



CAMARA NACIONAL DE REPRESENTANTES

ACTA No. 25

Sesión: De Plenario de las Comisiones Legislativas Permanentes de la H.Cámara Nacional de Representantes. **Fecha:** Enero 20 de 1981

SUMARIO:

- I .- Se instala la sesión.
- II .- Segunda discusión de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres (Continuación).
 - a) Se niega reconsideración del Artículo 132 del Proyecto original, 136 del sustitutivo, relativo a Escuelas de Capacitación Profesional. Se aprueba nueva fórmula excluyendo "parroquiales".
 - b) Se discute y se niega reconsideración del Artículo 136 del Proyecto original, Artículo 140 del sustitutivo, sobre facultad de manejar vehículos motorizados a menores de dieciseis años, como choferes sportman.
 - c) Segunda discusión de la Ley de Tránsito: - Arts. del 139 proyecto original al 152.
- III .- El señor Presidente declara terminada la sesión.-

GYZ.

GYZ.



CAMARA NACIONAL DE REPRESENTANTES

ACTA No. 25

Sesión: Plenario de las Comisiones Legislativas Permanentes **Fecha:** Enero 20 de 1981

INDICE:

- I , - El señor Presidente: Pags. 2
- II.- a) H. Mosquera murillo: Pags. 2, 3, 12, 15
H. Loor Rivadencira: Pags. 4, 17
H. Vallejo Escobar : Pags. 5
H. Valencia Vásquez: Pags. 7
H. Valdez Carcelén : Pags. 8, 14
H. Borja Cevallos : Pags. 9
H. Orbea Rubio: Pags. 17
- b) H. Loor Rivadeneira: Pags. 18, 20, 27
H. Vallejo Escobar : Pags. 19, 21, 22, 25
H. Borja Cevallos : Pags. 25
H. Proaño Maya: Pags. 22
H. Mosquera Murillo : Pags. 24, 27
H. Vayas Salazar : Pags. 26
H. Valencia Vásquez: Pags. 29
- c) H. Proaño Maya: Pags. 30, 32, 39
H. Mosquera Murillo : Pags. 33, 34, 42, 49, 50, 51, 53
H. Borja Cevallos : Pags. 38, 39, 41, 43, 48, 54, 56, 59
H. Loor Rivadeneira : Pags. 44
H. Pico Mantilla : Pags. 45
H. Valencia Vásquez: Pags. 59
- III.- El señor Presidente: Pags. 59.

En la Ciudad de San Francisco de Quito, a los veinte días del mes de Enero del año de mil novecientos ochenta y uno, bajo la Presidencia del señor Ingeniero Raúl Baca Carbo, Presidente titular de la H. Cámara Nacional de Representantes, se instala la sesión vespertina del Plenario de las Comisiones Legislativas Permanentes, realizada en el Salón de Sesiones de la H. Cámara, siendo exactamente las 15 H 00.

En la Secretaría actúa el señor Licenciado Luis Aníbal Heredia Yerovi, Prosecretario de la H. Cámara Nacional de Representantes.

Concurren los siguientes HH. señores Representantes:

H. Vallejo Escobar Fausto
H. Loor Rivadeneira Eudoro
H. Orbea Rubio Edgar
H. Nicola Gabriel
H. Pico Mantilla Galo
H. Vayas Salazar Galo
H. Mejía Montesdeoca Luis
H. Gavilánez Villagómez Luis
H. Valencia Vásquez Manuel
H. Cueva Puertas Pío Oswaldo
H. Proaño Maya Marco
H. Mosquera Murillo Pepe Miguel
H. Piedra Armiros Arturo
H. Borja Cevallos Rodrigo
H. Ayala Serra Julio
H. Ortiz Cudberto Sigifredo
H. Valdez Carcelén Arquímides
H. Esparza Fabiany Walter
H. Daza Palacios Francisco

EL SEÑOR PRESIDENTE: Ruego a los HH. señores legisladores presentes, se sirvan ocupar sus asientos, a fin de que Secretaría pueda constatar el quórum. Señor Secretario, sírvase constatar el quórum reglamentario. -----

EL SEÑOR SECRETARIO: Al momento existe el quórum reglamentario, señor Presidente. -----

I

EL SEÑOR PRESIDENTE: Se instala la sesión. Señor Secretario sírvase leer el Orden del Día. -----

EL SEÑOR SECRETARIO: (Lee)"Orden del Día para la sesión del Plenario de las Comisiones Legislativas, para la sesión del día de hoy, martes 20 de Enero de 1981: Primero.- Segundo de debate de 1ª Ley de Tránsito(Continuación) Segundo.- Debate del Proyecto de Codificación del Código de Procedimiento Civil (Continuación)". Hasta aquí el Orden del Día para la sesión de hoy, señor Presidente.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE: El Primer punto del Orden del Día, señor Secretario.-----

EL SEÑOR SECRETARIO: (Lee)"Primero.- Segundo debate de la Ley de Tránsito".

II

EL SEÑOR SECRETARIO: (Lee)"DISPOSICIONES TRANSITORIAS.- Tercera.- En el plazo..... Interrupción.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Habíamos quedado, señor Secretario en que las Disposiciones Transitorias las tratáramos, una vez que terminemos, justamente con todos los artículos de la Ley, puesto que las Disposiciones Transitorias tendrían que considerar precisamente, todos aquellos puntos que hayan sido necesariamente aprobados. De tal manera que habiendo una comunicación que tiene referencia con el Art. 136 tal como habíamos anunciado anteriormente, le rogaría que se sirva leer el Art. 136 aprobado en el texto sustitutivo, correspondía al Art. 132 del texto original. -----

EL SEÑOR SECRETARIO: Sí, señor Presidente. El Art. 136 que correspondía al Art. 132 aprobado, dice así, señor Presidente. -

EL SEÑOR PRESIDENTE: Tiene la palabra el Honorable Mosquera:

EL H MOSQUERA MURILLO: Mi intervención no tiene otro ánimo que el de prevenir que en el futuro se provoquen situaciones que van a ponernos realmente en dificultades, por la costumbre, lo que llamamos la jurisprudencia, que podríamos sentar dentro de las sesiones del Plenario de las Comisiones Legislativas. Usted recordará, yo me opuse a que se estudiara y -

se aprobara en segunda el proyecto de Ley de Tránsito, únicamente leyendo el proyecto sustitutivo, porque nuestro Reglamento se refiere al original, felizmente así lo acogió la Sala y usted le dió el trámite. En este caso, también me preocupa, señor Presidente, por eso pido Punto de Orden, el hecho de que nosotros tengamos que directamente, por su excesiva generosidad, comprendo yo de aceptar los criterios que los diferentes sectores interesados hacen al Plenario de las Comisiones; aparte de lo trascendental y sobre todo del respeto que se merecen todas estas instituciones; lo medular de mi preocupación es en el sentido de que no podemos sentar este precedente, señor Presidente. Tenga usted la plena convicción; y lo propio los colegas Legisladores, que llegará un momento en que tengamos que tratar algún asunto, donde nos mandarían realmente folletos de recomendaciones; y conforme como queremos nosotros, por la buena fe, la predisposición de acoger estas situaciones, estaríamos nosotros obligados de previamente dar lectura y acoger esto. Lo más conveniente y procedente, a mi modesto entender, señor Presidente, inclusive por la práctica parlamentaria, es de que un Legislador haga suya esa preocupación; entonces, esa es mi única preocupación, señor Presidente, para pedir este Punto de Orden, de que en todo caso, cualquier interés, cualquier sugerencia por muy respetable que sea la Institución, previamente un Legislador debe acogerla; y para demostrar que no es que tenga ningún o ninguna posición contraria con lo que han presentado los choferes, yo la acojo la preocupación que han presentado. pero lo importante, señor Presidente, es de que nosotros evitemos sentar un precedente, que en el futuro va a traer bastante conflicto al procedimiento y aprobación de ciertas leyes en la Cámara.

EL SEÑOR PRESIDENTE: Tiene toda la razón Honorable Mosquera, la idea tal vez se atropelló, era de que se lea el artículo y su referencia, a fin de que conozcan que hay una solicitud; y si alguien acoge, en realidad se trate como reconsideración; pero en todo caso, como no ha estado explícita la intención de la Presidencia, es totalmente procedente su observación, que en realidad es el procedimiento de la Cámara, a menos que haya algún Legislador que acoja la sugerencia planteada, o el pedido planteado por cualquiera de las Instituciones, no po-

dría ser tratada, toda vez que inclusive ha sido ya aprobada en segunda. El Honorable Loor tiene la palabra. -----

EL H LOOR RIVADENEIRA: Señor Presidente, antes de hacer una proposición distinta a lo que se está discutiendo, el asunto se refiere a un pedido de la Federación de Choferes del Ecuador? Le pregunto a usted, señor Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Le ruego Honorable Loor se sirva repetir, por favor. -----

EL H LOOR RIVADENEIRA: Yo quiero hacer otro planteamiento, de otra índole; y completamente una reconsideración; pero quisiera que antes de intervenir sobre eso, preguntarle si a lo que se hace referencia es al pedido de los choferes, a través de la Federación Nacional de Choferes?

EL SEÑOR PRESIDENTE: Existe una comunicación especial que se refería al Art. 136, fue presentada por la Federación de Choferes profesionales del Ecuador, que en realidad manifiesta a la Cámara que existe una ley especial, dictada y vigente - que en lo que se refiere a los Sindicatos, que pueden actuar como Escuelas de capacitación, fue dictada en Gobiernos anteriores y amplía, no a los Sindicatos profesionales provinciales, sino también a los cantonales. Como esto es Ley, la comunicación de los señores choferes de la Federación de Choferes profesionales del Ecuador, la encontré pertinente para ponerla en consideración de los señores miembros del Plenario, simplemente como comunicación. En este momento, el Honorable Mosquera, dice acoger el planteamiento, para que sea discutido; de encontrarlo procedente, lo que tendríamos que hacer es aprobar la reconsideración del Art. 136, para comenzar a tratar.- El Honorable Loor

EL H LOOR RIVADENEIRA: En efecto, o yo acojo, sin estar de acuerdo, simplemente para debatir el asunto y aclararlo, lo solicitado por la Federación de Choferes profesionales del Ecuador; y para no estar pidiendo la palabra nuevamente, señor Presidente, quiero dejar planteada la reconsideración, en lo que tiene relación con el problema de los menores de dieciséis años El Comercio, Ultimas Noticias; y sobre todo el diario El Universo, en el editorial, saca un artículo que a mi juicio tiene enorme significación, gran contenido, es decir que la pren

sa nacional y los editoriales que son la opinión de esos periódicos y son la opinión de la ciudadanía, se han hecho eco. Yo planteo la reconsideración, para que volvamos a debatir el asunto, dejando constancia, no porque quiera lavarme las manos, porque asumo que es una decisión del Plenario, de que fui uno de los pocos que me opuse a esa disposición legal; de tal manera que dejo planteada la reconsideración, en lo atinente a la facultad que tienen los menores de edad para poder hacer uso de este derecho, como conductores profesionales, aun con garantía de sus padres. Creo que tiene el apoyo debido para que en su debida oportunidad, señor Presidente, usted lo canalice, ordene pues y se discuta el asunto.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Honorable Vallejo.-----

EL H VALLEJO ESCOBAR: Señor Presidente, para apoyar la reconsideración del artículo ciento treinta y seis. En efecto, las Escuelas de Capacitación Profesional, no solamente funcionan a nivel provincial, sino también cantonal y también parroquial. Por ese motivo, mi apoyo, para reconsideración; y en lo que indicaba el Ingeniero Eudoro Loor, respecto a la reconsideración de aquel artículo, en el que se faculta a los menores de diez y seis años, para manejar vehículos también estoy de acuerdo en la reconsideración, pues también fui uno de los que me opuse para que los menores de diez y seis años tengan autorización para manejar vehículos. En ese sentido también apoyo, señor Presidente, la reconsideración aquella.

EL SEÑOR PRESIDENTE: Los señores Legisladores que estén de acuerdo con reconsiderar el artículo ciento treinta y dos del Proyecto original, que equivale al ciento treinta y seis del Proyecto sustitutivo, que se sirvan levantar el brazo. Artículo ciento treinta y dos del Proyecto original, que corresponde al ciento treinta y seis del Proyecto sustitutivo, que tiene relación con los sindicatos provinciales, como escuelas de capacitación, que se sirvan levantar el brazo. Se aprueba la reconsideración; señor Secretario, sírvase leer el artículo que va a ser debatido.-----

EL SEÑOR SECRETARIO: El artículo que va a ser debatido, dice lo siguiente: (Lee) "Art. 136.- Las Escuelas de Capacitación de choferes profesionales y de choferes no profesionales sport

man, dirigidas por los sindicatos provinciales y por las Entidades de conductores sportman, respectivamente, funcionarán sólo con la autorización del Consejo Nacional de Tránsito y transporte terrestres, el que para otorgarla, exigirá que cuente con personal idóneo y con los medios materiales suficientes. El nombrado Consejo aprobará los planes de estudio, el valor de las matrículas, pensiones, derechos de grado y en general todo pago que deben hacer los estudiantes de dichas escuelas". Hasta aquí el artículo ciento treinta y seis, señor Presidente.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Como ha sido acogida la reconsideración en función de la comunicación de la Federación de Choferes Profesionales del Ecuador, le rogaría que se sirva leer la mencionada comunicación. La comunicación de la Federación de Choferes Profesionales.-----

EL SEÑOR SECRETARIO: La comunicación dice así, señor Presidente (Lee) "Quito a 16 de Enero de 1981.- Señor Presidente de la Honorable Cámara Nacional de Representantes.-Ciudad-De nuestras consideraciones:-Por medio de la presente comunicación nos permitimos dirigirnos a usted y por su digno intermedio a todos los señores miembros de la Comisión Legislativa Permanente, con el objeto de solicitarles, de la manera más encarecida, se sirvan tomar en cuenta que, de conformidad a las disposiciones legales vigentes, en la actualidad funcionan varias escuelas de capacitación profesional, en los sindicatos cantonales y parroquiales del país y no solamente en los sindicatos provinciales de choferes profesionales, pues hay sindicatos cantonales, como por ejemplo, Santo Domingo de los Colorados, Quevedo, Pasaje, Chone, Otavalo y parroquiales como por ejemplo de El Triunfo, La Libertad, el Guabo, La Troncal etc., con muchos años de funcionamiento, que tienen legal y adecuadamente organizadas sus respectivas escuelas. Ajunto a la presente, nos permitimos adjuntar el proyecto de redacción del artículo 136 de la Ley de Tránsito que esta Federación de Choferes estima conveniente.- Del señor Presidente, muy atentamente, Solidaridad y Justicia, Por la Federación de Choferes Profesionales del Ecuador, Firman los señores José Vásquez Merlo, Secretario General, Juan Campaña Quinteros, Secretario de Actas y Comunicaciones". Hasta aquí la lectura de la comunicación que se ordenó la lectura, señor Presidente. -----

ñor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE: El último día, en realidad recibimos una comunicación diferente, que señalaba las leyes que estaban vigentes, entiendo que era de la Federación de Choferes también, reposa en Secretaría? Aparte de esta comunicación no tiene ninguna otra? El Honorable Valencia tiene el uso de la palabra.

EL H VALENCIA VASQUEZ: Señor Presidente, muy justa su inquietud porque se hace necesario conocer las disposiciones legales vigentes, en razón directa de que el Art. 136 que muy bien lo ha redactado la Comisión de lo Civil y Penal, tiende a establecer algún control sobre este funcionamiento de las escuelas cantonales, parroquiales, etc. etc. no dispone nada sobre el contenido de las disposiciones legales que autoricen su funcionamiento, sólo piden, señor Presidente, dos cosas: Que funcionarán con el permiso correspondiente de la Dirección del Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, por otra parte piden, que se sujeten a este alto Organismo de Tránsito los planes de estudio. Esto yo no creo, señor Presidente, que interfiera sino más bien que complementa, para dar mayor seriedad lo que ciertamente pudo haber sido o es una serie de escuelas en donde se dan los títulos de choferes, con cierta ligereza, por decirlo menos; pero si se establece esta disposición legal del ciento treinta y seis, que me parece muy justa, se establece por lo menos el control en el plan de estudios y el permiso correspondiente ante la máxima autoridad de Tránsito. Si es que nosotros tuviéramos las disposiciones legales pertinentes no citadas; y que solamente son referenciales, podemos establecer la comparación en la que se determine si hay conflicto de leyes o no los hay, porque hasta aquí yo no veo conflicto alguno, señor Presidente, sino más bien el buen deseo patriótico de la Comisión de lo Civil y Penal, para controlar de alguna manera esto que viene siendo de alguna manera, hasta cierto punto, bastante caótico. Lo interesante, señor Presidente esta posición, para poder reafirmarnos en el ciento treinta y seis, que no está cambiando o legislando sobre el funcionamiento y otras disposiciones pertinentes a la Escuela de Tránsito, sino pidiendo dos cosas muy justas, repito, señor Presidente: la aprobación del permiso para que funcione y también

el conocimiento y aprobación de los planes de estudio. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Honorable Valdez. -----

EL H VALDEZ CARCELEN: Señor Presidente, como se ha puesto en consideración y soy uno de los Legisladores que acojo la observación hecha por la Federación de Choferes Profesionales del Ecuador, tengo entendido que la redacción del Proyecto de la Ley de Tránsito, es una elaboración que se la ha revisado con todo patriotismo por todos los integrantes de la Comisión; e inclusive creo que dentro de las discusiones que se están efectuando del Plenario de las Comisiones, todos tenemos el mejor deseo de contribuir a que esta Ley salga en términos tales que vaya a ser aplicable en el país en beneficio de los sectores ciudadanos. En la forma como está redactado el artículo ciento treinta y seis, en el proyecto original, está tácitamente suprimiendo escuelas de capacitación que ya están funcionando desde hace muchos años en el país; y que funcionan en cantones e inclusive funcionan en parroquias. Yo pregunto, señor Presidente, que si centralizamos para que las cabeceras provinciales sean únicas, que tengan escuelas de capacitación; si bien es cierto que el sentido, el espíritu de la Ley, quizá tienda a darle una mejor organización a aquellos conductores que salen brevetados como conductores profesionales, también no es menos cierto que no podemos nosotros olvidarnos de que si son escuelas de capacitación, son escuelas en donde se forma al conductor profesional y si las centramos solamente en las capitales provinciales, vamos a crear un problema, primero suprimir escuelas que están prestando sus servicios en los respectivos cantones y parroquias. Yo pregunto, por ejemplo, si un ciudadano que vive en Santo Domingo de los Colorados que quisiera ingresar en una escuela de capacitación, tiene que buscar o Quito, o Babahoyo o Guayaquil o Portoviejo; y justamente no se le está dando la oportunidad para que ellos puedan prepararse e ingresar en esta escuela y puedan obtener una profesión, porque esta es una profesión, es una escuela que forma profesionales del volante; y cuando se trata de instrucción, cuando se trata de educación, cuando se trata de títulos que se adquieren, una de las cosas que más se ha tratado de establecer en el país, es justamente llevar a los lugares en donde se necesita, las escuelas, en este caso del orden de la educación general, llevarlas, para darles las facilidades del caso. Si nosotros, solamente centrali-

zamos en las cabeceras provinciales, no estamos dando las fa
cilidades que debe darle el Estado ecuatoriano a otros ciuda
danos que viven en lugares que no son cabeceras provinciales -
y que pueden tener la oportunidad de brebetarse como conductor
profesional. De ahí yo creo, señor Presidente, que en todo ca
so, lo que no debe haber es una proliferación de más escuelas
de conductores profesionales; pero las que están funcionando -
desde hace muchos años, debe respetárseles, si estamos dicien
do, inclusive, que para que funcionen necesitan el permiso -
del Consejo Nacional de Tránsito, ellos podrán regular, ellos
sabrán dar las instrucciones del caso para que estas escuelas
funcionen con toda responsabilidad, porque si bien es cierto -
que hay determinadas escuelas de capacitación que quizá no cum
plen en la forma como nosotros quisiéramos que cumplieran de
educar y brebetar a los choferes profesionales, de tal manera
que estén en capacidad de prestar sus servicios profesionales.
Por esta razón, señor Presidente, en la forma como está redac
tado el artículo ciento treinta y seis que ha presentado la Fe
deración de Choferes profesionales y que lo hago mío, yo con
sidero que al incluirse las palabras cantonales y parroquiales,
estamos ratificando un funcionamiento de estas escuelas que vie
nen haciéndolo desde hacen muchos años; y que en todo caso, pues
si existe un criterio pues, que sea el criterio de que ya no se
permitan más escuelas que no cumplen determinados requisitos.
Gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE: Honorable Borja.

EL H BORJA CEVALLOS: Señor Presidente, como tuve a bien mani
festar en el seno de la Comisión de lo Civil y Penal, para mi
el problema del tránsito en el Ecuador, es un problema esencial
mente cultural, pueden hacerse aquí las mejores leyes y los me
jores reglamentos, que si no hay ni en peatones, ni en conduc
tores, sean estos profesionales o sportman una base cultural -
acerca de lo que es la circulación de vehículos y la circula
ción peatonal, cualquier ley que se haga, fracasará, porque ten
go para mi, que es un problema cultural. Lo que vemos todos -
los días en materia de tránsito; y al hablar de materia de trán
sito, no me refiero exclusivamente a los conductores; y al ha
blar de los conductores, no me refiero exclusivamente a los pro
fesionales, sino también a los sportman; y también a los peato

nes que son parte del problema de tránsito, es una expresión de falta de cultura de nuestra sociedad; y hay que combatir el problema en sus raíces y creo yo que este Plenario o la Cámara Nacional, hiciera muy bien al establecer una cátedra en las Escuelas, o desde las Escuelas, sobre lo que es la circulación y el tránsito terrestre, para enseñar al peatón a caminar como es debido, enseñar al conductor a conducir, como es racional. Si esto no se hace, la Ley de Tránsito flotará como ha flotado siempre, sin ningún contacto con la realidad porque el problema es esencialmente cultural; ahora bien, desde este punto de vista yo creo que son indispensables las Escuelas de Capacitación de conductores, tanto profesionales como sportmans, porque vemos todos los días las demostraciones más absurdas de incultura en toda clase de conductores, se utilizan, por ejemplo; y esto se ve comunmente en las carreteras, se utilizan las señales direccionales para saludarse entre los conductores. Esto no puede ser más absurdo y más irracional; los automóviles, los camiones, los buses, no tienen las señales direccionales para hacerse saludos entre los conductores en las carreteras. Hay Escuelas llamadas de capacitación, que enseñan a sus estudiantes que cuando hay que estacionarse hacia el costado derecho de la carretera, hay que señalar con la luz izquierda del vehículo; esto me consta a mi, les consta a todos. Yo intrigado de por qué tanto conductor que se estaciona hacia el costado derecho, enciende las luces de la izquierda del vehículo, pregunté; y me han dicho varios conductores: "que así les enseñan en las escuelas de capacitación". Este es el problema del tránsito en el país, un problema esencialmente cultural, atinente a los choferes, a los conductores sportman por igual; y también a los peatones. Ahora bien, el Estado, alguna vez, tendrá que poner mucha atención en esto, va con el incremento de la población, con la masificación de nuestras sociedades, con el aumento de lo que se llama el parque automotor, van creciendo día a día los problemas de tránsito; hace quince años no había esos problemas, porque las calles no estaban tan congestionadas; pero si no ponemos orden en el tránsito de hoy en adelante en el Ecuador, van a ocurrir cosas muy graves, brotes de violencia, problemas nerviosos que creo que tenemos casi todos los conductores, problemas probablemente cardíacos

por la tensión nerviosa de conducir automóviles en medio de tanto embotellamiento, en fin, una serie de problemas que ya tienen que ver con la salud de nuestro pueblo, dependen de la solución que demos al problema del tránsito. Todo esto digo, para que pongamos la máxima importancia en el asunto relativo a las Escuelas de Capacitación, hay que exigir un buen equipo de docentes, que sepan lo que es el tránsito, que sepan cuáles son los derechos y los deberes del peatón y de los conductores; aquí no tenemos la más remota idea de que el peatón tiene también sus derechos y que cuando el peatón va circulando por calle preferencial, al cruzar esa calle tiene un derecho preferente frente al vehículo; pero aquí como estamos blindados de acero, irrespetamos absolutamente el derecho del peatón; y en otros casos, también el peatón por ignorancia, no respeta el derecho del automotor, se cruza la calzada por donde le viene en gana. Todo se reduce a un problema cultural, que debe ser combatido desde la Escuela: enseñar a los niños lo que es la circulación, la lógica del tránsito, los deberes y los derechos que deben establecerse entre peatones y entre conductores. Ahora, pensar que hay personal capacitado para establecer Escuelas de Capacitación para los viales, me parece que es exagerar la cosa, convengo en que en algunas provincias, está bien que se establezcan Escuelas de Capacitación cantonales; provincias como Los Ríos, Manabí, en donde median grandes distancias entre un cantón y otro, o entre los cantones y la capital provincial, justifican el establecimiento de Escuelas de Capacitación cantonal; pero ir al establecimiento de Escuelas de Capacitación parroquiales, me parece una exageración; en Quito tendríamos que establecer una Escuela en Santa Bárbara, otra en San Salvador, otra en la Floresta; y así por el estilo, es decir cada parroquia con su Escuela de Capacitación. Por consiguiente y para concluir, señor Presidente, sugiero que se elimine del texto sustitutivo la palabra "parroquiales", porque no veo cómo vamos a tener un personal suficientemente idóneo, para dar instrucción en las Escuelas de tránsito parroquiales; convengo en que existan Escuelas cantonales; y de hecho existen ya. Alguna vez, la enseñanza del tránsito en el Ecuador, llegará a ser tal problema, que tendrá que tomar el Estado directamente esta docencia, hasta que esto sea posible, estoy de

acuerdo en que se establezcan Escuelas de Capacitación provin-
ciales y cantonales, pero no parroquiales. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: En Secretaría, en realidad el día Vier-
nes, lamentablemente no está el Secretario titular, el día -
Viernes en la mañana, se entregó la comunicación enviada por
los profesionales del volante, en dicha comunicación determi-
naban cuál era el artículo y el Decreto que en realidad es-
taba otorgando estos derechos. El Decreto es el 940 del Re-
gistro Oficial de 30 de Junio de 1971. Sería interesante que
en realidad se lo lea para conocimiento de los señores Legis-
ladores, toda vez que la autorización condiciona el cumplimen-
to de determinados aspectos que no están contemplados en el -
proyecto sustitutivo. Decreto 940 del indicado Registro Ofi-
cial. Honorable Mosquera, por favor.

EL H MOSQUERA MURILLO: Señor Presidente, yo estimo que no po-
demos nosotros dilatar el resolver esta petición de la Federa-
ción de Choferes profesionales del Ecuador, basados en que hay
disposiciones específicas, de acuerdo al Decreto que usted se
ha permitido hacernos conocer. En todo caso, como sabemos per-
fectamente que dicho Decreto habrá tenido pues el alcance de -
reformular lo contenido en la Ley que aún se encuentra en vigen-
cia. De ahí pues que, diga lo que diga dicho Decreto, lo im-
portante es lo que se consigne en esta nueva Ley, porque preci-
samente cuando lleguemos ya a las últimas disposiciones fina-
les, encontraremos pues que se tienen que derogar todo lo que
contraviniera a la vigencia de esta Ley, consecuentemente, va
a quedar también derogada dicha disposición. De ahí pues que
estimo conveniente, señor Presidente, que tratemos en todo -
caso y que mucho más importante que quede en la Ley sustanti-
va o Ley principal. Por lo demás, respecto a la materia en sí,
en la razón de ser de la petición de los señores choferes, real-
mente yo estimo que debemos de reconsiderar lo aprobado, porque
en definitiva, estamos dando lugar a lo que tanto odiamos --,
de manera especial los manabitas, porque somos lo que más su-
frimos en carne propia la centralización, de aquí la Capital -
de la República, como también de Guayaquil que es la capital
de la Costa. Entonces nosotros consideramos que si se quiere
realmente aplicar la Ley, para que todos tengan la oportunidad
de ese centralismo, tampoco podemos permitir que en Manabí, por

ejemplo sólo sea el Provincial el que tenga la facultad de tener estas escuelas. Debe darse pues una mayor libertad para que en el caso de cantones o en las parroquias, que por la distancia también necesiten tener su escuela de capacitación; en todo caso, la autorización tiene que darles el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, lo que implica que tendrán ellos también que intervenir en la reglamentación de esta Ley y considerar los requisitos especiales y supletorios que deben de reunir los sindicatos cantonales o parroquiales para que se les autorice. Nosotros lo que tendríamos que dar es la oportunidad legal para que el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre previo al análisis de la necesidad y conforme a la Ley, pueda autorizar dicho funcionamiento; porque muy grave sería de que nosotros constriéramos o limitemos en la disposición del Art. 136, que no se pueda de ninguna manera crear o autorizar el funcionamiento de una Escuela de un sindicato cantonal o parroquial. En todo caso, yo estoy enteramente de acuerdo que sea tanto cantonal o parroquial, porque en definitiva la responsabilidad va a ser del Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, que es el máximo organismo en este materia; y consideramos pues que quienes conformarán dicho Consejo Nacional de Tránsito, tendrán que analizar que tampoco podemos permitir la proliferación de tantas escuelas de capacitación pues que en definitiva, lo que van a hacer es más grave y difícil la graduación de tantos profesionales que en definitiva no van a tener la preparación debida, porque también deben tener profesores capaces e idóneos. En conclusión, señor Presidente yo acojo totalmente la sugerencia de que sea precisamente la autorización del Consejo Nacional para que pueda pues crearse las escuelas tanto a nivel provincial, cantonal y parroquial y que quede precisamente en la historia de esta disposición que es el Consejo Nacional de Tránsito, de acuerdo a la Ley, quien debe analizar exhaustivamente la necesidad de dar dichas autorizaciones. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Existen dos planteamientos: uno en el sentido de que se suprima "parroquiales" y otro que acoge en forma total el pedido de los señores choferes profesionales del Ecuador. Honorable Valencia. -----

EL H VALENCIA VASQUEZ: Señor Presidente, hay que ir un poco más al espíritu de la disposición del Art. 136. La aprobación para el funcionamiento de estas escuelas no está en la subdivisión geográfica, tiene una razón específica, que si usted me permite, señor Presidente, por ser corta la cita, leerla. (Lee) "Funcionará sólo con la autorización del Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, el que para otorgarla, exigirá el que cuente con personal idóneo y con los medios materiales suficientes". Nuestras parroquias, señor Presidente, las conocemos perfectamente bien, apenas hay un profesor de Escuela o dos profesores de escuela, uno de varones y otro de mujeres; pero para capacitar a un conductor, me recuerdo este momento, por lo menos, debe haber alguien que sepa por lo menos no solamente que sepa hacer el ABC de un carburador; y en una parroquia no vamos nosotros a conseguir el elemento de profesores suficientemente o elementalmente capacitados para enseñar a los futuros conductores, no solamente en la parroquia sino en todos los ámbitos y en todas las carreteras del país, con conocimientos de señalética, con conocimientos elementales de Derecho Procesal Penal, de Ley de Tránsito, etc. etc., señor Presidente. En los cantones, aceptemos, ciertamente que se puede conseguir profesores de tal naturaleza; pero en una parroquia, señor Presidente donde manda el Teniente Político antes del cura y el boticario, no vamos a tener nosotros ahora profesores, para enseñar a conducir a ciudadanos, por todos los caminos de la Patria. De manera que yo convengo perfectamente bien con la inquietud del Honorable Boria, en razón directa de preparar a los choferes que no van a circular en la parroquia sino en todo el país, una adecuada educación. No es el caso simple señor, de obtener el permiso, el permiso está condicionado, para que la Dirección Nacional de Tránsito, para que el Consejo Nacional de Tránsito examine que cuente con el personal idóneo y con los medios materiales suficientes; además de los planes de estudios que deben contemplar una serie de materias conexas con el tránsito, que circunstancias del avance tecnológico, requiere, lo mismo que tampoco se puede dar en una parroquia, de suerte que, señor Presidente, yo estaría porque se suprima el de la parroquia, no solamente por la posición geográfica sino por la imposibilidad de facilidades didácticas y que se mantengan las autorizacio-

nes correspondientes y la aprobación de los planes de estudio.
Gracias, señor Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Sírvase leer, señor Secretario, el artículo ciento treinta y seis con la propuesta, tal como ha sido enviada por los choferes profesionales del Ecuador. -----

EL SEÑOR SECRETARIO: Dice así, señor Presidente. (Lee) "Las Escuelas de capacitación de choferes profesionales y de choferes no profesionales sportman, dirigidas por los sindicatos provinciales, cantonales y parroquiales y los las Entidades de conductores sportman, respectivamente, funcionarán sólo con la autorización del Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, el que para otorgarla., exigirá que cuente con personal idóneo y con los medios materiales suficientes. El nombrado Consejo, aprobará los planes de estudio, el valor de las matrículas, pensiones, derechos de grado y en general todo pago que deben hacer los estudiantes de dichas escuelas". Hasta aquí el artículo, seños Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Honorable Mosquera.-----

EL H MOSQUERA MURILLO: Segunda intervención, de acuerdo a los Reglamentos, señor Presidente, porque en concreto vamos a votar bien porque únicamente se incluva los sindicatos cantonales para que operen con escuelas de capacitación, o también se incluyan los sindicatos de las parroquias. Respeto como el que más el criterio del colega Legislador y compañerito doctor Valencia, distinguido jurista; pero precisamente lo que él argumenta para que no se incluyan los parroquiales, está contenido en la última parte del inciso del Art. 136, que está tanto en el que hemos aprobado como en el sustitutivo en el caso de que se apruebe. Con su permiso, señor Presidente, dicha parte dice en forma categórica : "Funcionarán sólo con la autorización del Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, el que para otorgarla, exigirá que cuenten con personal idóneo y con los medios materiales suficientes" . Efectivamente, si no hay el personal idóneo, los instructores o los profesores, no puede el Consejo Nacional de Tránsito autorizar, por más que ellos quieran porque tienen que supeditarse a lo estrictamente determinado en la Ley, consecuentemente, respetando el criterio del Honorable

Valencia, estimo que esa argumentación no es válida para excluir a los parroquiales, porque mucho más grave sería, que nosotros conscientes de que resultaría sumamente peligroso por los efectos sociales y económicos que se producían en las parroquias donde ya funcionan actualmente estas escuelas de capacitación, que en el peor de los casos, nosotros aceptemos de que las que están laborando, sólo a ellas se les permita, porque en ese caso si sería diferente, porque ya no tiene la contextura de los requisitos de una Ley, ya no sería general; tiene que ser general para todos, tiene que haber la apertura y la posibilidad para todos; precisamente hay la limitación, que se encuentra en los requisitos que tiene que analizar el Consejo Nacional de Tránsito. Yo estimo, señor Presidente, que lo más procedente y viable, es el de que incluyamos también los parroquiales, eso si, destacando que confiamos que de ninguna manera el Consejo Nacional de Tránsito, en cumplimiento de lo prescrito en este artículo, va a permitir la proliferación de tantas escuelas de capacitación. Es una responsabilidad que se le entrega a ellos como el máximo Organismo, consecuentemente, si la Ley, en este caso que es tan clara, yo estimo que difícilmente, muy difícilmente, el Consejo Nacional de Tránsito, va a autorizar el funcionamiento de nuevas escuelas en parroquias donde precisamente no van a cumplir estos requisitos; de ahí que yo mantengo la posición y mociono para que se vote primeramente, señor Presidente, de que se incluya también los sindicatos parroquiales. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: El texto del artículo ciento treinta y seis, tal como ha sido presentado y que fue presentado y apoyado y aprobado por el Honorable Mosquera, con el apoyo del Honorable Valdez, ha sido leído. Comprende a las escuelas de capacitación, tanto provinciales, cantonales y parroquiales. Los señores Legisladores que estén de acuerdo con el texto tal como ha sido leído, que se sirvan levantar el brazo.--

EL SEÑOR PRESIDENTE: Negado. Existe la propuesta del Honorable Borja, en el sentido de que.... y debidamente apoyada por el Honorable Valencia, en el sentido de que solamente se refería a los provinciales y cantonales. Los señores Legisladores que estén de acuerdo con esa propuesta, que se sirvan -----

levantar el brazo.-----

EL SEÑOR SECRETARIO: De trece Honorables Legisladores presentes, diez votos a favor.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Se aprueba el nuevo texto, sólo con cantonales, eliminando parroquiales. Se ha propuesto adicionalmente, que se reconsidere el artículo ciento treinta y seis del Proyecto original, equivalente al ciento cuarenta del Proyecto sustitutivo. El Honorable Orbea tiene el uso de la palabra. -----

EL H ORBEA RUBIO: Señor Presidente, de la votación que acaba de realizarse, en favor de los sindicatos que mantienen las escuelas de formación de choferes, para que estas sean a nivel provincial y cantonal; pero al ocurrir la votación, se aprecia que son diez votos a favor y tres en contra, quisiera saber si con los trece votos hubo el quórum necesario para tomar una resolución de esta manera. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Hubo quórum y hubo mayoría, de conformidad con el Reglamento, de tal manera que eso está aprobado, lo que estamos discutiendo en este momento, es el siguiente artículo que fue propuesto por el Honorable Loor y que lamentablemente no está en la Sala en este momento, por eso estuve tratando de establecer su presencia; pero en todo caso fue planteada y existe el pedido de reconsideración del artículo ciento treinta y seis del Proyecto original, que equivale al ciento cuarenta del Proyecto sustitutivo; y que tiene que ver con los menores de edad, que fueron autorizados para conducir vehículos, con la debida autorización de los padres. El artículo ciento treinta y seis. Los señores Legisladores que estén de acuerdo con que se reconsidere el artículo ciento treinta y seis, que se sirvan levantar el brazo. (Se recoge la votación) Negada la reconsideración. Señor Secretario, nos quedamos en los artículos referentes..... Honorable Loor, tiene la palabra. -----

EL H LOOR RIVADENEIRA: Señor Presidente, le pido que su Señoría se digne disponer la repetición de la votación, porque estimo que hay un error en Secretaría, en el recuento de votos. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Se pide la rectificación de la votación

Se ruega al Honorable Vayas ingresar a la Sala, a fin de que exista el quórum reglamentario. Señor Secretario, sírvase rectificar la votación sobre la reconsideración del artículo ciento treinta y seis, Proyecto original. Los señores Legisladores que estén de acuerdo con la reconsideración, que se sirvan levantar el brazo. -----

EL SEÑOR SECRETARIO: De catorce Honorables Legisladores presentes, diez votos a favor, señor Presidente.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Se aprueba la reconsideración. El Honorable Looor tiene el uso de la palabra. -----

EL H LOOR RIVADENEIRA: Yo, con el debido respeto, solicito que su Señoría disponga la lectura del editorial del diario El Universo de su edición de fecha diez y siete de Enero del presente año (lo tengo a la mano)-----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Señor Secretario, proceda de acuerdo con lo solicitado. -----

EL SEÑOR SECRETARIO: (Lee) Del diario El Universo del día 17 de Enero de 1981. Bajo el título: Una imprudente facultad. El Plenario de las Comisiones Legislativas Permanentes, ha incorporado a la nueva Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, una nueva disposición, mediante la cual se permite a los menores que hubieren cumplido diez y seis años de edad o tener el título de choferes sportman, siempre que hubieren aprobado el respectivo curso y que sus padres o guardadores otorguen garantía para responder por los daños y perjuicios que ocasionaren en caso de accidentes de tránsito, garantía que durará hasta que los menores cumplan la mayoría de edad. La mencionada disposición tiene de a agravar los problemas de tránsito, propiciando un desatar de solicitudes de manejo a adolescentes que por su minoría de edad no son legalmente responsables de sus actos; y por cuya razón pueden incurrir en las gravísimas faltas, sin importarles la responsabilidad de sus padres o tutores en lo concerniente a los daños y perjuicios que ocasionaren, esto es en lo que concierne apenas en el campo de lo civil; pero qué sucedería si los menores de edad, por falta de precaución, por embriaguez, drogadicción u ofuscamiento causaren la muerte o la incapacidad física de cualquier persona? Si el menor causante de accidentes graves es irresponsable de los actos ante la Ley lógicamente las muertes, heridas e incapacidad física parcial

o total de los afectados, quedarán en la impunidad, contribuyéndose así a un desafortunado atropello de personas; y que las imprudencias, que por razón de su edad aún no madurada, convenientemente en lo que incurre la juventud, impongan el terror en calles y carreteras. En esta época en que buena parte de la juventud se ha entregado al consumo de drogas y bebidas alcohólicas, cuando la autoridad paterna ha venido a menos en muchísimos hogares y el irrespeto se ha enseñoreado en los ambientes de todo el país, la facultad que desaprensivamente se ha concedido a los menores de edad a partir de los diez y seis años, va a tener lamentables e irresponsables consecuencias, que el Legislador ha debido prever para que los problemas de tránsito no adquieran mayor gravedad; y antes bien tengan soluciones adecuadas; y no trasciendan al organismo social en forma de tragedia. El joven de diez y seis años carece todavía de la madurez necesaria, para realizar actos que reclaman mucha reflexión aun para la defensa de la vida y de su capacidad física; y cómo es posible que se le permita el manejo de máquinas que por su peligrosidad a menester serenidad previsión, práctica, velocidad, claridad, seguridad y acierto en el pensamiento, dominio del temperamento y de la voluntad de no originar accidentes? Si hasta choferes profesionales cuidadosos y con gran experiencia, incurren involuntariamente, desde luego, en graves infracciones? Como no pensar en las faltas que pueden arrastrar la inexperiencia y el ansia de los jóvenes por constituirse en ases del volante, en corredores capaces de competir con los más destacados corredores del mundo? En desafiar aterradores peligros del camino? El hecho de que los adolescentes de diez y seis años sólo pueden recibir el título de sportman, no amengua los riesgos que como tales tienen que sortear y que a veces derivan en accidentes muy desgraciados. Todavía es tiempo de rectificar; y sería prudente dejar sin efecto la disposición acordada". Hasta aquí la lectura del artículo solicitado, señor Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: El Honorable Vallejo. -----

EL H VALLEJO ESCOBAR: Señor Presidente, sería necesario de que los señores Legisladores tomen en consideración este editorial del diario El Universo, editorial que trae muchas observaciones y tiene mucha razón de ser. El editorialista con suma -----

inteligencia, nos da a conocer sus inquietudes con respecto a la facultad que recibirían los menores de edad de diez y seis años para arriba, de conducir máquinas, de conducir vehículos, como muy bien lo decía el editorialista, precisamente son los jóvenes los que imprimen mayor velocidad a las máquinas que conducen. Nosotros cuantas veces hemos observado especialmente en la autopista de Los Chillos, que precisamente son los menores de edad, aquellos que conducen a gran velocidad en el trayecto de la autopista y generalmente embriagados los días sábados y los días domingos; nosotros estaríamos agravando en sumo grado los accidentes de tránsito ya tan numerosos en nuestra Patria; más aún, los padres de familia, se hacen responsables de los actos de los menores, en cuanto a daños materiales se refiere; pero en cuanto a la responsabilidad penal, quién responde por el accidente que causa un menor de edad, por su falta de madurez, por su poca responsabilidad, por el afán que tiene la juventud en conducir vehículos, pues nosotros estaríamos respaldando, si se quiere, los accidentes de tránsito en mayor número, si nosotros no reconsideramos este artículo, en donde se permite manejar a los menores, mayores de diez y seis años. Por eso yo hago un pedido, un pedido a los señores Legisladores, para que reconsideremos este artículo, porque nosotros así estaríamos evitando tragedias en el futuro. La irresponsabilidad del joven es sumamente peligrosa; y por lo mismo, mi oposición terminante, señor Presidente, para que se faculte a los menores de diez y seis años, manejar vehículos. Yo solicito la reconsideración de ese artículo; precisamente el que habla y el ingeniero Loor fuimos los dos Legisladores que nos opusimos para que mayores de diez y seis años manejen vehículos. En este sentido, señor Presidente, mi observación.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Quiero aclarar que la reconsideración ha sido aprobada, que lo que hay que hacer en este momento es por parte de los Legisladores hacer una propuesta que entiendo que se conduce a la supresión de este artículo. El Honorable Loor tiene la palabra. -----

EL H LOOR RIVADENEIRA: Señor Presidente, una vez que hemos debatido, para canalizar alguna decisión, yo propongo la supresión del artículo correspondiente a la facultad que se permite a los menores de diez y seis años el manejar vehículos, como choferes sportman. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Está planteada la supresión del artículo ciento treinta y seis que equivale en el nuevo texto o sea en el Proyecto sustitutivo, al artículo ciento cuarenta. El Honorable Vallejo, tiene la palabra.-----

EL H VALLEJO ESCOBAR: Para apoyar, señor Presidente.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Está debidamente apoyado. Tiene la palabra el Honorable Borja. -----

EL H BORJA CEVALLOS: Señor Presidente, naturalmente que este es un artículo sumamente controvertido; y en la propia Comisión, recuerdo que discutimos largamente este asunto. A primera vista, parece un absurdo que se permita a un joven de diez y seis años conducir un vehículo; pero el problema, hablando ya de cosas reales y que ocurren todos los días, es que este joven, de todas maneras va a conducir, se robará el vehículo de su padre, saldrá a recorrer las calles sin licencia ninguna y hará gala de total irresponsabilidad; de tal manera que ese es un hecho real, los jóvenes conducen vehículos todos los días, vehículos de toda clase, inclusive motocicletas. El problema era saber si se les deja fuera de la Ley o se legaliza esta actividad de todos los días de estos jóvenes, en la esperanza de que si les legaliza, hay alguien que responda frente a la justicia; y se puede exigir, inclusive del propio conductor joven menor de edad alguna dosis mayor de responsabilidad. Esto de un lado, de otro lado, me parece a mi que la actividad de conducir, debe ser aprendida a temprana edad; yo creo que los mejores conductores son aquellos que aprendieron a conducir vehículos lo antes posible, de tal manera que ellos van a manejar, en cualquier lugar del país van a hacerlo; y es preferible que lo hagan dentro de los cánones de la Ley, bajo una sensación de responsabilidad frente a la sociedad, con el abal de una persona también responsable como es el padre; porque de lo contrario, si prohibimos, esa prohibición no va a cumplir con la realidad; y los jóvenes van a tener el doble placer, de conducir vehículos y además de sentirse fuera de la Ley, que es algo muy de gusto del adolescente. Por esos factores reales, es que en la Comisión, no sé si por mayoría o por unanimidad de votos, llegamos a aprobar este artículo - mirando las cosas como son, no como quisiéramos que sean, lo óptimo sería que los jóvenes no toquen un vehículo, hasta que

tengan la mayoría de edad; pero eso no va a ocurrir en la práctica y entonces, frente a la disyuntiva, creo que la menos mala de las soluciones, es legalizar esta actividad, para que haya un principio de responsabilidad en los jóvenes y una responsabilidad plena en los padres de esos jóvenes, a fin de que hagan frente a las consecuencias de esta conducción.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Honorable Vallejo, tiene la palabra. ----

EL H VALLEJO ESCOBAR: Señor Presidente, en cierta forma tiene razón el Honorable Borja, en definitiva muchos jóvenes como decía él toman los vehículos, roban a sus padres, para conducir; y generalmente imprimen altas velocidades cuando conducen los jóvenes de diez y seis años, que son los que mas corren, la gente madura que tiene aquella responsabilidad de conducir y que están amparados por las leyes, no imprimen velocidades. Yo le ponía un ejemplo, en la autopista de Los Chillos, precisamente son los jóvenes menores de diez y ocho años, los que más corren y causan accidentes, generalmente cuando regresan de los balnearios, esto por decir en la ciudad de Quito, también estoy en lo cierto al decir que lo prohibido es lo que más atrae; y justamente cuando ellos no tienen una responsabilidad penal en este caso, será cuando causen accidentes, porque la responsabilidad, según yo veo es solamente civil, el padre responde de los daños materiales; pero cuando el joven ha cometido un accidente, si hay una muerte, dos, tres, cuatro muertes, quién responde por ese joven? Simplemente tendrá que pasar a órdenes del Tribunal de Menores; y el padre no tendrá responsabilidad penal, él dirá pues que me pongan a órdenes del Tribunal de Menores, de tal manera que la responsabilidad solamente es civil, pero la responsabilidad no la encuentro; y si nosotros reglamentamos, por lo menos se frenará en un tanto por ciento los accidentes que se podrían cometer. Por eso, mi criterio, señor Presidente es el que no se debe autorizar a los jóvenes de diez y seis años o más, hasta diez y ocho el conducir vehículos. Yo me opongo terminantemente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: El Honorable Proaño tiene la palabra.

EL H PROAÑO MAYA: Sí, señor Presidente, después de las exposiciones realizadas para defender la disposición legal que aprobó este Plenario, trata precisamente de cambiar la aventura por

la responsabilidad, de cambiar el peligro por la seguridad, porque como se ha manifestado en esta Sala, de hecho se produce que jóvenes y no solamente menores de diez y ocho años, sino inclusive de catorce y quince años se autorizan a sí mismos a conducir vehículos; lo que tratamos es de legalizar la situación que de hecho se produce; y vale indicar que son tres circunstancias las que permiten la aprobación de esta disposición. Primero son solamente jóvenes de los diez y seis a los diez y ocho años; segundo estos jóvenes que aspiran a tener autorización para conducir vehículos de motor, tienen que haber aprobado el respectivo curso; aquí está lo fundamental de esta disposición, que actualmente los jóvenes conducen vehículos sin adiestramiento, sin conocimiento; y que hoy si es que pretenden manejar, tendrán que aprobar el curso respectivo que le capacite conducir un vehículo, ahí estamos garantizando, señor Presidente y señores Legisladores la responsabilidad para conducir vehículos; y tercera disposición, la que permite que los padres o guardadores tengan que garantizar en caso de daños a terceros con motivo del accidente de tránsito; es decir, señor Presidente que a los jóvenes hay que mirarlos desde el punto de vista de la responsabilidad. El Honorable abogado Vallejo decía hace un momento que lo prohibido atrae, precisamente queremos que deje de ser prohibido el conducir vehículos, dándole la autorización debida para que conduzca; y por otra parte, en el año setenta, si mal no recuerdo, cuando se hicieron las reformas al Código Civil; en donde se cambió la disposición por la que la mayoría de edad a los veintiun años pasó a ser diez y ocho años, hubo un escándalo nacional, señor Presidente, (se decía) que cómo es posible que se le dé a un joven de diez y ocho años la mayoría de edad, si no tiene responsabilidades; pues precisamente la motivación de darle al joven responsabilidad, significa darle derechos, si consideramos que un joven de diez y siete años está en plena responsabilidad de conducir un vehículo, siempre que cumpla los requisitos que la Ley señala. Por eso, yo quiero manifestar que la Comisión de lo Civil y de lo Penal, discutió ardorosamente esta disposición y si mal no recuerdo, por unanimidad de la Comisión se resolvió aprobar esta disposición con las circunstancias que acabamos de señalar.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE: El Honorable Mosquera tiene el uso de la palabra.

EL H MOSQUERA MURILLO: Señor Presidente, en primer lugar debo reconocer lo positivo que esta resultando este debate respecto a la reconsideración para suprimir el artículo ciento cuarenta, numeración del Proyecto sustitutivo, porque demuestra que no somos insensibles a la opinión de importantes medios de comunicación social; el caso del editorial de El Universo, uno de los más importantes diarios del país, indiscutiblemente que se merece nuestro respeto, es más conozco que el editorialista es un ilustre manabita que se merece todo nuestro respeto. Pero respecto al contenido de la observación que se hace a lo aprobado respecto a la facultad de poder conducir a los que hayan cumplido diez y seis años hasta diez y ocho años, si es necesario de que analicemos en una forma más somera y teniendo en cuenta no sólo los efectos negativos, sino también que hay que considerar lo positivo que se va a obtener, una vez que se ponga en vigencia el artículo aprobado. En primer lugar, es importante destacar, señor Presidente, colegas Legisladores, que el joven que ha cumplido diez y seis años y que llega a los diez y ocho, tiene una contextura psicosocial, enteramente diferente a quienes habían cumplido esa edad cuando se expidió esta Ley. Indiscutiblemente que los medios que nos ha proporcionado la técnica moderna, nos ha brindado la oportunidad de que es lo más común de que jóvenes, inclusive de quince a diez y seis años ya tienen cierta responsabilidad; y en ciertos casos tienen un raciocinio que realmente debe ser considerado; esta es una de las motivaciones que me empujaron precisamente a estar de acuerdo con la aprobación de este artículo. Otra consideración de carácter práctico, señor Presidente y colegas Legisladores, es de que como se ha dicho, efectivamente en la realidad que ocurren encontramos de que efectivamente, todos estos menores, no sólo de diez y seis años, de quince años, de catorce años, conducen libremente; pero qué es lo que sucede, señor Presidente y colegas Legisladores, que como precisamente los señores padres de familia que tienen medios económicos para proporcionarle hasta un carro a su hijo para que vaya al Colegio y que a mi me consta y que podemos nosotros tranquilamente comprobar, el ochenta por ciento, el noventa por ciento de los que conducen en Guayaquil y en Quito, son los que están en el

Colegio, que llevan su carrito al Colegio; en los pueblos como Manabí y otras provincias, donde los privilegios son más acentuados donde las influencias tienen mayor eficacia? Qué sucede, señor Presidente, colegas Legisladores? Que el menor de edad; no sólo de diez y seis años, sino de quince y catorce años que conduce un vehículo, inclusive sin licencia, como es el hijo de un señor influyente, ni le pide la licencia; y puede producir; y en la práctica se producen un sinnúmero de accidentes que no hay la responsabilidad que debe tener conforme a la Ley. Consecuentemente, para que no siga en vigencia este sistema oprobioso, de privilegios, donde ciertos jóvenes que por ser hijos de señores de influencias, no son en ningún momento molestados; sin embargo, para quienes sufren las consecuencias, si necesitan de esta disposición, que en forma concreta y terminante, está precisamente determinando dos requisitos previos a otorgarle la credencial de conductor: el uno que haya aprobado el curso de capacitación y el otro la garantía que debe dar el padre. Indiscutiblemente que el padre, una vez queda la garantía, precisamente tendrá mayor responsabilidad de hacerle ver a su hijo, de que debe conducir con el mayor cuidado, es más, el padre de familia tendrá el mayor cuidado en prestarle el carro, porque sabe cuáles son las consecuencias en caso de accidente. Por todas estas consideraciones, señor Presidente, es indispensable que nosotros mantengamos la disposición que ha sido aprobada, porque no podemos dejarnos inducir por justificaciones de lo negativo que podría resultar; tendremos también que analizar, en forma global de lo positivo que va a resultar; de qué manera vamos a erradicar la irresponsabilidad de los padres que por las influencias que todos conocemos, en definitiva, le prefieren ellos, que conduzca el hijo sin esta garantía, que si se va a hacer efectiva, una vez que se produzca el accidente de tránsito. Consecuentemente, señor Presidente, si queremos nosotros demostrar que queremos legislar, en función de toda la colectividad y no de grupo determinado, debemos mantener este artículo, señor Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: El Honorable Vallejo.

EL H VALLEJO ESCOBAR: Gracias, señor Presidente, una de las condiciones para que el joven mayor de diez y seis años y menor de diez y ocho, para que pueda conducir un vehículo, es que cumpla con un curso de capacitación; sencillamente no sabemos qué tiempo va a durar el curso de capacitación; y si en un momento de-

terminado, en efecto llegarán al curso ese de capacitación to dos los jóvenes, porque es muy conocido que inclusive las licencias de profesionales, se llegan a adquirir, sin necesidad de asistir a la escuela de capacitación docente, conozco casos en donde se compran las licencias, sencillamente sin que se llegue a cursar; de manera que, señor Presidente, yo no creo que este requisito se cumpla, por parte de todos los jóvenes, precisamente los jóvenes que llevan su carro a los Colegios, son hijos de personas que tienen una situación económica sumamente holgada, porque yo no creo que cualquier joven pueda llevar un carro a su Colegio o a la Universidad, son hijos de ricos, generalmente señor Presidente, por lo mismo, la ley sería para privilegiados en este caso. Yo considero, señor Presidente, que es necesario escuchar el clamor de los medios de comunicación colectiva, ya que casi todos los periódicos del país han hecho eco de esta inquietud, inquietud que debe ser también de los padres de familia. Vuelvo a insistir que la responsabilidad es solamente civil, no hay responsabilidad penal para aquellos jóvenes que han causado accidentes, en donde se han producido heridos; y se han producido muertes. Gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE: El Honorable Vayas tiene la palabra.

EL H VAYAS SALAZAR: Señor Presidente, cuando alguno de los Honorables Legisladores, coincide con lo que yo pienso, seguramente no hago uso de la palabra; y más aún en este Proyecto que he estado bastante alejado, por las razones que usted y los miembros conocen, estamos nosotros preocupados en el asunto de Presupuesto; sin embargo, creo que no estaba tranquilo con mi conciencia, si no abono en algo la tesis de mantener esta disposición, por las razones que ya aquí se han expuesto, señor Presidente, es un hecho, en definitiva, que se trata de legalizarlo. Se ha manifestado aquí con sumo acierto que generalmente el muchacho de diez y seis años a diez y ocho, son los que conducen los vehículos, ya sea por ayudar a su casa, ya sea por ir a su Colegio o a la Universidad, etecétera. Entonces, lo que tratamos de mantener o conseguir, es el de encuadrar en una disposición legal, algo que ha estado ejerciéndose, como un hecho ilícito; es más, yo creo y discrepo muy respetuosamente de las expresiones aquí vertidas, porque lo que -

vamos ahora a poner en el contexto legal, encontrar un sujeto que sea responsable en el aspecto civil y en el aspecto penal. En el aspecto penal, porque está sujeto a las leyes del Tribunal de Menores; y en el aspecto civil, porque tiene un aval, un garante, que generalmente será el padre, el que se está responsabilizándose sobre daños civiles; ahora naturalmente, el problema está en que los padres se van a ver avocados a las presiones de los hijos, porque cuando cumplan diez y seis años, todo hijo estará exigiendo el vehículo, pero esa es cuestión doméstica que no nos debe incumbir a nosotros. En definitiva, señor Presidente, yo estoy porque se mantenga la tesis que aquí ha expuesto y ha ratificado el Plenario, al haber aprobado el artículo pertinente, yo creo que es el ciento treinta y seis o el ciento cuarenta del codificado. Gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE: Honorable Loor.

EL H LOOR RIVADENEIRA: Señor Presidente, yo creo que hay que darle paso a la votación, sin embargo, quiero hacer referencia a que entre las sugerencias planteadas por la Comisión de Tránsito del Guayas, está justamente la supresión de este artículo que las personas que hemos pedido su reconsideración, no es que nos hagamos inducir por las partes negativas, porque inclusive quien habla y el doctor Vallejo, nos opusimos desde cuando se discutió en segunda, sino porque creemos que realmente allí si se está legislando para los privilegiados del país, que son los que tienen como comprar carro y permitir que sus hijos manejen aun en edades inferiores de diez y seis años. También es pedido de la Comisión de Tránsito del Guayas, en donde el problema en Guayaquil es sumamente grave y tenemos que admitir de que son Instituciones que tienen mucha experiencia, mucho conocimiento de la realidad; y que realmente son verdaderas autoridades en este campo, cosa que verdaderamente robustecen el argumento de la reconsideración y ahora del pedido de supresión del artículo ciento cuarenta que fue aprobado anteriormente por el Plenario.

EL SEÑOR PRESIDENTE: Honorable Mosquera.

EL H MOSQUERA MURILLO: Señor Presidente, para aclarar algo que presiento que no he tenido la suficiente capacidad para hacerme entender. Cuando yo hablaba de privilegio no es que la disposi

ción está precisamente apuntando en beneficio de estos privilegios, es todo lo contrario, porque en la práctica vuelvo a repetir, lo que acontece es que quienes conducen, en un ochenta o noventa por ciento, son los que tienen medios económicos para tener el carro el padre de familia, en primer lugar y en muchos casos, hasta para comprarle el carro a sus hijos jóvenes. Pero qué sucede, señor Presidente, que precisamente es privilegio en el momento que ellos, como todos estamos de acuerdo conducen; y de acuerdo a la ley, no podrían conducir porque no teniendo la edad no pueden obtener la credencial legal que les permita a tal cosa. Entonces lógicamente que se está produciendo un privilegio de personas que, lo pertinente, lo legal, conforme a la ley, es detenerlos y ponerlos a órdenes del Tribunal de Menores, una vez que no tienen las credenciales. Consecuentemente, no estamos apuntando mantener este artículo a un privilegio, estamos apuntando, por el contrario, para que no se siga en esta práctica oprobiosa, de que ciertos sectores pueden andar campantes manejando un vehículo en la ciudad o en cualquier otro lugar. Por lo demás, respecto a las sugerencias de la Comisión de Tránsito del Guayas, yo estimo que la Comisión de Tránsito del Guayas, en estricto cumplimiento de la Ley, la que está vigente; y si se suprimiera este artículo, es más difícil para ellos tener que combatir a los conductores sin documentos, eso si sería tremendamente difícil para la Comisión de Tránsito del Guayas, caso concreto el que nos hayan sugerido esto; y para toda la Comisión de Tránsito del país, porque es mucho más grave, tener que cumplir con la ley; y en virtud de no tener la edad para obtener la credencial, tener que detenerlos y ponerlos a las órdenes del Tribunal de Menores, entiendo que es mucho más fácil que la Ley legalice esta situación que es real, como bien se ha expresado aquí, real y patética; y se le exija el documento que pueden obtenerlo; y finalmente el padre de familia, teniendo conciencia de que tiene que entregar una garantía, es indiscutible que va a ser diferente la postura y la conducta del joven que cumple los diez y seis años. Esto quería aclarar, señor Presidente, porque lamentablemente entiendo yo que no me hice entender. Gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE: Señores Legisladores, con la intervención del Honorable Valencia, terminamos el debate; y procederemos a -----

votar. -----

EL H VALENCIA VASQUEZ: Señor Presidente, por aquí acabé de escuchar, que hay que legalizar el ilícito, el ilícito no se legaliza. Se da en nuestro país, la costumbre de que manejen menores de diez y seis años, no quiere decir que la prohibición legal subsista, más aún debe subsistir de manera muy particular, porque se está sancionando un ilícito. Los menores de diez y ocho años, no podrán obtener su título; y por tanto no podrán conducir. Esta es la mejor manera legal de evitar el ilícito, porque si se da un hecho que es doloso, ese hecho doloso debe estar sancionado, no lo justifiquemos señor Presidente, porque si lo estamos justificando el ilícito, permitiendo manejar a los diez y seis años, por el hecho consuetudinario que se da y en esto no estamos muy de acuerdo, que este hecho consuetudinario no es generalizado, sino particularizado en razón de las capacidades económicas; pero si nosotros autorizamos a los menores de diez y seis años, conducir un vehículo, estamos ahí si, señor Presidente, sin recurrir a una disposición legal que evite esta circunstancia, las razones de orden psicológico, sentimental, afectivo, de tensión, de impericia de imprudencia y de inhabilidad de que habla el Código, se da precisamente en los menores de edad, señor Presidente, de manera que yo pienso que la sugerencia dada de que solamente se pueda mantener a los de diez y ocho años, es la más justa, desde el punto de vista científico, desde el punto de vista jurídico, porque es un hecho que debe estar sancionado por la Ley. De manera que señor Presidente que sin alargar el análisis de orden psicológico, jurídico, sobre todo en esto de imprudencia, impericia, que no quisiera pues alargar sobre la discusión ya, sino proponer en definitiva que puedan manejar quienes hayan cumplido la mayoría de edad.

EL SEÑOR PRESIDENTE: Señor Secretario, sírvase tomar votación. La propuesta es para que se suprima este artículo. Los señores Legisladores que estén de acuerdo con que se suprima, que se sirvan levantar el brazo. -----

EL SEÑOR SECRETARIO: Ocho votos por la afirmativa. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Negada la supresión. Se mantiene el texto aprobado en segunda. Señor Secretario, el Capítulo referente al seguro de vehículos motorizados, en el artículo en que quedamos -----

para seguir discutiendo. -----

EL SEÑOR SECRETARIO: El artículo ciento treinta y nueve del Proyecto original. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Llevamos aprobados ya algunos artículos en esta Ley. Artículo ciento cuarenta y dos del texto original. -----

EL SEÑOR SECRETARIO: Artículo ciento cuarenta y dos del proyecto original. (Lee) "Para el pago del seguro se observará el siguiente procedimiento: a) Notificación del siniestro a la Compañía Aseguradora, sea por el asegurado, o por el Juez que conozca de la causa; y b) reconocimiento por parte del Juez de Tránsito, del resultado del accidente y avalúo de los daños y perjuicios mediante peritos. En base de estas diligencias, el Juez determinará el valor de las indemnizaciones que debe pagar de inmediato la Compañía Aseguradora y la persona o personas que deben cobrarlas. Esta decisión no implica anticipación de criterio ni señalamiento de responsables de la infracción". Hasta aquí el artículo ciento cuarenta y dos.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Sobre este artículo ciento cuarenta y dos, el debate que se produjo, llegó a la necesidad de definir si el pago del seguro tiene que hacerse antes de sentencia o después de sentencia; y prácticamente se planteó inclusive sobre la necesidad de continuar con el criterio de la instauración del seguro o de revisarlo. Sin embargo, por el debate y por las intervenciones, debo concluir en que todos los señores Legisladores están de acuerdo en que el Seguro sea necesariamente instalado dentro de esta Ley; de tal manera que lo que queda pendiente es examinar, como principio general, el instante en que debe ser realizado el pago, por parte del Juez, antes de sentencia o después de sentencia. El Honorable Proaño tiene la palabra. -----

EL H PROAÑO MAYA: Sí, señor Presidente, efectivamente como usted ha señalado, el asunto en controversia es saber cuando tiene que pagarse el seguro, si antes de sentencia o después de que se ha dictado la sentencia respectiva. Cuando se aprobó por parte de la Comisión de lo Civil y de lo Penal, este Capítulo de los seguros de vehículos motorizados, entendimos que la Filosofía del Seguro en los accidentes de tránsito, es la de que una vez que ocurre el siniestro, se lo cubra de inmediato, sin esperar los -

resultados de un juicio que puede ser demorado por distintas circunstancias. Si no mantenemos este principio de que el seguro tiene que ser cubierto una vez que ocurre el accidente, - estaríamos destruyendo toda la Filosofía del Capítulo dentro de esta Ley; por lo mismo y como habían intervenciones sobre - que podría producirse prevaricato, anticipación de criterio del Juez; yo me voy a permitir proponer un texto sustitutivo de la - segunda parte del artículo, en donde de su lectura se dejará en claro que no hay temor respecto a las intervenciones que escuchamos en la discusión de esta disposición legal. Pero por otra parte, señor Presidente, quisiera manifestar mi opinión, sobre las intervenciones anteriormente referidas; en todos los juicios penales; y por lo mismo en el trámite de juicios de tránsito, - muchas veces el Juez se ve obligado a anticipar criterios, sin esperar los resultados que le obliguen a dictar una sentencia, en otras palabras, muchas veces y por mandato de la misma Ley, el Juez se ve precisado a formar criterio y a tomar una decisión hasta que no puede esperar todo el trámite del juicio hasta que se resuelva en sentencia. Me va a permitir hacer referencia - algunos ejemplos. Por ejemplo un Juez puede ordenar la detención preventiva; y al ordenar la detención preventiva, forzosa- mente está presumiendo una responsabilidad, como así lo dispone nuestro Código de Procedimiento Penal; y esto no es anticipar ni formar criterio, ni es prevaricato. Por otra parte, un Juez puede dictar auto de llamamiento a plenario en los delitos castigados con prisión; y aún más, la ley señala que el Juez - puede estimar la existencia de un delito y puede señalar indicios u otros cargos contra el procesado; y en los mismo términos, un Juez puede dictar auto motivado en los delitos castigados con reclusión; y aún más, conforme a las normas reformativas al Código de Procedimiento Penal, puede calificar el delito, puede - inclusive disponer el embargo de los bienes; y lógicamente, ratificar o confirmar la detención del procesado. Con todas estas relaciones, señor Presidente, realmente el Juez se ve en materia penal, obligado a formar un criterio, antes de dictar sentencia; y esto no constituye prevaricato, porque si hacemos referencia a la semántica del prevaricato, entendemos como prevaricato el incumplimiento malicioso o la ignorancia inexcusable - cuando se ejerce una función pública; o más aún se trata de una injusticia dolosa o culposa por parte de un Magistrado, de un Juez; y así lo comprende nuestro Código de Procedimiento Penal,

por eso y por todas estas razones, me voy a permitir poner a consideración de esta Honorable Sala, un texto sustitutivo de la parte segunda del artículo, pero manteniendo la Filosofía de que el Seguro tiene que pagarse, una vez que ocurra el siniestro, sin esperar la sentencia, porque entonces señor Presidente de nada serviría el Seguro, porque en lugar de beneficiar a los que nosotros queremos beneficiar, estaríamos perjudicándolos. Con estos razonamientos ruego a su Señoría se digne disponer que se dé lectura a este texto sustitutivo.

EL SEÑOR PRESIDENTE: Señor Secretario, sírvase dar lectura al texto propuesto por el Honorable Proaño. -----

EL SEÑOR SECRETARIO: El texto sustitutivo propuesto por el Honorable Proaño, dice: Esta decisión no implica anticipación de criterio, ni surtirá efectos irrevocables en el juicio; y solo para efectivizar el pago de las indemnizaciones, el Juez señalará quien aparezca como presunto responsable, sin perjuicio de que al expedir sentencia, señale al verdadero culpable, caso en el cual la Compañía aseguradora, podrá proceder de acuerdo con lo dispuesto en el artículo ciento cincuenta de esta Ley." Hasta aquí el texto sustitutivo señor Presidente. -----

EL H PROAÑO MAYA: Simplemente una aclaración, cuando hago referencia al artículo ciento cincuenta, es a la disposición que se señala que la Compañía Aseguradora queda en libertad de proponer en juicio verbal sumario la acción de repetición de lo pagado, en caso de dolo, fraude o cuando hubiere sido condenado a pagar las indemnizaciones indebidas, de tal forma que con esa disposición estamos aclarando cualquier controversia respecto a esta disposición. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Sírvase por favor, señor Secretario, leer nuevamente el texto propuesto. Ruego a los señores Legisladores prestar atención. -----

EL SEÑOR SECRETARIO: El texto propuesto dice así, señor Presidente: (Lee) "Esta decisión, no implica anticipación de criterio ni surtirá efectos irrevocables en el juicio; y sólo para efectivizar el pago de las indemnizaciones, el Juez señalará quien aparezca como presunto responsable, sin perjuicio de que al expedir sentencia, señale al verdadero culpable, caso en el cual la Compañía aseguradora podrá proceder de acuerdo -----

con lo que dispone el Art. 150 de esta Ley". -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Honorable Mosquera. -----

EL H. MOSQUERA MURILLO: Señor Presidente, tal como usted ha expresado al inicio del debate de este Capítulo del Seguro, efectivamente en la reunión última del día Viernes, se resolvió -- pues, en primer lugar ratificar la instauración del Seguro obligatorio; y en segundo lugar pues, definir en definitiva si consideramos que debería pagarse una vez que haya la sentencia ejecutoriada o antes de la sentencia. Respecto al primer caso, permítame señor Presidente y colegas Legisladores, referirme precisamente a una publicación de la Cámara de Compañías de Seguro del Ecuador, que hace en el diario El Universo, el día Viernes pasado. Realmente consideramos que es legítimo que un país, con un Gobierno democrático, en donde se encuentra en vigencia la Constitución, todos hagan conocer sus puntos de vista. Yo respeto las consideraciones que hacen en este comunicado las Cámaras de Compañías de Seguro del Ecuador; pero si es necesario que también la opinión pública conozca las razones que hemos tenido para aprobar el Seguro obligatorio, en primer lugar. Con su permiso, señor Presidente, en uno de los párrafos de esta publicación de las Cámaras de Compañías de Seguro, sostiene lo siguiente: En efecto el Capítulo once de esta Ley, en referencia establece el seguro obligatorio por parte de todo vehículo que circule en el Ecuador. En definitiva, que es inconstitucional, pues el artículo diez y nueve, numeral once de la actual Constitución vigente garantiza la libre contratación; y siendo como es el contrato de seguro, un verdadero acuerdo libre y voluntario entre dos partes: asegurado y asegurador, conlleva que una de las partes, el asegurador no pueda tener la libertad de decir que otorga o no un seguro a favor del propietario del vehículo. Realmente que alarma este tipo de publicaciones, señor Presidente y colegas Legisladores, porque es muy diferente y muy legítimo como dije, que cada uno de los sectores interesados argumente y quiera robustecer sus puntos de vista, pero es muy diferente, que con sofismas como este, se pretenda engañar al país y hacernos quedar a los miembros del Plenario de las Comisiones, como violadores de la Constitución. Precisamente esto me conlleva a abusar de su gentileza y de la paciencia de los colegas Legisladores, para aclarar esto en forma debida, porque no podemos permi-

tir un sofisma de esta naturaleza, que pretenden engañar a la opinión pública del país. Con su permiso, señor Presidente, le solicito se sirva ordenar al señor Secretario, que dé lectura al artículo diez y nueve, numeral once de la Constitución en vigencia. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Artículo diez y nueve, numeral once de la Constitución en vigencia, señor Secretario. -----

EL SEÑOR SECRETARIO: (Lee) "Art. 19.- Numeral 11) Toda persona goza de las siguientes garantías: 11) La libertad de contratación. La Ley regula las limitaciones de este principio y lo relativo a la revisión de los contratos para evitar el enriquecimiento injusto y mantener la equidad en las relaciones contractuales". Hasta aquí el numeral once del artículo diez y nueve, señor Presidente.

EL H MOSQUERA MURILLO: (Continúa) Señor Presidente, colegas Legisladores, precisamente el sofisma radica en esta parte, se nos acusa de violar la Constitución, bajo el argumento de que la Constitución establece, pero lamentablemente se quiere engañar al país, con tanta ingenuidad, que no se dice lo que la Constitución a renglón seguido expresa, precisamente de que esta libre contratación que faculta la Constitución vigente, está también limitado por lo que determine la ley.-- Consecuentemente no es una contratación enteramente libertina, como se pretende quiera que sea, por sobre los intereses particulares están los intereses de la sociedad, que conocemos perfectamente que en materia jurídica, los intereses de la colectividad están por sobre los intereses de sectores particulares; tenemos muchos casos, para citar uno, el caso de los efectos de la ley; sabemos perfectamente que tiene efectos para el futuro; y sin embargo, cuando se trata de asuntos que tienen que ver con los intereses del sector público o de la colectividad, si se da como excepción, de que haya retroactividad de la ley. En definitiva, estamos demostrando con la lectura del artículo diez y nueve, que no se ha hecho sino uso de los términos que le conviene a este grupo; y que es necesario demandar mayor seriedad a este tipo de publicaciones, para que el país no sea sorprendido y engañado; es más, señor Presidente, y quiero protestar enérgicamente, porque no podemos nosotros permitir que estos señores que defienden sus intereses particulares, lleguen al punto de la osadía de amenazar de pedir el veto Presidencial, si se mantiene esta si-

tuación; realmente estamos nosotros en situaciones en que tenemos que estar supeditados a los criterios, a los argumentos de los sectores particulares, para aprobar una ley, que va a tener efectos de vigencia, para toda la colectividad ecuatoriana. Esto quería yo, señor Presidente dejar aclarado, porque en definitiva se ha hecho uso de un sofisma que no puede quedar por desapercibido. En lo referente al segundo punto, señor Presidente, de que si debemos aprobar el criterio de que el Seguro debe pagarse antes o después de la sentencia, yo debo mantener mi posición de la sesión del día Viernes, de cualquier forma como se quiera decir en el inciso aclaratorio que no se trata de prevaricato, en definitiva se está obligando al Juez a que llegue a la tipificación del prevaricato, Efectivamente la ley determina ciertas situaciones donde se dan diligencias inmediatas, pero que son muy diferentes, en lo relacionado con la retención preventiva, no es otra cosa que asegurar que el indiciado precisamente vaya a cumplir con la posible sanción, en el caso que resultare culpable; y no sólo que se lo dice en esa forma tan genérica, sino que la Ley exige el cumplimiento de los requisitos determinados en el artículo 74 del Código de Procedimiento Penal, consecuentemente estos requisitos son los que configuran la cierta posibilidad de que pueda resultar culpable; pero eso es muy diferente como las otras medidas precautelatorias que se piden, porque acá lo que nosotros estamos pidiendo son indemnizaciones, las indemnizaciones por regla general, como deben ser materia de Penal, o civil, sólo puede hacerse factible una vez que exista la sentencia correspondiente; de ahí, señor Presidente, que en este caso si estoy de acuerdo con estos señores y que ellos también lo manifiestan en la publicación que he hecho referencia; indiscutiblemente que se está o se pretende incurrir pues en una situación que estaríamos nosotros sacrificando lo que es y debe ser la técnica jurídica en materia de pago de daños y de indemnizaciones. Consecuentemente, señor Presidente, yo mantengo la posición de que es preferible de que el pago del seguro obligatorio sea una vez que exista la sentencia ejecutoriada. En definitiva no nos puede a nosotros asustar, señor Presidente, el trámite dilatado, el procedimiento dilatado que siempre ha existido, porque como hemos aproba-

do en los artículos referentes a procedimiento, hemos cambiado radicalmente el procedimiento, a tal punto que las pruebas son hasta treinta días, después tiene quince días para dictar su sentencia; yo entiendo que de ninguna manera puede sacrificarse algo tan elemental y tan importante como es la de no obligar a un Juez a prevaricar, es sencillamente porque tengamos nosotros que cumplir con el espíritu de que efectivamente, se den los medios necesarios para que los que sean objeto de un accidente de tránsito, sean atendidos en ese momento. Preferible, señor Presidente, actuar con la debida medida, no sin antes reconocer el buen ánimo, la buena predisposición de quienes pues estiman que debe ser antes; pero en todo caso, nosotros tenemos que legislar bajo cierta guía, ciertos principios, que indiscutiblemente no podemos trastocarlos, por muy buena fe que tengamos. Por tanto, señor Presidente, yo mantengo la posición de que el seguro debe ser pagado una vez que efectivamente exista la sentencia ejecutoriada. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Tal como ha sido producido el debate, dados soluciones totalmente diferentes: la una que sería el artículo 142, con la modificación propuesta por el Honorable Proaño y la otra que sería un nuevo artículo que remplace a éste y que determine que en realidad la sentencia es previa al pago del seguro. El artículo 142, con las modificaciones propuestas por el Honorable Proaño, señor Secretario, sírvase leerlo para hacer votar. -----

EL SEÑOR SECRETARIO: El artículo 142 con la modificación propuesta por el Honorable Proaño, dice así: (Lee) Para el pago del seguro se observará el siguiente procedimiento: a) Notificación del siniestro a la Compañía aseguradora, sea por el asegurado o por el Juez que conozca de la causa y b) Reconocimiento por parte del Juez de Tránsito del resultado del accidente y avalúo de los daños y perjuicios mediante peritos. En base de estas diligencias, el Juez determinará el valor de las indemnizaciones que debe pagar de inmediato la Compañía aseguradora y la persona o personas que deben cobrarlas. Esta decisión no implica anticipación de criterio ni surtirá efectos irrevocables en el juicio; y sólo para efectivizar el pago de las indemnizaciones, el Juez señalará quien aparezca como presunto responsable, sin perjuicio de que al expedir sentencia señale al verdadero culpable, caso en el cual, la Compañía aseguradora podrá proceder de acuerdo con lo que dispone el Art.

150 de esta Ley". Hasta aquí el artículo, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE: Los señores Legisladores que estén de acuerdo con el texto propuesto, que se sirvan levantar el brazo. Aprobado el artículo, con dos votos en contra. Que conste el voto en contra del Honorable Mosquera. Artículo ciento cuarenta y tres, señor Secretario. -----

EL SEÑOR SECRETARIO: (Lee) "Artículo 143.- Cuando el accidente de tránsito produzca únicamente daños materiales, el valor de las indemnizaciones que debe pagar la Compañía aseguradora, podrá determinarse de mutuo acuerdo entre ésta y las partes interesadas, sin que sea necesaria la intervención del Juez de Tránsito". Hasta aquí el texto del artículo original; y hay cambio en el nuevo texto propuesto por la Comisión, señor Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Sírvase leer el nuevo texto.-----

EL SEÑOR SECRETARIO: (Lee) El valor de las indemnizaciones que debe pagar la Compañía aseguradora, podrá determinarse de mutuo acuerdo entre ésta y las partes interesadas, sin que sea necesaria la intervención del Juez de Tránsito. El acuerdo o transacción de las partes, no obstará el ejercicio de la acción penal correspondiente". Hasta aquí el texto del artículo sustitutivo.

EL SEÑOR PRESIDENTE: Los señores Legisladores que estén de acuerdo con el texto sustitutivo, que se sirvan levantar el brazo. Artículo ciento cuarenta y tres aprobado con el texto sustitutivo número ciento cuarenta y ocho. Artículo ciento cuarenta y cuatro.

EL SEÑOR SECRETARIO: (Lee) Artículo ciento cuarenta y cuatro. Si el valor de los daños y perjuicios ocasionados por el accidente es mayor al cubierto por el Seguro, el perjudicado podrá reclamar al causante la diferencia, mediante la correspondiente acción". No tiene ninguna indicación y es igual el nuevo texto propuesto, señor Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Los señores Legisladores que estén de acuerdo con el texto, que se sirvan levantar el brazo. Es igual el texto del sustitutivo, de tal manera que el texto original es el que está votándose. Aprobado el artículo. Artículo ciento cuarenta y cinco, señor Secretario. -----

EL SEÑOR SECRETARIO: (Lee) "Artículo ciento cuarenta y cinco. La Compañía Aseguradora, queda en libertad de proponer la acción de repetición de lo pagado en caso de dolo o fraude".- Es diferente la redacción del nuevo texto, propuesto por la Comisión, señor Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Sírvase leer el nuevo texto.-----

EL SEÑOR SECRETARIO: (Lee) "La Compañía Aseguradora, queda en libertad de proponer en juicio verbal sumario, la acción de repetición de lo pagado, en caso de dolo, fraude, o cuando hubiere sido condenada a pagar las indemnizaciones indebidamente" Hasta aquí el texto sustitutivo. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Los señores Legisladores que estén de acuerdo con el texto..... Honorable Borja tiene la palabra.

EL H BORJA CEVALLOS: Señor Presidente, me parece que hay algún pequeño error en este artículo. En primer lugar, porque según el texto anterior, la Compañía no ha sido condenada a pagar, puesto que no hay una sentencia y solamente la sentencia es la que podría obligar a la Compañía a que pague; naturalmente que la Compañía ha sido obligada a pagar, pero no condenada, debido a que no hay sentencia. De otro lado, el artículo debería decir contra quien debe ejercerse esta acción de repetición, que significa (para los que no son abogados) de reembolso de lo pagado indebidamente; entonces habría que reflexionar un poco más detenidamente, con relación a qué entidad o persona, es aquella contra la cual va a dirigir la Compañía Aseguradora esa acción de reembolso de lo indebidamente pagado. Lo lógico es que sea contra otra Compañía que aseguró o a quien al final del juicio resulte culpable del accidente. Esta repetición o este reembolso se produciría solamente en el caso de un error judicial, o sea en el caso en que la Compañía que originalmente y de inmediato fue obligada a pagar el seguro, no resulte al final del juicio la obligada, o que al final del juicio, la sentencia diga que no fue el primer asegurado sino el segundo el responsable de la infracción. No sé si me he podido dar a entender; pero la idea es completar este artículo y aclararlo de mejor manera, señalando la persona o la entidad contra la cual debe dirigirse esta acción de pago indebido en definitiva. --

EL SEÑOR PRESIDENTE: La propuesta pretende, en primer lugar -----

señalar contra quien es el juicio que se está autorizando; y en segundo lugar, señalar también cuál es la empresa condenada y cuándo, para efecto de la iniciación del Juicio. De tal manera que si no hay ninguna otra observación al respecto, yo agradecería, Honorable Borja que se sirva redactar la modificatoria, a fin de que sea considerada por la Sala. Honorable Borja tiene la palabra. -----

EL H BORJA CEVALLOS: Podríamos intentar alguna redacción más o menos como la siguiente: "Si la Compañía Aseguradora que, de acuerdo con el procedimiento establecido en el Art. (tal), que originalmente es el 147, fuere obligada a pagar los perjuicios de un accidente de tránsito (rectifica) las indemnizaciones de un accidente de tránsito, lo hubiere hecho indebidamente, de acuerdo a la sentencia dada en el juicio, podrá ejercer la acción de repetición de lo pagado, contra la Compañía que hubiere asegurado al culpable de la infracción". - Algo así, en Castellano, podría quedar bien. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Honorable Proaño -----

EL H PROAÑO MAYA: Señor Presidente, yo quisiera solicitar al Honorable doctor Borja, que permita que con su planteamiento, esta disposición, para su redacción final, lo considere la Comisión y luego lo proponga al Plenario. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Me parece que el procedimiento sería el más indicado, en el caso de ser aprobado el criterio. De tal manera que los señores Legisladores que estén de acuerdo con el criterio expuesto por el doctor Borja, que se sirvan levantar el brazo. Se aprueba el criterio y regresa a la Comisión para la redacción final. Artículo 146, señor Secretario, del texto original. -----

EL SEÑOR SECRETARIO: (Lee) "Art. 146, - Las pólizas de seguro establecidas en este Capítulo, deberán contratarse con Compañías establecidas en el país; y autorizadas legalmente para el efecto, en tanto no se constituya la Entidad Aseguradora prevista en el artículo siguiente". Cambia la redacción en nuevo texto, señor Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Sírvase leer el nuevo texto, señor Secretario. -----

EL SEÑOR SECRETARIO: (Lee) "Las pólizas de seguro determinadas en este Capítulo, deberán contratarse con Compañías esta-

blecidas en el país y autorizadas legalmente para el efecto. Hasta aquí el nuevo texto, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE: Los señores Legisladores que estén de acuerdo con el texto sustitutivo, artículo 151, que se sirvan levantar el brazo. Aprobado el texto del Art. 151, sustitutivo. Art. 147, señor Secretario. -----

EL SEÑOR SECRETARIO: (Lee) "Art. 147.- El Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, en colaboración con la Superintendencia de Bancos y Seguros, procurará la constitución de una Entidad Aseguradora de Compañía mixta, a nivel nacional, con la participación de las Compañías de Seguro que existan actualmente en el país, de empresas y organismos estatales, de empresas y cooperativas de tránsito y transporte terrestres y de propietarios de vehículos interesados en esta actividad" Hasta aquí el Art. 147, que no consta en el texto sustitutivo, señor Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Debemos entender que la Comisión está recomendando la inclusión de este artículo en el texto sustitutivo y esto obedecería, entre otras cosas, a los razonamientos presentados por las Compañías de Seguros, en los informes que fueron leídos en su oportunidad anteriormente. En todo caso estamos considerando el texto original; de tal manera que el ciento cuarenta y siete, tal como ha sido leído. Los señores Legisladores que estén de acuerdo con que se mantenga el Art. 147 con el texto propuesto, que se sirvan levantar el brazo. Aprobado el Art. 147. Art. 148, señor Secretario. -----

EL SEÑOR SECRETARIO: (Lee) "Art. 148.- Las Compañías de Seguros autorizadas para operar en el ramo de vehículos, están obligadas a aceptar las solicitudes para los seguros previstos en esta ley. Si no cumplieren esta obligación, serán sancionadas por la Superintendencia de Bancos, de conformidad con la ley de la materia". Cambia de redacción en el nuevo texto propuesto por la Comisión, señor Presidente. (Lee el texto del proyecto sustitutivo) "Las Compañías de Seguros autorizadas para operar en el ramo de vehículos, están obligadas a aceptar las solicitudes para los seguros previstos en esta ley; si no cumplieren esta obligación, serán sancionadas por la Superintendencia de Bancos, de conformidad con la ley de la materia; cuando la persona aspirante a las pólizas de segu

ro sea reincidente en la comisión de infracciones de tránsito, las Compañías Aseguradoras podrán negar las indicadas solicitudes. En este caso, negada la petición, el reincidente rendirá una garantía o caución suficiente para cubrir el valor de los seguros establecidos en esta Ley". Hasta aquí el texto sustitutivo, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE: Honorable Borja.

EL H BORJA CEVALLOS: Señor Presidente, en relación a la primera parte de este artículo, creo que debe tenerse en cuenta lo siguiente: podría ocurrir que los conductores, en virtud del prestigio, de la solvencia de alguna Compañía de Seguros específica, concurren todos, en una gran proporción a pedir el seguro en esa Compañía, con lo cual congestionarían el trabajo de ella y harían imposible el que pueda atender a tanto nuevo cliente, cliente obligado. Tal vez la idea puede ser que el Organismo de Tránsito, Consejo de Tránsito, lleve un registro de las Compañías de Seguro y vaya distribuyendo, en proporción al capital social de cada una de ellas, los cupos de aseguramiento para los conductores; de tal manera que no exista el hecho de que en una Compañía se produzcan demasiados asegurados, mientras que en otra, casi no los haya, porque también debemos pensar en los problemas administrativos de las Compañías de Seguros. Ellas no van a estar preparadas para atender a un número masivo, desproporcionado de nuevos asegurados, en razón de estas normas; por consiguiente, habría que buscar un mecanismo que distribuya los seguros de tránsito proporcionalmente entre todas las Compañías, en relación directa al capital social de ellas. Así, una Compañía de Seguros que opere con un capital social equivalente a cien, tenga diez asegurados obligados; y una Compañía que opere con un capital como doscientos, tenga el doble. Este mecanismo distributivo, podría estar a cargo del propio Consejo de Tránsito, porque si dejamos a la libre voluntad de los conductores, todos vamos a procurar asegurarnos en las Compañías más grandes, aparentemente más solventes, hasta congestionar el trabajo de estas Compañías, perjudicando la prestación de los seguros generales y de los seguros de vida, es decir, pienso en este mecanismo de distribución de los seguros equitativamente entre todas las Compañías existentes en el país. Me parece bien que las Compañías no puedan rechazar el seguro, -

siempre que tengan cupo, el cupo señalado. Este seguro es probable que a las Compañías no les guste mucho, esta sería una contraprestación, a cambio de la concesión que les da el Estado para que operen en los ramos del Seguro. Un poco hablando irónicamente yo diría que el mejor negocio en el mundo es una Compañía de Seguros bien administrada; y el segundo mejor negocio, es una Compañía de Seguros mal administrada. Eso se suele decir del negocio petrolero, pero es aplicable también al problema de los seguros: fantástico negocio como contrapartida del cual, deberían ellos rendir un tributo a la sociedad, a la seguridad del tránsito a través de la obligatoriedad que tengan de aceptar los asegurados conductores, los asegurados vehículos; pero tampoco puede abusarse, debería distribuirse equitativamente estos nuevos asegurados entre todas las Compañías de Seguros que operen en el país; esa es la idea más o menos.

EL SEÑOR PRESIDENTE: En el planteamiento hay dos observaciones fundamentales, la una; la distribución entre las distintas Compañías; y hay otra que considero es muy importante y que fue hecha también por el doctor Borja, en el sentido de que el artículo debería relacionar el cupo de las Compañías de Seguro, para efecto de la obligación de conceder el seguro; porque en el artículo no se establece una relación directa entre la obligación de entregar el seguro a quien lo solicita y el cupo autorizado por la Superintendencia, para esa Compañía de Seguros. Hay dos observaciones fundamentales para la discusión. Honorable Mosquera.

EL H MOSQUERA MURILLO: Señor Presidente, realmente que aquí también tenemos que decir que hay cosas que quisiéramos que así sean; pero que lamentablemente no pueden ser así, porque esto tendría como consecuencia, dos situaciones realmente conflictivas, el primero en cuanto a la regulación de cupos, porque realmente sería totalmente complicado sacar el número de conductores, tanto profesionales como sportman para dividirlos entre las Compañías que legalmente estén funcionando en el país, estimo que eso sería sumamente conflictivo a más de lo segundo que ahí si se limitaría la libertad de que el que tiene necesidad de contratar la póliza de seguro, tenga pues que ser obligado a determinada Compañía, cuando sabemos pues que el valor

del seguro varía de acuerdo a la Compañía que lo otorga. En ciertos casos pues unas cobran más, otras cobran menos, depende del valor del monto de utilidades que quiere pues obtener las Compañías; de ahí pues que yo veo que sería sumamente inaceptable esto que realmente sería, como intención, sería muy bueno, porque además pues, evitaríamos que ciertas Compañías tengan un determinado número de polizas de seguro. Consecuentemente, yo estoy de acuerdo tal como está en el Proyecto de Ley, que se mantenga tal como está, porque de lo contrario, con la observación hecha por el doctor Rodrigo Borja, traería realmente situaciones muy complejas para ser aplicable. ----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Honorable Borja. -----

EL H BORJA CEVALLOS: Señor Presidente, yo creo que este tipo de seguro, debe tener una prima general, regulada por el Estado a través del Organismo que estimemos conveniente; pero este seguro, no es, no puede ser objeto de contratación entre los particulares. Me explico mejor, la prima debe ser general para todos los vehículos, sean estos "Mercedes Benz del 81" o viejos Fiat 600 de hace diez años, porque lo que interesa es pagar los daños que estos dos vehículos tan diversos en su valor comercial, causen a las personas, es decir a terceros; y entonces la Compañía de Seguros lo que va a pagar es ese valor de la indemnización a terceros, sean que los daños provengan del Mercedes Benz lujoso del 81 o del Fiat del año 71; por eso la prima del seguro debe ser la misma y esta prima debe ser regulada y establecida por el Estado, porque si es que el Estado no las regula, puede temerse que las Compañías de Seguros bajo el incentivo o el amparo de la obligatoriedad del seguro, suban altamente las primas de las polizas del tránsito, perjudicando naturalmente a los choferes, es decir, ahí causaríamos un problema social enorme, este seguro funciona solamente si el Estado es el encargado de fijar la prima obligatoria de todo seguro de vehículo en el Ecuador; de lo contrario no funciona, porque entonces, de un lado está el conductor o el propietario obligado al seguro; y de otro lado está la Compañía que solamente otorga ese seguro, con primas sumamente altas, lo cual redundaría en un gran negocio para las Compañías y un gran perjuicio para los conductores y los propietarios de vehículos, así -

que hay que tener muy claramente este asunto que yo lo voy a plantear oportunamente, en el curso de este articulado; pero de toda suerte, es indispensable que alguna autoridad distribuya los cupos de los seguros entre las Compañías; de otra manera algunas Compañías se van a ver congestionadas con peticiones que no pueden rechazar, mientras que otras no recibirán esas peticiones; y eso tampoco es justo, bajo todo punto de vista; de ahí que podríamos tal vez, como algunos artículos anteriores, mandar esto a la Comisión, para darle una solución al problema, una solución un poco más reflexiva, en el sentido de que tenemos mayor tiempo para hacerlo. No sé si se me sea permitido pasar al segundo inciso de este artículo, en el cual encuentro que la palabra reincidente está inadecuadamente utilizada, porque reincidente es el que ya ha cometido, por lo menos dos infracciones o dos delitos de tránsito; y esa me parece que no es la idea de este inciso, la idea es exonerar de la obligación a las Compañías de aceptar a un cliente de tránsito, si es que este fue anteriormente ya condenado por un delito de tránsito; es decir, basta que haya sido ya condenado por un delito de tránsito para que le sea lícito a la Compañía, rechazar la solicitud de este nuevo cliente, en cuyo caso el propietario o el conductor que esté situado en esta condición deberá buscar otra fórmula, otra forma de asegurar los daños que produzca con su conducción de vehículos. En consecuencia, en lugar de la palabra reincidente, propongo lo siguiente: "cuando la persona aspirante a la póliza de seguro haya sido condenado por un delito anterior de tránsito, la Compañía Aseguradora o las Compañías Aseguradoras, podrán negar la solicitud en referencia, o la respectiva solicitud; porque tal como está la redacción, se necesitaría que el ciudadano tenga ya dos condenas; y entonces a la tercera, recién le podría la Compañía negar su solicitud; y pienso que la idea, por equidad sería que basta que haya cometido una infracción anterior para que la Compañía ya no esté obligada a otorgarle el seguro.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Honorable Loor.

EL H LOOR RIVADENEIRA: Señor Presidente, yo acojo el criterio del Representante doctor Borja, en el sentido de que hasta para

evitar monopolios, hasta para reglamentar la utilidad y la riqueza, realmente se establezcan cupos, en razón del capital social de cada una de las Compañías Aseguradoras; pero rogándole que acepte la modificatoria en una indicación del Honorable Mejía, de que no sea el Consejo de Tránsito sino la Superintendencia de Compañías, de Bancos, perdón, que tiene que velar también por las Compañías, la que otorgue esos cupos, por que realmente yo creo se ordenará más este trabajo y se va a cumplir fielmente con esta disposición, que es la aspiración de los Legisladores, de tal manera que yo acojo ese criterio y hago esa pequeña modificación y le ruego a su Señoría que si no hay más debatientes, ponga a consideración el criterio para que regrese a la Comisión, para su redacción final. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Hay dos observaciones, una en cada inciso. En el primero, establecemos el criterio de los cupos, como criterio fundamental, a fin de que pueda regresar a la Comisión, una vez votado. Honorable Pico. -----

EL H PICO MANTILLA: Por el primer inciso, señor Presidente, para además manifestar mi acuerdo con la proposición que ha hecho el Diputado Borja, añadir que se apruebe también como criterio el que la misma Superintendencia de Bancos y de Compañía de Seguros, establezca la prima que debe pagarse por este concepto y que en ningún caso sea superior a la vigente al 31 de Diciembre de 1980. No creo que haga falta argumento, señor Presidente, pero claro es que se dicte aquí una ley, en un medio especulativo como es el ecuatoriano, subirán las primas y crearemos problemas a todos los propietarios de vehículos. Si se pueden completar estos dos criterios y la Comisión estudie si es posible o no el establecimiento de esas primas y si ya existe una disposición en la ley, no habría razón de esa observación. Gracias, señor Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Honorable Borja. -----

EL H BORJA CEVALLOS: Señor Presidente, yo entiendo perfectamente la intención que le ha movido al señor Diputado Pico para hacer esta proposición; pero hago notar a los señores Legisladores, que las primas actuales ya son inalcanzables, para el común de los propietarios de automóviles; y además son primas cuyo valor es directamente proporcional al costo comercial al costo comercial del vehículo, de tal manera que un vehículo que cuesta ochocientos mil sucres, paga mucho más que un vehí

culo que cuesta cincuenta mil sucres, porque son seguros que cubren los daños de ese vehículo; y el nuestro es un seguro que no cubre los daños del vehículo causante, sino que cubre los daños de terceros; por consiguiente, no es aplicable realmente este concepto a esta nueva modalidad del seguro que estamos estableciendo aquí, porque la idea es que un Cadillac o un Dodge del año treinta y cinco pueden causar la muerte de un ciudadano, o pueden causar determinados daños en propiedades privadas, entonces no importa la marca ni el año, ni el costo comercial del vehículo que ha causado los daños, lo que importa es la cuantificación de esos daños, de ahí que la prima debe ser la misma, para el propietario del Cadillac, como para el propietario de la camionetita Datsun, porque estamos tratando de establecer un seguro, para cubrir daños de terceros - responsabilidad civil frente a terceros, no para cubrir los daños del vehículo causante del accidente, que los cubrirá su propietario, por su cuenta, y que no conviene además que los cubra el Seguro, porque entonces desaparecería cierta coacción anímica para impedir la irresponsabilidad anímica para impedir la irresponsabilidad en el manejo de vehículos. Si es que yo sé que haga lo que haga, el Seguro me paga mi vehículo y el vehículo que yo he dañado, entonces puedo conducir irresponsablemente; pero si yo sé que el Seguro solamente me paga el daño a favor de terceros; pero que yo tengo que sufragar los gastos de reparación de mi propio vehículo, es probable que mi conducta sea un poco más responsable, por interés personal, ese es el sentido de este seguro; de ahí que yo acogiendo la primera parte de la proposición del Diputado Pico, es decir aquella que se refiere a que la Superintendencia establezca pólizas especiales para este seguro, obligatorias para todas las Compañías, discrepe en cuanto a la limitación de la cuantía de esas primas, porque obviamente las que existen actualmente son excesivamente onerosas y no están al alcance, probablemente del ochenta o noventa por ciento de los propietarios de vehículos y conductores .

EL SEÑOR PRESIDENTE: Los señores Legisladores que estén de acuerdo con las observaciones y los criterios señalados para la fijación de las primas, para el cupo de las mismas, en lo que se refiere al primer inciso, que se sirvan indicarnos levantando el brazo, a fin de que regrese a la Comisión para su redacción final. Se aprueba el criterio, regresa a la Comisión.

El segundo inciso establecía un texto diferente para cambiar justamente el señalado como reincidir . Si el señor Secretario lo recogió, le agradecería que lo lea.-----

EL SEÑOR SECRETARIO: Sí, señor Presidente, (Lee) "Cuando la persona aspirante a las pólizas de seguro, hayan sido condenadas por un delito anterior de tránsito, las Compañías Aseguradoras podrán negar las indicadas solicitudes. En este caso, negada la petición, el reincidente rendirá una garantía o caución suficiente para cubrir el valor de los seguros establecidos en esta ley".-----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Entiendo que debería decir: a la póliza de seguro, porque es la única que es obligatoria. Honorable Valencia, por favor.-----

EL H VALENCIA VASQUEZ: Señor Presidente, como entiendo que va a regresar el artículo a la Comisión, yo quiero hacer notar a los señores Legisladores, que las Compañías Aseguradoras; y con razón, van a tener un argumento fácil a su favor para negar las pólizas, porque dice: si usted me permite, señor Presidente (Lee) "Cuando las personas aspirantes a la póliza de seguros sean reincidentes en la comisión de infracciones de tránsito". Las infracciones de tránsito han de ser referentes al pago de daños y perjuicios, o sea a las indemnizaciones correspondientes; pero las infracciones de tránsito son de diferente graduación, como por ejemplo, digamos el no portar la credencial, infracción de tránsito, pasar la luz verde, infracción de tránsito, mal estacionamiento, infracción de tránsito; entonces las infracciones de tránsito, la reincidencia en estas infracciones, va a ser causa para la negativa de la concesión de la póliza. En todo caso, señor Presidente, insinúo a la Comisión que se tome en consideración la siguiente redacción: Cuando la persona aspirante a la póliza de seguro sea reincidente en la comisión de infracciones de tránsito, referentes al pago de indemnizaciones.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Honorable Borja .-----

EL H BORJA CEVALLOS: Señor Presidente, con relación a las palabras del señor Diputado Valencia, debo decirle que en

la indicación que yo hago, no hablo primero de reincidentes y luego no hablo de infracciones de tránsito genéricamente, sino de delitos de tránsito; y la redacción sustitutiva que he propuesto es la siguiente: Cuando la persona aspirante a la póliza de seguro haya sido condenada por anterior delito de tránsito, las Compañías Aseguradoras podrán negar las indicadas solicitudes. (Repite una parte) "haya sido condenada por anterior delito de tránsito", con eso eliminamos las condenas relativas a contravenciones de tránsito.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Honorable Valencia. -----

EL H VALENCIA VASQUEZ: Me parece bien la indicación del Honorable Borja, pero tenemos que pensar que estamos hablando de un ámbito de rescisión de daños, mas bien de cuantificación económica; y los delitos puede ser condenar al infractor o al chofer, a una sanción penal, privativa de la libertad o cualquier otra. Esa diferencia quiero yo que de alguna manera tome la Comisión para la redacción clara y concreta, porque las pólizas pues no van a responder por la culpa, por el dolo, por una serie de acontecimientos que están encuadrados dentro del Derecho Penal y dentro del Derecho Procesal Penal; ellas tienen una finalidad específica, de entregar una cantidad de dinero en función de daños, en función de indemnizaciones. Esta es mi inquietud señor Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Honorable Mosquera. -----

EL H MOSQUERA MURILLO: Señor Presidente, yo estimo que la observación que ha hecho el Diputado Valencia es muy importante, porque realmente estamos nosotros generalizando, en cuanto a infracciones; pero también es cierto que si en las contravenciones solamente pueden pues, como todos sabemos o conocemos perfectamente, primera y segunda clase, responderse económicamente, en la de tercera clase si tenemos pues ya perjuicios en que deben ser pagados precisamente por la Compañía Aseguradora, consecuentemente no podemos hablar ni de contravenciones generales ni tampoco de delitos exclusivamente; lo pertinente en este caso es que como va a la Comisión, que se redacte en tal forma que lo importante es el espíritu, que se concrete el espíritu que es de que la Compañía Aseguradora que ha tenido ya que pagar las indemnizaciones, ya sea por daños y perjuicios, no o-----

torgue el mismo seguro a quien ya fue condenado y que por cu ya razón el tuvo que pagar. Ese sería en definitiva el espí-ritu de esta disposición, de esta forma puede ser una infrac-ción como delito o una infracción como contravención; pero no podemos limitar sólo a delito, porque la tercera clase de con-travenciones si tipifica situaciones en que ya sea por heridas o daños materiales, tiene la Compañía Aseguradora que pagar, en todo caso, como tiene que ir a la Comisión nuevamente, ahí ten-drá que hacerse notar esta observación que se ha hecho y con-sidero que es muy importante. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Señores Legisladores, los que estén de acuerdo con el criterio fundamental, a fin de que el artículo sea redactado en su totalidad por la Comisión, guardando la ar-monía necesaria, que se sirvan levantar el brazo. Se aprueba - el criterio y regresa a la Comisión el artículo 148 original, que equivale al 152 sustitutivo. Artículo 149, señor Secreta-rio. -----

EL SEÑOR SECRETARIO: (Lee) " Artículo 149.- Las Jefaturas pro-vinciales de tránsito y transporte terrestre, no otorgarán la matrícula de un vehículo mientras no se presente la póliza de seguros respectiva". Hasta aquí el Art. 149, que es diferente al al texto sustitutivo presentado por la Comisión, señor Pre-sidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Artículo o ciento cincuenta y tres sustitu-tivo . -----

EL SEÑOR SECRETARIO: (Lee) "Las Jefaturas Provinciales de Trán-sito y Transporte Terrestres no otorgarán la matrícula de un - vehículo mientras no se presente la póliza de seguros respecti-va o la garantía o caución prevista en el inciso segundo del ar-tículo anterior". -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: El Honorable Mosquera.

EL H MOSQUERA MURILLO: Señor Presidente, el cambio de redac-ción del sustitutivo frente al original, radica pues en el cam-bio que se hizo precisamente en el artículo anterior, en cuan-to pues si se volviera a producirse una infracción nuevamente, no se dará ya el seguro; entonces se prevé otro tipo de garan-tía o caución; de ahí que se ha aumentado el sustitutivo; pero -----

aparte de eso, yo quería, señor Presidente, observar que es necesario que se agregue: y la Comisión de Tránsito del Guayas, que también tiene facultad para otorgar matrículas, de lo contrario, si dejáramos tal como está, en Guayaquil, en la provincia de El Guayas, no sería necesario presentar ninguna póliza de seguro para matricular el carro; consecuentemente es necesario que se aumente, después de donde dice: Jefatura Provincial de Tránsito y Transporte Terrestre, "Y LA COMISION DE TRANSITO DEL GUAYAS". -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: El texto definitivo tendrá que estar en concordancia con lo que hemos encargado que la Comisión redacte como artículo anterior. De todas maneras, hay una observación fundamental que es la inclusión de la Comisión de Tránsito en este artículo. Les señores Legisladores que estén de acuerdo con que se incluya la Comisión de Tránsito del Guayas, que se sirvan levantar el brazo. Se aprueba la inclusión de la Comisión de Tránsito. Los señores Legisladores que estén de acuerdo con el criterio general, a fin de que también vuelva a la Comisión y se redacte de acuerdo con lo que se resuelva como redacción para el texto anterior, que se sirvan levantar el brazo. Honorable Mosquera.

EL H MOSQUERA MURILLO: Yo creo, señor Presidente de que en todo caso, no es necesario que vuelva a la Comisión este artículo, lo único que debería hacerse es de que quede suspenso, porque efectivamente tiene que estar en concordancia con el anterior. Según como se apruebe el anterior, se aprueba este, en los términos que está, o de lo contrario pues se hará las rectificaciones que se crean necesarias, pero en todo caso no necesita de que vaya a la Comisión para una nueva redacción, porque tal como está, si se ha aprobado ya de que se incluya también la Comisión de Tránsito del Guayas, el artículo está bien, no hay objeción sobre la redacción, lo que si estoy de acuerdo, como usted ha expresado, tiene que guardar armonía, porque tiene relación con el artículo anterior, entonces lo procedente sería, que se lo declare suspenso mientras se apruebe el artículo anterior.

EL SEÑOR PRESIDENTE: Si el criterio aprobado para el artícu-

lo anterior fue que se mantenga el segundo inciso; y el se gundo inciso señala claramente que puede ser reemplazado - el seguro por la garantía, yo mas bien creo que en reali- dad, el artículo siguiente puede quedar aprobado, cambian- do el criterio anteriormente dado por la Presidencia, por- que no hay cambio alguno, una vez que el criterio anterior fue aprobado; y en este lo que estamos señalando es que las Jefaturas Provinciales de Tránsito o la Comisión de Tránsi- to exigirá uno de los dos documentos. De tal manera que los señores Legisladores que estén de acuerdo con el artículo - sustitutivo, con la inclusión de la Comisión de Tránsito - del Guayas, que se sirvan levantar el brazo. Se aprueba - el artículo. El siguiente artículo señor Secretario. ----

EL SEÑOR SECRETARIO: (Lee) "Art. 150.- Las Entidades o per- sonas señaladas en el Art. 139 de esta Ley que no hubieren obtenido las pólizas de seguro previstas en el Art. 141 o que que no las hubieren renovado, responderán solidariamen- te con el infractor, con los daños y perjuicios ocasionados por el accidente de tránsito; y además pagarán una multa de hasta cinco sueldos mínimos vitales del trabajador en ge- neral que les impondrá el Juez de Tránsito, de acuerdo con el tiempo que hubiere durado la omisión o con el valor del vehículo. El propietario no será responsable solidario cuan- do haya sido privado de la posesión de su vehículo por hurto, robo o apropiación indebida o requisición forzosa del mismo". Hasta aquí el texto del Art. 150, señor Presidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Señor Secretario, sírvase leer el tex- to del artículo ciento cincuenta y cuatro, o señalar por - lo menos la diferencia que existe en el primer inciso.

EL SEÑOR SECRETARIO: El texto del Art. 154: (Lee) Las en- tidades o personas señaladas en el Art. 143 de esta Ley que no hubieren obtenido las pólizas de seguro previstas en el- Art. 146, o que no les hubieren renovado, responderán soli- dariamente con el infractor, por los daños y perjuicios oca- sionados por el accidente de tránsito; y además pagarán una multa de hasta cinco sueldos mínimos vitales del trabajador en general que les impondrá el Juez de Tránsito, de acuerdo con el tiempo que hubiere durado la omisión y con el valor

del vehículo. El propietario no será responsable solidario cuando haya sido privado de la posesión de su vehículo cuando haya sido privado por robo, hurto o apropiación indebida o requisición forzosa del mismo."Hasta aquí el texto sustitutivo. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Los señores Legisladores que estén de acuerdoHonorable Mosquera. -----

EL H MOSQUERA MURILLO: Aquí el segundo inciso, complica el contenido del primer inciso de este artículo. En primer lugar hay que tener en cuenta que lo que se refiere es a sancionar el incumplimiento de lo dispuesto en esta Ley, es decir que tiene que contratar el seguro obligatorio; y si no tiene pues, renovarlo. Eso es en definitiva; y de ahí es que viene la sanción. Consecuentemente, ya el segundo inciso, - en primer lugar sería de revisar, porque estimo que ya está también tipificado, en el caso de un accidente de tránsito, que el vehículo ha sido robado o hurtado, no responde el dueño, en primer lugar. No estoy seguro, pero creo que ya aprobamos esto; y en segundo lugar de que no podemos nosotros exonerar la responsabilidad de la sanción pecuniaria que debe de mantenerse de los cinco sueldos de quien no asegura el carro o no ha renovado el seguro. Consecuentemente, yo creo que este segundo inciso está por demás, señor Presidente, - porque debe de responder quien no contrata o no renueva el seguro, debe ser sancionado, porque de lo contrario, no se va a cumplir; y sería de revisar, porque entiendo yo que ya hemos aprobado de que en caso de una infracción cometida con un vehículo que ha sido robado, no responde el dueño del vehículo. -----

E SEÑOR PRESIDENTE: Honorable Valencia.-----

EL H VALENCIA VASQUEZ: Señor Presidente, estamos dejando establecido en los artículos anteriores la obligatoriedad del seguro; y lo que es más, la exigencia del mismo al momento de la matriculación del vehículo, sin la cual no puede matricularse; y si no matricula no puede circular el vehículo. Esto hay que tomar muy en consideración para la sanción de multa que se establece en el inciso primero, si es que con las dificultades anteriores, de las Compañías aseguradoras que hemos venido tratando, entre ella la muy bien observada por el Honorable -----

rable Borja de que a quién va a pedir la Compañía asegurado ra se le resituya del pago indebido. Todo nace, señor Pre sidente, de que no nos concretamos a establecer la senten- cia correspondiente. Cuando en las sesiones anteriores, yo defendí esta tesis, sin embargo, por cierta modalidad del - seguro, del pago de las pólizas en Europa; y de alguna for- ma por el espíritu de aceleración del pago de estas indemni- zaciones, no intervino, señor Presidente, a pesar de que toda vía sigue en mi conciencia el hecho jurídico de la sentencia práctica; sin embargo, señor Presidente, en esto de a quién se va a cobrar, a quien va a cobrar la Compañía que pagó lo indebidamente hecho, si en sentencia así resulta, tiene que ser considerado como ya se dispuso muy tranquilamente por la Comisión; pero de aquí nace señor Presidente, la imposi- bilidad o el hecho involuntario; el hecho involuntario no - se sanciona, señor Presidente, ni la sanción va a ser el mo- tor de lo que ya es obligatorio además, vuelvo a repetir no puede el vehículo circular sin matrícula y la matrícula tie- ne que concederse previo el seguro. Si esto es así, señor Presidente, se va a dar el caso de que dificultades involun- tarias en la consecución; y peor en la renovación de la póliza, por esto de la repetición de las infracciones o delitos, esto está también por aclararse; si va a haber estas dificul- tades para el dueño de un vehículo, le estamos poniendo cier- tamente en circunstancias sumamente angustiosas; y por he- chos involuntarios naturalmente va a pagar la multa. En cuan- to a la solidaridad del pago que se habla en frases anterio- res, yo estoy totalmente de acuerdo, pero que se le imponga - la multa, por circunstancias que pueden escapar de su volun- tad, me parece una sanción bastante difícil de aceptar, se- ñor Presidente, de suerte que yo estaría porque se suprima la sanción, tomando en consideración lo que acabo de expre- sar, salvo el mejor criterio de los señores Legisladores.

EL SEÑOR PRESIDENTE: Honorable Borja.-----

EL H BORJA CEVALLOS: Señor Presidente, si son muy valiosas las razones que amerita la supresión de este inciso, inclu- sive hay algo adicional, una de las características de este seguro es que se pague las consecuencias de todo accidente de tránsito, no importa las causas del accidente, no impor

ta que el accidente haya sido causado por un menor de edad, por un auto móvil robado, por un chofer embriagado o toxicómano, es decir no importan las causas, por imprudencia, por impericia, por lo que fuere, la cuestión es que producido el accidente, ocasionados los daños personales o materiales, el Seguro los pague, porque al que lo sufre, no le interesa saber las causas del accidente; iguales daños sufre por la impericia de un chofer o de un conductor que por descuido de un padre de familia que permitió conducir a un menor de edad, imperito en el manejo de automotores, no le interesa al que sufre las consecuencias cuál es el móvil del accidente de tránsito, lo que le interesa es que le paguen los daños que le ha causado ese accidente, en este sentido, la idea es que todo vehículo que circula en el Ecuador, tenga un seguro que proteja frente a terceros. Ahora bien, desde ese punto de vista yo concuerdo con lo dicho por el Diputado Mosquera, en el sentido de que hay que suprimir el artículo, porque una entidad o persona que ha incumplido su obligación de seguro obligatorio, tiene que correrse los riesgos de que se le roben el carro o de que sea despojado de él y se cause un accidente; de tal manera que no tendría excusa alguna para pagar los daños causados por su vehículo, en razón de que no tuvo el seguro; si hubiera cumplido con la ley, el seguro pagaba esos daños aun cuando le hubieran robado, como él no cumplió con la obligación de asegurar su vehículo, no tiene por qué estar exonerado del robo o de la privación de la posesión de su vehículo causante del accidente. Por consiguiente, pido también la supresión del inciso. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Me permito observar simplemente, que en ese caso, habría una clausula especial en el seguro, que no creo que el Seguro lo pueda contemplar; y es que tiene que pagar aunque el vehículo haya sido robado. En ese caso, tendría que normarse el Seguro para que pague aun siendo manejado por personas no autorizadas, que es un caso totalmente diferente de lo que es la Ley del Seguro. -----

EL H BORJA CEVALLOS: Claro, perdón señor Presidente.-----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Honorable Borja. -----

EL H BORJA CEVALLOS: Es un seguro sui géneris, especialísimo, en el cual no funciona la letrita pequeñita de las pólizas, que dicen que no se pagarán las indemnizaciones en tales, tales y tales casos, aquí tiene que pagarse, porque la idea es que toda persona que sufre el impacto de un accidente de tránsito, deba ser reparado en ese perjuicio. No interesa las causas del accidente, no interesa que el chofer estuvo borracho, no interesa que manejaba un hombre sin credenciales, no interesa la causa del accidente, basta que se produzca el accidente, para que el perjudicado deba cobrar, tenga derecho a cobrar la indemnización por el Seguro; de lo contrario pues, no tiene sentido este seguro. Qué le importa al hombre a quien le destrozan su vehículo, pongamos un taxista, sufre el destrozo de su vehículo por otra persona, no le interesa saber la causa de ese destrozo; a él no le interesa que haya sido por borrachera o por toxicomanía, por imprudencia o exceso de velocidad o impericia, no le interesa, basta que haya sufrido los daños en su vehículo, para que tenga derecho a exigir el pago por el Seguro que debió tener el vehículo causante del accidente. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Honorable Mosquera. -----

EL H MOSQUERA MURILLO: Señor Presidente, estimo yo de que estamos desviándonos del contenido del artículo, un poco; respetando el criterio de los colegas que me han precedido en la palabra. Tenemos que ver, en primer lugar, que toda disposición, en especial de materia penal, hay que distinguir dos situaciones: los presupuestos de la infracción en sí, que es la tipificación, que da lugar a que se la viole o no; y las consecuencias o la sanción de la violación de esos presupuestos. En el artículo que estamos analizando, los presupuestos de ninguna manera están en relación a exonerar al Seguro a que no pague en caso de robo; eso no es lo que está diciendo el artículo. Los presupuestos son la posibilidad, a parte de que es obligación de que debe asegurarse el carro, la posibilidad de que en la práctica o no se tenga el seguro o que no se renueve el seguro. Estos son los dos presupuestos; bajo estos dos presupuestos, el que no tenga el seguro o que no renueve el seguro, es que entonces es solidario el propietario del carro, cargue quien le cargue el vehículo. Eso es -----

en definitiva lo que dispone el primer inciso, consecuentemente, yo estoy de acuerdo, tal como está porque el presupuesto no está exonerando a la Compañía y ningún artículo habla de que lo exoneren, caso que el artículo sea robado o no, la Compañía tiene que pagar. Cuando se da en la figura de sustracciones, en términos generales de vehículos, ya tenemos que ver otra situación, ya no en cuanto a la Compañía que tiene que pagar, porque en ningún artículo, sobre todo en el Capítulo específico de la Compañía apreciamos de que se lo exonera de esta obligación; la Compañía tiene que pagar, de eso estamos totalmente de acuerdo, tal como está la Ley. Lo que sucede es que el segundo inciso, ya trae otras situaciones que no tiene que hacer nada con el primero, en primer lugar, cuando se trate de la responsabilidad solidaria, cuando ha sido privado de la posesión del vehículo, ya sea por hurto, o por robo o por ocupación indebida, entonces en todo caso, no es necesario como expresaba, porque en primer lugar se está quitando el segundo elemento de la disposición, es decir la sanción de quien no cumplió con contratar la póliza con el Seguro; y en segundo lugar quien también no renovó la póliza del Seguro. Entonces estaríamos nosotros en este caso, dejando sin la sanción, estaríamos como dije en términos generales, repito, dejando sin la sanción, que es el espíritu de esta disposición, porque el espíritu de esta disposición es sancionar al que no cumple, porque tiene que cumplir; y en segundo lugar, ya la situación de los que sustraen un vehículo, ya está previsto como había indicado anteriormente en la misma Ley, revisando encontramos que en el Art. 66, en primer lugar habla, con su permiso señor Presidente (Lee) "Art. 66.- Si hubiera sustraído un vehículo y con él ocasionado un accidente de tránsito, será reprimido con el máximo de la pena establecida para la infracción, aumentada en una mitad". Agravante por la situación especial. En segundo lugar, qué nos dice el Art. 36? Ya reprimido, se entiende que es sentenciado, el Art. 36 nos indica: "Toda sentencia condenatoria por infracciones de tránsito, conlleva la obligación solidaria de pagar costas, daños y perjuicios". En definitiva, lo que se quiere decir en este segun-

do inciso, es sumamente ocioso y sobre todo, en contradicción con lo que dispone con el espíritu del primer inciso, porque se dejaría exonerado de pagar la multa a quien en pretexto de que se le han robado el carro, de que le han sustraído el carro, no pagaría la multa, en segundo lugar, porque en cuanto a la figura de la sustracción del carro, ya está contemplado en el Art. 66 y el Art. 36. Consecuentemente yo me ratifico en el pedido de la moción de que debe suprimirse este segundo inciso. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Planteamiento concreto, de que se suprima el segundo inciso. Honorable Valencia.

EL H VALENCIA VASQUEZ: Me asalta una duda, en términos de derecho, del derecho en general. Hay agravantes y eximentes, no agravante cuando hay circunstancias aledañas que, como su nombre lo indica, agravan el hecho antijurídico, pero eximentes, aquellas que están en función directa de la ausencia de responsabilidad. La ausencia de responsabilidad total se da cuando le roban el vehículo, señor Presidente; y usted tiene que ser solidario, sin embargo de un hecho que no cometió, esto en términos generales, de manera que la salvedad, por lo menos esa salvedad, creo que debe establecerse. Usted es solidario cuando participa de algo, cuando existe principio de responsabilidad en usted; pero si no hay tal cosa, cómo vamos a establecer una solidaridad que es uneximente, por el hecho de que se le hayan robado el vehículo; y que sin embargo de ese eximente, usted debe ser solidario. Por lo menos, debemos cumplir con principios de derecho en general, los agravantes, los eximentes, una serie de acontecimientos que están configurados en la infracción; y que están determinados por los grados de responsabilidad. -----

EL SEÑOR PRESIDENTE: Sobre el artículo ciento cincuenta, hay un pedido para suprimir el segundo inciso. Los señores Legisladores que estén de acuerdo en que se suprima el segundo inciso, que se sirvan levantar el brazo. Que se suprima el segundo inciso. Negado. Artículo ciento cincuenta tal como está presentado en su totalidad, queda aprobado. Art. 151.

EL SEÑOR SECRETARIO: (Lee) Art. 151.- La Superintendencia de Bancos y Seguros en colaboración con el Consejo Nacional de -----

Tránsito y Transporte Terrestres, reglamentará la contratación de estas pólizas de seguro y podrá actualizar cada dos años, la cuantía de las indemnizaciones. Hasta aquí el Art. 151, señor Presidente. Hay un cambio en el texto del artículo sustitutivo, que dice así: (Lee) "La Superintendencia de Bancos y Seguros, en colaboración con El Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres preparará el Reglamento para la contratación del seguro de vehículos motorizados y someterá a consideración del Presidente de la República para su expedición. Se podrá actualizar cada dos años la cuantía de las indemnizaciones. Hasta aquí el Art. 151, señor Presidente. ---

EL SEÑOR PRESIDENTE: El Honorable Borja.-----

EL H BORJA CEVALLOS: Señor Presidente, tal vez debería dejarse este artículo, para coordinarlo con el que va a redactar la Comisión en cuanto al valor de las primas, porque aquí se habla solamente del valor de las indemnizaciones; pero tiene que tener una correlación con el valor de las primas también. De tal manera que propongo que este artículo se deje también para redacción final de la Comisión.

EL SEÑOR PRESIDENTE: Los señores Legisladores que estén de acuerdo que pase a la Comisión para redacción final, que se sirvan levantar el brazo. Aprobado el artículo. El último artículo, señor Secretario. -----

EL SEÑOR SECRETARIO: (Lee) "Art. 152.- Las pólizas de seguro por riesgos de accidentes de tránsito, estarán exentas de todo impuesto".

EL SEÑOR PRESIDENTE: Los señores Legisladores que estén de acuerdo con el texto, que se sirvan levantar el brazo. Se aprueba el Art. 152 y se termina el Capítulo. Queda pendiente, única y exclusivamente los artículos que han sido pasados a la Comisión respectiva para su consideración y las últimas disposiciones transitorias.

III

EL SEÑOR PRESIDENTE: Se clausura la sesión y se convoca para el día de mañana a las cuatro de la tarde.

Se termina la sesión vespertina del Plenario de las Comisiones Legislativas Permanentes de la Honorable Cámara Nacional de Representantes, siendo exactamente las 16 H 15.- El señor Presidente, convoca para la próxima sesión que habrá de realizarse a partir de las 16 H 00. -----

Ing. Raúl Baca Carbo
PRESIDENTE DE LA H. CAMARA NACIONAL DE
REPRESENTANTES

Lcdo. Luis Aníbal Heredia Yerovi
PROSECRETARIO DE LA H. CAMARA NACIONAL DE
REPRESENTANTES.



Gyz