

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS

CARRERA DE DERECHO

BIBLIOTECA



PROCESO DE DIGITALIZACIÓN DEL FONDO BIBLIOGRÁFICO DE LA BIBLIOTECA DE DERECHO

GESTION 2017

Nota importante para el usuario:

“Todo tipo de reproducción del presente documento siempre hacer mención de la fuente del autor y del repositorio digital para evitar cuestiones legales sobre el delito de plagio y/o piratería”.

La dirección de la Biblioteca



UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRES
Facultad de Derecho y Ciencias Políticas
Carrera de Derecho
PETAENG



TRABAJO DIRIGIDO
“SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD
CIVIL DE CONDUCTORES”

Postulante: Cinthia Isabel Vargas Zenteno

Tutor: Dr. Carlos Conde Calle

LA PAZ-BOLIVIA

2016

DEDICATORIA

A las dos grandes bendiciones que dios me dio Shaiel y Yazid mis hijos, por ese diario vivir , que colman de alegrías mi existencia y siempre me llenan de orgullo.

A mi papá José (+) porque estaría orgulloso de verme culminar una etapa mas de mi vida.

A mi mamá por estar siempre a mi lado.

Agradecimiento

A Dios por guiar siempre mis pasos.

Al Dr. Carlos Conde Calle , mi tutor, por su tiempo y por haber colaborado en la culminación del presente trabajo sin su valioso apoyo este logro no hubiese sido alcanzado .

A quien siempre me tendió la mano y me incentivo a culminar mis metas.

Gracias J.M.R.?

INDICE

Pág.

CAPITULO I

DISEÑO DE LA INVESTIGACION

1.1.- FUNDAMENTACION E IMPORTANCIA	1
1.2 .- DELIMITACION	2
1.2.1. DELIMITACION ESPACIAL .-.....	2
1.2.2. DELIMITACION TEMPORAL.-.....	2
1.3.- PROBLEMATIZACION.....	2
1.4.- OBJETIVOS	3
1.4.1. Objetivo General	3
1.4.2. Objetivo Especifico	3
1.5.- MARCO DE REFERENCIA	4
1.5.1. MARCO HISTORICO :.....	4
1,5.2. MARCO TEORICO.-	6
1.5.3 MARCO JURIDICO.....	8

CAPITULO II

EL TRANSPORTE DE PERSONAS, DAÑOS QUE OCASION EL EMPLEO DE AUTOMOTORES

2.1. TRANSPORTE DE PERSONAS.....	11
2.2. DEFINICION DE HECHO DE TRANSITO.....	11
2.3. ACCIDENTOLOGIA DE TRANSITO.....	12
2.4. ETIOLOGIA.....	13
2.4.1. CAUSAS RELACIONADAS CON LA ACTUACION DEL ELEMENTO HUMANO.	13
2.4.1.2. Conductor.....	18
2.4,1.3.. Pasajero	19
2.4.1.4.. Peatón.....	19
2.4.2. CAUSAS DEPENDIENTES DEL ESTADO DEL VEHÍCULO.....	20
2.4.3. CAUSAS DEPENDIENTES DE FACTORES EXTERNOS... ..	21
2.5.- HECHOS DE TRÁNSITO.....	22
2.5.1 CLASES DE HECHOS DE TRÁNSITO	25
2.6. . LOS PROBLEMAS DE LA CIRCULACION Y EL TRANSPORTE PUBLICO EN LA PAZ	27
2.7 CONDICIONES NECESARIAS PARA PRESTAR SERVICIOS EN TRANSPORTE PÚBLICO.	

REGULACION JURIDICA.....	32
2.7.1. GARANTIA CONSTITUCIONAL.....	32
2.7.2. CODIGO NACIONAL DE TRANSITO.....	32
2.7.3. OBLIGACION DEL CONDUCTOR DE CONOCER LAS NORMAS DE TRANSITO.....	35
2.7.4. ACCIDENTE DE TRANSITO	35
2.7.5.1. LICENCIA DE CONDUCIR.....	37
2.8 PLAN DE SEGURIDAD VIAL EN CARRETERAS.....	38

CAPITULO III

LA RESPONSABILIDAD Y REPARACION Y REPARACION POR EL HECHO DE TRANSITO

3.1.- DE LAS RESPONSABILIDADES	40
3.2. REGULACION JURIDICA DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO EN QUE RESULTA DAMNIFICADO UN PEATON.....	41
3.3. LA RESPONSABILIDAD CIVIL.....	43
3.3.1. RESPONSABILIDAD COMPARTIDA . DAÑOS Y PERJUICIOS.....	46

CAPITULO IV

PROPUESTA PARA UNA MAYOR COBERTURA EN LA REPARACION DEL DAÑO. IMPLEMENTAR EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DE CONDUCTORES

4.1. LEGISLACION COMPARADA.....	52
4.2. EL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRANSITO.....	55
4.2.1. ATENCION OPORTUNA EN CENTROS MEDICOS.....	57
4.3. EVITAR EL MONOPOLIO Y DICRIMINACION PARA PACIENTES	59
4.4. PROYECTO DE SEGURIDAD VIAL	59
4.5. POLITICAS DE PREVENCION: MECANISMOS DE CONCIENTIZACION Y EDUCACION VIAL	60
4.5.1. EDUCACION VIAL	61
4.5.2 CAPACITACION A LOS CONDUCTORES.....	62
4.5.3.. INSPECCIONES TECNICAS PLANIFICADAS	63
4.5.4. RESTRICCION.....	63

4.5. EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL	64
4.5.1. CONCERTACIÓN DEL CONTRATO DE SEGURO.	
DIFERENCIAS ENTRE PROPUESTA Y PÓLIZA.....	65
4.5.1.2. POLIZA.....	65
4.7 EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS	
CAUSADOS CON VEHÍCULOS AUTOMOTORES.	
RÉGIMEN APLICABLE.....	66
4.8. ELEMENTOS DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL	
POR DAÑOS CAUSADOS POR AUTOMOTORES.	
INTERÉS ASEGURADO.....	68
4.8.1. RIESGO. ESTADO DE RIESGO.....	69
4.8.2. SINIESTRO. CONFIGURACIÓN EN EL	
SEGURO DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL.....	70
4.8.3. PERSONA ASEGURADA.....	71
4.8.4. TERCERO DAMNIFICADO.....	72
4.8.5 PAGO DE DEUDA POR EL ASEGURADOR.	73

4.8.6 LA CULPA GRAVE DEL CONDUCTOR.....	73
4.9.- APLICACIÓN DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DE LOS CONDUCTORES	74
4.9.1. PLAZO PARA LA CONTRATACION DEL SEGURO.....	75
4.9.2. AMBITO DE OBLIGATORIEDAD LIMITE DE INFRACCIONES.....	76
4.10. COMPAÑÍAS DE SEGURO	76
4.11. EL SEGURO COMO REQUISITO PARA LA OBTENCION Y/O RENOVACION DE LA LICENCIA DE CONDUCIR A LOS REINCIDENTES	77
CONCLUSIONES	79
RECOMENDACIONES.....	81
BIBLIOGRAFIA.....	83

ANEXOS

RESUMEN

El desorden vehicular es uno de los problemas que enfrenta la población, , sumado a ello la frecuente inobservancia a normas de tránsito, cuyo resultado lamentable son los hechos de tránsito que enlutan a las familias Bolivianas. Esta problemática es la que ha motivado la elección de del tema de investigación el mismo que he dividido en cuatro capítulos metodológicamente diseñados.

En el primer capítulo planteo el diseño de la investigación sobre la cual se basa el trabajo, por la importancia que tiene el transporte de pasajeros, que es de uso y al servicio de todos nosotros. sea en el transporte urbano como en el interprovincial adquirimos un contrato de adhesión llamado PASAJE, sin poder realizar, ninguna exigencia sobre las normas de seguridad que debe dar el transportista–Conductor, ante esta problemática y fijándome como objetivo principal “Proponer la implementación de un seguro de responsabilidad civil a los conductores por hechos de tránsito”, que como una medida preventiva vaya a ayudar a concientizar a los conductores y por sobre todo a reducir el índice de hechos de tránsito, que en nuestro departamento es el más alto del país. En el capítulo Segundo de manera genérica me referiré al transporte de personas, los hechos de tránsito las clases, la normativa. En el capítulo tercero analizare la Responsabilidad Civil, los daños y perjuicios y la reparación, apoyando la propuesta en la teoría objetiva de la responsabilidad, Finalmente como propuesta luego de la investigación en el Capítulo Cuarto realizo la propuesta para implementar como medida preventiva y coercitiva el “Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil de Conductores”, estableciendo parámetros para determinar el grado de infracciones y establecer el tipo de seguro y póliza a contratar. Finalmente concluimos que es necesario promover acciones destinadas a la prevención de los hechos de tránsito con participación

activa de la sociedad en su conjunto. Generar políticas de concientización y educación vial tanto para peatones como para conductores, es más para la población en general. Estas medidas tendientes a ayudar a disminuir el índice de Hechos de Tránsito. Recomendando para ello que a través del ministerio de Educación, Organismo Operativo de Tránsito, los medios de comunicación, deben incentivar programas de educación vial en la escuelas y o Colegios con mayor énfasis en el Nivel Primario. Debe hacerse conocer a la población esta necesidad para que también se sensibilicen y asuman mayor compromiso.

INTRODUCCIÓN

La vida y la salud de las personas son considerados bienes invaluable, jurídicamente tutelados por el Estado, son importantes para cualquier sociedad, siendo natural el interés de preservar los mismos, obligación que es asumida por el Estado, y en nuestro país no es la excepción.

Hoy en día el transporte público no solamente se ha convertido en un caos por el desorden vehicular en nuestras ciudades y en el área rural la infraestructura caminera. Es por ende uno de los problemas que enfrenta la población esto añadido a la falta de educación vial que tenemos todos y la cada vez más frecuente inobservancia a normas de tránsito. Que derivan en lamentables hechos que enlutan a las familias Bolivianas. En el caso de área rural la falta de control policial y la irresponsabilidad con que algunas Empresas de Transporte manejan a sus afiliados, donde el único interés es el ingreso económico, sin que medie el precautelar la vida y menos brindar un buen servicio, es así que el transporte a Yungas, por ejemplo, los conductores van ida y vuelta las veces que puedan, sin que haya una revisión al vehículo y menos el descanso necesario del conductor, quién no va tener los mismos reflejos ni la misma pericia que una persona que esta descansada, obviamente el cansancio y la fatiga del viaje hacen que rinda menos y no tenga la misma pericia al conducir, el sueño es uno de los elementos que se presentan en estos casos, factores que en su conjunto han sido causa para el incremento de número de víctimas de hechos de tránsito, incrementándose a su vez el riesgo para las personas. Como pasajeros adquirimos un contrato de adhesión PASAJE, sin poder realizar, ninguna exigencia, pero las normas de seguridad que debe dar el transportista –Conductor, el control adecuado por parte de las autoridades de tránsito, es algo que no podemos prever que se cumpla y quedamos sujetos a la conciencia de todos aquellos que forman parte de este conjunto de personas involucradas en el transporte de pasajeros y en la circulación

vehicular, necesitamos contar con la seguridad necesaria a momento de abordar un vehículo de transporte público. En la actualidad vemos que el SOAT no cubre la reparación de los daños en su totalidad y la victima termina cubriendo sus propios gastos por el daño sufrido. Por lo que se hace necesario ver otras alternativas que protejan a la victima de estos hechos de tránsito, y aun más cuando es el elemento humano el que propicia los mismos lo que lamentablemente en un porcentaje más elevado tiene víctimas, por ello he visto necesario buscar medios idóneos que sirvan para concientizar a los conductores que son los que manipulan los vehículos, sea en mal estado de funcionamiento, ellos en estado de ebriedad, con imprudencia, son ellos , aunque no sean dueños, los directos responsables de lo que la maquina ocasione, porque es manipulada por el conductor, quien es el que dirige la hace ir rápido, lento, esquivar otro vehículo, pasarse un alto, todas estas situaciones y maniobras, es el que conduce la maquina quien toma la decisión. Buscando un medio para que los conductores obren con mayor diligencias, responsabilidad, y que cualquier riesgo a sufrir sea reparado oportunamente y la cobertura sea mayor, es lo que ha motivado la elección del presente tema. “Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil de conductores” como un medio de corrección a la conductas irresponsables e imprudentes, como una medida preventiva, hará que los mismos actúen con mayor diligencia y responsabilidad en la conducción y mantenimiento de sus vehículos. Se propone que con las políticas de Educación Vial a la Población, la Capacitación a los oficiales de tránsito se reducirán las infracciones de tránsito. Para que ante la concientización y sensibilización de los conductores los hechos lamentables de tránsito disminuyan evidentemente esto es de aplicación a largo plazo, pues no solo intervendrá el Tránsito las compañías aseguradoras , sino la población que en su conjunto ya no será un espectador pasivo, tendrá que hacerse parte de la problemática con miras a una solución . El conjunto de la población,

autoridades policía, Ministerio de forma organizada y consensuada deben buscar soluciones por un mejor reordenamiento vial, siendo que el derecho a la seguridad es una garantía constitucional. Todo debe implementarse paulatinamente e incorporarse en el nivel primario la educación vial. Así también a través de spots publicitarios en los diferentes medios de comunicación debe implementarse educación vial para la ciudadanía y formar un peatón responsable.

CAPITULO I

DISEÑO DE LA INVESTIGACION

1.1.- FUNDAMENTACION E IMPORTANCIA

La circulación vehicular en nuestras ciudades y en el área rural se ha convertido en uno de los problemas que enfrenta la población principalmente por el incremento del parque automotor y por el tan conocido trameaje que genera desorden en el transporte, sumado a ello la continua y más frecuente inobservancia a normas de tránsito. En el caso de área rural la falta de control policial y la irresponsabilidad con que algunas Empresas de Transporte, Factores que en su conjunto han sido causa para el incremento de número de víctimas de hechos de tránsito, incrementándose a su vez el riesgo para las personas. Como pasajeros necesitamos contar con la seguridad necesaria a momento de abordar un vehículo de transporte público, y ante la insuficiencia del SOAT en la reparación de los daños, buscando un medio para que los conductores obren con mayor diligencias, responsabilidad, y que cualquier riesgo a sufrir sea reparado oportunamente y la cobertura sea mayor, es lo que ha motivado la elección del presente tema. “Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil de conductores”, hará que los mismos actúen con mayor diligencia y responsabilidad en la conducción y mantenimiento de sus vehículos, lográndose la concientización en los conductores para prestar el servicio.

1.2.- DELIMITACION

Para realizar una mejor descripción de la investigación la misma se delimitara de la siguiente manera

1.2.1.-DELIMITACION ESPACIAL .-

Debido a que el transporte en nuestro país está atravesando el peor momento , El presente trabajo tendrá como ámbito espacial el departamento de La Paz en específico el transporte interprovincial a los Yungas de La Paz . que es el que más accidentes ha tenido en los últimos años debido a diversos factores como la falta de infraestructura caminera y el control de las autoridades de tránsito.

1.2.2. DELIMITACION TEMPORAL.-

Para tener una mayor cobertura de Información abarcaré en la investigación el último quinquenio. Sin embargo de ello se rescatara información y datos relevantes anteriores que sirvan a la investigación,

1.3.- PROBLEMATIZACION:

La problematización del trabajo se realizara a través de las siguientes interrogantes:

¿Ante la reincidente inobservancia a las normas de tránsito, implementar el seguro de responsabilidad de los conductores reducirá los Hechos de Tránsito.

¿Qué, responsabilidad tendrán las autoridades de la Dirección Departamental de Tránsito, en caso de accidentes por falla mecánica, si el vehículo involucrado cuenta con la respectiva roseta de revisión técnica?

¿La insuficiencia del SOAT para las víctimas podrá solucionarse con la implementación del seguro de Responsabilidad Civil de conductores y ampliara la cobertura de daños a las víctimas.?

¿La contratación del seguro de Responsabilidad Civil de los Conductores, será un medio eficaz para que los mismos brinden un servicio más seguro y sean más responsables en cuanto al mantenimiento y revisión técnica del vehículo y la conducción del mismo?

1.4.- OBJETIVOS

1.4.1.-Objetivo General.-

Proponer la implementación de un seguro de responsabilidad civil a los conductores por hechos de tránsito

1.4.2.-Objetivo Especifico

a. Es necesario mayor control en la inspección técnica vehicular, con presencia física obligatoria del motorizado, bajo estricta responsabilidad de las autoridades encargadas, por el incumplimiento en el control.

b. Tomando en cuenta que la víctima no solo ha sufrido las lesiones sino el detrimento de su patrimonio por la incapacidad sobreviniente, además del daño psicológico, se enfatiza en la necesidad de prever mayor seguridad en

la reparación del daño a la víctima a través del seguro de responsabilidad civil de los conductores , para que la cobertura sea mayor .

c. Generar medios necesarios para concientizar y sensibilizar a los conductores en cuyas manos esta nuestra seguridad y vida al momento de abordar un vehículo de transporte publico cuya conducción es de entera responsabilidad del conductor

1.5.- MARCO DE REFERENCIA

1.5.1.-MARCOS HISTORICO:

Debemos comenzar refiriéndonos a la incursión del automóvil en nuestro medio. La empresa CSAPEK es parte de la historia del país desde 1936, cuando don Mathías Csapek decidió quedarse en Bolivia para poner en pie su Compañía Importadora de Automotores. Fue fundada en 1936 y se convirtió en la principal distribuidora de vehículos Studebaker hasta el cierre de esa fábrica en 1966. Hoy trabaja en toda Bolivia como representante de las compañías Mazda Motor Corporation, Lubricantes Amalie Oil y otras. Este el inicio de una cadena de acontecimientos que en nuestro presente se ha constituido en una realidad preocupante por el incremento masivo del parque automotor y el riesgo que ello trae consigo para cada uno de nosotros sea en nuestra condición de Peatones o Pasajeros

El manejo irresponsable de las automotores refleja un progresivo aumento en el número de víctimas. No hay un solo día en que se produzca un hecho de tránsito en el que mueran personas o resulten lesionadas o sufran daños patrimoniales.

"Los artificios mecánicos destinados a dominar y aprovechar las fuerzas de la naturaleza en beneficio de los seres humanos, parecen sublevarse a menudo contra la voluntad de su creador, esparciendo dolor, daño y desolación en su contorno".¹

Por otro lado el “ seguro constituye la cobertura de protección adquirida por un ciudadano mediante la suscripción de una póliza y el pago de una prima para recibir una justa indemnización en el caso de un siniestro, que puede afectar su vida y patrimonio por una desgracia imprevisible .”²

Es también necesario ver en la investigación los antecedentes del seguro principalmente en Bolivia.

La etapa precursora de la historia del seguro en Bolivia se inicia a principios de siglo XX en el año 1903, cuando aseguradores británicos y otros europeos establecieron agencias en Bolivia. Sin embargo, los antecedentes formales nacen con el Decreto Supremo de 21 de febrero de 1895 con disposiciones sobre el establecimiento de Agencias de Seguro en nuestro país. Esta forma técnica de encarar la previsión a un hecho futuro ha ido evolucionando desde las culturas más remotas hebreas, babilónicas y romanas, pasando por la Edad Media ya con un nuevo seguro que era el marítimo. Ya en el renacimiento se uniforma el seguro terrestre en cuanto a los riesgos y la prima. En las sociedades actuales las compañías de seguros ofrecen una variedad de servicios

¹ Problemática Jurídica de los automotores, Roberto. H. Brebbia. Tomo 1) pág.9

² Tratado sobre la cobertura del seguro en sus especialidades I – Autor Mendoza Arzabe Fernando I pag.1 Editorial Jurídica Zegada .

Refiriéndonos a Bolivia en 1975 por Decreto Ley de 3 de octubre de ese año, se crea la Superintendencia Nacional de Seguros y Reaseguros. En 1977 se promulga el Código de Comercio, con un título sobre el “Contrato de Seguro” y otro sobre el “Seguro Marítimo”, más las disposiciones del Código Aeronáutico. Finalmente, en fecha 25 de junio de 1998, se emite la Ley de Seguros N° 1883 y en el mismo año se establece la Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros como la autoridad reguladora de estos servicios financieros.

La Ley de Seguros reestructuró el mercado con la adecuación de las entidades en sociedades anónimas y entidades de prepago, eliminando las cooperativas. Se establecieron además el margen de solvencia para el cálculo del patrimonio; niveles mínimos de capital para aseguradores, reaseguradores e intermediarios; reservas técnicas y nuevas normas para inversiones.

1.5..2. MARCO TEORICO.-

Una definición de responsabilidad civil “ UNA PERSONA ES RESPONSABLE CIVILMENTE CUANDO ESTA OBLIGADA A REPARAR UN DAÑO SUFRIDO POR OTRA “³

Desde las primitivas comunidades todo daño causado a una persona despertaba en esta el instinto de venganza “ POR EL DAÑO RECIBIDO SE CAUSA UN DAÑO SEMEJANTE”. La evolución a partir de 1880 con el desarrollo del maquinismo que llevo consigo la multiplicación de accidentes

³ Lecciones de derecho Civil – Autor Mazeaud Henry. Parte II tomo II pag.1 Ediciones Jurídicas Europa América . Buenos Aires .

surgiendo entonces la necesidad de socorrer a las víctimas las que estaban obligadas a pagar una culpa, de ahí el esfuerzo de los legisladores por hacer flexibles las reglas de la Responsabilidad Civil a favor de las víctimas. Con la evolución de la doctrina se determinó que es responsable fuera de toda culpa. Ante ello algunos autores comenzaron a negar que la culpa sea requisito de la Responsabilidad Civil, se es responsable, afirman, fuera de toda culpa: desde el momento que un individuo, por su actividad crea un riesgo, es responsable cuando ese riesgo se concreta. Esta resulta ser la teoría del riesgo o del Riesgo creado defendida por Saleilles y Josserand

La teoría de la responsabilidad civil ha ido evolucionado desde la venganza hasta llegar a las teorías actuales, tanto en la responsabilidad civil como en la penal siendo lo relevante la necesidad de reparar el daño que soporto el damnificado.

En el presente trabajo únicamente nos ocupara el estudio de la Responsabilidad Civil, que es la que lleva a la búsqueda de la reparación del daño causado, como consecuencia del hecho delictivo y con ello en el tema a la implementación del Seguro de Responsabilidad Civil a los Conductores que es el objetivo del presente trabajo.

LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA . TEORIA DEL RIESGO teoría que niega la responsabilidad de la culpa sus partidarias consideran necesario proteger a la víctima de los daños descargándolas de prueba. Mazeaud en su obra señala, que fueron llevados Saleilles y Josserand para negar la necesidad de la culpa, edificando una teoría general que es la teoría del riesgo, que niega la necesidad de la culpa, es objetiva en el sentido “ que examina solo el daño, sin preocuparse de la conducta del autor de ese daño, compromete

la responsabilidad de este último. , cualquiera que haya sido su conducta “ (ESPASA)

En el trabajo seguiremos este criterio objetivista , por ser necesaria la reparación oportuna y efectiva del daño que sufre una persona sea cual fuere este por que la víctima no ha querido sufrir un daño, aunque el autor del mismo tampoco haya querido causarlo es responsable de sus actos , en este caso los pasajeros desde el momento que abordan el vehículo de transporte están bajo su responsabilidad del conductor y porque se considera un prestan un servicio seguro y óptimo. Pero más que la Responsabilidad civil y las teorías de la misma ocupara la Investigación el Seguro de responsabilidad Civil

1.5.3. MARCO JURIDICO.-

Hasta hace algo más de una década atrás no había por parte de las autoridades tanta preocupación por el problema del transporte, por lo que es un régimen vial ya que el número de accidentes no llevaba índices tan altos como en la actualidad. Con el incremento de accidentes y a fin de frenar una ola de hechos de tránsito que han enlutado a familias bolivianas, es que como primera medida se pone en vigencia y con carácter obligatorio del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

Siguiendo un orden normativo en la presente investigación y , la parte legal del mismo será con aplicación de las siguientes normas

En estricta sujeción al mandato del Artículo 410 de la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, como norma suprema y respetando la primacía de la ley será parte fundamental en la presente investigación:

Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, de la cual como pilares para la aplicación de las demás leyes estarán los principios básicos establecidos en los artículos 7 y 15 de la norma suprema que se refieren a la protección de los derechos y libertades y la protección de la vida e integridad física del ser humano como un bien supremo. El estado es el encargado de garantizar los derechos y libertades de cada uno de los ciudadanos, asimismo de proteger la vida, por ello a través de normas leyes o decretos y con la participación de grupos disciplinarios de diferentes Ministerios ahora están con plan de Seguridad Vial, que con mejoras positivas podrá a largo plazo ser satisfactorio para nuestro diario vivir

Código de Tránsito Puesto en vigencia por el Decreto Ley 10135 de fecha 16 de febrero de 1963 elevado rango de Ley por Ley 3338 de 18 de Diciembre de 2008 r. Y la Resolución Suprema 18744 de 8 de Junio de 1978 que pone en vigencia el reglamento de Tránsito. Disposiciones legales de plena vigencia a la fecha aunque por la data del tiempo ya no corresponden a nuestra realidad el parque automotor ha aumentado en gran proporción que nuestras propias vías ya no abastecen la circulación. Cualquier ciudadano puede comprobar que las normas de Tránsito no se cumplen, es el diario vivir en nuestras calles, no solo porque se pasan la luz roja del semáforo, no respetan el derecho de paso de los peatones. Sin embargo de ello esta norma es la que con mayor preferencia referiré en el trabajo porque es la que regula el tránsito en nuestro País.

Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito Ley 1883/98 y Decreto Supremo 25785 que pone en vigencia el Seguro Obligatorio para todos los vehículos sean estos públicos o privados, este seguro si bien de alguna manera repara el daño al cubrir la atención médica y la indemnización por muerte es en cuanto a la víctima

Ley Municipal Autónoma para el Control del Servicio de Transporte de Pasajeros, la Ley de Rutas y Recorridos N° 015/2016 que se establece por el nuevo tarifario de pasajes, la mejora del servicio por parte de los transportistas, disposición legal que será objeto de análisis en la investigación

Resolución Suprema 187444 de 8 de Junio de 1978 Después de cinco años de vigencia del Código de Tránsito se emite su reglamento el mismo que después de más de tres décadas sigue en vigencia. Este reglamento nos ayudara a determina cual debe ser el proceder de los conductores y ver como se va infringiendo la norma. Para finalmente con esta disposición poder determinar un parámetro para hacer efectivo el Seguro Obligatorio de responsabilidad Civil de Conductores.

Decreto Supremo N° 29293 de 3 de Octubre de 2007 En una muestra del interés que motiva el tema y sobre todo el incremento de hechos de tránsito elabora un plan Nacional de Seguridad Vial que forma parte del presente estudio principalmente para referente de la proposición de políticas viales.

Esta normativa mencionada en su conjunto nos guiara y ayudara en el desarrollo de la presente investigación

CAPITULO II

EL TRANSPORTE DE PERSONAS. DAÑOS QUE OCASION EL EMPLEO DE LOS AUTOMOTORES

2.1. TRANSPORTE DE PERSONAS

El manejo irresponsable de los automotores refleja un progresivo aumento en el número de víctimas. No hay un solo día en que no se produzca un hecho de tránsito en el que mueran personas o resulten lesionadas o sufran daños patrimoniales.

"Los artificios mecánicos destinados a dominar y aprovechar las fuerzas de la naturaleza en beneficio de los seres humanos, parecen sublevarse a menudo contra la voluntad de su creador, esparciendo dolor, daño y desolación en su contorno".⁴

2.2.- DEFINICIÓN DE HECHO DE TRÁNSITO

Para tener una idea más exacta de lo que constituye un hecho de tránsito e recurrido a la conceptualización dada por el Diccionario Policial de Jaime Suarez Castillo y la definición del Tcnl. José Arias Cuenca, quienes manifiestan lo siguiente:

"SE LE PUEDE DAR ESTE TERMINO A UN ACCIDENTE QUE PUEDE HABER SIDO OCASIONADO INTENCIONALMENTE Y CON MALICIA POR TANTO SU DENOMINACION CORRECTA ES HECHO DE TRANSITO." ⁵

⁴ Problemática Jurídica de los Automotores, Roberto H. Brebbia Tomo i, Pág. 9

⁵ SUAREZ CASTILLO Jaime Cáp. Adm. , " DICCIONARIO POLICIAL" Pág. 30

” CUANDO HA HABIDO NEGLIGENCIA O DESCUIDO DE PARTE DE UNA PERSONA YA NO PUEDE SER ACCIDENTE EN CONSECUENCIA HABRÍA QUE LLAMAR MÁS PROPIAMENTE HECHO DE TRANSITO”
(TCNL.JOSE ARIAS CUENCA)

Es esta última definición que utilizaremos a lo largo del desarrollo de la presente investigación, como una categoría, de cuyo concepto emergen las responsabilidades penal y civil . Esta última que es sobre la que me abocare Al analizar la palabra aludida se debe poner especial cuidado en este calificativo ya que el término ACCIDENTE es empleado cuando el caso es FORTUITO o sea suceso que no ha podido preverse o de que previsto, no ha podido evitarse, pero cuando ha habido negligencia o descuido de parte de alguna persona ya no puede ser ACCIDENTE; en consecuencia había que llamar, propiamente HECHO DE TRÁNSITO.

2.3.- ACCIDENTOLOGIA DE TRÁNSITO

La Accidentología de Tránsito ”estudia las causas que producen los accidentes y hechos, las consecuencias de esos eventos para el hombre, la sociedad, el vehículo y la economía de las personas o de los países en los que se producen y una vez conocidas las causas humanas o mecánicas que son propias de los vehículos. ambientales o climáticas, viales o de las rutas en las que ocurren, aconsejar los medios idóneos para prevenir los siniestros y estos resulten los menos dañinos posible y arbitrar los remedios para que a breve, mediano y largo plazo se reduzca la epidemia automotriz”⁶ Sin embargo debemos observar que en situaciones tales como las producidas por el clima , mecánicas propias del vehículo el conductor es igualmente

⁶ ORGANISMO OPERATIVO DE TRÁNSITO, Revista N° 1 La Paz- Bolivia pág. 19

responsable a el le corresponde obrar con la mayor diligencia en casos que por factores climáticos sea más riesgosa la conducción , así como es el conductor el encargado de verificar el buen funcionamiento del vehículo a tiempo de conducir el mismo , no se puede alegar falla mecánica cuando el responsable a sabiendas que había una falla ha forzado el vehículo , mediando imprudencia, negligencia se lo sigue utilizando, aun cuando conoce que es necesario una revisión mecánica, y dejan la misma para el día de restricción , sin embargo en muchos casos ese día no llega y el deterioro sigue creciendo y el riesgo va en aumento.

2.4. ETIOLOGIA

Con la etiología de los accidentes de tránsito se puede realizar un análisis o estudio de las causas de los hechos de tránsito. En general cuando se analizan los hechos de tránsito se aprecia la falta de previsión, es decir, esta imprevisión, se combina con otros factores que contribuyen a la producción de este hecho varias son las causas

A continuación me referiré a las causas principales que dan origen a los diferentes hechos de tránsito:

2.4.1. CAUSAS RELACIONADAS CON LA ACTUACION DEL ELEMENTO HUMANO.-

Siendo el hombre el elemento principal por su capacidad de decisión, la producción de estos hechos de tránsito le es atribuible, en un mayor porcentaje, por la simple razón de que voluntariamente o en forma involuntaria su actuar da lugar a la producción de un hecho de tránsito.

”La mayoría de los tratadistas sobre la materia, con pequeñas diferencias, acuerdan en otorgar un porcentaje mayor al 80% en la producción de los hechos de tránsito a los factores relacionados con el elemento hombre, y en el porcentaje restante a los otros elementos (Vehículo vía).”⁷

En el elemento humano se debe tener presente que como causas de la conducta pueden mediar imprudencia, Negligencia, Consumo de Alcohol

Es evidente que siendo el elemento hombre quien debe mantener En óptimas condiciones el uso del vehículo, así como el buen estado de conservación de las vías; y por otro lado quien debe valorar apropiadamente los efectos de las condiciones atmosféricas en la vía y el vehículo, es él en ultima instancia quien conlleva la responsabilidad en la producción de los hechos de tránsito, este resultado es producto de actitudes incorrectas, malas maniobras, falta de destreza, incapacidad psicofísica, incapacidad derivada del consumo de alcohol y otros factores que afectan su capacidad .

El alcohol contribuye a la gravedad de las lesiones, es decir, tras un accidente de tráfico, el ocupante de un vehículo que se encuentre bajos los efectos del alcohol tiene tres veces más posibilidades de padecer lesiones mortales que quien esté libre de alcohol , un conductor bajo los efectos del alcohol tiene 3 veces más riesgos de estar involucrado en un choque fatal que un persona que maneja en condiciones normales. Además de sufrir mayores daños, Aunque se acepta la influencia de múltiples factores en la generación de los accidentes de tránsito, hay coincidencia en destacar la importancia de los dependientes del comportamiento humano dentro del sistema de tránsito.

El órgano operativo de tránsito registra hechos de tránsito, desde atropellos,

⁷ PUBLICACION DE PRENSA. EL DIARIO P.6

colisiones, choques, vuelcos embarrancamiento, deslizamiento, entre otros; resultados ocasionados algunas veces por la imprudencia e inobservancia del conductor a las normas del tránsito vigente. Asimismo, los accidente de tránsito asociado a fallas humanas pero, uno de los principales factores de riesgo es conducir en estado de ebriedad y con alta velocidad.

Son los factores que atañan directamente al elemento hombre y están representados por las habilidades y capacidades del sujeto hombre que deben ser ejecutadas al conducir, es decir el reconocimiento y valoración de los riesgos en la vía; la decisión de considerar los más elementales principios más fundamentales de seguridad que son la imprudencia, la negligencia y la impericia, factores estos que a los que me refiero a continuación:

a) Imprudencia

Se refiere al actuar sin reflexión ejecutando actos que las más elementales reglas de la prudencia indican no hacer, por ejemplo un vehículo que quiere adelantar a otro que va a velocidad, situación que se produce en una curva arriesgando a los pasajeros, esta situación la vivimos cotidianamente.

Entre las grandes causas dependientes del factor humano destaca la imprudencia desatada por los participantes de los accidentes, y dentro de esta, conducir bajo la influencia del alcohol es el aspecto determinante de entre la mitad y la tercera parte de los accidentes de tránsito con defunciones.

No es necesario estar en evidente estado de ebriedad para representar un riesgo en el tránsito. Un simple estado alcohólico puede generar perturbaciones y volver peligroso al conductor. El llamado bebedor social presenta el problema mayor, ya que tiene la idea, de que unas pocas no

deterioran su capacidad para manejar. Se presenta simplemente alegre o eufónico, sobrestima sus facultades y se inclina a tomar riesgos innecesarios en momentos en que, en realidad, sus reflejos están disminuidos.

“ EN BOLIVIA, 53,5% de los accidentes de tránsito se debe a imprudencia del conductor. En Bolivia, 53,5% de los accidentes de tránsito –que representa 17.012 casos– se debe a la imprudencia ocasionada por el conductor, informó el Instituto Nacional de Estadística (INE) luego de procesar los registros administrativos de la gestión 2014 de la Policía Nacional. La segunda causa es el exceso de velocidad con 14,8%; la tercera, embriaguez o droga con 11,5% y la cuarta, otros con 9,8%. PRINCIPALES CAUSAS DE LOS ACCIDENTES, 2014 Fuente: Policía Nacional Instituto Nacional de Estadística Nota: Otros comprende otros y exceso de carga Del total de accidentes de tránsito en la pasada gestión –que llega a 31.782–, 23.785 fueron choques y 5.035, atropellos. 14,8% 11,5% 53,5% 4,1% 2,0% 2,1% 2,1% 9,8% Exceso de velocidad Embriaguez o droga Imprudencia ocasionada por el conductor Imprudencia ocasionada por el peatón Falla mecánica Pista en mal estado Señalización defectuosa BOLIVIA: ACCIDENTES DE TRÁNSITO REGISTRADOS, SEGÚN CLASE, 2014 Fuente: Policía Nacional Instituto Nacional de Estadística Minibuses protagonizan más accidentes En 2014 se registraron 47.554 accidentes de tránsito ocasionados por vehículos. De este total, 41.363 eventos ocurrieron en área urbana y 6.191, en área rural. Los automóviles o Station Wagon (furgoneta) protagonizaron 18.289 casos en área urbana y 2.958, en área rural.: ACCIDENTES DE TRÁNSITO, SEGÚN TIPO DE VEHÍCULO Y ÁREA, 2014 Fuente: Policía Nacional Instituto Nacional de Estadística 5.035 690 23.785 1.044 90 1.138 Atropellos Caída de pasajeros Choques Volcamientos Incendio de vehículos Otros 1.741 209 380 18.289 4.334 12.084 4.326 906 79 252 2.958 710 628 658 Camión Tracto-camión Ómnibus Automóvil o

Station Wagon Camioneta, pick up y panel Camioneta rural o microbús o minibús Vehículo automotor menor Urbana Rural Más hechos de tránsito en La Paz En cuanto a los hechos de tránsito, en 2014, La Paz registró la mayor cantidad de casos con 34,1%, seguido de Santa Cruz con 31,4%.

Accidentes de tránsito registrados, por gestión, según departamento, 2010-2014 Chuquisaca 5,1% 5,8% 6,0% 5,9% 5,8% La Paz 40,4% 44,9% 37,7% 36,3% 34,1% Cochabamba 14,0% 9,4% 10,3% 8,7% 8,0% Oruro 5,7% 4,0% 5,3% 5,2% 5,3% Potosí 3,3% 3,6% 4,1% 4,9% 4,3% Tarija 8,1% 7,8% 7,6% 7,5% 6,8% Santa Cruz 17,7% 19,8% 24,6% 25,8% 31,4% Beni 4,1% 3,2% 3,6% 4,5% 3,4% Pando 1,6% 1,5% 0,9% 1,1% 0,9% Fuente: Policía Nacional Instituto Nacional de Estadística ⁸

b) Negligencia

Se traduce en el descuido, omisión e indiferencia por el acto que se realiza.

Por ejemplo actúa negligentemente aquél que sabiendo que su vehículo tiene desperfectos de igual forma lo conduce en las carreteras a sabiendas que se puede producir un hecho de tránsito.

c) Impericia

Esta figura se refiere a la incapacidad y ausencia de la pericia exigibles en el ejercicio de una determinada actividad en la que se requiere el conocimiento y prácticas necesarias para la conducción de un vehículo.

Esta figura se presenta en dos formas; la primera impericia absoluta cuando la persona que va a conducir el vehículo discurre totalmente las técnicas necesarias para ejecutar una acción.

⁸ UNIDAD DE DIFUSIÓN Y COMUNICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA – SANTA CRUZ

Entre las causas dependientes del individuo debemos tomar al mismo en tres categorías: CONDUCTOR, PASAJERO (VICTIMA), PEATON, a los que analizare seguidamente:

2.4.1.1.- Conductor

En ejercicio de su propia voluntad el conductor realiza diferentes maniobras con el vehículo, por circunstancias determinadas por el mismo, o por factores externos, por esta razón principal el conductor debe encontrarse con la mayor atención y en perfectas condiciones físico mentales, ya que de encontrarse alteradas estas condiciones, de mediar; cansancio, embriaguez, somnolencia, alteran el margen de seguridad, estas condiciones deben influir en la conducta del conductor para que tome las precauciones necesarias y establezca una pausa, para poder restablecer su estado y pueda volver a la operación de conducir en un estado en que pueda discernir y valorar los riesgos que se presentan en la vía.

La conducta despreocupada, con la mente ocupada en otras cosas, comprometida en pensamientos extraños o incluso en conversaciones, atenúa la fatiga del largo viaje, pero transforma al conductor en un autómatas. Tal "automatismo" de guía o de conducta es considerado actualmente como la máxima y más frecuente causa del accidente, e inclusive puede decirse que todo lo que favorece dicho fenómeno, puede ser visto como factor de peligro. Peor aun con la tecnología hay conductores que no tiene reparo en estar manejando mientras están conectados al wasshap o Facebook

Las causas psicológicas conscientes del peligro que llevan al accidente, sea como conductor o peatón cuando decide cumplir acciones riesgosas y aun temerarias, como atravesar los cruces o adelantarse de modo imprudente; circular en horas nocturnas sin luces; detenerse en las curvas; Atravesar velozmente pasajes estrechos o curvas cerradas.

2.4.1.2 Pasajero

De acuerdo al diccionario "...cualquiera de los usuarios de un medio de transporte público" ⁹ Una de las principales causas del presente trabajo es el PASAJERO VICTIMA de los Hechos de tránsito, quien sufre los daños y ve como los mismos no son reparados en la magnitud con la que son producidos, quien es sometido a un contrato de adhesión " PASAJE" que lo imposibilita a poder realizar ninguna observación, peor aún en el transporte interprovincial sobre todo, se ve y se conoce por las informaciones que dan los diferentes medios de comunicación en caso de producirse un hecho de tránsito, hay muchos pasajeros que no cuentan con el boleto-pasaje ni figuran en planilla.

Por otra parte pasajero también es él bebe que lleva una madre, para el cual no se ha contratado el pasaje ni va en planillas, estas VICTIMAS es mas complicado la protección a efectos de la reparación

2.4.1.3. Peatón.

Al peatón debe estudiarse como víctima del Hecho de Tránsito y también como Causa. El peatón el más numeroso entre los usuarios de la vía y precisamente el código de tránsito y su Reglamento, con el fin de normar su circulación, estableciendo disposiciones que identifican sus derechos y obligaciones.

Lamentablemente en nuestro medio no tenemos disciplina, ni Educación vial; pero también se debe tomar en cuenta, que nuestras calles se han convertido en Mercados por lo que el peatón se ve obligado por diferentes arterias a transitar por la calzada.

⁹ MANUEL OSSORIO, Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales, Pág. 725.

Evidentemente en nuestro medio nos falta incentivar la Educación Vial, así como mejorar la señalización de las calles y carreteras. Pero lo más importante es generar concientización en los conductores quienes deben obrar con mayor pericia y diligencia porque en muchos casos inclusive no auxilian a la víctima y se dan a la fuga (ver anexo).

Como ya se dijo se sostiene que el vehículo o automóvil sea de transporte particular o público, es una cosa que requiere del control del hombre, por lo que los daños que causen es el hombre el único responsable por el riesgo o vicio de la cosa. Se debe hacer énfasis en que la culpa de un peatón por distracción o por cualquier otra circunstancia lo libera de responsabilidad pues debe entenderse que por sobre todo debe mediar la diligencia y prudencia en el conductor.

En el caso de un peatón con discapacidad visual (ciego), auditiva(sordera) o personas de la tercera edad deben tener mayor cuidado y precaución por ser personas con capacidades diferentes, para ello es importante la inclusión en campañas de educación vial dirigidas a estos grupos de la sociedad.

2.4.2 CAUSAS DEPENDIENTES DEL ESTADO DEL VEHÍCULO.

De acuerdo a los datos de información de los diferentes medios de comunicación muchos vehículos circulan con muchas deficiencias debido a que son modelos muy antiguos modelos 1990 y otros aún más antiguos sin embargo de ello siguen prestando servicio público de transporte de personas y otros del servicio particular cuyas deficiencias se ven en nuestras calles cuando se los encuentra plantados por alguna falla mecánica, aquellos microbuses que por realizar adaptaciones clandestinas de garrafas como

combustible han ocasionado lamentables hechos de tránsito que ha enlutado a nuestra población.

En el primer semestre de 2016 la asociación de choferes y el gobierno Municipal de La Paz a fin de evitar el trameaje y que haya un mejor servicio, como condición al alza de pasajes, los choferes se sometieron a una revisión técnica para sus vehículos y así verificar que estén en buenas condiciones para el servicio que van a prestar y en esta inspección se vio en los diferentes medios de comunicación vehículos con extinguidores botiquines, basureros. Sin embargo ahora uno sube a un vehículo y no cuenta con ninguno de los implementos mencionados

Este factor también está relacionado con el elemento humano, porque conductor y propietario son responsables de mantener en óptimas condiciones el vehículo.

2.4.3. CAUSAS DEPENDIENTES DE FACTORES EXTERNOS

Conviene separar las causas en dos grandes categorías, a saber: aquellas vinculadas con el elemento humano y las que son extrañas o ajenas a éste.

CAUSAS DEPENDIENTES DEL ESTADO DEL MEDIO AMBIENTE.

Conviene separar las causas en dos grandes categorías, a saber: aquellas vinculadas con el elemento humano y las que son extrañas o ajenas a éste..

CAUSAS DEPENDIENTES DEL ESTADO DE LAS CARRETERAS

Continuamente se muestra en los medios de comunicación que haya problemas de infraestructura en las carreteras que en ocasiones sobre todo cuando está de por medio el factor climático se hace difícil y riesgosa su circulación , Sin embargo se ve que el gobierno esta construyendo nuevas

carreteras para mejorar la circulación vehicular , pero esto no aminorara la imprudencia de los conductores e impericia que dan lugar a hechos de transito lamentables.

2.5.- HECHOS DE TRÁNSITO

Establecidos los conceptos antes referidos de “ **Hecho de Tránsito** “ y “ Accidente de Tránsito”, se puede establecer que los hechos de tránsito constituyen en todo el mundo un problema complejo con implicaciones sociales, tecnológicas y económicas. Si bien no han sido solucionados por ningún , en algunos se ha logrado su estabilización en un limite considerado razonable . Este límite, dado por los índices más bajos de muertes en relación a la cantidad de vehículos o a su movimiento vial, es por lo tanto un objetivo factible de ser alcanzado en nuestro medio.

Bolivia no está exenta del incremento de los Hechos de Tránsito que se producen día a día, cada vez mayores , por el crecimiento del parque automotor, así como por la falta de infraestructura caminera, sumado a ello la falta de una pronta atención , también por múltiples factores, así como no realizar una investigación adecuada más otras influencias, quedan víctimas desamparadas, cada vez también en mayor cantidad, sin que reciban la protección adecuada en la reparación del daño ocasionado por estos hechos, quedando incluso con muchas secuelas, entre las que se puede enmarcar los daños morales y físicos de gran magnitud . No existe indemnizaciones o reparación por esos daños, ni por los propietarios de los vehículos particulares o de Empresas Públicas dedicadas al transporte y sólo en los últimos tiempos se ha promulgado el Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil (SOAT) que hasta el presente resulta insipiente e insuficiente, puesto que no se pueden satisfacer adecuadamente a las víctimas de estos hechos de tránsito, de ahí mi interés, reflejado en este

trabajo para procurar una solución a este grave daño que afecta en gran proporción a los usuarios del transporte y para que el elemento vida no sea tan menospreciado.

Ahora bien, en este caso, el elemento de estudio que mayor atención merece es el hombre en su condición de conductor, peatón y en el caso específico como pasajero, en este individuo se debe analizar varias circunstancias como ser su comportamiento ante cierto tipo de caminos, ante las leyes o reglamentos, y su reacción ante las medidas de seguridad previstas en la ley. En nuestras carreteras y caminos la inobservancia o desconocimiento de normas de circulación, que se manifiesta en transgresiones a la velocidad, circulación, estacionamientos, conducción en estado de embriaguez o en mal estado del vehículo.

Que dicho sea de paso requiere de un profundo análisis con mira a la solución del problema planteado. Por otra parte, basta observar que en nuestras carreteras y caminos la inobservancia a normas de tránsito.

Por otro lado tanto en la misma ley, y ante todo en la aplicación de la misma existe una marcada confusión respecto a la calificación de accidente y de hecho de tránsito, así como al establecimiento de factores que contribuyen en la producción de estos hechos de tránsito, de ahí que es común observar cómo se consideran algunas infracciones de tránsito como hechos de tránsito en perjuicio o beneficio para el conductor o las víctimas.

a.- LESIONES (PEATÓN):

En los países subdesarrollados la víctima más frecuente en los accidentes de circulación es el peatón, las lesiones en el peatón varían en intensidad, pero con gran frecuencia existe lesión en los miembros inferiores por el golpe del

parachoques, a veces hay solo compromiso de los tejidos blandos, pero en otras oportunidades existen fractura en los miembros inferiores, la altura del trauma es un buen indicador del parachoques del vehículo (Anexo 1). No debemos olvidar que muchas veces son los peatones que por un actuar imprudente causan un accidente de tránsito en el mismo ellos son lesionados, por no obedecer el semáforo por cruzar en lugares prohibidos por no hacer uso de las pasarelas.

b.- LESIONES (PASAJEROS):

La mayor víctima en los hechos de tránsito es el indudablemente, el pasajero, por que una persona adquiere un pasaje (contrato de adhesión) en la seguridad que recibirá un buen y seguro servicio. Es común que el pasajero sufra traumas múltiples, aquel puede ser lanzado por el vehículo; otras veces es violentamente empujado contra el vidrio delantero y se hace múltiples cortadas en la cara y frente. las lesiones de los pasajeros se han intentado disminuir con el uso del cinturón de seguridad. Estas lesiones que muchas veces pueden evitarse si media un poco mas de diligencia y responsabilidad de los conductores quienes si toman conciencia que también su vida se pone en riesgo aminoraría los hechos de tránsito.

c.- LESIONES (CONDUCTOR):

El conductor sufre generalmente las lesiones al recibir trauma por la cabrilla que lo presiona contra el asiento; las lesiones varían desde fractura costales, estallidos de viseras del tórax "corazón y pulmón" y viseras huecas y vacías del abdomen " estomago, hígado y brazo". cuando han existido lesiones a grandes velocidades o desaceleración súbita.

d.- CINTURONES DE SEGURIDAD:

El cinturón de seguridad es un arnés diseñado para sujetar al ocupante de un vehículo cuando se produce una colisión y mantenerlo en un asiento de uso obligatorio en todos los automóviles el cinturón es considerado como el sistema de seguridad pasiva, que si bien no evita el accidente puede aminorar las lesiones.

e.- APLASTAMIENTO:

El vehículo pasa por encima del cuerpo de la víctima o ella queda prensada entre una pared y el automotor. Las lesiones son graves y consisten en fracturas y estallidos de órganos internos, las marcas de la carrocería son evidentes y las latas pueden ocasionar heridas muy penetrantes.(ANEXO 2)

fase del aplastamiento: ocurre cuando el vehículo pasa sobre la víctima, las llantas suelen dejar su impronta sobre la piel y causan lesiones importantes sobre los órganos internos.

f. ARRASTRAMIENTO:

El cuerpo es arrastrado por el vehículo y se presentan escoriaciones. Si la víctima continúa viva por un tiempo luego del atropellamiento, se presenta infiltración sanguínea, la cual se mezcla con la tierra o el asfalto del suelo; si la víctima muere inmediatamente no hay infiltraciones y la piel queda apergaminada. Este efecto permite al médico legista establecer si la víctima murió instantáneamente o sufrió agonía.(ver ANEXO 2)

2.5.1 CLASES DE HECHOS DE TRÁNSITO

También creo necesario referirme a la clase de Hechos de tránsito, ya que todos estos no son iguales ni corresponden a la misma infracción, existiendo una variedad de los mismos, tanto por los protagonistas como por las víctimas. La mayoría de los hechos de tránsito casi siempre ha tenido su

causa en la negligencia, imprudencia, inobservancia de normas e impericia o imprudencia del elemento humano ya sea como conductor, mecánico, propietario, peatón, usuario en general o finalmente las personas encargadas del cuidado y construcción de la vía. Razón por la cual un alto porcentaje de estos casos constituyen Hechos culposos con consecuencias fatales como se describió en el acápite anterior.

En tal sentido voy a referirme a esta clasificación en la siguiente forma:

2.5.1.1 HECHOS DE TRÁNSITO SIMPLES

Se considera a aquellos que se producen en la vía de circulación protagonizada por un vehículo y con una relación ya sea directa o indirecta del elemento humano; a su vez estos son:

1. Choques.- Cuando un vehículo en movimiento ocasiona daños a un objeto fijo, pudiendo ser este un vehículo estacionado, parado, postes de alumbrado eléctrico, árboles de estructura complementarias de la vía y otros como ser inmuebles, muros, etc.

A su vez estos son:

- a.- Frontal.- Impacto producido con la parte anterior del vehículo.
- b.- Angular.- Impacto con cualquiera de sus vértices.
- c.- Lateral.- Impacto con cualquiera de los lados del vehículo.
- d.- Posterior.- Impacto producido con la parte posterior del motorizado.

2.5.1.2.-HECHOS DE TRÁNSITO MULTIPLES

Son aquellos en los que participan dos o más unidades de tránsito en

movimiento. Estos también se subclasifican, por la forma en que se producen, en:

Colisiones

Frontal.- Cuando las partes anteriores o delantera de los vehículos entran en contacto entre sí, clasificándose en:

Céntrico.-

Excéntrico.- Cuando los vehículos no coinciden en el impacto con sus partes medias delanteras. En este caso pueden ser:

Derecho.- Vehículos que impactan con las partes frontales derechas.

Izquierdo.- Vehículos que impactan con las partes frontales izquierdas.

Embiste.- Cuando el vehículo impactante lo hace con la parte frontal contra la parte lateral del otro, pudiendo ser: Lateral derecho o izquierdo.

2.6. LOS PROBLEMAS DE LA CIRCULACIÓN Y EL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA PAZ

La agravación y aumento del número de estos infortunios debido al crecimiento del parque automotor nos ha mostrado con el pasar de los años que la legislación ha resultado insuficiente, pese-ahora- a la vigencia del SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito) que no cubre. Las expectativas, para brindar a la víctima una justa y adecuada indemnización o ver la reparación del daño ocasionado.

Las víctimas de los Hechos de Tránsito se encuentran con frecuencia, ante la imposibilidad de demostrar la culpa del conductor o dueño en la producción del Hecho de Tránsito y peor aún en la reparación del daño, ya que el seguro en muchos casos no alcanza a cubrir ni el 50% del daño sufrido, más cuando existe gente inescrupulosa en Hospitales y Clínicas que en

casos de tratarse de seguros, incrementan sus costos para así poder conseguir mayor ingreso ya que cobran del seguro y del paciente-víctima.

Un compromiso para mejorar el servicio. El Alcalde Luis Revilla resaltó que el acuerdo “marca un hito en la historia del transporte público en nuestra ciudad de La Paz. Establece que las organizaciones de los choferes cumplirán con nueve compromisos, al igual que las juntas vecinales y los organismos de control social.

“...Estamos aquí reunidos para sellar y suscribir un gran acuerdo por la mejora del transporte en la ciudad de La Paz, es un documento que ha sido acepto consensuado en el transcurso de los últimos días, las últimas horas, que recoge en primer lugar el compromiso de los operadores del transporte público para mejorar el servicio, para hacer los propios controles sindicales y para que de esa manera ordenemos el sistema de transporte que también perjudica a los propios operadores”, explicó Revilla, quien destacó que el acuerdo es un “hito histórico”.

El compromiso firmado garantiza que este lunes 22 de febrero rija la tarifa única para minibuses y carrys y que establece que el pasaje costará dos bolivianos para recorridos de una misma zona (alta y baja) y si el trayecto abarca las dos, la tarifa será de 2,60 bolivianos.

El Alcalde Revilla resaltó el rol del Concejo Municipal de La Paz por el acompañamiento a las medidas implementadas por el Ejecutivo de mejorar el servicio del transporte con la aprobación de la Ley Municipal Autonómica para el Control del Servicio de Transporte de Pasajeros, la Ley de Rutas y Recorridos y otras disposiciones.

Opiniones

El Ejecutivo de la Federación Departamental de Choferes Primero de Mayo, Rubén Sánchez, manifestó que su sector cumplirá los puntos del documento suscrito. Agregó que se deberá recuperar el respeto entre los operadores del servicio público y los usuarios.

“Es un compromiso, la inspectoría sindical, es un compromiso del transporte de mejorar las condiciones internas y exteriores del vehículos. Nosotros como transportistas hacemos y refrendamos con toda la capacidad se va a interpretar los estatutos y reglamentos de cada institución, las sanciones van a correr sin que nadie lo refugie, sin que nadie esté abogado por esa indisciplina”, refirió Sánchez.

El Ejecutivo de la Federación de Choferes de La Paz, Roy Paty, pidió disculpas a la población sobre las medidas de presión realizadas en el último tiempo y destacó el acuerdo que, aseguró, coadyuvará en la transformación de la ciudad.

“Lo que estamos buscando señor Alcalde, tenga por seguro, el mismo propósito que usted tiene, transformar esta ciudad, de transformar el transporte (que) está acompañado del sentimiento del transportista paceño. Estoy seguro que vamos a cumplir todos los compromisos, estoy seguro que va a cambiar la actitud del transportista paceño, va a cambiar la calidad”, refirió Paty.

El presidente del Organismo de Control Social, Lucio Cacasaca, también tomó la palabra y explicó que la medida de la implementación de la tarifa única fue consultada con las bases en diferentes encuentros sostenidos.

“Hemos vivido días muy difíciles, hemos bajado la información a las juntas vecinales, a los vecinos, hay aceptación una parte si, una parte no, pero yo creo que estamos nosotros para eso para informar a todos los vecinos; sin embargo, yo creo que este acuerdo va a ser de beneficio de los vecinos que vivimos en la laderas en especial”.

Acción de Juntas Vecinales de La Paz (Fejuve), destacó que la implementación de la tarifa única y los controles que se implementarán desde el lunes se pondrá fin a los trameajes.

“Hemos tenido un arduo trabajo, hemos peleado mucho, hemos tenido encontrones pero ha sido un buen momento para llegar a este acuerdo y para decirles a los vecinos de que con un sólo precio, con dos bolivianos, vamos a poder llegar de parada a parada, aquí se acabó el trameaje”, refirió Montenegro.

“ Compromiso de choferes

1. Cumplir la ruta y recorrido aprobados, eliminando el “trameaje”.
2. Mejorar las condiciones de los vehículos motorizados que prestan el servicio, cumpliendo los parámetros y estándares técnicos y de calidad, establecidos por la Autoridad Municipal de Transporte y Tránsito (AMTT), sujetos a los plazos determinados en la Ley Municipal de Control del Servicio Público de Transporte N° 015
3. Colocar dos tarifarios al interior de todos los vehículos que prestan el servicio público de transporte, que fueron registrados por la Autoridad Municipal de Transporte y Tránsito cuyas rutas y recorridos se encuentran aprobadas en la Ley Municipal de Rutas y Recorridos.
4. Dar cumplimiento con el cobro de la escala tarifaria aprobada por el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz a partir del lunes 22 de febrero.

5. Implementar la “hoja de ruta diaria” para todas las modalidades del servicio.
6. Implementar, a partir el lunes 22 de febrero, el “control sindical”. Para ello, el personal designado por cada operador deberá estar identificado en la vía pública y en caso de advertir incumplimiento se sancionará conforme a sus estatutos orgánicos.
7. Garantizar el parque vehicular mínimo para cada ruta, los horarios establecidos en la Ley de Rutas y Recorridos y el principio de continuidad del servicio.
8. Brindar un servicio con calidad, respetando los derechos de los usuarios.
9. Cumplir la normativa municipal y disposiciones emitidas por la Autoridad Municipal de Transporte y Tránsito (AMTT) en materia de transporte y tránsito urbano.”

Compromiso de usuarios

1. Cumplir la tarifa aprobada por el Gobierno Autónomo Municipal e La Paz (GAMLPL.)
2. No exigir la modificación de recorridos a los conductores.
3. No ensuciar ni maltratar el vehículo en el que se transporta.
4. No comer dentro del vehículo en el que se transporta.
5. Mantener las buenas costumbres y guardar una conducta apropiada dentro del vehículo en el que se transporta.
6. Respetar al conductor.
7. No ingresar con materiales de construcción
8. Tomar previsiones, respecto a sus horarios, a fin de no exigir al chofer de que aumente la velocidad
9. Coordinar con las autoridades municipales el establecimiento progresivo de paradas para embarque y desembarque

Compromiso Gobierno Autónomo Municipal de La Paz (GAMLPL)

1. Aplicar la normativa en vigencia
2. Desarrollar actividades de capacitación y campañas de información para usuarios y choferes
3. Desarrollar planes y proyectos de mejoras de la red vial
4. Desarrollas proyectos de ordenamiento del comercio para facilitar la circulación
5. Desarrollar, en el mediano plazo, planes y proyectos de modernización del parque automotor.¹⁰

Este compromiso lamentablemente ha sido cumplido por días, porque a la fecha seguimos viviendo el mismo desorden, cambio de rutas vehículos en la estado, trameaje y nadie dice nada. Sin embargo vemos en las calles a los choferes descontentos y nadie reclama los derechos de los usuarios y menos cumplen ellos el compromiso asumido. Estas actitudes parciales que son atentatorias contra la ciudadanía tienen que tener ya un límite que obligue a los conductores a sensibilizarse y tomar conciencia que día a día son cientos de vidas las que de una u otra forma se ponen en sus manos

2.7.- CONDICIONES NECESARIAS PARA PRESTAR SERVICIOS EN TRANSPORTE PUBLICO. REGULACION JURIDICA

2.7.1. GARANTÍAS CONSTITUCIONALES

La Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, tiene como deber proteger el ejercicio de los derechos y libertades establecido en el Artículo. 7, así como garantiza como bien supremo la vida, Artículo. 15 “ Toda persona tiene derecho a la vida a la Integridad Física, psicológica ...”

¹⁰ .w.w.lapaz.bo Alcaldía y Vecinos suscriben compromiso de fecha de acceso a la página 15.10.16

La Corte Internacional de Derechos Humanos, se refiere al derecho a la vida como “un derecho fundamental” Y como estado es su obligación determinar las condiciones que se requieran para que no se produzcan hechos que atenten contra el bien supremo .

2.7.2 CODIGO NACIONAL DE TRANSITO.-

El origen del verdadero problema del tránsito estriba en la repentina invasión de calles y caminos por parte de miles de vehículos de motor, que pertenecen a otra era completamente nueva.

El vehículo es una máquina perfectible y no perfecta aún. Consta de diversos mecanismos sujetos a deterioro por uso natural, abuso o mala conservación.

Por lo tanto, es fácil darnos cuenta que el elemento del tránsito que más estudio y atención merece es, por consiguiente, el hombre, ya sea como conductor, como peatón, pasajero o como simple auxiliar del transporte.

Debemos conocer a fondo al individuo en sus características físicas y psicológicas, con sus limitaciones y tendencias; su comportamiento ante cierto tipo de caminos, intersecciones, dispositivos, leyes y reglamentos, y su reacción ante las medidas de seguridad que dicta la autoridad.

Falta de CONCIENCIA VIAL, que se manifiestan en transgresiones a la velocidad, circulación, estacionamientos, paradas, abuso de bocinas, conducción en estado de embriaguez.

La seguridad vial tiene que ser una inquietud comunal, porque quienes son víctimas de accidentes de tránsito son personas de diferentes estratos sociales y edades, afectando particularmente a la población rural y niñez.

La EDUCACIÓN emerge de la necesidad de desarrollar formas de conducta objetivo contribuir a reducir los altos índices de mortalidad, daños personales y materiales por estos sucesos previsible.

Es posible que nos toque ser víctimas del mismo y pasemos a aumentar la cifra en las estadísticas de los accidentes de tránsito.

La gran complejidad que significa el analizar y establecer las causas de estos desfases y sus consecuencias por las implicaciones, tanto de tipo social como económico.

Una serie de circunstancias posibles de ser atribuidas al elemento vía y/o vehículo en los que el proceso de fabricación y construcción, además del mantenimiento de los motorizados y/o vías muestran una relación ya sea directa o indirecta en la producción de estos desfases.

Tránsito tiene por finalidad imponer orden en la circulación de personas y vehículos por las vías del territorio nacional.

Dos aspectos importantes:

EL NORMATIVO-PREVENTIVO y EL COERCITIVO, El normativo preventivo se aboca a la permanente actualización de las disposiciones legales elaboradas para regular el comportamiento del usuario de las vías en cuanto al diseño, construcción, señalización y semaforización: paralelamente al diseño, fabricación y equipamiento de los motorizados.

En lo relativo al aspecto coercitivo, éste se refiere estrictamente a la imposición de sanciones (pecuniarias o privación de libertad) a los transgresores de las normas establecidas, regulaciones que se hallan contempladas en el Código Nacional de Tránsito, concordantes con las contenidas en el Reglamento.

Los resultados de las investigaciones de los hechos consideran la causalidad, que sometida a estudios y análisis permite establecer procedimientos tendientes a reducir la ocurrencia de hechos de tránsito. A la seguridad como objetivo principal de estas en el tránsito, lo que implícitamente conlleva un sentido de previsión.

2.7.3.- Obligación del conductor de conocer las normas de tránsito.

De conformidad a lo dispuesto por el Art. 95 del Código Nacional de Tránsito, todo conductor está obligado a las disposiciones del Código señalado.

OBSERVANCIA LEGAL.- Los conductores, sin excepción, están obligados al conocimiento y estricta observancia de las disposiciones del presente Código y su Reglamento.”

Tal es así que ningún conductor puede alegar desconocimiento de las disposiciones antes indicadas, las cuales deben siempre estar presentes cuando esta se encuentra circulando por las carreteras de nuestro País, así como la Ley le otorga el Derecho de circular por el territorio la República de igual forma está obligado como hemos manifestado a observar con prudencia y diligencia todas las disposiciones legales.

2.7.4. ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

En el capítulo III del Código Nacional de Tránsito se refiere a los Accidentes de tránsito, clasificando los mismos en tres, dolosos, culposos y fortuitos, la denuncia en caso de uno de estos accidentes es obligatoria a cualquier

persona que los haya presenciado; determinan también las responsabilidades al resarcimiento del daño civil y el cumplimiento de la sanción se determina como medidas precautorias en Embargo, secuestro. anotación preventiva.

Artículo 19 Código de Tránsito.- (Infracciones y sanciones)

I. Queda terminantemente prohibida la conducción en estado de embriaguez de todo vehículo de transporte automotor público terrestre de pasajeros.

El cumplimiento de esta prohibición dará lugar a las siguientes sanciones administrativas sin perjuicio judiciales que correspondan:

Infracciones Sujetos y Sanciones

INFRACCIÓN

OPERADOR

PROPIETARIO DE BUS

CONDUCTOR

Conducción en estado de embriaguez, establecida según normativa vigente, que provoque accidentes

Primera vez, suspensión de operaciones por treinta (30) días calendario

Segunda vez, revocatoria establecida según normativa de las tarjetas de operaciones

Primera vez suspensión de las operaciones de su vehículo por un (1) ano.

Segunda vez suspensión definitiva de las operaciones de su vehículo

Revocación definitiva de su licencia de conducir

Conducción en estado de embriaguez, establecida según normativa vigente

Primera vez suspensión de operaciones por un (1) día

Segunda vez, suspensión de operaciones por 10 días.

Tercera vez, suspensión de operaciones por treinta (30) días

1. Se considera también infracciones las siguientes:

Incumplir los horarios programados de salida de terminal.

Transporte equipaje y/o carga de los asientos desocupados del bus.

Transporte pasajero en los pasillos, buzones y cabina del bus.

Realizar paradas ni programas o desviar el vehículo de su recorrido oficial o abandonarlo en plena carretera Invasión de carril. incurrir en negligencia en la verificación y aplicación de las normas técnicas y/o condiciones en la presentación de los servicios de transporte automotor publica terrestre de pasajeros.

Otras establecimientos por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y transporte (ATT) y el Organismo Operativo de Transito.

Las sanciones a estas infracciones serán establecidas mediante reglamentos de la ATT y del Organismo Operativo de Transito

.2..7.5. TRANSPORTE INTERPROVINCIAL POR CARRETERA

Al respecto del Reglamento del Código de Tránsito (Resolución Suprema 187444 de 8 de Junio de 1978) Reglamento de Tránsito, como requisitos establece lo siguiente:

2.7.5.1.- LICENCIA DE CONDUCIR

1. Necesidad de LICENCIA DE OPERACION, para la prestación de este servicio es necesario que el vehículo tenga la licencia antes indicada la misma que será otorgada por el Ministerio de Transportes, sin embargo el artículo 274 del mencionado reglamento no determina las sanciones que se dará a los conductores que no contarán con esta licencia.

Asimismo se establece los requisitos que deben reunir los vehículos que prestan este servicio es decir buen estado mecánico y funcionamiento a fin de garantizar la seguridad del usuario como requisito principal.

Otro requisito que señala el reglamento es en cuanto a la antigüedad mínima del conductor la misma que debe ser de tres años; el llevar obligatoriamente chofer de relevo, situaciones que no son cumplidas por las empresas que prestan estos servicios.

El Artículo 276 del Reglamento establece las PROHIBICIONES a los conductores de estos vehículos:

1. “CONDUCIR PASAJEROS PARADOS” prohibición que a diario vemos que es inobservada por los conductores que prestan este servicio, poniendo en constante riesgo la seguridad de todos los pasajeros.
2. “Permitir paquetes bultos paquetes canastas que por su tamaño o su naturaleza puedan ocasionar molestias a los pasajeros”.
3. “Llevar aves, canes u otros animales”.

De igual manera que la primera prohibición estas son completamente inobservadas tanto como conductores como pasajeros, en nuestro medio es muy conocido “el subiré paradito” Aunque esta norma ya no están acordes a nuestra realidad actual.

2.8. PLAN DE SEGURIDAD VIAL EN CARRETERAS

Decreto Supremo N° 29293 de 3 de Octubre de 2007

Siendo una preocupación nacional el continuo incremento de los mal llamados accidentes de tránsito por su continuo incremento el Estado asume el compromiso de velar por la seguridad en las carreteras mediante este Decreto busca incentivar políticas de Seguridad Vial e ir normando todos aquellos vacíos que hay en el Código de tránsito a través del mismo se modificaron algunas disposiciones:

“ Artículo . 286 Los omnibuses de transporte interdepartamental que prestan servicios cuyo recorrido sea superior a los 300 kilómetros llevaran obligatoriamente chofer de relevo siendo terminantemente prohibido que un conductor trabaje por encima de su capacidad o que sobrepase la jornada corriente de trabajo en esta clase de actividad.”

Este Artículo. Ha sido sustituido por el Decreto Supremo N°. 29293

“ **Artículo 286 CONDUCTOR DE RELEVO Y DESCANSO**) .- Se establece que para viajes de mas de 300 kilómetros o mayores a cuatro(4) horas de recorrido, los buses deberán contra obligatoriamente con un conductor de relevo. Las empresas operadoras del transporte automotor terrestre por carreteras están obligadas a otorgar un descanso de por lo menos cuatro (4) horas a los choferes que realicen viajes, de acuerdo a la ruta asignada. El control se realizara mediante tarjeta Kardex que estará a cargo de la Policía Nacional “

La modificación esta en cuanto se refiere a las Empresas de Transporte y el control por parte de la Policía Nacional . Para ello es necesario primero que se generen políticas de formación y capacitación al interior de la Policía Nacional así como de las Organizaciones de Choferes.

CAPITULO III
LA RESPONSABILIDAD Y REPARACIÓN POR EL HECHO DE
TRÁNSITO.

3.1. DE LAS RESPONSABILIDADES.-

El hecho de tránsito culposo o doloso genera en si dos responsabilidades la Penal y la Civil en el presente capítulo y en el tema en si me referiré a la Responsabilidad Civil únicamente, por ser la reparación del daño la que motiva la investigación como una medida preventiva al hecho de tránsito.

En cuanto a las responsabilidades el Código Nacional de Tránsito Decreto Ley 10135 de fecha 16 de febrero de 1973 refiere:

Artículo 160.- RESPONSABILIDAD La determinación de la responsabilidad civil tiene por objeto el resarcimiento de los daños civiles y el cumplimiento de la sanción conforme a ley

Artículo 161 DAÑOS .- En caso de accidentes culposos o dolosos de los que resultan daños a las personas o las cosas, son penal y civilmente responsables los conductores, auxiliares, peatones, usuarios, propietarios o terceros sea como autores mediatos o terceros

Artículo 162 RESPONSABILIDAD CIVIL.- En materia de tránsito, por daños y perjuicios ocasionados, son civilmente responsables los conductores auxiliares, peatones, usuarios, propietarios de empresas, talleres de reparación o montaje de vehículos, garajes, estaciones de servicio o terceros de cuyo acto resultaren los mismo.

3.2.- REGULACIÓN JURÍDICA DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN QUE RESULTA DAMNIFICADO UN PEATÓN

A) EL DERECHO A LA SEGURIDAD

Con el proceso de masificación en el uso del automotor, se comenzó a desarrollar el fenómeno de la inseguridad, lo cual se acentuó en las décadas siguientes y continúa en la actual, con grave riesgo para la vida y la salud.

Esta forma de agresión al ser humano es el precio de una ausencia de política adecuada por parte del Estado, que abarca desde una falta de educación vial hasta un tratamiento legislativo conforme a este aumento vehicular, que aparejarán la consiguiente inseguridad ciudadana, pese a la vigencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT.).

“Esta inseguridad ha rebasado las dimensiones tradicionales del riesgo para el peatón y en el caso de investigación para el pasajero y ha transformado el orden social, invirtiendo los valores y prioridades, que en este final del siglo pareciera que están del automóvil; tal vez sea por la dimensión de su significado económico en el sistema de economía capitalista. “¹¹

Es necesario apuntar que cuando algunos vocablos se impregnan de un significado muy particular , el status que brindan el automotor o la sustitución del poder frente al peatón, comienzan a operarse en la sociedad como ciertos reflejos condicionados e irracionales , al amparo de los cuales se cometen abusos y violaciones de derechos fundamentales del ser humano.

Por eso queremos, en primer lugar, remarcar como idea central el concepto de derecho de seguridad para el peatón; es de una trascendencia vital para

¹¹ Problemática Jurídica de los Automotores,

Roberto H. Brebbia Tomo I, Pág 43.

la convivencia y encuentra su fundamento constitucional en la dignidad e inviolabilidad de la persona humana, y opera frente a las agresiones por accidentes de tránsito como violatoria de la garantía.

El derecho de seguridad para el peatón es una garantía constitucional, con lo cual estamos dejando bien en claro cuáles son los valores que subyacen en nuestra toma de posición frente al accidente de automotor. También es necesario admitir como realidad que la libertad de circulación de que gozaba el peatón ha sido restringida, de sectores demacrado por exclusión del uso del automotor. Es decir, se ha operado una inversión otorgando preeminencia al automóvil por sobre el ser humano.

La ubicación del peatón en el acontecimiento del accidente, y en este sentido hay que estudiar una especie de abanico de posibilidades que abarcan desde la correcta ubicación del peatón con la total situación de pasividad, cruzando por la línea peatonal en vía libre, hasta en situaciones donde el peatón introduce la causalidad o cocausalidad, hasta en ciertos supuestos de culpabilidad, aclarando desde ya que son situaciones bien diferenciadas. Sin embargo, metodológicamente, pretendemos iniciar el análisis estableciendo el principio general en materia de accidente de tránsito producido por un automóvil a un peatón, de tal forma que luego, cuando abordemos los casos particulares, la especificidad.

El origen del verdadero problema del tránsito estriba en la repentina invasión de calles y caminos por parte de miles de vehículos de motor, que pertenecen a otra era completamente nueva. El vehículo es una máquina perfectible y no perfecta aún. Consta de diversos mecanismos sujetos a deterioro por uso natural, abuso o mala conservación.

Por lo tanto, es fácil darnos cuenta que el elemento del tránsito que más estudio y atención merece es, por consiguiente, el hombre, ya sea como conductor, como peatón, pasajero o como simple auxiliar del transporte.

Debemos conocer a fondo al individuo en sus características físicas y psicológicas, con sus limitaciones y tendencias; su comportamiento ante cierto tipo de caminos, intersecciones, dispositivos, leyes y reglamentos, y su reacción ante las medidas de seguridad que dicta la autoridad.

3. 3.- LA RESPONSABILIDAD CIVIL

“La responsabilidad civil es la obligación de resarcir, que surge como consecuencia del daño provocado por un incumplimiento contractual (responsabilidad contractual) o de reparar el daño que ha causado a otro con el que no existía un vínculo previo (responsabilidad extracontractual), sea en naturaleza o bien por un equivalente monetario, habitualmente mediante el pago de una indemnización de perjuicios. Díez-Picazo define la responsabilidad como «la sujeción de una persona que vulnera un deber de conducta impuesto en interés de otro sujeto a la obligación de reparar el daño producido»¹² Aunque la persona que responde suele ser la causante del daño, es posible que se haga responsable a una persona distinta del autor del daño, caso en el que se habla de «responsabilidad por hechos ajenos»¹³ como ocurre, por ejemplo, cuando a los padres se les hace responder de los daños causados por sus hijos o al propietario del vehículo de los daños causados por el conductor con motivo de la circulación.

¹² Luis Díez Picazo y Antonio Güilón . Sistema de derecho Civil vo.II. Tecnos 1989 pag,591. Citado por . [https://es.m.wikipedia.org/wiki. Responsabilidad.](https://es.m.wikipedia.org/wiki/Responsabilidad)

¹³ Ob.Cit. pág 614

El reproche de impericia o negligencia profesional debe valorarse desde el punto de vista civil según una medida de negligencia objetiva, mientras que en Derecho penal se han de tener en cuenta las cualidades individuales del conductor en el caso específico. De ahí que para la responsabilidad civil sólo interesen las aptitudes y conocimientos típicos de persona-conductor, para exigirle la diligencia media, según elementos objetivos, y no se trata, además, como en Derecho penal,

La responsabilidad civil ha evolucionado hacia su socialización y se impone a veces, aunque el agente obre con toda la diligencia exigible, porque su conducta es socialmente reprobada al suponer una actitud u orientación negativa frente a valores jurídicos ajenos. Es decir que debe reparar el daño aunque en el haya mediado la diligencia y pericia necesaria

La declaración de culpabilidad es, no obstante, también ineludible en el Derecho civil, para imponer la responsabilidad consiguiente, si bien con la salvedad indicada en cuanto al concepto de la culpa.

La responsabilidad civil puede ser contractual o extracontractual. Cuando la norma jurídica violada es una ley (en sentido amplio), se habla de responsabilidad extracontractual, la cual a su vez puede ser o bien delictual o penal (si el daño causado fue debido a una acción tipificada como delito) o cuasi-delictual o no dolosa (si el perjuicio se originó en una falta involuntaria). Cuando la norma jurídica transgredida es una obligación establecida en una declaración de voluntad particular (contrato, oferta unilateral), se habla entonces de responsabilidad contractual.

Las obligaciones se clasifican habitualmente como de medios y de resultados, y esto tiene una gran importancia al determinar la responsabilidad civil contractual. El incumplimiento, que es uno de los requisitos básicos para que la responsabilidad se produzca, dependerá de la clase de obligación.

Cuando una norma o un contrato obligan a una persona a alguna cosa determinada, sea ésta una acción o una abstención (hacer o no hacer algo), esta obligación se considera de resultado. Tal es el caso de un transportista que se obliga a llevar determinada mercancía a un destino en particular. Aquí la responsabilidad es prácticamente automática, pues la víctima sólo debe probar que el resultado no ha sido alcanzado, y entonces el demandado no podrá escapar a dicha responsabilidad, excepto si puede probar que el perjuicio proviene de una causa ajena —por ejemplo, que se debe a un caso fortuito o de fuerza mayor.

Por otra parte, en aquellos casos en que una norma o un contrato sólo obligan al deudor a actuar con prudencia y diligencia, la obligación es considerada de medios. Este es el caso de la obligación que tiene un médico respecto a su paciente: el médico no tiene la obligación de sanarlo, sino de poner sus mejores oficios y conocimientos al servicio del paciente, es decir, de actuar en forma prudente y diligente (aunque hay excepciones, pues en algunos casos el médico asume una obligación de resultado, como ocurre en la cirugía estética voluntaria). En estos casos, la carga de la prueba le corresponde a la víctima o demandante, quien deberá probar que el agente fue negligente o imprudente al cumplir sus obligaciones. En el caso de la obligación de medios es más difícil probar la responsabilidad civil, dado que el incumplimiento no depende sólo de no haber logrado el resultado (en el ejemplo anterior, sanar al paciente), sino que habría que demostrar que pudo ser posible haberlo logrado, si el obligado hubiese actuado correctamente.

3.3.1. RESPONSABILIDAD COMPARTIDA. DAÑOS Y PERJUICIOS

El Código. de Tránsito en su artículo. 163 señala:

“Los propietarios o Empresas de transporte son responsables directos de los daños y perjuicios ocasionados a las personas o las cosas, pese a no ser protagonistas del hecho en los siguientes casos:

- a. Si obligan al conductor a llevar pasajeros o carga en exceso a pesar de la representación de éste.
- b. Si no mantiene el vehículo en buenas condiciones de funcionamiento y conservación, haciendo caso omiso a las reclamaciones adelantadas del conductor.
- c. Si confía y autoriza la conducción del vehículo a personas sin licencia, menores de edad o a conductores en estado de ebriedad .
- d. Si obliga a trabajar al conductor excediendo su capacidad física o cuando este no se encuentre en condiciones normales de salud.”

Al respecto de la norma citada cabe indicar que es evidente la responsabilidad prevista para el propietario o Empresa sin embargo actualmente no siempre los propietarios obligan al conductor a: 1) llevar pasajeros parados es el conductor el que sobre carga el vehículo parados, espalderas , bultos y otros para cobrar un poco más o generar una renta mayor del día ; 2) No siempre el conductor avisa las fallas del vehículo por no perder la renta del día lo forza a trabajar en las condiciones en las que este, las personas que usamos transporte público vemos a diario sino es el bus, minibús en el que vamos, hay alguno en el camino que va parándose o está cambiando llanta y otros ; . En los talleres mecánicos trabajan jóvenes y niños incluso y con el argumento de probar el carro se da el mismo a sus ayudantes que pueden ocasionar un hecho de tránsito, o los padres que

dicen ya va ser mayor y prestan sus vehículos a sus hijos que muchas veces terminan conduciendo con amigos y convierten en discoteca, su vehículo y los choferes de transporte público que tiene sus campeonatos de futbol van a jugar concluida la actividad deportiva comparten y así en muchos caos se van a trabajar , estos hechos son nuestra realidad e idiosincrasia de nuestra sociedad.

En estos casos sería de aplicación el Art. 166 de la misma norma que dice:
“ **RESPÓNABILIDAD COLECTIVA** .- Cuando en un accidente resulten comprometidas dos o más personas, la responsabilidad civil o penal, recaerá sobre ellas según el grado de **culpabilidad**.

Artículo 164 **REPONSABILIDAD DEL CONDUCTOR**.- Cuando el accidente ocurra en una bocacalle o franja de seguridad, entre un peatón y un vehículo se presume la culpabilidad del conductor .

Esta norma aunque obsoleta para nuestro tiempo aun esta vigente y es de conocimiento obligatorio pues ningún conductor puede alegar desconocimiento de la ley.

DAÑOS OCACIONADOS EN ACCIDENTES EN NUESTRO PAÍS

De acuerdo a datos del Instituto Nacional de Estadística (INE) y los medios de prensa de circulación en nuestro departamento la ciudad de Las Paz tiene uno de los más altos índices de hechos de tránsito

Los accidentes de tránsito en el departamento por ejemplo de Santa Cruz se han incrementado casi al 100% en los últimos cinco años, de acuerdo con datos del Instituto Nacional de Estadística (INE). En contrapartida, en La Paz los siniestros viales han disminuido; sin embargo, sigue siendo la región con más hechos de tránsito a escala nacional.

La mitad de los accidentes de tráfico en Bolivia se deben a imprudencias

El 53,5 por ciento de los accidentes de tráfico que suceden en las carreteras bolivianas se deben a imprudencias de los conductores, según un informe publicado hoy por el Instituto Nacional de Estadística (INE). (ver anexo 3)

El 53% de los accidentes son provocados por la imprudencia del conductor, según datos de Tránsito de la gestión 2014, procesados por el Instituto Nacional de Estadística (INE).

La Paz y Santa Cruz registran las mayores tasas de accidentes de tránsito en Bolivia

Durante el año 2014 se registraron en Bolivia un total de 31.782 accidentes de tránsito, una gran mayoría de los cuales se han concentrado en las ciudades de La Paz (con el 34,1% del total) y Santa Cruz (con el 31,4), según reporta el Instituto Nacional de Estadística (INE) luego de procesar los registros administrativos de la Policía Nacional (ver Anexo 3)

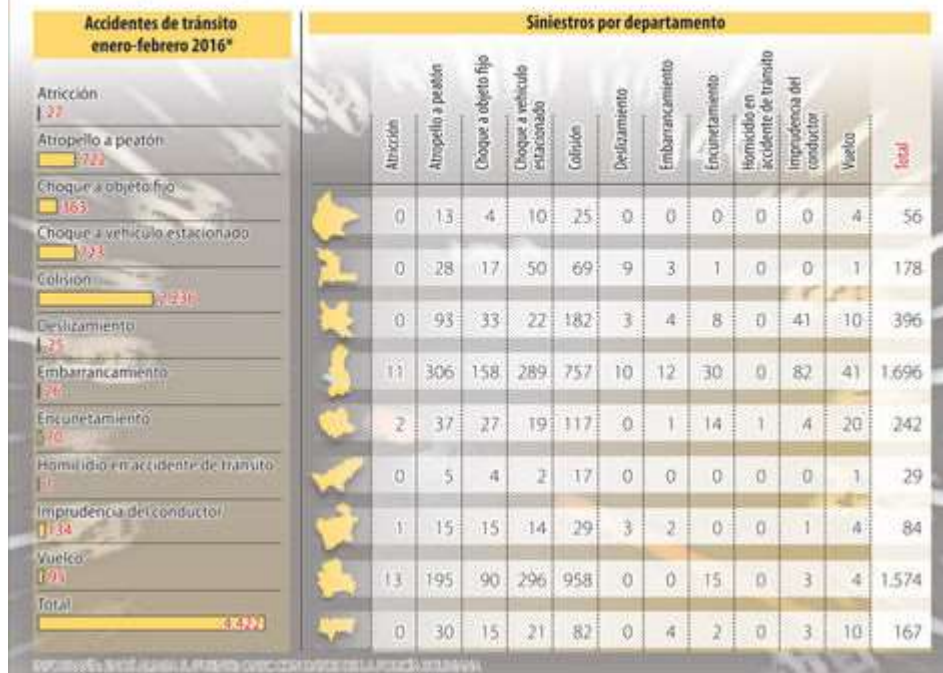
En el país 31.782 accidentes de tránsito y un 65% del total ocurrieron en las ciudades de La Paz y Santa Cruz, según un informe del Instituto Nacional de Estadística (INE).

“La Paz tiene la mayor tasa de accidentes de tránsito en 2016

Alerta. Hubo 74 siniestros por día en el primer bimestre del año

Hechos de tránsito en Bolivia en el primer bimestre del año

La Policía Boliviana reportó un total de 4.422 siniestros en los nueve departamentos; entre enero y febrero predominan las colisiones.



Info accidentes de tránsito.

La Razón (Edición Impresa) / Katty Valdés / La Paz

03:38 / 30 de abril de 2016

Entre enero y febrero de 2016 se produjeron 4.422 hechos de tránsito en Bolivia, en promedio 74 por día. La Paz es el departamento con la mayor siniestralidad: 1.696 (38%), lo que arroja una media de 28 por jornada. En segundo lugar —según datos de la Dirección Nacional de Tránsito de la Policía— está Santa Cruz, en el que se registraron 1.574 (36%), es decir 26 por día.

Uno de los más letales ocurrió el 25 de enero. Una decena de personas murieron y cuatro quedaron heridas porque el minibús en el que viajaban cayó a un barranco de 100 metros de profundidad. El vehículo había partido de la localidad yungueña de Coripata rumbo a La Paz y transportaba al grupo de música tropical Elegancia, de Yunguyo, Perú.

Carlos Aparicio, Viceministro de Seguridad Ciudadana, aseguró que en los próximos meses la Asamblea Legislativa Plurinacional comenzará el tratamiento del anteproyecto de Ley de Seguridad Vial, que reemplazará al código actual, y que plantea endurecer las sanciones. Pero no solo se trata de sancionar sino de prevenir y reducir estos hechos de tránsito.

Detalles sobre que La Paz esté en primer lugar, el director del Organismo Operativo de Tránsito de La Paz, coronel Ramiro la Fuente, solo dijo que continuarán trabajando “en la prevención para que la ciudadanía tome conciencia”.

Detrás de Santa Cruz está Cochabamba con 369 (8,4); Oruro, 242 (5,5%); Chuquisaca, 178 (4%) y Tarija, 167 (3,8%). Pando, por otra parte, es el departamento con menos accidentes, solo 29 (0,7%); le sigue Beni con 56 (1,3%) y Potosí con 84 (2%).

De los 4.422 siniestros, las colisiones son más de la mitad (2.236). Después están los choques a vehículo estacionado (723); atropellos a peatón (722); choques a objeto fijo (363) y vuelcos (95). El 2 de febrero, por ejemplo, el vuelco de tonel de un bus de la empresa Trans Villa del Norte, a tres kilómetros de Challapata, Oruro, dejó un saldo de 9 muertos y 36 heridos. El motorizado partió de Tarija rumbo a La Paz.

Encunetamientos (70), astricciones o personas atrapadas entre los hierros (27); despeñamientos (26), deslizamientos (25) y otros, tienen una menor incidencia. Según el reporte bimestral, 351 de los hechos de tránsito fueron ocasionados por conductores en estado de ebriedad y 102 por su imprudencia.

En Santa Cruz se detectó que hay más infractores (103), le siguen La Paz (98), Cochabamba (47), Oruro (32), Beni (20), Tarija (15), Potosí (14), Pando (7), y Chuquisaca (5). Este diario solicitó estadísticas del mismo periodo de 2015, éstas no están disponibles, para establecer si la siniestralidad aumentó

o se redujo. Sin embargo, el primer trimestre de 2015 se registraron 7.702 accidentes y el promedio diario fue 85 sucesos.

Estos datos y nuestro diario vivir ha hecho que vea la importancia de buscar los medios necesarios de concientización y de responsabilidad para los conductores y como mecanismo de limite a la irresponsabilidad y negligencia plantear la contratación obligatoria del Seguro de responsabilidad civil para los conductores para que asuman mayor precaución, cuidado y responsabilidad.

(Ver Anexo 3)



CAPITULO IV

PROPUESTA, COMO MEDIDA PREVENTIVA, IMPLEMENTAR EL SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD DE CONDUCTORES.

4.1. LEGISLACION COMPARADA

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en Chile.

El Seguro Obligatorio de Accidentes Personales causados por circulación en automotores - SOAP – esta previsto en la Ley N°18.490 y consiste en una cobertura de seguro de accidentes personales que debe ser contratada obligatoriamente por el propietario de todo vehículo motorizado, remolque o carga con una compañía de seguros. Este seguro tiene por objeto cubrir los riesgos de muerte y lesiones corporales que sean consecuencia directa de accidentes sufridos por personas en los cuales intervenga el vehículo asegurado. También cubre los gastos de hospitalización o atención médica, quirúrgica, farmacéutica y dental.

Las personas que pueden reclamar la indemnización en caso de un accidente amparado por el SOAP, son: El conductor del vehículo, las personas transportadas o pasajeros del vehículo, y cualquier tercero afectado por el accidente. Se indemnizan los siguientes montos: 1- En caso de muerte: una cantidad equivalente a 150 unidades de fomento; 2- En caso de incapacidad permanente total: una cantidad equivalente a 150 unidades de fomento. En caso de incapacidad permanente parcial: una cantidad que no podrá ser superior al equivalente de 90 unidades de fomento; 3- Por concepto de gastos médicos y de hospitalización: una cantidad que no podrá ser superior al equivalente a 90 unidades de fomento, reembolsándose en todo caso los gastos efectivamente incurridos por el accidentado, con el límite del valor asignado a la prestación, en el Arancel Nivel 3 de Libre

Elección de FONASA (M.L.E.) vigente al momento de otorgarse la prestación, salvo las excepciones que señala la póliza; 4- Los días cama tienen un límite de 3 unidades de fomento por cada día cama de hospitalización; 5- Los gastos farmacéuticos y por atención dental se reembolsarán de acuerdo a su valor promedio de mercado de los respectivos medicamentos o prestaciones y hasta por un monto máximo de 90 unidades de fomento; 6- Las intervenciones quirúrgicas y prótesis de los grupos 11 al 21 y 23 del Arancel M.L.E. FONASA se reembolsarán de acuerdo a dicho arancel multiplicado por el factor señalado en la póliza respectiva.

Las indemnizaciones se pagarán al beneficiario respectivo, **sin investigación previa de culpabilidad del contratante del seguro, quien también queda amparado por el seguro, demostrando la participación del vehículo asegurado en el accidente, dentro del plazo de 10 días siguientes a la presentación en la compañía de seguros, de los siguientes antecedentes:**

- a) Certificado otorgado por Carabineros de Chile, el cual debe ser entregado en forma gratuita cuando es solicitado por el afectado o quien lo represente;
- b) En caso de muerte, certificado de defunción de la víctima y, en el mismo evento, libreta de familia, certificado de matrimonio, certificado de nacimiento y otros documentos que acrediten legalmente la calidad de beneficiario del seguro;
- c) En caso de lesiones, los comprobantes originales tales como boletas, facturas, etc., de los gastos por atención médica y farmacéutica y otros a que hayan debido someterse los afectados como consecuencia de las lesiones sufridas, junto a las solicitudes de exámenes y recetas de medicamentos indicadas por el médico tratante;
- d) En caso de incapacidad, certificado que acredite la naturaleza y grado de ella, emitido por el médico tratante;

e) Las indemnizaciones provenientes de gastos de hospitalización y atención médica, quirúrgica o farmacéutica, la compañía de seguros podrá pagarlos en forma directa al Servicio de Salud o a la entidad previsional u hospitalaria que acredite haber otorgado la correspondiente prestación al accidentado.

Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en Perú.

Este seguro está establecido por ley N*27.181, identificado con las siglas SOAT y creado para ofrecer protección al conductor del vehículo, sus acompañantes y terceros no ocupantes que sufran lesiones corporales o muerte como consecuencia de un accidente de tránsito, ***aún cuando estos fueran responsables del accidente.*** Basta que exista siniestro para que se pague la indemnización previamente tasada en la póliza, sea por muerte, invalidez permanente, incapacidad, gastos médicos y gastos de sepelio.

Es obligatorio para todo propietario de vehículos automotores con placa única nacional de rodaje que circule por el territorio nacional del Perú. Los límites de cobertura son por persona y por los siguientes montos:

- 1) cobertura por muerte, siempre que ésta ocurra dentro del plazo de 3 años contados desde la fecha del accidente de tránsito, 4 UIT;
- 2) por invalidez permanente, se aplica la Tabla de Indemnizaciones que se indica en la póliza y hasta 4UIT; por incapacidad temporal, hasta 1 UIT;
- 3) por gastos de atención médica, hospitalaria, quirúrgica y farmacéutica, hasta 5 UIT;
- 4) por gastos de sepelio, hasta 1 UIT.

4.2. EL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

(SOAT)

Es un seguro obligatorio para todos los vehículos automotores, públicos y privados, que circulan en el territorio nacional.. Este seguro cubre los gastos médicos por lesiones corporales o indemniza por incapacidad total permanente o muerte, en caso de accidentes de tránsito provocados por vehículos con SOAT o que fugaron sin ser identificados, hasta un límite máximo aproximadamente 3.000 dólares americanos. Este Seguro se Adquiere.

El Gobierno para un mejor manejo y control determina cual es la Entidad Aseguradora que será la encargada por Gestión de poner a la venta el SOAT empresa aseguradora que esté autorizada expresamente por la Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros (SPVS), para comercializar este seguro. La empresa aseguradora le entregará los documentos que todo conductor debe portar en su vehículo para demostrar la Vigencia del SOAT:

- a) El certificado del SOAT: documento extendido por las entidades aseguradoras que describen las características principales del vehículo y acredita que éste cuenta con el SOAT.
- b) La roseta SOAT: Adhesivo que sirve para detectar visualmente al vehículo que cuenta con el SOAT. Debe ser pegado en el vidrio parabrisas o en lugar visible del automotor.

Cuáles serían los pasos a seguir en caso de un hecho de tránsito.

El conductor del vehículo accidentado tiene que denunciar el hecho ante la compañía aseguradora y el tránsito para que las víctimas no tengan que pagar los costos de atención médica. Para ello debe presentar

Documento que identifique al accidentado (Cédula de Identidad, Registro Único Nacional, Pasaporte, Certificado de Nacimiento, Libreta de Servicio Militar, Licencia de Conducir).

Certificado del accidente emitido por el Organismo Operativo de Tránsito.
Certificado forense.

Declaratoria de herederos en caso de muerte por accidente de tránsito.

Declaratoria de invalidez permanente cuando corresponda.

Evidentemente este seguro va a reparar los daños que haya sufrido la víctima pero no es una reparación permanente es solo al momento y hasta donde cubre el monto estipulado en el mismo. Sin embargo de todo ello lo que busca el presente trabajo son medidas preventivas a través de la concientización y los límites que se ponga a los conductores y la principal será el Seguro Obligatorio de responsabilidad Civil de conductores como una advertencia a su actitud negligente e imprudente.

En Bolivia rige el seguro obligatorio para todos los vehículos automotores, públicos y privados, que circulan en dicho territorio nacional (SOAT), conforme lo dispuesto en la Ley 1883/98 y Decreto. 25785. Este seguro cubre los gastos médicos por lesiones corporales o indemniza por incapacidad total permanente o muerte, en caso de accidentes de tránsito provocados por vehículos con SOAT o que fugaron sin ser identificados, hasta un límite máximo de 2.300 DEG (Derechos Especiales de Giro), que resultan aproximadamente 3.000 dólares americanos. El conductor del vehículo accidentado tiene que denunciar el hecho ante la compañía ***aseguradora para que las víctimas no tengan que pagar los costos de atención médica.***

Tiene la particularidad de que por los gastos médicos, los pagos se realizan en forma directa al Centro Médico que prestó los servicios a la víctima, con preferencia a cualquier otra forma y el monto de esos gastos se determina sobre la base de lo dispuesto en el Anexo del Decreto Supremo 25785.

4.2.1. ATENCIÓN OPORTUNA EN CENTROS MEDICOS.-

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) Dispone que :
“CENTRO MEDICO.- Todo establecimiento público o privado, legalmente autorizado, para tratamiento médico de personas enfermas o lesionadas.”

“ARTICULO 40.- (CENTROS DE ATENCIÓN MEDICA). Los Centros Médicos que posean los equipos requeridos para efectuar test de alcoholemia quedan obligados a realizar dicho test a los conductores de los vehículos accidentados cuando estos sean ingresados al Centro Médico, cuyo costo será indemnizado por el SOAT. La omisión del análisis no será causal de rechazo de cobertura por la entidad aseguradora. Si el resultado del test fuera superior al grado de alcoholemia permitido por la norma dictada por el Organismo Operativo de Tránsito, dará lugar al derecho de repetición, previa indemnización del siniestro, conforme lo, previsto por el Artículo 22 del presente reglamento. Para todos los efectos, el grado de alcoholemia determinado por el Organismo Operativo de Tránsito, se aplicará sobre cualquier examen efectuado por un Centro Médico.

Todo Centro Médico que proceda a la atención de accidentados de tránsito, está obligado a dar aviso inmediatamente a la(s) entidad(es) aseguradora(s) involucrada(s). La omisión de este aviso no constituirá causal de rechazo de siniestro. Asimismo es obligación del Centro Médico exigir el documento de identificación de los accidentados atendidos a efectos de lo previsto en el Artículo 29 del presente reglamento, excepto en los casos siguientes:

- a) Cuando los heridos sean indocumentados en cuyo caso será asentado en el historial clínico.
- b) Cuando el paciente falleciera en el Centro Médico y no cuente con el documento de identificación. En estos casos se aplicará lo previsto en el Artículo 31, incisos b) y c).

La presentación del Certificado SOAT a los Centros Médicos, por parte de los involucrados en accidentes de tránsito, es suficiente garantía de pago respaldadas por la entidad aseguradora, consecuentemente ningún centro médico podrá retener indebidamente al paciente una vez que ha concluido su tratamiento médico.

Todo Centro Médico tiene la obligación de permitir el ingreso de los profesionales médicos acreditados por las aseguradoras para verificar los servicios otorgados al paciente a cargo del SOAT así como franquear el acceso a toda la documentación e información al respecto, emitiendo el informe médico que contenga diagnóstico de internación. La administración o Dirección del establecimiento de salud, bajo responsabilidad funcionaria deberá remitir el Certificado Médico, que contenga el tratamiento y condiciones de alta (epicrisis), emitido por el médico tratante y fotocopia de la Historia . Clínica del paciente a la Aseguradora, junto a los documentos previstos en el Artículo 29 del presente reglamento.

Para efectos del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, el Ministerio de Salud y Deportes mediante Resolución Ministerial debe establecer **el protocolo de atención médica a los accidentados, la Acreditación y las sanciones aplicables a los Centros Médicos.**

Como está establecido en la Ley Todos los Centros Médicos deben prestar la atención a todos aquellos ciudadanos que estén regulados por el SOAT. Por algún motivo los mismos oficiales de tránsito cuando están presentes en un hecho de tránsito o se constituyen al lugar para el auxilio a las víctimas, los conducen a determinados hospitales como ser Clínica Aranda , H. Arco iris en La Paz y Clínica Agramont en el Alto . Debe informarse a través de campañas publicitarias medios de prensa a la población y que la atención por un hecho de tránsito debe realizarse en cualquier Centro Medico.

4.3. EVITAR EL MONOPOLIO Y DISCRIMINACION PARA PACIENTES INGRESADOS POR HECHOS DE TRÁNSITO.

Tal como se regula en El SOAT todos los Centros Médicos legalmente constituidos están obligados a atender a los pacientes, sin embargo en los diferentes medios de prensa se ha visto que no existe esta atención oportuna sobre todo en clínica privadas . Es mas pareciera ya una rutina porque tanto los oficiales de tránsito que se constituyen al hecho así como los conductores que llevan al Centro medico se dirigen a la Clínica Aranda y H. Arco Iris en La Paz. Y H. Agramont en El Alto. Otros centro u hospitales no realizan esta atención por evitarse el trámite del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

4.4. PROYECTO DE SEGURIDAD VIAL

El Gobierno está consiente ahora que la seguridad es fundamental para el estado y construye un plan de seguridad vial para las carreteras pero esto no se esta aplicando y es necesario hacer y consensuar con la población.

DECRETO SUPREMO N° 29293 de 3 de octubre de 2007

“ D E C R E T A:

ARTÍCULO 1.- (OBJETO). El presente Decreto Supremo tiene por objeto aprobar los medios y mecanismos de control de transporte automotor terrestre, además de complementar y modificar los Artículos 284 y 286 del Reglamento del Código Nacional de Tránsito, aprobado por Resolución Suprema N° 187444 de 8 de junio de 1978 “

Entre las propuestas están las de proponer políticas de seguridad vial esto destinado al transporte por carretera, interprovincial ejerciendo un control a través de tarjetas de circulación, realizar campañas de prevención y educación y de promoción de los derechos de los pasajeros norma que debió

aplicarse 90 días después a su promulgación sin embargo ni por parte de autoridades y menos de las Empresas de transporte interprovincial sobre todo cumplen con la normativa. Vemos que el Gobierno no es ajeno a la realidad de nuestro medio que se van uniendo esfuerzos en pro de una mejor situación vial para la ciudadanía en general.

Es necesario que las Instituciones puedan organizarse buscando los mecanismos adecuados políticas preventivas, informativas, dirigida a los diferentes niveles de la población.

4.5. POLÍTICAS DE PREVENCIÓN: MECANISMOS DE CONCIENTIZACIÓN Y EDUCACIÓN VIAL

Los accidentes de tránsito tienen su origen en la falla de uno de los varios elementos fundamentales del tránsito, las medidas para prevenirlos deben dirigirse a estos elementos que son conductor, peatón, y el vehículo, estas medidas pueden ser restrictivas que aumenten la seguridad de la circulación, para el cumplimiento de estas medidas se necesitan una mayor participación de la policía en mayor o menor grado. otras medidas preventivas que pueden ser aplicadas son las de tipo educativo, encaminadas a inducirlo a conducir de forma más segura y respetar la reglamentación en materia de tránsito.

Las políticas de transporte son las que guían las acciones que el futuro se van a encarar, donde debe definirse a que sector se debe dar mayor prioridad Minibuses, particulares, micros, peatones. Si la política de transporte define por ejemplo dar mayor prioridad al peatón, los proyectos futuros harán énfasis en mejorar la infraestructura para los peatones (pasos, señales, etc.) En caso de que estas políticas dan énfasis al transporte masivo cuyo problema es el mayor en la actualidad, entonces

debería reforzarse y mejorarse la infraestructura para los buses , como ser paradas, terminales, señalización) y así según las necesidades y requerimientos de nuestra sociedad que esta en continuo cambio y desarrollo.

Por otra parte el Ordenamiento Vehicular trae consigo una necesidad de establecer paradas fijas para el transporte público las mismas que conductores y pasajeros debemos respetar, no es algo novedoso ni costoso solo es cuestión de educar a conductores y pasajeros, ordenar y disciplinar. Sabemos y somos consiente como ciudadanía que ningún cambio es fácil que al principio cuesta acostumbrarse, pero no es imposible y debemos encáralos con seriedad y responsabilidad y así tendremos una urbe más ordenada

Es un arduo trabajo pero no es imposible de realizar otros países más desarrollados han logrado generar políticas que aminoren sus muertes por este fenómeno hasta en un 50 % mejorando sus políticas viales, entonces como estado con la participación conjunta y consiente de todos los involucrados, peatón, pasajero, conductor, y las autoridades podremos ofrecer mejores condiciones viales a nuestra futuras generaciones.

Este es uno de los objetivos e la presente investigación que claramente se ha podido demostrar que es necesario su implementación.

4.5.1. EDUCACIÓN VIAL

Es la acción modificadora de nuestra propio actuar cuyo objeto es que sean armonizados en forma mucho más idónea a la vida en sociedad.

Las consecuencias nefastas de los hechos de tránsito traducidos en lesiones , muertes y daños materiales que diariamente comunican los

órganos de comunicación social oral, , escrita, que evidencian como la transgresión e inobservancia a las reglamentaciones vigentes incrementan el índice de mortalidad. Para algunos el conocer las normas y respetarlas cuando son sus derechos esta bien , pero no consideran ni actúan adecuadamente cuando se trata de los derechos o de obligaciones hacia terceros .

El objetivo de la inserción de la materia de Educación vial , dentro el Sistema Educativo Nacional , es la formación de una conciencia vial, la preparación y participación consciente , para cooperar en la seguridad de la circulación en con observancia plena de las Disposiciones del Código Nacional de Tránsito y todas las disposiciones que al momento estén en vigencia.

4.5.2.- CAPACITACIÓN A LOS CONDUCTORES.-

Con la intención de reducir los índices de accidentes, la Dirección Nacional de Tránsito deberá implementar cursos de forma directa o a través de las Escuelas de Conducción Particular para:

Preparar eficientemente en la conducción de vehículos , aplicando una instrucción técnica e integral que formen en ellos correctos hábitos de conducción , para la seguridad del tránsito vehicular y principalmente del transporte de personas.

El respeto a las normas que rigen la circulación vehicular y peatonal y el cumplimiento de las mismas es la base de un buen ordenamiento vial

Proporcionar a los conductores los conocimientos necesarios para el mantenimiento adecuado de sus vehículos y tenerlos en buen estado de conservación y funcionamiento , garantizando así una mayor seguridad y un buen servicio.

4.5.3.. INSPECCIONES TÉCNICAS PLANIFICADAS

Lamentablemente se ha hecho una rutina que los conductores compren la roseta sin la presencia física del motorizado esto con ayuda de algunos malos funcionarios , dando lugar de esta manera a la producción de mayor número de hechos de tránsito por la circulación en varios casos de vehículos que deberían estar fuera de servicio por su antigüedad o por no reunir las condiciones mecánicas para seguir circulando Sin embargo de ello los vemos en nuestras calles no solamente que es un riesgo para la población sino que desprestigia a la Policía Boliviana porque son sus funcionarios los que avalan que esos vehículos están en condiciones de circulación al otorgar la roseta Si bien vemos que ahora se esta tratando de planificar de mejor manera con mayores puntos de verificación , es también la población que no coopera con esta situación por ello se haría necesario planificar de manera mas directa las fechas pudiendo seguir la ordenanza de restricción de placas, por ejemplo los lunes se registran las placas que terminan en 1 y así sucesivamente.

4.5.4. RESTRICCIÓN.-

Entre los elementos que propician o dan origen a los accidentes de tránsito de acuerdo a todo lo referido están; conductor propietario -pasajero, peatón son en línea con estos elementos que hay que prevenir los hechos de tránsito. . Estas pueden ser medidas de restricción de circulación por infracciones de tránsito(que están señaladas en el capítulo II) que de acuerdo a la gravedad de las mismas y la reincidencia como primera medida se adopten.

4.6. EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

La presencia de motorizados en la calles ha ido en incremento y la utilización de un automotor lleva implícita necesariamente la existencia de un riesgo, puede, que el conductor tenga la mayor diligencia; pero nunca está exento de ocasionar, culposamente o no, daños a la persona o bienes de terceros con su máquina, o propiciados por un tercero que no obra con la misma diligencia, ni tampoco puede, evitar sufrir esos mismos daños en su propia persona y patrimonio.

Por medio del seguro se puede cubrir la indemnización de los daños ocasionados con los automotores a terceros y los perjuicios sufridos en el propio patrimonio del asegurado a consecuencia de accidentes.

“ El seguro destinado a cubrir el riesgo de los daños sufridos por el vehículo a raíz de accidentes u otros eventos y el seguro que cubre el riesgo de robo o hurto del automotor, pertenecen a la categoría de los seguros de intereses, llamados también de daños, mientras que los seguros que cubren el riesgo de daños sufridos en el cuerpo o salud de las personas entran en el género de seguros de personas.”¹⁴

La póliza tipo que impone la Superintendencia de Seguros es de carácter obligatorio.

“Hay contrato de seguro cuando el asegurador se obliga, mediante una prima o cotización, a resarcir un daño o cumplir la prestación convenida si ocurre el evento previsto”. Puede tener por objeto toda clase de riesgos, si existe interés asegurable, salvo prohibición expresa de la ley.

El contrato de seguro es de naturaleza consensual, por aleatorio; de tracto continuado; y no FORMAL. “¹⁵

¹⁴ BREBBIA Roberto, "Problemática Jurídica de los Automotores " Tomo II, Editorial Astrea- Buenos Aires, Pág. 40

¹⁵ BREBBIA Tomo II Ob.Cit. pág 41

4.6.1. CONCERTACIÓN DEL CONTRATO DE SEGURO.

En materia contractual, el consentimiento debe manifestarse “ por ofertas o propuestas de una de las partes y aceptarse por la otra”. Tratándose de seguros y en consecuencia, del seguro de responsabilidad, como no podía ser menos, esta regla resulta plenamente aplicable.

Cuando nos dirigimos a contratar el seguro a la Compañía si te interesa contratar el seguro . pero que ocurre si no cumples los requisitos que exige la compañía ahí es cuando se usa la “ propuesta del Seguro

En síntesis la Propuesta es como un seguro provisional y tiene dos características: Valido Temporalmente y tiene una sola cobertura que es la responsabilidad Civil Obligatoria

4.6.1.1. POLIZA

Una póliza es la denominación que recibe aquel documento en el cual se plasma el contrato de seguro, por un lado y por el otro, las obligaciones y derechos que corresponderán tanto a la aseguradora como al asegurado, que son las dos partes intervinientes en este tipo de contrato.

En el documento se describirán las personas, objetos o instrumentos que se vean sujetos a aseguración y se establecerán las indemnizaciones y garantías en caso que se produzca un siniestro que afecte a ese bien, persona u objeto de nuestra propiedad.

Existe una vastísima gama de riesgos a asegurar, por ejemplo, incendios, choques, en el caso de un automóvil, la muerte de una persona, entre otros, entonces y debido a esta situación es que antes de tomar una determinada póliza, el individuo deberá asesorarse cierta y correctamente al respecto de cual es la mejor alternativa que existe para el bien u objeto a asegurar y

obviamente, tener en cuenta ante todo las características de aquello a resguardar de peligros. De esta manera, quedarán resguardadas algunas cuestiones o riesgos y excluidas otras, pero claro, se tendrá una acabada idea de aquello a cuidar más, porque no se encuentra cubierto por la póliza que se sacó. La póliza se encuentra compuesta por tres partes fundamentales: las condiciones generales, las condiciones particulares y el condicionado especial.

Las condiciones generales, comprenden a aquel conjunto de cláusulas que establece el asegurador para regular todos los contratos de seguro que se emitan dentro del mismo ramo como: extensión y objeto del seguro, riesgos excluidos, pago de indemnizaciones y la forma de liquidación de las indemnizaciones.

Por su lado, **las condiciones particulares**, son aquellos aspectos específicos de cada póliza y que las diferenciará del resto. Y el condicionado especial, refiere al conjunto de cláusulas que resultan de la aplicación a cada póliza en concreto.

4.7.- EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS CAUSADOS CON VEHÍCULOS AUTOMOTORES. RÉGIMEN APLICABLE.-

Se entiende por seguro de responsabilidad aquella especie de seguro en que “el asegurador se obliga a mantener indemne al asegurado por cuanto deba a un tercero en razón de la responsabilidad prevista en el contrato, a consecuencia de un hecho acaecido en el plazo convenido”.

Seguro de responsabilidad civil por accidentes de automotores, “el asegurador se obliga a mantener indemne al asegurado y/o a la persona que con su autorización conduzca el vehículo objeto del seguro (en adelante el conductor) por cuanto deban a un tercero como consecuencia de daños

causados por ese vehículo o por la carga que transporte en condiciones reglamentarias, en razón de la responsabilidad civil que pueda resultar a cargo de ellos”

El seguro de responsabilidad civil por accidentes de automotores.

“VITERBO, El seguro de la responsabilidad civil, “aquella especie de seguro en la que el asegurado el daño personal que éste sufra como consecuencia de una responsabilidad civil en que ha incurrido.

Seguro de responsabilidad civil como un contrato predispuesto en razón de que las partes están obligadas a aceptar las normas establecidas en la póliza tipo aprobada por la Superintendencia de Seguros de la Nación, pudiendo sólo dejar sin efecto, de común acuerdo, algunas de ellas y siempre que sea en favor del asegurado, modificar las contenidas en otras disposiciones. “¹⁶

Las cláusulas generales deben ser interpretadas contra el asegurador, como ocurre en los contratos predispuestos, en general, y en los contratos de adhesión en particular; aunque se pueda argumentar, en contra de lo que afirmamos, que, en el caso del seguro, las condiciones generales

“Los contratos de adhesión son actos de contenido predispuesto en los que una de las partes se encuentra en una situación de superioridad respecto de la otra en razón de que tiene un monopolio de hecho o de derecho relativo a las prestaciones que se obliga a suministrar”¹⁷

¹⁶ BREBBIA Ob. Cit. Tomo II , Pág.46

¹⁷ BREBBIA Ob. Cit. Tomo II , Pág.46

En el caso del seguro de responsabilidad civil, el **automotor permite únicamente individualizar el riesgo asegurado**, pero no el monto del perjuicio, que depende de la magnitud del agravio sufrido en el patrimonio del asegurado o del conductor.

Otra diferencia entre los seguros de daño y el seguro de responsabilidad civil: en aquellos el siniestro consiste en un suceso natural, mientras que en el seguro de responsabilidad civil ese suceso reviste un carácter jurídico, el asegurador no resarce el daño a la víctima inmediata del accidente, sino el daño que sufre mediatamente el asegurado a raíz de la obligación

Y ningún conductor ira a contratar el seguro . Pero si se cuidara de no cometer infracciones a fin de no ser sancionado con la obligatoriedad del Seguro, será entonces una medida que busque la prevención del hecho de tránsito ante la obligatoriedad se busque un disminución de los mismos, complementada esta medida con la educación vial a la población

4.8. ELEMENTOS DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS CAUSADOS POR AUTOMOTORES. INTERÉS ASEGURADO

a) Interés es la relación lícita de carácter económico que una persona tiene sobre algún bien o conjunto de bienes, en la especie de seguro que nos ocupa tal elemento estará dado por el conjunto de bienes o patrimonio del asegurado.

b) “Valor asegurable está determinado por la fijación en el contrato de una suma máxima por la que el asegurador deberá responder si se produce el siniestro.”¹⁸

El monto de la indemnización que deba abonarse al tercero por el asegurado fija el de la prestación a cargo del asegurador, el asegurador debe responder en principio cualquiera que sea el monto de perjuicio ocasionado a terceros damnificados.

c) Propietario del vehículo, quien debe responder a terceros por el hecho propio, el daño que resulte del riesgo o vicio de la cosa y por el hecho ajeno.

d) El cambio de titular del interés asegurado debe ser notificado al asegurador. La notificación del cambio se hará dentro del término de siete días.

4.8.1.-RIESGO. ESTADO DE RIESGO

Riesgo, en materia de seguro, la posibilidad de que ocurra el siniestro, o sea, el hecho incierto señalado en el contrato.

Estado de riesgo, “el conjunto de las circunstancias de hecho subsistentes en un determinado momento histórico, considerado en relación con la probabilidad...”¹⁹ de que, dado ese conjunto de hecho, se produzca el siniestro.

En el seguro de responsabilidad civil del automovilista, ese estado de riesgo lo produce la utilización del automotor.

¹⁸ Brebbia Ob. Ci. Pág. 49

¹⁹ Brebbia tomo II Ob. Cit.pág.51

Si nada se ha pactado al respecto, debe entenderse que esa utilización debe hacerse en los lugares habilitados para la circulación de automotores.

4.8.2. SINIESTRO. CONFIGURACIÓN EN EL SEGURO DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL

Siniestro el hecho incierto previsto en el contrato, que integra el riesgo, determinante de la cobertura de la responsabilidad civil que debe el asegurado

- a) El siniestro está constituido por el accidente que ocasionó el daño al tercero.
- b) El siniestro se produce cuando la deuda del asegurado es líquida y exigible.
- c) El siniestro se produce cuando el asegurado ha saldado la deuda con la víctima.
- d) El siniestro se produce cuando el tercero ha requerido al asegurado el pago de la indemnización.

El **accidente** es el hecho que desencadena la responsabilidad civil del asegurado, que a su vez debe ser cubierta por el asegurador.

“La obligación del asegurador consiste en mantener indemne el patrimonio del asegurado, y no reparar en forma directa el perjuicio causado a la víctima del hecho; de manera tal que si el hecho ilícito se produjo y la víctima no reclama la indemnización al dueño, guardián o conductor, por cualquier causa que fuere (renuncia a la acción, muerte de la víctima sin dejar herederos, u otras), el asegurador no debe prestación alguna.”²⁰

Que haya de disminución del damnificado demostrativo de su voluntad de obtener la reparación por el daño sufrido a causa del accidente.

²⁰ Brebbia Tomo II Ob. Cit. Pág. 55

- a) El accidente que genera la responsabilidad civil del asegurado o del conductor.
- b) Reclamación del tercero damnificado.
- c) La sentencia judicial o el arreglo extrajudicial, el accidente pone en marcha: la obligación de denuncia por parte del asegurado.

Sentencia o acuerdo extrajudicial obliga al asegurador a abonar la indemnización fijada dentro del plazo establecido en la cláusula 43; pago que a su vez produce la subrogación del asegurador en los derechos del asegurado contra quien sea el verdadero responsable.

4.8.3.- PERSONA ASEGURADA.

Conductor. Individualización del vehículo

Tratándose del seguro de la responsabilidad civil, son personas aseguradas las que figuran expresamente como tales en el contrato y en su caso, el tomador. El conductor autorizado para guiar el automotor en el momento del accidente, generalmente no individualizado en el momento de la celebración del seguro, pero que tiene también derecho a que se cubra su responsabilidad frente a la eventual víctima del accidente producido con su intervención. La estipulación en favor de terceros, que concede al beneficiario ajeno al contrato acción directa contra él prometiende para obtener el cumplimiento de la prestación pactada.

En la imposición al conductor de las mismas obligaciones que tiene los asegurados, referentes al comportamiento que debe observar después del accidente: denuncia del hecho cambios en la cosa dañada cuyo incumplimiento determinaría la caducidad de la póliza.

En el caso del asegurador dueño la responsabilidad puede nacer de su hecho personal culposo o de la responsabilidad refleja que la ley le asigna por el hecho de las personas que están bajo su dependencia o por el riesgo o vicio de la cosa que le pertenece o está bajo su custodia.

Contrato de seguro de responsabilidad del automovilista es distinto de la del damnificado.

En la obligación de denuncia del siniestro se menciona expresamente al conductor como responsable de esta carga. En el caso del conductor, en cambio, la responsabilidad cubierta es la que nace de su hecho personal culposo, ocurrido en la dirección o custodia del automotor. La víctima del accidente puede ejercitar la acción de resarcimiento contra el dueño o guardián y el conductor, indistinta o concurrente, ya que en tal caso existe una responsabilidad in solidum de todos ellos frente a la víctima.

Y este contrato a los fines de la investigación será un limitante al mal conductor (digámoslo así) porque nadie quiere erogar gastos que por el momento parecen innecesarios es decir contratar un seguro, pagar la póliza de algo que supuestamente pueda ocurrir a futuro.

4.8.4. TERCERO DAMNIFICADO

Si no parte en el contrato y, en consecuencia, el daño sufrido no entra en las previsiones del seguro, a menos que se haya cubierto especialmente ese evento en el contrato.

Se consideran terceros, a los efectos del seguro:

a) Personas transportadas en el vehículo o quienes asciendan o desciendan de él.

- b) Cónyuge y los parientes del asegurado o conductor hasta el tercer grado de consanguinidad.
- c) Las personas en relación de dependencia laboral.

En el caso de las personas transportadas en el vehículo designado en el seguro, no interesa distinguir el carácter benévolo, complaciente, gratuito u oneroso del transporte. Los daños sufridos por las personas transportadas originan también la cobertura de responsabilidad.

4.8.5 PAGO DE DEUDA POR EL ASEGURADOR.

En los seguros de daños patrimoniales, entre los que se cuenta el de responsabilidad civil, está establecido que el asegurador deberá pagar el crédito del asegurado dentro de los quince días de fijado el monto de la indemnización o de la aceptación de la indemnización ofrecida.

Debe existir algo más que un gran descuido o imprudencia para la configuración de la culpa grave: ésta debe identificarse con la conducta del sujeto que prevé el resultado dañoso, no obstante lo cual sigue adelante con su acción y arriesga la producción de tal resultado, creyendo que no se efectivizará.

4.8.6 LA CULPA GRAVE DEL CONDUCTOR

La póliza tipo prescribe que la liberación del asegurador se produce en caso de culpa grave tanto del asegurado como del conductor, excepto que “éste se halle en relación de dependencia laboral” con el asegurado.

“El asegurado no tiene derecho a ser indemnizado cuando provoque dolosamente o por culpa grave el hecho del que nace su responsabilidad”.

Esta prescripción será de cualquier manera un mecanismo para que nuestros conductores protejan su vida y la de los demás al saber que de cualquier modo deben obrar con diligencia y no confiarse a que el seguro compensara por los daños que ellos produzcan.

4.9.- APLICACIÓN DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DE LOS CONDUCTORES COMO PROPUESTA

Esta cobertura nos enmarcara no solo en la idea de proteger al conductor del vehículo en el supuesto de que dicha persona se vea involucrada en un accidente y además de ello, sea CULPABLE del mismo. Sino como una regla de prevención que sea un mecanismo en si de concientización para los conductores quienes mejoraran sus capacidades para la conducción, operaran con mayor diligencia y sobre todo crear mayor conciencia del riesgo que involucra.

En tal caso, ya sea por imprudencia temeraria, por descuido, distracción, exceso de velocidad, etc., resulta que dicha persona (el conductor), al ser culpable del accidente, no tiene derecho a indemnización de ningún tipo, por lo que queda desprotegido, y lo que es peor, en muchas ocasiones, son sus familiares (cónyuge, hijos...) los que se quedan desamparado.

Por ello, las compañías ofrecen, dentro del seguro del automóvil, una cobertura específica para el conductor, para que, si sufre algún daño, al menos, pueda percibir una cantidad de dinero como indemnización.

Considero de todo lo manifestado que evidentemente la contratación Obligatoria no va a erradicar del todo los accidentes de tránsito, pero si nos ayudara a tomar conciencia y precaución en la conducción de un motorizado. Luego de implementar políticas de Educación Vial, Sensibilización de los conductores, capacitaciones al personal de la Policía Nacional para que

ejerza control, sistematice su registro de Infracciones a las normas de tránsito, para que paulatinamente se vaya realizando una valoración para determinar las reincidencias de infractores que incumplan las normas de tránsito, general un registro computarizado que pueda facilitar la labor de control del personal de tránsito.

Una vez realizado este trabajo mediante una Ley o en el Proyecto que ahora se esta realizado sobre la ley Vial que sustituirá al Código de tránsito se pueda incluir la sanción impositiva que OBLIGUE a los Conductores infractores reincidentes de acuerdo al grado de la infracción a que contraten como requisito para poder continuar conduciendo vehículos sobre todo de transporte de personas el Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil de Conductores.

Es Necesario Ver que la cobertura pueda completar la de los pasajeros que además el Estado debe adoptar las medidas necesarias para garantizar que toda póliza de seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada del uso de vehículos automóviles cubra la totalidad del territorio. Esto debe ser controlado y hacerse cumplir en labor conjunta entre autoridades de Tránsito y del Gobierno Autónomo Municipal en cada Departamento

4.9.1. PLAZO PARA LA CONTRATACION DEL SEGURO

Una vez realizado el cálculo deberá normarse el plazo que se le dará al conductor cuyo límite de infracción lo coloque en la franja de riesgo para que se le imponga la obligatoriedad de la contratación del seguro, dicho plazo debería ser breve en razón a el riesgo que implica tener en las calles un conductor imprudente es alto no solo lo involucra al mismo sino a pasajeros y peatones por lo que el plazo no debiera de exceder un semestre que de sobre manera le alcanza para realizar el trámite en cualquier aseguradora.

4.9.2. AMBITO DE OBLIGATORIEDAD LIMITE DE INFRACCIONES

El SOAT es un Seguro de carácter Obligatorio, por los alcances del mismo , pero hemos visto día en nuestro departamento hay algún hecho de tránsito. En muchos casos estos no llegan ni a la policía por el famoso arreglo entre partes, Según los registros que levante la Dirección de Tránsito a través de los cuales determine un registro de infractores donde se pueda verificar la REINCIDENCIA de acuerdo al grado a que corresponda la Infracción, esta abrirá la **Obligatoriedad de la Contratación del Seguro de Responsabilidad Civil**, cuyo parámetro considerando al gravedad de las infracciones estipuladas en el Código Nacional de Transito , los parámetros para determinar la reincidencia y la obligatoriedad para la contratación del seguro debiera ser en el siguiente orden de acuerdo al grado de infracción:

	Límite de infracciones	Grado
1	2 infracciones de transito	Primer grado
2	3 Infracciones de transito	Segundo Grado
3	5 Infracciones de transito	Tercer Grado
4	2 Infracciones de Transito	Tercer Grado

4.10.- COMPAÑIAS DE SEGURO

Evidentemente hacer obligatorio la contratación del seguro de Responsabilidad civil para los conductores, es un negocio para las

Compañías aseguradoras que son las más beneficiadas en lo que se refiere al tema económico. Pero estas Compañías deben ser controladas por las Autoridades Estatales en sus diferentes órganos administrativos.

Por ello, las compañías ofrecen, dentro del seguro del automóvil, una cobertura específica para el conductor, para que, si sufre algún daño, al menos, pueda percibir una cantidad de dinero como indemnización.

Las mismas emiten la Póliza es la denominación que recibe aquel documento en el cual se plasma el contrato de Seguro, por un lado y por el otro las obligaciones y derechos que corresponden tanto a la aseguradora como al asegurado que son las partes intervinientes en este tipo de contrato.

4.11.- EL SEGURO COMO REQUISITO PARA LA OBTENCION Y/O RENOVACION DE LA LICENCIA DE CONDUCIR A LOS REINCIDENTES

Las infracciones de tránsito van en tres grados (Artículos 140,141,142 Código Nacional de Tránsito) Este tiene que ser el elemento base para determinar que un conductor este obligado a contratar un seguro de responsabilidad civil, pues se vuelve en un elemento de peligro para el mismo y para la sociedad. Es decir su impericia, negligencia o cualquiera fuere la conducta que lo hizo infractor reincidente hace que necesariamente deba contratar el seguro.

En caso de que el infractor notificado con la Orden de adquirir un Seguro de Responsabilidad Civil, incumpla, la Dirección de Tránsito de acuerdo a norma deberá suspender la Licencia de Conducir.

Por todo ello es necesario plantear la revisión de la legislación existente en materia de tránsito ya que nuestra legislación data de mucho tiempo. Es

necesario para la aplicación de la propuesta contar con organismos o la adecuada preparación a nuestras autoridades y personal subalterno que vayan a ser destinados a la orientación y aplicación de las medidas preventivas que tiendan a reducir el número de víctimas de hechos de tránsito a través de las campañas de educación vial , cursos a conductores, que sean el antecedente más inmediato a la contratación del seguro obligatorio de responsabilidad civil de conductores, será esta ya una medida ultima a las inobservancias continuas, con cuya imposición será precedente para los conductores quienes irán adquiriendo mayor conciencia al momento de conducir de igual manera peatones y pasajeros.



CONCLUSIONES

Del análisis realizado de la problemática que ha motivado la investigación se ha llegado a las siguientes conclusiones:

PRIMERO.- EL Organismo Operativo de Transito tendrá que preparar un nuevo ordenamiento para la inspección técnica por terminación de las placas de acuerdo al día de restricción de los vehículos, tendrán que apersonarse los propietarios en ese día a los puntos más cercanos a su domicilio y mecánicos acreditados deberán revisar el vehículo constatando su óptimo funcionamiento. Esto para que no haya las conocidas aglomeraciones al vencimiento del plazo, así no podrán esperar al vencimiento del plazo para apersonarse, tendrán fechas ya determinadas para que sea más efectiva la revisión y no una verificación apresurada.

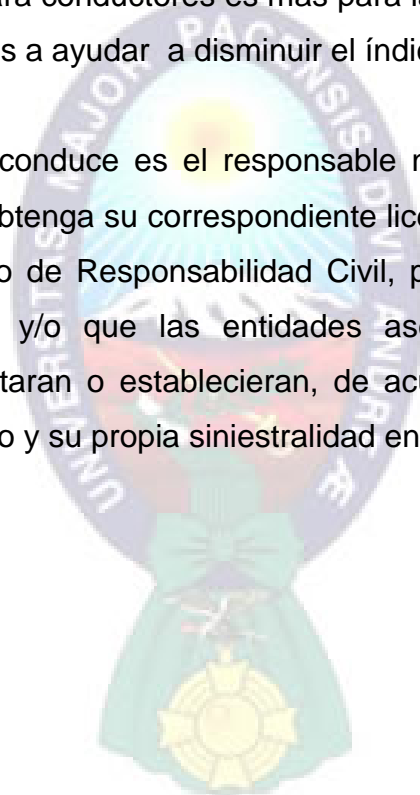
SEGUNDO.- El Organismo Operativo de Transito tendrá la obligación de levantar periódicamente un censo de la población de conductores infractores. Para poder determinar la reincidencia en las infracciones será el segundo parámetro que obligue a los conductores a la contratación del Seguro de responsabilidad Civil de Conductores. Porque en ellos ha mediado la imprudencia o negligencia que han causado daño tanto físico como psicológico a las víctimas

TERCERO.- Cuando una persona compra un vehículo, es cierto que adquiere un bien por un valor determinado, asegurarlo como un bien sujeto a registro constituyéndose responsable del mismo, pues éste por si solo no puede llegar a causar ningún siniestro, si es que no es conducido por alguien; todos sabemos que el coche hace lo que su conductor quiere, corre más o menos, gira o va derecho, frena o no, etc., pero todo esto lo hace

porque el que está al mando del conductor que maneja, el vehículo parado difícilmente puede causar un siniestro.

CUARTO.- Es necesario promover acciones destinadas a la prevención de los hechos de tránsito con participación activa de la sociedad en su conjunto. Generar políticas de concientización y educación vial tanto para peatones como para conductores es mas para la población en general. Estas medidas tendientes a ayudar a disminuir el índice de Hechos de Tránsito.

QUINTO.- Quien conduce es el responsable número uno, pues bien, ésta persona cuando obtenga su correspondiente licencia de conducir, tendrá que adquirir, un seguro de Responsabilidad Civil, por el capital que ella misma crea conveniente y/o que las entidades aseguradoras, o su lugar las autoridades, aceptaran o establecieran, de acuerdo con la experiencia del tomador del seguro y su propia siniestralidad en el transcurso del tiempo.



RECOMENDACIONES

Las recomendaciones que se dan se encuentran de acuerdo a la realidad existente en Bolivia, pero principalmente de acuerdo a nuestras necesidades, consciente de las mismas deben ser promovidas, para que se hagan viables.

PRIMERO.- El Ministerio de Educación, Organismo Operativo de Tránsito, los medios de comunicación, deben incentivar programas de educación vial en la escuelas y o Colegios con mayor énfasis en el Nivel Primario. Debe hacerse conocer a la población esta necesidad para que también se sensibilicen y asuman mayor compromiso.

SEGUNDO.- Como ciudadanos debemos cumplir y hacer cumplir las normas de tránsito para vivir con tranquilidad. Debe hacerse conocer a la población esta necesidad para que también se sensibilicen y asuman mayor compromiso.

TERCERA.- Sin embargo de la preocupación que ha mostrado el Gobierno por la creciente inseguridad vial es evidentemente necesaria la imposición de un Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil de Conductores que infrinjan normas de tránsito, como un mecanismo de control y freno a los hechos de tránsito, es decir una medida de carácter preventivo.

CUARTA.- Para llegar al objetivo la implementación de planes de Educación Vial, que se empiece a formar a los niños desde ahora para que vayan creciendo con hábitos de conducta vial ordenada y responsable, estos programas deben ser implementados desde las Escuelas hacia los hogares y así generar conciencia. Sugerir la aplicación de una Política de Prevención, y sanción con responsabilidad Civil adquiriendo el Seguro que

se impondrá, como alternativa a mediano y largo plazo de una solución al problema de los hechos de tránsito.



BIBLIOGRAFIA

- Brebbia Roberto. Problemática Jurídica de los Automotores Tomo II
- Borda Guillermo. Manual de Contratos. Editorial A .Perrot. Buenos Aires Argentina
- Bustamante Alsina. Teoría General de la Responsabilidad Civil. Editorial Abeledo Perrot. Buenos Aires Argentina
- Cabanellas Guillermo Diccionario Jurídico Elemental. Editorial Heliasta Buenos Aires Argentina
- Gherzi Carlos A. Accidente de Tránsito Derechos y Reparación de Daños. Editorial Universidad. Buenos Aires
- Mazeaud Henry Lecciones de Derecho Civil Parte II Tomo II Ediciones Jurídicas
- Morales Guillen Carlos Código de Comercio Concordado y anotado, Editorial Gisbert y Compañía
- Mendoza Arzabe Fernando Tratado sobre: La cobertura del seguro y sus especialidades.
- Osorio Manuel Diccionario de Ciencias Jurídicas ,Políticas y Sociales
- Quiroz Y Lecoña Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia. Sigla editores
- Suarez Castillo Jaime Diccionario Policial
- Gaceta Oficial de Bolivia Constitución Política el Edo. Plurinacional
- Gaceta Oficial de Bolivia Código Civil y su Procedimiento
- Gaceta Oficial de Bolivia Código Nacional de tránsito
- Gaceta Oficial de Bolivia Decreto Supremo 29293 de 3 de Octubre de 2007

UNIDAD DE DIFUSIÓN Y COMUNICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA

Wikipedia on line Org . <https://es.m.wikipedia.org/wiki>



ANEXOS

ANEXO 1 CLASES DE EHCHOS DE TRANSITO





ANEXO 3

BOLIVIA: ACCIDENTES DE TRÁNSITO REGISTRADOS, SEGÚN
DEPARTAMENTO
(En número de hechos de tránsito)

DESCRIPCION	2011	2012	2013	2014(p)
BOLIVIA	39.407	39.799	36.512	31.782
Atropellos	6.000	6.520	6.027	5.035
Colisiones	21.594	20.977	18.800	16.356
Choque a objeto fijo y vehículo detenido	8.754	8.647	8.209	7.429
Vuelcos	1.002	1.723	1.143	1.044
Embarrancamiento, deslizamiento y encunetamiento	1.312	1.076	1.439	1.138
Caída de personas - pasajeros	729	797	784	690
Incendio de vehículos	16	59	110	90
Chuquisaca	2.268	2.372	2.158	1.828
Atropellos	297	292	246	233
Colisiones	1.053	1.074	987	873
Choque a objeto fijo y vehículo detenido	649	727	616	464
Vuelcos	71	141	66	74
Embarrancamiento, deslizamiento y encunetamiento	139	74	194	129
Caída de personas - pasajeros	55	61	40	35
Incendio de vehículos	4	3	9	20
La Paz	17.693	14.992	13.269	10.834
Atropellos	2.852	2.871	2.555	1.941
Colisiones	9.963	8.049	6.575	5.330
Choque a objeto fijo y vehículo detenido	3.870	3.069	3.237	2.807
Vuelcos	348	544	324	296
Embarrancamiento, deslizamiento y encunetamiento	494	307	439	345
Caída de personas - pasajeros	165	146	128	99
Incendio de vehículos	1	6	11	16
Cochabamba	3.702	4.106	3.176	2.538
Atropellos	760	918	795	624
Colisiones	1.772	1.796	1.407	1.226
Choque a objeto fijo y vehículo detenido	829	937	615	406

Vuelcos	112	264	85	70
Embarrancamiento, deslizamiento y encunetamiento	158	98	165	150
Caída de personas - pasajeros	71	90	108	52
Incendio de vehículos	0	3	1	10
Oruro	1.572	2.094	1.911	1.682
Atropellos	292	325	324	289
Colisiones	680	885	835	711
Choque a objeto fijo y vehículo detenido	405	563	438	358
Vuelcos	114	199	193	204
Embarrancamiento, deslizamiento y encunetamiento	69	105	88	79
Caída de personas - pasajeros	11	17	17	18
Incendio de vehículos	1	0	16	23
Potosí	1.437	1.644	1.801	1.382
Atropellos	253	223	245	195
Colisiones	623	647	759	576
Choque a objeto fijo y vehículo detenido	380	489	509	375
Vuelcos	74	142	116	118
Embarrancamiento, deslizamiento y encunetamiento	95	113	144	108
Caída de personas - pasajeros	12	27	21	9
Incendio de vehículos	0	3	7	1
Tarija	3.092	3.012	2.727	2.170
Atropellos	321	279	248	253
Colisiones	1.648	1.587	1.605	1.176
Choque a objeto fijo y vehículo detenido	786	807	585	480
Vuelcos	103	133	80	78
Embarrancamiento, deslizamiento y encunetamiento	141	110	127	103
Caída de personas - pasajeros	88	85	75	79
Incendio de vehículos	5	11	7	1

Santa Cruz	7.818	9.798	9.423	9.985
Atropellos	1.018	1.385	1.388	1.329
Colisiones	4.871	5.968	5.517	5.756
Choque a objeto fijo y vehículo detenido	1.506	1.775	1.917	2.299
Vuelcos	128	240	200	172
Embarrancamiento, deslizamiento y encunetamiento	172	221	223	182
Caída de personas - pasajeros	120	201	173	233
Incendio de vehículos	3	8	5	14
Beni	1.246	1.430	1.631	1.072
Atropellos	164	196	186	146
Colisiones	679	780	892	549
Choque a objeto fijo y vehículo detenido	188	188	204	168
Vuelcos	40	52	60	25
Embarrancamiento, deslizamiento y encunetamiento	33	43	52	38
Caída de personas - pasajeros	140	149	183	143
Incendio de vehículos	2	22	54	3
Pando	579	351	416	291
Atropellos	43	31	40	25
Colisiones	305	191	223	159
Choque a objeto fijo y vehículo detenido	141	92	88	72
Vuelcos	12	8	19	7
Embarrancamiento, deslizamiento y encunetamiento	11	5	7	4
Caída de personas - pasajeros	67	21	39	22
Incendio de vehículos	0	3	0	2
Fuente: INSTITUTO NACIONAL DE POLICÍA NACIONAL DE NACIONAL ESTADÍSTICA (p): Preliminar				