

## HACE 25 AÑOS

El socialista Francois Mitterrand fue proclamado presidente de Francia, luego de haber derrotado al entonces mandatario de ese país, Valery Giscard D'Estaing.

## La Prensa

FUNDADO EN 1980  
Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa

**PRESIDENTE Y DIRECTOR**  
Fernando Berguido

**PRESIDENTE FUNDADOR**  
I. Roberto Eisenmann Jr.  
**DIRECTORES EMÉRITOS**  
Winston Robles  
Guillermo Sánchez Borbón

**SUBDIRECTORA EDITORIAL**  
Siaska S. Salcedo S.

**SUBDIRECTORA DE REVISTAS Y SUPLEMENTOS**  
María Mercedes de Corró

**EDITORES:**  
Gionela Jordán, Elizabeth Garrido, Vianey Castellón (Jefas de Información), Lina Vega (Política), Juan Luis Batista (Sociales), Tilcia Delgado (Judiciales), Liz Carrasco (Nacionales), Nubia Aparicio (Opinión), Daniel Rodríguez (Deportes), Yasmina Reyes (Mundo), Abey Saied (Negocios), Roxana Muñoz (Vivir+), Rolando Rodríguez (Investigación), Lourdes de Obaldía (Diseño), Demóstenes Ángel (Fotografía), Marianella Ferrer (Defensora del Lector), Luzmila de Flamarique (Corrección)

**GERENTE GENERAL:** Juan Luis Correa  
**GERENTES:** María E. de García de Paredes (Finanzas), Irma de Real (Comercialización), Juan Carlos Planells (Operaciones), Julio Moltró (Nuevos Medios)

La opinión de **La Prensa** se expresa únicamente en el **HeyxHoy**. Los artículos de opinión así como las caricaturas son responsabilidad exclusiva de sus autores.

**REDACCION:** 221-7515 - **PUBLICIDAD:** 221-7818  
**ADMINISTRACIÓN:** 2217537 - **SUSCRIPCIONES:** 222-9030 - **SUPLEMENTOS:** 323-7264

[OPINIÓN GRÁFICA]



## NUEVO REGLAMENTO.

# Seguro obligatorio en materia de tránsito

**Carlos Antonio Harris**

Hace algunos meses, cuando por casualidad me enteré que se estaba trabajando en un proyecto de un nuevo Reglamento de Tránsito y advertí igualmente, que no había sido consultado ninguno de los abogados especializados en la materia, me preocupé por el temor de que no se consideraran los principales problemas de nuestra legislación en esta materia. Panamá necesita un Código de Tránsito y Circulación Vial a la medida de nuestras necesidades.

Uno de los principales objetivos que debe tener la entidad responsable de todo lo relacionado con los accidentes de tránsito y la circulación vial en nuestro país, en adición a la disminución de los mismos y por consiguiente de la cantidad de víctimas, es la reducción de las consecuencias para las víctimas de los mismos, es decir, que contrario a la realidad actual, las víctimas sean indemnizadas por sus pérdidas materiales, lesiones y perjuicios, por parte de las personas que resulten responsables. En la actualidad, más

del 75% de las víctimas de los accidentes de tránsito o sus herederos, no son indemnizados ni por la pérdida de sus bienes ni por las lesiones a su integridad física.

Desde los primeros años de nuestra vida republicana, nuestras disposiciones legales establecen que todo aquel que por culpa cause daño a otro, está obligado a reparar el daño causado (artículos 1644 y siguientes del Código Civil). Quiere decir que cuando una persona por acción u omisión culpable, causa daño a otra en sus bienes o a su integridad física o moral, le surge la responsabilidad civil de indemnizar esos daños ya sea a la víctima o a sus herederos. Dentro de este concepto están ubicados los daños y perjuicios que se causan como consecuencia de un accidente de tránsito, hecho que constituye en nuestro país y en la mayoría de los países del mundo, el mayor generador de la responsabilidad civil, para las personas naturales y jurídicas responsables de los mismos, a favor de las víctimas.

En el sistema capitalista de economía, la institución del seguro privado vino a ser la más importante

para la preservación del patrimonio de las personas, ante la eventualidad de la ocurrencia de hechos propios de la naturaleza o de la fuerza mayor con la intervención del ser humano, entre ellos, los hechos culposos. Dentro de la institución de los seguros privados, contamos con la modalidad del seguro de automóviles, creado con la finalidad de proteger los daños de los vehículos y la responsabilidad civil que por su uso, pueda surgir para sus dueños y conductores.

El aumento de la cifra de víctimas fatales a consecuencia de los accidentes de tránsito, constituye una epidemia, de acuerdo con los parámetros de la Organización Mundial de la Salud.

En nuestro país, donde no nos escapamos de la corriente mundial, en materia de accidentes de tránsito, desde el año de 1993, se crearon normas que volvieron a establecer el seguro obligatorio de automóviles para todos los vehículos que circulan en el territorio nacional, como lo son, el artículo 106 del Decreto Ejecutivo 160 de 7 de junio de 1993, que establece para todo propietario de vehículo, la

obligación de mantener vigente un seguro de responsabilidad civil frente a terceros y el artículo 58 de la Ley 14 de 26 de mayo de 1993, que establece la obligación para todos los vehículos de transporte terrestre público que circulen en el territorio nacional de contratar una póliza de seguros con el propósito de garantizar, en caso de accidente, la indemnización por lesión, muerte y daños a personas y/o a la propiedad ajena. Del contenido de las dos normas debe inferirse que persiguen que el Seguro Obligatorio de Automóviles por Responsabilidad Civil a favor de terceras personas, abarque todo el ámbito de la obligación que surge como consecuencia de un accidente, es decir, los daños a la propiedad, lesiones, gastos médicos, indemnización por muerte o desmembramiento o incapacidad parcial o total.

El borrador del proyecto que llegó a nuestras manos porque nos ingenuamos para conseguirlo, contiene un artículo (231), que propone que los propietarios de vehículos están obligados a mantener vigente un seguro de responsabilidad civil que comprenda como mínimo: a.

Responsabilidad por daño a la propiedad ajena por el monto mínimo de B/.10.000.00 para cubrir daños materiales y b. Responsabilidad de lesiones corporales B/.10.000.00 **para gastos médicos por accidente.** Destaco la negrilla porque en esa frase radica el "error", pues el seguro no abarcaría indemnización por muerte, ni por lesiones, tampoco las incapacidades parciales o totales. Evidentemente el representante de las aseguradoras en la junta directiva de la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre, entidad madre de la criatura, diríamos, ha metido un gato por liebre, porque la cobertura de responsabilidad civil por lesiones personales, que plantea el proyecto sobre el seguro obligatorio en el nuevo Reglamento de Tránsito, no es la apropiada para las necesidades a la que se destina. Esperamos, pues, que la "comisión", que supuestamente se encuentra revisando el anteproyecto, tome nota de esta y otras observaciones que estaremos haciendo en otras entregas.

El autor es abogado y fue director de la Autoridad de Tránsito

## VIOLACIÓN DE DERECHOS HUMANOS.

# Pobreza..., un enfoque ambiental

**Susana A. Serracín Lezcano**

“No hay peor forma de contaminación que la pobreza”; con esta célebre frase, Indira Gandhi conmocionó al mundo en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano, celebrada en Estocolmo, en 1972.

La pobreza, la inequidad y la marginalidad, son problemas críticos que afectan nuestra región. No sólo se trata de carencia de recursos básicos, sino de un asunto complejo que implica violaciones a los derechos humanos e irrespeto permanente a la dignidad humana, aumentando la cantidad de fenómenos y formas de discriminación. Por otro lado, la carga de los problemas causados por factores ambientales en gran medida recae sobre la espalda de los pobres y extremadamente pobres, siendo éstos quienes sufren con mayor intensi-

dad los desafortados e inmisericordes daños que se cometen contra la naturaleza; y es que la pobreza en sí misma es causa y efecto del deterioro ambiental tanto en el medio rural como en el urbano.

Al respecto, el Índice de Desarrollo Humano de Panamá, según el censo de 2000, refleja que la línea de pobreza oficial, alcanza el 40.5% de la población, de la cual el 26.5% se encuentra en condiciones de pobreza extrema, lo cual va en aumento. La pobreza extrema es mayor en la provincia de Panamá, seguida por la pobreza indígena en las comarcas. El desafío más urgente para los gobiernos, agencias internacionales y organizaciones no gubernamentales debe ser eliminar la pobreza y mejorar la calidad de vida.

Sin embargo, en la práctica observamos un alto grado de desconexión en el debate conceptual y la experiencia práctica; por ejemplo,

la tendencia es mantener programas sociales o comunales paliativos. Esto obedece directamente a los defectos de la actual modalidad de desarrollo que ha implicado, por un lado, la utilización irracional de los recursos naturales, los cuales se consumen o agotan a un ritmo mayor que el de su capacidad de regeneración, y por otra parte, la subutilización de dichos recursos. Los sectores dirigentes de la sociedad, no parecen haber captado en su justa dimensión la gravedad de esta crisis y que la visualización a largo plazo es fundamental para la toma de decisiones a corto plazo.

Es imposible hablar de desarrollo sustentable si no se comprende dentro del contexto humano, lo que significa para muchas familias vivir con una alimentación deficiente, sin un ingreso regular, sin agua potable, ocupando viviendas precarias construidas sobre terrenos ocupados de manera ilegal o contravi-

niendo normas explícitas de seguridad y calidad ambiental, sin cobertura social, con escaso o nulo acceso a servicios de salud y educación. Los más "afortunados", que laboran en condiciones muy deficientes, sometidos a largas jornadas de trabajo, en fábricas inadecuadamente iluminadas y ventiladas, sin protección contra el ruido, el polvo, sustancias químicas tóxicas, expuestos a continuos accidentes y enfermedades, se constituyen, además, en víctimas de abuso ambiental.

Para medir la calidad de vida en una región, se utilizan los siguientes indicadores: pobreza, empleo y desocupación, ingreso, vivienda y el índice de necesidades básicas, definido como el conjunto de requerimientos psicofísicos y culturales mínimos para la vida y desarrollo de los seres humanos.

La consideración de la pobreza desde una perspectiva ambiental, sugiere la posibilidad de un interés global

en el alivio a la pobreza, que implique un complejo conjunto de cuestiones sociales, económicas y ambientales que los tradicionales enfoques sectoriales no han resuelto. Se requiere de un fuerte liderazgo por parte del gobierno y sus instituciones, de compromiso político y una amplia participación de los actores a todos los niveles, fomentando la Responsabilidad Social Empresarial. Se debe conceder importancia esencial a la educación y reforzamiento de la autoestima de este sector vulnerable de la población, empoderándolos de los proyectos que representen esperanza a sus vidas, con enfoques integrados de gerencia social que reconozcan la interconexión entre los recursos y su aprovechamiento, y en los que la mitigación de la pobreza y la gestión ecosistémica desempeñen un papel fundamental.

La autora es abogada ambientalista