicilio, teléfono, etc.) y la Entidad Aseguradora de cada vehículo (nombre de la Entidad, número de Póliza, fecha de efecto y vencimiento, nombre del asegurado, etc.).

5º Anote también todas las pruebas que puedan ser de utilidad para reconstruir el accidente: huellas de frenado, fragmentos, funcionamiento de las luces, obstáculos en la visibilidad, señalización existente en la zona, hora, etc.

INFORMES MÉDICOS

Ante cualquier dolor o molestia es muy importante acudir al Centro Hospitalario más cercano para recibir asistencia sanitaria y que sean diagnosticadas adecuadamente las lesiones. Todo lesionado tiene derecho a que le sea facilitado en el Centro Hospitalario donde sea visitado el informe médico de urgencias y si permanece hospitalizado, en el momento del alta, le debe ser facilitado el informe de alta donde debe constar el diagnóstico de sus lesiones, el tratamiento recibido y el periodo de hospitalización.

Si sigue tratamiento ambulatorio posteriormente, tiene derecho a que en el momento de su alta le sea entregado un informe médico donde se detalle el tratamiento recibido y la situación del paciente al finalizar dicho tratamiento (detallando secuelas o limitaciones).

Todos estos informes son importantes para poder acreditar las lesiones sufridas y reclamar sus derechos. También debe conocer que todo paciente tiene el derecho de obtener una copia de su Historia Clínica.

DECLARACIÓN DE ACCIDENTE A LA COMPAÑÍA DE SEGUROS

Deberá presentar el correspondiente parte de accidente en su compañía de seguros lo antes posible (el plazo legal es de 7 días, aunque se puede presentar con posterioridad, si existe causa justificada). La declaración de accidente, según sea su Entidad Aseguradora, podrá realizarla por teléfono, por fax, por e-mail o por persona de su entorno, pero es fundamental que obtenga algún comprobante o acuse de haber realizado la declaración de accidente. Es necesario que en la declaración de accidente, relate su versión del siniestro e incluya los datos del lugar de ocurrencia, la hora y fecha, vehículos intervinientes, situación de los heridos y cualquier otro elemento conocido en ese momento.

OBTENCIÓN DEL ATESTADO

En la actualidad, la Autoridad que interviene en el accidente, suele tardar unas semanas en concluir la confección del atestado, al tener que tomar declaración a los testigos y a los heridos, elaborar el croquis correspondiente, y emitir su informe técnico. Transcurrido ese periodo se puede solicitar el atestado para conocer su contenido y determinar las actuaciones que deben seguirse.

Cuando en el accidente se han producido graves lesiones o fallecimiento o la propia Autoridad que intervino califica inicialmente los hechos como un presunto delito contra la seguridad del tránsito (por alcoholemia o conducción temeraria) en estos casos, el atestado es remitido directamente al Juzgado de Tránsito del lugar de los hechos y para poder

obtener copia del atestado se tendrá que solicitar en las Instituciones Judiciales, siendo en este caso necesario, que actúe un abogado especialista en accidentes de tránsito para poder realizar dichos trámites y obtener copia del citado atestado.

Obtener una copia del Atestado le será de utilidad si quiere proceder a una reclamación previa a la compañía de seguros contraria, pero también para conocer cuál es la opinión técnica de la Autoridad que confeccionó el atestado y decidir si se tiene que encargar la reconstrucción del accidente a un Ingeniero especializado en reconstrucción de accidentes.

PLAZOS PARA PODER FOMULAR DENUNCIA

Toda víctima de un accidente de tránsito tiene derecho a presentar una denuncia en el plazo de 6 meses. En los accidentes de circulación con resultado de muerte o lesiones pueden dar lugar, en función de sus circunstancias, a distintos procedimientos penales, y en ocasiones el proceso se inicia de oficio en virtud de que el accidente sea calificado como un delito contra la seguridad del tránsito, pero siempre es muy importante que dentro del plazo de 6 meses se formule denuncia por el lesionado o por sus representantes legales si es menor o por los perjudicados del fallecimiento para evitar problemas jurídicos futuros.

Si el juzgado abre unas Diligencias Previas por un presunto delito es muy importante que el perjudicado o la víctima comparezca con Abogado y Procurador y se constituya como acusación particular para reclamar sus derechos y ejercer las Acciones Penales y Civiles contra el responsable del accidente y su Entidad de Seguros.

LA RESPONSABILIDAD CIVIL Y LA INDEMNIZACIÓN POR LESIONES O POR FALLECIMIENTO

Si ha sufrido daños corporales, la pérdida de un ser querido, un perjuicio moral, gastos de asistencia médica, una pérdida de ingresos, daños en el vehículo u otros daños materiales, etc. y si usted no es el responsable del accidente tiene derecho a reclamar y percibir una indemnización.

Por ello cuando se formula Denuncia, se debe incluir la reclamación de las lesiones o perjuicios sufridos. Podrá realizar la reclamación a la Entidad Aseguradora del responsable de forma amistosa, por días de lesiones con o sin impedimento para sus ocupaciones habituales, secuelas, gastos médicos y cualquier otro tipo de gasto o perjuicio que haya sufrido.

Conserve cuidadosamente todos los informes médicos (certificado inicial, informe de la operación, del ingreso hospitalario, etc.) y todas las facturas que el accidente la haya ocasionado (teléfono, gastos de transporte para acudir al hospital o al fisioterapeuta, ropa dañada, etc.): servirán para justificar su solicitud de indemnización.

En estos casos, es conveniente ser asistido por un Abogado especializado en accidentes de tránsito, previo acuerdo en cuanto a los honorarios que se devenguen de su gestión.

Si el autor del accidente se dio a la fuga y existen pruebas suficientes de su existencia, la responsabilidad civil y consiguiente pago de indemnización estará a cargo del Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT). En estos casos dicho Organismo debe atender las indemnizaciones de los perjudicados.

DAÑOS CORPORALES

Debemos recomendar que en determinados accidentes y cuando las lesiones son de especial relevancia, es recomendable acudir a un experto independiente, Perito médico especializado en valoración del daño corporal que le ayudará a confeccionar un informe médico más completo y con una adecuada valoración de sus lesiones y secuelas.

En estos casos el informe emitido por este profesional será de gran ayuda para el Médico Forense (médico del Juzgado) encargado de evaluar su situación médica por encargo del Juzgado que instruye las Diligencias Judiciales.

En el momento del reconocimiento médico forense, puede hacerse acompañar por el médico, incluso por el abogado, en caso de necesidad, por familiares. Le pueden ser de gran ayuda para establecer la lista de los perjuicios sufridos, relatar los periodos de hospitalización, explicar los días que ha estado impedido para sus ocupaciones y las secuelas y limitaciones que le han quedado.

La indemnización resultante por lesiones depende del informe que emita el Médico Forense, es decir, de su estado de salud en el momento en el que se considere que no hay posible mejora. Si no está conforme con el Dictamen del Médico Forense podrá solicitar una revisión por una Clínica Médico Forense, al objeto de que sea nuevamente examinado por un especialista.

Una vez obtenido el informe del Médico Forense se puede iniciar la reclamación amistosa ante la compañía contraria al objeto de fijar la correspondiente indemnización que resulte, y en caso de no alcanzar una transacción ejercer la reclamación en la vía judicial.

Es muy importante que usted conozca que aunque alcance un acuerdo en la indemnización con la Entidad de Seguros contraria tiene el derecho de

mantener el ejercicio de la acción penal para que al conductor responsable del accidente le sea impuesta la condena por la producción del accidente (prisión, multa, o privación del permiso de conducir, según sean las circunstancias del siniestro).

DAÑOS MATERIALES

Para la reclamación de los daños materiales es muy importante aportar la factura y el recibo de la reparación de su vehículo y de los objetos que se hayan deteriorado en el accidente (casco, ropa, etc.).

Si su vehículo es declarado siniestro total debe de reclamar su valor venal en el momento del accidente y complementarlo con un porcentaje denominado valor de afectación, para que sea indemnizado de forma correcta en el valor de reposición de un vehículo de similares características al que tenía en el momento del accidente.

ABOGADO ESPECIALISTA EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

Si usted tiene un contrato de seguro (del propio vehículo) o un seguro de defensa jurídica deberá de comprobar los derechos que le garantiza dicho contrato para que sea asistido por un abogado y para que asuma sus honorarios o una parte de los mismos.

Nuestro consejo es que en el caso de un accidente con lesiones o fallecimiento contrate los servicios de un abogado independiente. Si lo decide, así deberá comunicárselo a su Entidad Aseguradora, quien deberá asumir los honorarios de conformidad a la Garantía que tenga contratada, pues cada póliza tiene una cobertura distinta para asumir los gastos de la libre elección de abogado que usted haya ejercido.

Usted debe conocer que tiene el derecho a la libre elección de abogado, pero debe de comprobar en su póliza cuál es la cobertura económica que le será cubierta o reintegrada para esos gastos del abogado que usted haya elegido. Si decide Usted contratarlo por su cuenta, debe establecer sus honorarios profesionales previamente, siendo conveniente que lo haga por escrito y especificando las condiciones de la contratación.

Por regla general, los honorarios profesionales (por ejemplo, del 10% al 15% de las indemnizaciones que se obtienen), son liquidados al abogado una vez que usted haya recibido la indemnización, pero después de ese importe podría tener el derecho de reintegrarse la cobertura que tuviera contratada con su Entidad aseguradora por esa cobertura de libre elección de abogado.

En los procedimientos por delitos contra la seguridad del tránsito también tendrá que intervenir un procurador y deberá de establecer los honorarios del mismo, pero en estos procedimientos judiciales deberá solicitar a su abogado que reclame al causante del accidente las Costas de la acusación particular con lo cual, podría recuperar una parte importante de honorarios de abogado y procurador.

TIPOS DE JUICIOS O PROCEDIMIENTOS PENALES Y CIVILES

EL JUICIO PENAL

Dependiendo de que se haya cometido una falta de lesiones imprudentes o un delito, se tramitará, o bien un Juicio de Faltas o bien un Procedimiento Abreviado, respectivamente.

Los Procedimiento Abreviados se tramitan contra el conductor causante del accidente si se le considera responsable de un delito, cuyas penas en nuestro Código Penal son de prisión y/o multa y/o privación del permiso de conducir. Cuando se tramita un Juicio de Faltas es porque al conductor

se le considera únicamente causante de una imprudencia leve y las penas son de multa y/o privación del permiso de conducir.

El atestado y la denuncia se presentan siempre ante el Juzgado de Instrucción que se encuentra de guardia, y que corresponda al lugar de los hechos y es éste juzgado el que decide (mediante Auto judicial), si se va a tramitar por Juicio de Faltas o por Procedimiento Abreviado, en cualquier caso, al principio se le dará un número de Diligencias Previas para la instrucción del proceso y posteriormente el Juez decide si tramita un Juicio de Faltas o Procedimiento Abreviado.

Contra la resolución del Juez, cuando determina si el procedimiento debe continuar como Juicio de Faltas o Procedimiento Abreviado, siempre cabe recurso. El Juicio de Faltas se tramita y se juzga en el mismo Juzgado, es decir, en el Juzgado de Instrucción, sin embargo, el Procedimiento Abreviado se tramita e instruye en el Juzgado de Instrucción, y después dependiendo de la pena solicitada por el Ministerio Fiscal y por usted como Acusación Particular, se juzga en un Juzgado de lo Penal o en la Audiencia Provincial.

Si de las Diligencias Previas, se determina que no existen indicios suficientes de delito, y para el caso de cometerse una falta de lesiones imprudentes, si usted no ha presentado la correspondiente denuncia en el plazo establecido (6 meses), se procederá al Archivo de las actuaciones, debiendo realizar su reclamación sólo por la vía civil, para lo que tiene el plazo de un año desde la fecha del accidente o desde la fecha de finalización de las diligencias penales.

En el Juicio de Faltas no es necesario, pero muy recomendable, la asistencia de un abogado. En Procedimientos Abreviados es imprescindible que comparezca con abogado y procurador en calidad de acusación particular.

EL JUICIO CIVIL

Las reclamaciones de indemnizaciones, tanto de daños materiales como de daños personales, también pueden llevarse a cabo a través de la jurisdicción civil. Si bien es necesario tener presente que, en contra de lo que sucede ante los órganos judiciales penales, sólo cabe pedir indemnizaciones pero no es posible solicitar la imposición de multas ni ningún otro tipo de pena al causante del accidente.

Existen varios tipos de procedimientos civiles para proceder a dicha reclamación dependiendo de que siga uno u otro, de la cuantía de la indemnización que se solicita, siendo el Juicio Verbal para las reclamaciones que no excedan los 3.000 Dólares y Juicio Ordinario para las reclamaciones que superen los 3.000 Dólares. Siendo necesario en todo caso la intervención de un abogado y un procurador.

Si la reclamación no supera los 900 Dólares, no es necesario ir defendido de abogado ni representado por procurador, pudiendo el demandante formular su demanda complementando unos impresos normalizados que se le facilitarán en los Juzgados correspondientes.

VALORACIÓN DE LAS INDEMNIZACIONES POR DAÑOS CORPORALES

Los montos de protección por accidentes de tránsito, se mantendrán como antes de la Reforma, la ciudadanía mantiene el derecho de ser atendida en los centros de salud públicos y privados, garantizando así la protección por: fallecimiento, gastos funerarios, gastos médicos, discapacidad y movilización de víctimas; siendo solamente necesaria, la presentación de la matrícula del vehículo.

El SPPAT garantiza las siguientes coberturas, con sus respectivos montos:

- Gastos médicos, hasta USD 3.000 por víctima y por evento
- Gastos para traslado de heridos, entiéndase ambulancias, atención pre-hospitalaria hasta USD 200 por persona y por evento
- Indemnización por discapacidad parcial y permanente, hasta USD 5.000 por víctima y por evento
- 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 SPPAT no cubre:

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

BIBLIOGRAFÍA

- CABANELLAS, Guillermo (2010). Diccionario Jurídico Elemental. Argentina.
- Constitución de la República del Ecuador, (2008). Administración Pública. Ecuador.
- Decreto Ejecutivo No. 809 expedido el 19 de Diciembre del 2007. (ROF) No. 243.
- GALLEGOS, Simón (2009). La responsabilidad en el Delito de Tránsito. Ecuador.
- Ley Orgánica de Salud, (2006). Ecuador.
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, (2008). Ecuador.
- LLORENTE, Julia (2008). Propuestas de debate en materia de accidentes viales. España.
- Manual del Sistema Operativo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito para los Servicios de Salud Públicos y Privados.
- Manual Tarifario del Servicio Obligatorio de Accidentes de Tránsito, (SOAT).
- Materias afines. Colombia.
- OLANO, Carlos (2003). Tratado Técnico Jurídico sobre accidentes de circulación y
- Reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, publicada el 31 de diciembre de 2014, en el Registro Oficial Nro. 407
- Reglamento General a la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre. (2008). Ecuador
- RODRIGUEZ, Nelson (2012). La Otra Cara de los Accidentes de Tránsito. España.

- TAMAYO, Horacio (2004). Manual de Identificación Vehicular. Ecuador
- TOAPANTA, Jesús (2011). Cómo aprender a conducir seguro. Ecuador.
- VELANDIA, Manuel (2007). La Investigación Cualitativa: Grupos Focales. México.
- YAVAR, Fernando (2010) Ley de Tránsito. Ecuador.

ANEXOS



Anexo # 1 Encuesta sobre accidentes de tránsito

**UNIVERSIDAD ESTATAL PENINSULA DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD
ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES
CARRERA DE DERECHO**

ENCUESTA DIRIGIDA A PERSONAS QUE HAN SUFRIDO ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y AGENTES DE TRÁNSITO DE LA PROVINCIA DE SANTA ELENA.

INSTRUCCIONES:

Sírvase poner una X en la alternativa que Ud. considere adecuada según la siguiente escala:

- | | | | |
|---|---|-------------------|---------|
| 1 | = | MUY DE ACUERDO | (M.A) |
| 2 | = | DE ACUERDO | (D.A) |
| 3 | = | EN DESACUERDO | (E.D) |
| 4 | = | MUY EN DESACUERDO | (M.E.D) |



Anexo # 2 Formulario de encuestas

UNIVERSIDAD ESTADAL PENINSULA DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD
ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES
CARRERA DE DERECHO

FORMULARIO DE ENCUESTAS DIRIGIDAS A PERSONAS QUE HAN
 SUFRIDO ACCIDENTES DE TRÁNSITO

N°	LA COBERTURA DEL SISTEMA PÚBLICO PARA PAGO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SPPAT) Y SU IMPACTO EN LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA PROVINCIA DE SANTA ELENA	OPCIONES				
		MA	DA	I	ED	MD
1	¿La mayoría de accidentes de tránsito se produce por impericia?					
2	¿Se podría evitar tantos accidentes siguiendo las leyes de tránsito?					
3	¿Es responsabilidad de cada uno de los ciudadanos la falta de educación sobre las leyes de tránsito?					
4	¿En base a la situación vigente, usted cree que es necesario proponer reformas a la ley, dentro del contexto de la póliza del Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) en el Ecuador?					
5	¿Tiene conocimiento sobre las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que regulan el Sistema Público para Pago de					

	Accidentes de Tránsito (SPPAT)					
6	¿Se debería reformar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial incorporando la posibilidad de que las instituciones financieras realicen el pago del seguro inmediatamente luego del accidente de tránsito?					
7	¿Quién cometa un accidente de tránsito del que resultaren muertas una o más personas por sueño, malas condiciones físicas por parte del conductor debería ir detenido?					
8	Está de acuerdo que exista en Santa Elena un centro de asesoría para familiares de víctimas de accidentes de tránsito					

Gracias por su colaboración



Anexo # 3 FORMULARIO DE ENCUESTAS DIRIGIDAS AGENTES DE TRÁNSITO

**UNIVERSIDAD ESTATAL PENINSULA DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD
ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES
CARRERA DE DERECHO**

FORMULARIO DE ENCUESTAS DIRIGIDAS AGENTES DE TRÁNSITO
DE LA PROVINCIA DE SANTA ELENA

N°	LA COBERTURA DEL SISTEMA PÚBLICO PARA PAGO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SPPAT) Y SU IMPACTO EN LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA PROVINCIA DE SANTA ELENA	OPCIONES				
		MA	DA	I	ED	MD
1	¿Sabe Ud. que es el SPPAT?					
2	¿Conoce el proceso de cómo obtener los beneficios del SPPAT en caso de accidentes?					
3	¿Si aumenta el parque automotor, aumenta también los accidentes de tránsito en la provincia de Santa Elena?					
4	¿En base a la situación vigente, usted cree que es necesario proponer reformas a la ley, dentro del contexto de la póliza del Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) en el Ecuador?					
5	¿Beneficia a la sociedad, los congresos, cursos , charlas u otros sobre las Normas y leyes de tránsito?					
6	¿Los accidentes de tránsito en nuestra provincia son ocasionados por exceso					

	de velocidad?					
7	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?					
8	¿Le gustaría que existiera en la Provincia de Santa Elena un Centro de Asesoría para familiares de víctimas de accidentes de tránsito?					
9	¿Tiene conocimiento sobre las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que regulan el Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito?					
10	¿Cree usted que está debidamente regulado el SPPAT en el Ecuador?					

Gracias por su colaboración

Anexos # 4 Fotos de encuestas



VISITA A LA UNIDAD DE CONTROL DE TRÁNSITO DE LA LIBERTAD



ENCUESTA A UN AGENTE DE TRÁNSITO



Anexo # 5 Certificado del Sistema URKUND

The screenshot displays the URKUND web interface. At the top, there are browser tabs for 'URKUND - Login' and 'Inicio - URKUND'. The main content area shows document submission information:

- Document:** JOSE TAMARIZ GUJEREBE.docx (D14351000)
- Submitted:** 2015-05-14 16:15 (-05:00)
- Submitted by:** lucobarr7777@outlook.com
- Receiver:** itorres.2_upse@analysys.urkund.com
- Message:** Show full message

Below this, a message states: "84% of this approx. 29 pages long document consists of text present in 4 sources." To the right, a 'List of sources' table is visible:

Rank	Path/Filename
1	TESIS Probable Factuación SOAT.docx
2	Plan de provisto SVIDES5.docx
3	IMPLEMENTACION DE NIC Y NIIF CIA DE TRANSPORTE.docx
4	TESIS FINAL PRESENTACION LABEX.docx
5	http://www.eumes.net/tesis/doctorales/2012_minimizada

The interface also features a search bar and navigation controls. At the bottom, a taskbar shows the system clock at 22:33 on 14/05/2015.