



1859

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA
MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA
CARRERA DE DERECHO

TÍTULO

“EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO SE DEBE CONSIDERAR EL AUXILIO Y LA AYUDA INMEDIATA PROPORCIONADA A LA VÍCTIMA, COMO ATENUANTE TRASCENDENTAL PARA PROTEGER EL DERECHO A LA VIDA DE LA VÍCTIMA”

**TESIS PREVIA A LA
OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
ABOGADA.**

Autora:

Silvana Marisol Benítez Rodríguez.

Director:

Dr. Felipe Solano Gutiérrez Mg. Sc.

Loja – Ecuador.

2016

CERTIFICACIÓN

Dr. Felipe Neptalí Solano Gutiérrez Mg. Sc.

DIRECTOR DE TESIS

CERTIFICA:

Que la tesis que se presenta a continuación, previa a la obtención del título de Abogada, titulada: **“EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO SE DEBE CONSIDERAR EL AUXILIO Y LA AYUDA INMEDIATA PROPORCIONADA A LA VÍCTIMA, COMO ATENUANTE TRASCENDENTAL PARA PROTEGER EL DERECHO A LA VIDA DE LA VÍCTIMA”** elaborada por la estudiante: Silvana Benítez Rodríguez, ha sido desarrollada bajo mi dirección, por lo que autorizo su presentación y sustentación.

Loja, Enero del 2016



Dr. Felipe Neptalí Solano Gutiérrez Mg. Sc.

DIRECTOR DE TESIS

AUTORIA

Yo, Silvana Marisol Benítez Rodríguez declaro ser autora del presente trabajo de tesis y eximo a la Universidad Nacional de Loja y a sus representantes jurídicos de posibles reclamos o acciones legales, por el contenido de la misma.

Adicionalmente acepto y autorizo a la Universidad Nacional de Loja, la publicación de mi Tesis en el Repositorio Institucional -Biblioteca Virtual.

Autora: Silvana Marisol Benítez Rodríguez

Firma:



Cédula: 1104868284

Fecha: Loja, Enero del 2016

**CARTA DE AUTORIZACIÓN DE TESIS POR PARTE DE LA AUTORA,
PARA LA CONSULTA, REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL Y
PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DEL TEXTO COMPLETO.**


Yo, Silvana Marisol Benítez Rodríguez, declaro ser autora de la tesis titulada: **“EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO SE DEBE CONSIDERAR EL AUXILIO Y LA AYUDA INMEDIATA PROPORCIONADA A LA VÍCTIMA, COMO ATENUANTE TRASCENDENTAL PARA PROTEGER EL DERECHO A LA VIDA DE LA VÍCTIMA”** Como requisito para optar el Grado de: Abogada, autorizo al Sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que con fines académicos, muestre al mundo la producción intelectual de la Universidad, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera en el Repositorio Digital Institucional.

Los usuarios pueden consultar el contenido de este trabajo en el RDI, en las redes de información del país y del exterior, con las cuales tenga convenio la Universidad.

La Universidad Nacional de Loja, no se responsabiliza por el plagio o copia de la tesis que realice un tercero.

Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Loja, a los 12 días del mes de Enero del dos mil dieciséis, firma la autora:

Firma:


Autor: Silvana Marisol Benítez Rodríguez
Cédula: 1104868284
Dirección: Gonzanama, Barrio Chiriguala, Vía principal
Correo Electrónico: silvanabenitez11@gmail.com
Teléfono: 0990594529 / 3024150

DATOS COMPLEMENTARIOS.

Director de Tesis: Dr. Felipe Neptalí Solano Gutiérrez Mg. Sc.

Tribunal de Grado:

Dr. Augusto Astudillo Ontaneda Mg. Sc.	PRESIDENTE
Dr. Darwin Quiroz Castro Mg. Sc.	VOCAL
Dr. Marcelo Costa Cevallos Mg. Sc.	VOCAL

DEDICATORIA

Con infinito amor dedico el presente trabajo investigativo, primeramente a Dios quien me ha iluminado en el desarrollo del mismo, a mi padre, hermano, por haberme apoyado, tanto moral como económicamente en la ejecución de la tesis para así llegar a la culminación de tan anhelado sueño de mi vida.

La autora.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a la Universidad Nacional de Loja por brindarme, a través de la Modalidad de estudios a Distancia, Carrera de Derecho, por brindarme la posibilidad de prepararme académicamente en el campo del derecho.

Dejo constancia de mi sincero reconocimiento al personal docente de la Carrera de derecho, de manera especial a mi Director de Tesis Dr. Mg. Sc. Felipe Solano Gutiérrez por sus acertadas orientaciones jurídicas.

LA AUTORA.

1. TÍTULO

“EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO SE DEBE CONSIDERAR EL AUXILIO Y LA AYUDA INMEDIATA PROPORCIONADA A LA VÍCTIMA, COMO ATENUANTE TRASCENDENTAL PARA PROTEGER EL DERECHO A LA VIDA DE LA VÍCTIMA”

2. RESUMEN

El presente trabajo está enmarcado dentro de los lineamientos establecidos en la Universidad Nacional de Loja; el tema a tratarse es: ***“EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO SE DEBE CONSIDERAR EL AUXILIO Y LA AYUDA INMEDIATA PROPORCIONADA A LA VÍCTIMA, COMO ATENUANTE TRASCENDENTAL PARA PROTEGER EL DERECHO A LA VIDA DE LA VÍCTIMA.”***, para cuyo estudio me he planteado como objetivo general: “Realizar un estudio jurídico, crítico y doctrinario de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, respecto a las infracciones de tránsito y las circunstancias en que se cometen, así como de las demás normas que tengan relación con esta, con la finalidad de encontrar la base del problema planteado y darle una solución.”

Con la finalidad de alcanzar este objetivo, hice uso de varios métodos científicos, aplicados en los procesos de investigación, como son: el inductivo, deductivo, analítico, estadístico, etc.; así como también aplique una encuesta a 30 profesionales del derecho; de quienes obtuve valiosos resultados como el hecho de que la mayoría de encuestados, afirma que es importante agregar en el literal a), primer inciso, la oportuna y espontánea reparación de los daños y perjuicios causados, efectuada hasta antes de declararse instalada la audiencia de juicio.

La tesis finaliza con la presentación de la propuesta de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestres Tránsito y Seguridad Vial, siendo esta el resultado del análisis de todo los datos obtenidos a lo largo del proceso investigativo.

2.1. ABSTRACT

This work is framed within the guidelines established in the National University of Loja, the issue under discussion is "IN TRAFFIC ACCIDENTS MUST CONSIDER THE IMMEDIATE RELIEF AND VICTIM ASSISTANCE PROVIDED AS EXTENUATING TRANSCENDENTAL RIGHT TO PROTECT. a LIFE OF VICTIM "to whose study we consider the general objective : " Make a legal , critical and doctrinal study of the Law of Land Transport , traffic and Road Safety , regarding traffic violations and the circumstances in committed , as well as other standards that relate to this , in order to find the basis of the problem and give a solution. "

In order to achieve this goal, we made use of various scientific methods used in the research process, such as: Inductive , deductive , analytical, statistical, etc., and also apply a survey of 30 lawyers , of who got valuable results and the fact that most respondents said it is important to add in paragraph a) , first indent , timely and spontaneous repair of damage caused , held up before pleading installed trial hearing .

The research concludes with the presentation of the proposal to amend the Organic Act of Terrestrial Transport Traffic and Road Safety, this being the result of the analysis of all the data obtained during the research process.

3. INTRODUCCIÓN

Los diferentes problemas que actualmente vive nuestro país nos han impulsado a que como estudiantes universitarios desarrollemos una exhaustiva investigación sobre los accidentes de tránsito, esto debido a que en su mayoría se producen debido a la impericia o imprudencia del conductor, irrespeto a las normas de tránsito, por exceso de velocidad y por embriaguez.

Consciente de este problema he decidido aportar con el presente trabajo cuyo tema se denomina: **“EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO SE DEBE CONSIDERAR EL AUXILIO Y LA AYUDA INMEDIATA PROPORCIONADA A LA VÍCTIMA, COMO ATENUANTE TRASCENDENTAL PARA PROTEGER EL DERECHO A LA VIDA DE LA VÍCTIMA”**

Consecuentemente la presente tesis la he subdividido en varias fases en las que anotamos:

En primer lugar, hago una revisión bibliográfica, enmarcada en tres ámbitos: el conceptual, el jurídico y el doctrinario. En el ámbito conceptual identificamos diversos conceptos básicos para mi tesis; en el doctrinario, se hace una reseña acerca de los accidentes de tránsito de manera general, Para finalmente en el marco jurídico referirnos a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su ámbito de aplicación, objeto y finalidad y la legislación que regula el sumario administrativo.

Nuestra legislación considera al accidente de tránsito como un suceso eventual, fortuito, involuntario, que necesariamente debe ocurrir en vías o lugares públicos o privados abiertos al tránsito vehicular y peatonal, y que ocasiona personas muertas, lesionados, heridos y daños materiales en vehículos, vías o infraestructura, con la participación de los usuarios de la vía (vehículo, vía y/o entorno).

Cabe mencionar que los daños derivados de los accidentes de tránsito, es una de las principales razones en donde se debe centrar el tema, en si una lectura preliminar del concepto, nos arrastra desde ya, al menos en un primer momento, al amplio espectro de consideraciones relativas a la conexión causal que necesariamente debe existir entre el daño cuya indemnización se pretende y el hecho ilícito que se imputa al demandado.

Pues se debe de considerar que los accidentes de tránsito son de carácter culposos y no dolosos, en si ningún chofer va con la intención de causar un accidente de tránsito y mucho menos de provocar la muerte de una o de varias personas. Pero por el mismo hecho de que se cause el accidente de tránsito, se dan casos en donde a más de provocar la muerte el actor se da a la fuga, y es por ello que he decidido, desde este punto iniciar mi tesis, debido que al suceder un accidente de tránsito la persona culpable al momento de llamar a la ambulancia o en su defecto ayudar a las víctimas que sufrieron el accidente de tránsito, poniéndolas a buen recaudo; esto, debe ser considerado como una atenuante trascendental.

Luego se procedió a realizar el Análisis e Interpretación de Resultados de la Investigación de Campo; Verificación de Objetivos y Contrastación de la Hipótesis planteada. Y finalmente presentamos las Conclusiones, Recomendaciones, y presentamos la propuesta de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Queda a consideración de las autoridades, profesores y estudiantes de la Carrera de Derecho el presente trabajo de Tesis.

4. REVISIÓN DE LITERATURA

4.1. MARCO CONCEPTUAL

4.1.1. EL DELITO EN GENERAL

“El **delito** es definido como una acción típica, anti jurídica, imputable, culpable, sometida a una sanción penal, y a veces a condiciones objetivas de punibilidad. Supone una conducta infraccional del Derecho penal, es decir, una acción u omisión tipificada y penada por la ley. En sentido legal, los códigos penales y la doctrina definen al "delito" como toda aquella conducta (acción u omisión) contraria al ordenamiento jurídico del país donde se produce. La palabra delito deriva del verbo latino *delinquere*, que significa abandonar, apartarse del buen camino, alejarse del sendero señalado por la ley. La definición de delito ha diferido y difiere todavía hoy entre escuelas criminológicas. Alguna vez, especialmente en la tradición, se intentó establecer a través del concepto de Derecho natural, creando por tanto el *delito natural*. Hoy esa acepción se ha dejado de lado, y se acepta más una reducción a ciertos tipos de comportamiento que una sociedad, en un determinado momento, decide punir. Así se pretende liberar de paradojas y diferencias culturales que dificultan una definición universal.”¹

Cabe mencionar que bajo mi criterio delito es un comportamiento que ya sea por voluntad propia o por una imprudencia, da un resultado

¹<http://es.wikipedia.org/wiki/Delito>

contrario a lo establecido por la Ley; por lo tanto esto nos implica una violación a las normas vigentes en nuestro país, lo que hace que merezca un castigo o pena.

4.1.2. DELITO DE TRANSITO

“Los accidentes de tránsito ocasionados por un conductor, chofer o empleador, del que resultaren como consecuencia muertos o heridos graves..”²

Los delitos que se cometen derivados del tránsito, es aquel que se comete cuando una persona sabe, o tiene presente que al conducir un vehículo, puede cometer u daño por falta de cuidado o de atención al conducir, pero su verdadera intención no es el de realizarlo.

“En delitos de resultado material también será atribuible el resultado típico producido al que omita impedirlo, si éste tenía el deber jurídico de evitarlo. En estos casos se considera que el resultado es consecuencia de una conducta omisiva, cuando se determine que el que omite impedirlo tenía el deber de actuar para ello, derivado de una ley, de un contrato o de su propio actuar precedente.

La idea del delito toma su origen en la ley penal. Entre la ley penal y el delito existe un nexo indisoluble, pues el delito es propiamente la violación de la ley penal o, para ser más exactos, la infracción de una orden o prohibición impuesta por la ley, en consecuencia delito será

²<http://www.derechoecuador.com/articulos/detalle/archive/doctrinas/derechodetransitytransporte/2005/11/24/penas-y-delitos-de-traacutensito>

todo hecho al cual el ordenamiento jurídico penal le adscribe como consecuencia una pena, impuesta por la autoridad judicial por medio de un proceso.”³

Es decir que en caso de que el conductor utilice el vehículo como un instrumento para llevar a cabo algún daño, estaremos ante un delito de carácter doloso, por lo general al ocurrir un accidente de tránsito se cometen al mismo tiempo varios, en virtud de que cuando un vehículo se impacta con otro, hablaríamos ya de delito de propiedad ajena, pero si desafortunadamente si en ese choque resultan personas lesionadas o muertas, el delito es más grave.

4.1.3. VEHICULO

“viene del latín Vehiculum, y este de vehere que significa llevar auestas, llevar en carro, transportar.

Generalmente se define al vehículo como un instrumento de cuatro ruedas que permite el transporte de personas, animales o bienes de un lugar a otro con fines particulares y/o Servicio Público propulsados por un motor de combustión interna.”⁴

A mi parecer vehículo es una máquina que permite desplazarse de un lugar a otro, transmitir o llevar algo, ya sea este un automóvil, camión, camionetas, motocicletas, entre otros.- logrando movilizarse por acción de un motor que funciona con algún tipo de combustible, a

³ www.monografias.com/trabajos60/delito/delito2.shtml#ixzz2nnpnYvBkg

⁴ Manual Didáctico para conductores profesionales, pág. 13 y 15

diferencia de otros como por ejemplo las bicicletas que requieren de un esfuerzo físico para poder lograr su desplazamiento.

4.1.3.1. CENTRO DE GRAVEDAD

“En todo cuerpo existe un punto, llamado Centro de Gravedad, es el punto donde está concentrado todo el peso de dicho cuerpo. En un hombre, estando de pie, este punto está ubicado a la altura de la próstata y en un vehículo, coincide con su centro geométrico.

El centro de gravedad, permanece inalterable cuando se está parado, al movernos, se traslada e igual cosa sucede cuando aceleramos, frenamos o cambiamos de dirección. Estas traslaciones del peso del vehículo y por tanto de su gravedad, resultan imprescindibles considerarlas al momento de conducir un vehículo.”⁵

Según la explicación antes descrita el centro de gravedad de un vehículo está situado más o menos entre los asientos delanteros, debido a la acumulación de las partes pesadas en su parte frontal; es decir es el punto donde se encuentra su mayor peso. Existe una variación del centro de gravedad al momento de conducir, lo que produce cierta inestabilidad del vehículo al momento de conducir, de igual forma cuando se acelera el vehículo o cuando se frena, lo que modifica constantemente el centro de gravedad.

⁵ Manual Didáctico para conductores profesionales, pág. 13 y 15

4.1.4. SISTEMA DE TRANSPORTE TERRESTRE

En el sistema vial y transporte terrestre intervienen cuatro factores interrelacionados:

- El factor humano
- El factor vía
- El factor mecánico
- El factor ambiental

4.1.4.1. FACTOR HUMANO

“El ser humano es el principal desencadenante de los accidentes de tránsito, situándose por encima de otros factores como las carreteras y su estado, o la señalización. Por el contrario, el tipo de vehículo, la ley o la vigilancia policial son los factores que menos relación tienen con los accidentes de tránsito.

EL TIEMPO DE PERCEPCIÓN/REACCION

De un conductor ante una eventualidad depende de sus condiciones físicas, psíquicas, conocimientos, habilidades, formación, experiencia e inclusive del estado de su automóvil y del ambiente.

El tiempo de percepción/reacción se divide en tres etapas:

- Tiempo de percepción
- Tiempo de reacción
- Tiempo de reacción mecánica

Tiempo de percepción. Corresponde a la etapa de detención. Cuando el conductor en su camino percibe el peligro, hasta que el cerebro procese una respuesta transcurre un tiempo, a esto se le conoce como el tiempo de percepción.

La distancia de percepción depende de la velocidad en la que va el vehículo, si este va a 30km/h su distancia es de 6 metros y si va a una velocidad de 90km/h su distancia de percepción será de 19 metros recorridos.

Tiempo de reacción. Cuando una persona tiene que realizar alguna acción en respuesta a un estímulo dado (visual, auditivo, táctil), transcurre un cierto tiempo entre la recepción del estímulo y la ejecución de la acción. Este intervalo de tiempo se conoce como tiempo de reacción de una persona. Esto sucede, por ejemplo, cuando una persona que conduce un vehículo tiene que frenarlo luego de visualizar un obstáculo en el camino.

Para calcular la distancia de reacción, es válida la misma fórmula anterior.

Tiempo de reacción mecánica. Comienza al terminar la etapa de respuesta y finaliza cuando el vehículo empieza a responder las acciones ejecutadas por el conductor. Este tiempo corresponde a aquel que surge por.

La inercia de los mecanismos móviles,

La elasticidad de los elementos que transmiten la orden,

El juego o condiciones de los elementos mecánicos.

Su duración media es del 0.5segunddos.

DISTANCIA DE FRENADO

La distancia de frenado es la distancia que recorre el vehículo hasta su detención completa, una vez que se han pisado los frenos. Esta varía según el estado de la calzada, la carga de vehículo, los neumáticos, el tipo de freno, la pericia del conductor y la velocidad. Al doble de velocidad, distancia de frenado se duplica.⁶

En la problemática de tránsito intervienen cuatro factores; el humano, el vial, mecánico y ambiental. El factor humano está integrado por las personas que circulan y usa la vía pública, si se analiza el factor humano, se concluye que es el hombre por un lado el principal responsable de los accidentes de tránsito, y en un alto porcentaje obedece al desconocimiento o desinterés por la normativa vigente en la materia.

El tiempo de percepción/reacción tiene tres partes; percepción, reacción y reacción mecánica, este proceso comienza en el momento en que el ojo humano capta un estímulo de peligro, cuando el objeto o la situación de riesgo entra en el campo del sujeto, finalizando cuando el sujeto se da cuenta que algo se ha presentado; en esta etapa comienza la focalización visual del objeto y finaliza cuando valora efectivamente el riesgo, enviando la información al cerebro donde esta le examina, y se envía la

⁶ Manual Didáctico para conductores profesionales, pág. 22 y23

orden al pie para que se retire del acelerador y se ubique en el pedal del freno.

4.1.4.2. FACTOR VIA

“Es la zona destinada para la circulación vehicular y peatonal sujetos a leyes, normativas y señales de tránsito. Las vías por su ubicación pueden ser: urbanas, perimetrales y rurales.

El elemento material en el tránsito se divide en:

- Vías terrestres
- Señales de tránsito
- Vehículos

Vías terrestres: están determinadas como el elemento acondicionado para la circulación peatonal, vehicular, animal. Se considera vía toda avenida, calle, carretera, camino y todo lugar destinado para el tránsito de uso público o privado.

Vías perimetrales: Son vías de descongestionamiento que se encuentran ubicadas fuera del perímetro urbano sin que sean consideradas como carreteras.

Las vías rurales: Son las que se encuentran fuera del perímetro urbano sin que sean consideradas como perimetrales y toman el nombre de: internacionales, nacionales, regionales, vecinales y locales.”⁷

⁷ Módulo de Educación vial, 2012 pág. 47 al 52, Fausto Carrera, Marcia Cuacés, Jhoe Báez, Iván Yáñez, Robinson Cárdenas, Luis Guañuna, Jefferson Note

Las vías son constituidas para brindar comodidad y facilitar el desplazamiento tanto de personas, automotores y animales, los mismos que estamos sujetos a las Leyes y Reglamentos de Tránsito. Es decir el tipo de calzado, la existencia del parterre, puentes, alcantarillas su estado de conservación y mantenimiento, influyen en la circulación de los vehículos y en los siniestros que se puedan producir.

4.1.4.3. FACTOR MECANICO

“Si un vehículo tiene desajustes mecánicos, como avería en los frenos defectos en la dirección, problemas importantes de suspensión, neumáticos inservible para circular, solo para citar algunos es muy peligroso, y es también un peligro para el ocupante de la calzada y solo se requerirá la concurrencia de circunstancias generadoras de un siniestro para que éste se produzca.

CINTURON DE SEGURIDAD.- es uno de los elementos de seguridad pasiva, mas importantes tiene tres funciones:

- Evita o minimiza el “segundo impacto” en un choque, es decir el impacto de los ocupantes contra el interior de vehículo, o bien entre ellos.
- Evita que los ocupantes salgan expulsados del vehículo, y,
- Minimiza la desaceleración de los ocupantes dentro del vehículo.

Cuando se sufre un accidente de tránsito, todos los elementos de seguridad del vehículo se activan. Con el impacto el vehículo ha perdido completamente su energía cinética gracias a los elementos de seguridad

pasiva que poseen estos, sin embargo esto no es suficiente para que el conductor y demás ocupante del vehículo salgan intactos del accidente, es necesario que estos también pierdan esa energía que viene con ellos.”⁸

4.1.4.4. FACTOR AMBIENTAL

“Tenemos las siguientes: lluvia, niebla, viento y nieve.

La lluvia: La lluvia constituye un verdadero y grave problema para el conductor, y es una de las condiciones adversas contra la cual tiene que enfrentarse durante la conducción.

Cuando comienza a llover, al caer las primeras gotas, se forma sobre el parabrisas una delgada película con el polvo y el hollín que se ha depositado sobre los cristales. Esta película nos deja ver bien y por un momento, los limpiadores son incapaces de poder normalizar la situación.

El hidroplaneamiento: Al caer las primeras gotas de agua sobre la vía, se forma una masa en extremo deslizante, una capa altamente resbaladiza. Sobre la cual pierden adherencia las mejores llantas. Cuando el piso de la calzada ya está mojado hay más posibilidades de patinar que cuando está seco.

Con llantas en buen estado, la pérdida de adherencia puede disminuir en un 50%. De ahí la importancia de andar siempre con buenas llantas, especialmente en países lluviosos como el nuestro.

⁸ Manual Didáctico para conductores profesionales, pág. 22 y 23

Inundaciones: si hay agua en la vía a causa de una inundación, seguir las siguientes recomendaciones:

Introduzca el vehículo poco a poco, controlando el movimiento del motor y del vehículo por medio del embrague.

El nivel del agua no debe sobrepasar el de las copas.

Debe tener presente que el agua penetra en las bombas auxiliares del sistema de frenos, y produce desvanecimiento de frenada, o sea el vehículo no frena. Debe entonces usted sacar el agua, siguiendo estas indicaciones: mantenga el pie en el acelerador, y a la vez vaya frenando el vehículo, sin detenerlo y deje que la fibra se caliente y saque el agua del tambor o de las almohadillas del disco.

La neblina: Existen varios tipos de neblina: la ligera y densa; la espesa e impenetrable. Es necesario tener presente el factor básico (no importa el tipo de neblina) encender las luces, no para ver, sino para que nos vean.

Así entonces frente a la conducción con neblina esta debe ser la principal regla: Reducir la velocidad y encender las luces.

Viento: El viento venga de donde venga supone una variación notable en el consumo de combustible, pero lo que más afecta a la seguridad vial es su influencia negativa al actuar (fuerza del viento) sobre la carrocería, tendencia a desplazar el vehículo y consiguiendo aumentar la deriva del mismo, provocando una cierta deformación del neumático para corregir la trayectoria y, en el caso de las curvas, aumentando la inclinación de la

carrocería si se gira hacia el lado del que procede el viento con una mayor transferencia de peso.”⁹

La lluvia, niebla, humo y luminosidad son algunos de los principales causas de las condiciones meteorológicas, que pueden influir en la producción de uno o varios siniestros, afectando por un lado la visibilidad del conductor, la que puede verse atenuada, disminuida e incluso anulada, de tal forma que impide percibir con suficiente tiempo y espacio la situación de riesgo, imposibilitando consecuentemente la realización de maniobras de evasión o frenado, mientras que por otro va a modificar el coeficiente de adherencia o rozamiento entre el neumático y la calzada, aumentando notoriamente las distancias de frenado.

4.1.5. RESPONSABILIDAD

“La palabra responsabilidad proviene del latín *responsum*, que es una forma de ser considerado sujeto de una deuda u obligación (ejemplo: «Los conductores de vehículos automotores son responsables por los daños causados por sus máquinas»).

La **responsabilidad** es un valor que está en la conciencia de la persona, que le permite reflexionar, administrar, orientar y valorar las consecuencias de sus actos, siempre en el plano de lo moral.

⁹ Módulo de Educación vial, 2012 pág. 54 al 57, Fausto Carrera, Marcia Cuacés, Jhoe Báez, Iván Yáñez, RobinsonCárdenas, LuisGuañuna, JeffersonNote

Una vez que pasa al plano ético (puesta en práctica), se establece la magnitud de dichas acciones y de cómo afrontarlas de la manera más positiva e integral.

La persona responsable es aquella que actúa conscientemente siendo él la causa directa o indirecta de un hecho ocurrido. Está obligado a responder por alguna cosa o alguna persona. También es el que cumple con sus obligaciones o que pone cuidado y atención en lo que hace o decide. En el ámbito penal, culpable de alguna cosa, acto o delito. En otro contexto, es la persona que tiene a su cargo la dirección en una actividad.

Ámbito jurídico

La responsabilidad jurídica surge cuando el sujeto transgrede un deber de conducta señalado en una norma jurídica que, a diferencia de la norma moral, procede de algún organismo externo al sujeto, principalmente el Estado, y es coercitiva. Son normas jurídicas porque establecen deberes de conducta impuestos al sujeto por un ente externo a él, la regla puede ser a través de prohibiciones o de normas imperativas inmorales. La responsabilidad es el complemento necesario de la libertad.

Así la responsabilidad debe entenderse, desde la perspectiva de una persona que ejecuta un acto libre, como la necesidad en la que se encuentra la persona de hacerse cargo de las consecuencias de sus actos.

El efecto contradictorio de una persona con las normas jurídicas ocasiona una reacción por parte del Derecho (o la sociedad) contra el sujeto que viola dichas normas. La manifestación de dicha reacción por parte del derecho se presenta mediante sanciones impuestas por el Estado.”¹⁰

La responsabilidad es considerada: una cualidad y un valor del ser humano; en pocas palabras se trata de una característica positiva de las personas que son capaces de comprometerse y actuar de forma correcta; se puede ver como la conciencia acerca de las consecuencias que tiene todo lo que hacemos o dejamos de hacer sobre nosotros mismo o sobre los demás.

Con la responsabilidad nosotros como seres humanos aprendemos a comportarnos de manera correcta, de tal forma que se pueda confiar, garantizando así el cumplimiento de los compromisos adquiridos, generando confianza y tranquilidad entre las personas.

4.1.6. ALTERACIONES FÍSICAS Y EMOCIONALES DEL CONDUCTOR

“Un conductor debe estar con sus cualidades físicas y emocionales en plenitud de funcionamiento, a continuación veamos algunas que pueden alterar el normal desenvolvimiento de una persona.

Factores que influyen en las capacidades físicas

¹⁰<http://es.wikipedia.org/wiki/Responsabilidad>

No se debe conducir si se carece de las capacidades físicas idóneas que nos permitan una respuesta rápida y adecuada ante situaciones inesperadas. Entre los más importantes vamos a analizar los siguientes:

4.1.6.1. LA VISTA

La vista es el factor físico más importante para la conducción y su falta no puede ser sustituida ni complementada de manera alguna. El conductor recibe más del 80% de la información que necesita a través de la vista.

La atención visual es la facultad de percibir claramente todo lo que ocurre dentro del campo visual y analizarlo debidamente. Esta atención disminuye con la velocidad, a 30km/h la atención visual se centra sobre los 150metros, a 100km/h se centra sobre uno 570 metros.

La lluvia reduce más la visibilidad, cuanto más pequeñas sean las gotas mayor es el problema, por lo que la llovizna será más peligrosa. Además existe distorsión de la luz de los faros, salpicaduras en el limpiaparabrisas e incremento del deslumbramiento.

4.1.6.2. EL OIDO

El oído ejerce una función complementaria en la conducción, pues solamente entra en acción ante determinadas señales acústicas necesarias o con la percepción de ruidos anómalos en el vehículo. Para conducir es necesario una determinada agudeza auditiva que permita discernir ciertos ruidos:

La utilización del pito u otras señales acústicas es útil en casos de emergencia o como precaución para alertar a los usuarios de la vía.

Los ruidos no propios del vehículo, son indicadores de una avería.

La agudeza auditiva práctica es la que permite a dos automovilistas, dirigiéndose a un cruce a una velocidad de 100km/h, oír una señal sonora lo suficientemente propio para poder parar su auto sin entrar en colisión.

4.1.6.3. FATIGA Y SUEÑO

La fatiga es la disminución del rendimiento psicofísico realizado, manifestándose en cansancio corporal (fatiga Física) y en la concentración (fatiga psíquica).

Cuando se conduce un vehículo debemos estar preparados para en segundos, responder a situaciones que pueden ser "límite". La fatiga, resultado de un complejo conjunto de factores, hace difícil mantener la atención y contribuye a cometer equivocaciones o, lo que es más peligroso, asumir más riesgos para llegar antes.

El sueño se encuentra entre las cinco primeras causas de los accidentes con víctimas. Uno de cada tres conductores ha sentido alguna vez sueño

preocupante al volante. A partir de los 50 años se duerme menos durante la noche y es más difícil de controlar durante el día.

El sueño afecta a:

- La capacidad de reacción,
- La agudeza visual,
- Estado de ánimo,
- La percepción de señales, sonidos, distancias y tiempo.

4.1.6.4. ALCOHOL

El alcohol es un depresor del sistema nervioso central en el que actúa como anestésico, con efectos similares a los anestésicos generales utilizados en medicina y actúa a todos los niveles del sistema nervioso central, comenzando en el cerebro y continuando por porciones más inferiores según aumenta la cantidad del alcohol en la sangre. El alcohol que llega al cerebro actúa sobre éste, desorganiza y desestabiliza su funcionamiento.

La aparente estimulación ejercida por el alcohol, es una depresión de los mecanismos de control inhibidos del cerebro.

TASA DE ALCOLEMIA

La tasa de alcoholemia no es más que la determinación técnica del nivel del alcohol en la sangre; es decir, cuanto alcohol ingerido que ha sido procesado por el hígado ha llegado a nuestro torrente sanguíneo. Se mide

en gr/l o su equivalente en aire expirado en miligramos por cada litro de sangre.

El alcohol se puede detectar a los cinco minutos después de haber sido ingerido, pero su máximo nivel se alcanza de los 30 a 90 minutos de haber ingerido, de ahí empieza a desaparecer.”¹¹

Como podemos observar lo manifestado en las páginas anteriores, el manejo de un vehículo se trata de una responsabilidad importante para el conductor, debido a que el manejo de un vehículo para muchas personas resultará algo sencillo, sin embargo como hemos tomado en cuenta existe muchas condiciones y factores que se debe tomar en cuenta para evitar los accidentes de tránsito.

Ha sido manifestado de manera detallada cada uno de los factores importantes del Sistema de tránsito y Transporte, es por ello que debemos considerar, que el simple hecho de tener fatiga o sueño podría ocasionar un accidente de tránsito y con ello, producir la muerte de una persona inocente, muchas de las veces ni siquiera es necesario que el chofer se encuentre en estado étílico para provocar un accidente de tránsito.

Pero no por ello debemos de confiarnos, es más se debería considerar la conducción a la defensiva, es decir conducir de tal manera que se evite accidentes de tránsito a pesar de las acciones incorrectas de los demás

¹¹ Manual didáctico para conductores profesionales, pág. 26,27 y 28

usuarios, de la vía y de las condiciones adversas o inseguras que se pueden presentar, practicando para ello normas de seguridad para no verse involucrado de cualquier manera en un accidente o siniestro de tránsito.

Debemos considerar que muchas de las veces, mueren personas inocentes, que ni siquiera tienen tiempo para reaccionar e intentar salvar su propia vida, y los actores del accidente de tránsito huyen, de tal manera que evaden sus responsabilidades, sin percatarse que están vulnerando el derecho a la vida de las personas, y de las familias que sufren por la pérdida de sus fallecidos.

4.2 MARCO DOCTRINARIO

4.2.1 DELITO

“Etimológicamente, la palabra delito proviene del latín delictum, expresión también de un hecho antijurídico y doloso castigado con una pena. En general culpa, crimen, quebrantamiento de una ley imperativa.

“Delito culposo: la acción, y según algunos también la omisión, en que concurre culpa (imprudencia o negligencia) y que está penada por la ley. El autor, aun obrando sin malicia o dolo, produce un resultado ilícito que lesiona a la persona los bienes o derechos de otro”¹²

En un sentido amplio delito es, una acción antijurídica y culpable, ya sea cometida por negligencia o por malicia, constituida dentro de una infracción penal, misma que es castigada por las leyes vigentes en nuestro país.

“Los clásicos definieron al delito de diversas maneras pero el autor más destacado Francisco Carrara cito al delito como: *la infracción de la Ley del Estado, promulgada para proteger la seguridad de los ciudadanos, resultante de un acto externo del hombre, positivo o negativo, moralmente imputable y políticamente daños.*”¹³

¹² Diccionario Jurídico, Guillermo Cabanellas, pág. 116, delito

¹³ Francisco Carrara, delito

Para Carrara el delito es un ente jurídico, porque su esencia debe consistir en una violación del Derecho y llama al delito infracción de la ley porque un acto se convierte en delito únicamente cuando choca contra él, afirma su carácter de la infracción a la ley del Estado y agrega que dicha ley debe ser promulgada para proteger la seguridad de los ciudadanos. Esta infracción ha de ser la resultante de un acto externo del hombre, positivo o negativo, este actuar necesariamente tiene que ser cometido por el hombre, tanto en sus acciones como en sus omisiones.

Posteriormente la corriente Positivista y el autor Rafael Garofalo lo definió como “la violación de los sentimientos altruistas de probidad y de piedad, en la medida media indispensable para la adaptación del individuo a la colectividad.”¹⁴

Es decir cuando se ataca la vida o la integridad corporal, se está violando el sentimiento de las personas, provocando que el delincuente sea un ser inferior, no un ser normal.

En cambio Jiménez de Asúa define que “el delito es el acto típicamente antijurídico culpable, sometido a veces a condiciones objetivas de penalidad, imputable a un hombre y sometido a una sanción penal.”¹⁵

Es decir que es un hecho típico contrario a las normas de derecho vigentes en nuestro país, por lo tanto no basta que la conducta encuadre en el tipo penal, se necesita que esta conducta sea antijurídica,

¹⁴ Rafael garofalo, <http://www.oocities.org/cjr212criminologia/garofalo.htm>

¹⁵ Jiménez de Asúa.

considerando como tal, las penas a las que son sometidos los imputables o contraventores.

Ernst Beling define el delito como “la acción típica antijurídica y culpable sometida a una adecuada sanción penal y que llena las condiciones objetivas de penalidad.”¹⁶

Se refiere a la comparación entre el acto realizado y lo establecido por el ordenamiento jurídico, y que denota una contraria a derecho; una vez que haya sido analizada la conducta del delito habrá de analizarse el tipo de sanción a la que corresponde de acuerdo al delito cometido.

Otro autor como Edmundo Mezger define al delito como la “acción típicamente antijurídica, personalmente imputable y conminada a una pena”¹⁷

Como se puede observar de las definiciones anteriormente citadas, se hace abstracción de la imputabilidad, ya que ésta implica la capacidad de ser sujeto activo del delito, o sea, no es un comportamiento propio del delito. La imputabilidad no es mencionada, por tratarse de una referencia al delincuente, no al delito.

Pellegrino Rossi define al delito como “la infracción de un deber exigible en daño de la sociedad o de los individuos.”¹⁸

¹⁶ Ernst Beling.

¹⁷ Edmundo Mezger.

¹⁸ Pellegrinorossi.

Se entiende como el comportamiento humano voluntario, positivo o negativo, encaminado a un propósito. Lo que significa que sólo los seres humanos pueden cometer conductas positivas o negativas, ya sea una actividad o inactividad respectivamente.

Enrique Ferri define los delitos como las “acciones punibles determinadas por móviles individuales y antisociales que perturban las condiciones de vida y contravienen la moralidad media de un pueblo en un tiempo y lugar determinado.”¹⁹

Entendiendo como aquella actividad que realiza el sujeto, produciendo consecuencias en el mundo jurídico, en dicha acción debe darse un movimiento por parte del sujeto, la actividad voluntaria realizada por el sujeto, consta de un elemento físico que implica el movimiento y el segundo la voluntad del sujeto, esta actividad voluntaria produce un resultado y existe un nexo causal entre la conducta y el resultado del delito.

“Este sistema concibe al delito como un todo imposible de seccionarse en distintos elementos como lo propone la noción material del delito, por lo tanto impide que se haga un análisis en partes y en vez de dicho metodología impone el estudio del delito como un todo para comprender su verdadera esencia. Sin embargo este sistema supone muchas deficiencias tanto metodológicas como prácticas, dado que el delito en forma material es un todo compuesto de varios elementos, una vez que

¹⁹ Enrique Ferri.

uno de esos elementos está ausente deja de ser delito, ya sea en la práctica. Por esta razón el sistema totalizador choca en la generalidad muchas veces incensaría. (9*)

Este sistema ve en el delito un bloque conformado de una sola pieza, imposible de escindir en elementos, por lo que el injusto es una unidad, un todo orgánico que si bien es susceptible de presentar aspectos diversos, no es en manera alguna fraccionable y como tal debe de ser estudiado para comprender su verdadera esencia. El sistema totalizador indudablemente genera problemas sistemáticos y metodológicos que imposibilitan aprehender su esencia en toda plenitud, tanto en el aspecto teórico como en el práctico.”²⁰

Es una conducta humana que se opone a lo que la ley o prohíbe bajo la amenaza de una pena, siendo acto humano típicamente antijurídico culpable y sancionado con una pena; en donde se debe establecer garantías para respetar de debido proceso, al mismo tiempo en que se busca direccionar a los operadores de justicia, para que al momento de que administren justicia esta sea enmarcada en las disposiciones legales y en todo momento velar por los derechos de los ciudadanos.

4.2.2 EL DELITO COMO HECHO ILICITO

“Posiblemente el gran desarrollo que alcanzo en este siglo la teoría del delito, no ha permitido subrayar toda la importancia que tiene la consideración del derecho penal como parte del ordenamiento jurídico

²⁰Medina Peñalosa Sergio J. Teoría del Delito; Casualismo, Finalismo e Imputación objetiva, Ed. AE, México 2001, p.30

para esta teoría y ha dibujado la configuración del delito como participe por naturaleza del hecho ilícito en general. La mayor parte de los penalistas tienen la tendencia a estructurar la teoría del delito dentro de sus propios límites, sin insistir en los materiales de aquella procedencia, no solo la ha complicado, si no que hasta ha llegado a veces a deformarla tornándola contradictoria.”²¹

Es cuando hablamos de una actividad contraria al derecho, cuando infringe una norma penal, lesionando o poniendo en peligro un bien jurídico, dolosa o imprudentemente, sin que exista norma permisiva que justifique tal actuación.

4.2.3 ACCIDENTE DE TRANSITO

Pozzo, se expresa así: "Accidente en general es un acontecimiento imprevisto u ocasional, que puede originar un daño en una cosa o en una persona, el accidente será eso mismo, pero limitando a los daños sufridos en su capacidad física.....".²²

Los accidentes de tránsito tienen el carácter de culposos, por la falta de voluntad en la comisión de un delito; si existiera la intención de causar daño durante la circulación de un vehículo, el delito obviamente sería doloso y sería competencia de los jueces penales.

²¹Ibíd.42

²² Pozzo, artículo de revista judicial.

“En términos generales accidente es un hecho eventual, imprevisto, que genera una desgracia o un daño. En materia de tránsito accidente es el suceso imprevisto producido por la participación de un vehículo o más en las vías o carreteras y que ocasiona daños materiales o lesiones a personas y hasta la muerte de las mismas”²³

Lo que podría denominar que el accidente de tránsito se lo denomina como caso fortuito o fuerza mayor, en donde no se puede ser reprimido por un hecho que se ha derivado, por circunstancias ajenas a su voluntad, o que no se las pueda resistir, o proveer de que esto fuera inevitable.

PAUL B. WESTÓN. “Un accidente de tránsito es el que ocurre cuando un vehículo motorizado en movimiento, en una calle, carretera o vías rápidas públicas, causan daños, lesiones o muertes”. También la denomina como “Un suceso, acontecimiento u ocurrencia inesperado o impremeditado, que tiene como un elemento de azar o probabilidad y cuyos resultados son indeseables o infortunados”²⁴

Un accidente es un acontecimiento violento que ocurre inintencionadamente, por obra de la casualidad y que provoca un daño, sin poder controlarse, en muchos casos habrían podido impedirse si se hubieran tomado las medidas preventivas necesarias, y solo son accidentales por el hecho de no ser dolosos sino acaecidos por mera negligencia.

²³ Dr. Silvio Toscano Vizcaino, <http://www.ilustrados.com/tema/2857/accidente-transito.html>

²⁴ PAUL B. WESTÓN. <http://criminalistica.mx/areas-forenses/transito-terrestre/761-trabajo-de-accidentes-de-trco>

RAÚL E. MALIMOVCA. “Accidente de tránsito es un siniestro vehicular al que definió como suceso fortuito del que resulta lesión reconocible”²⁵

En este caso solo podemos llamar accidente a casos muy específicos como cuando un rayo puede caer sobre el vehículo, o un árbol por una tormenta muy violenta; o mirado desde el lado del peatón, que por ejemplo estando en la vereda es atropellado por un vehículo, o cuando cruzaba mientras el semáforo estaba en rojo; o si siendo conductor atropellase a un peatón que cruzó sin cuidado e inesperadamente cuando no le correspondía.

4.2.4 VÍCTIMA

“Israel Kraphin, la palabra “víctima” tiene dos significados distintos; por una parte, se refiere al ser vivo sacrificado a una deidad en cumplimiento de un mito religioso o dedicado como ofrenda a algún poder sobrenatural, por otra, la misma palabra se relaciona con la persona que sufre o es lesionada por otra que actúa movida por una gran variedad de motivos o circunstancias.”²⁶

A mi parecer **víctima** es, el individuo que ha sufrido las consecuencias de un daño perjuicio, quedando afectado, bien sea física o emocionalmente, pero este término, a pesar de ser comúnmente utilizados para señalar a personas, como por **ejemplo** cuando aseveramos que: María fue víctima del maltrato de José o Ángel víctima de un robo.

²⁵ RAÚL E. MALIMOVCA. capítulo II del folleto accidente de tráfico (OMS 1963).

²⁶ Israel Kraphin, <http://www.Juridicas.unam.mx/publica/rev/boletín/cont/82/art/art4.htmg>.

Fairchild, Henry Pratt, es víctima “la persona sobre quien recae la acción criminal o sufre en sí misma, en sus bienes o en sus derechos, las consecuencias nocivas de dicha acción”²⁷

Es la persona sobre quien recae un daño, en este caso por culpa ajena a su voluntad, ya sea que este daño sea efectuado por un ser humano o por una fuerza mayor, en donde puede haber una consecuencia física o un fallecimiento como consecuencia directa de la agresión o daño.

Rafael Garófalo, quien en su libro sobre “Indemnización a las víctimas del delito”, hace referencia a la indemnización, y señala el camino adecuado que se debe seguir para atender a la víctima de los delitos manifiesta que “esta clase de personas a que todo ciudadano honrado puede tener la desgracia de pertenecer, debía merecer que el Estado le dirigiese una mirada de benevolencia, una palabra de consuelo”²⁸

En este caso queda plasmada la preocupación de proteger a la víctima del delito, desde luego que aquí dejo en claro que en todo caso debe ser el Estado que debe brindarle protección a la víctima, como un acto de benevolencia lo que cabe es reafirmar que el Estado debe estar preparado para brindar en su caso a la víctima ayuda.

Pringer Hans “dentro del objeto de la victimología son subsumidos no solo las víctimas de delincuentes, sino también aquellas personas que llegan a

²⁷ FAIRCHILD, Henry Pratt, Diccionario de Sociología, FCE, México, 1980, p. 311.

²⁸ GARÓFALO, Rafael. Indemnización a las víctimas del delito, trad. Pedro Dorado Montero, Editorial La España Moderna, Madrid, 1971. p. 85.

ser víctimas sin la intervención de otros o que llegan a sufrir daños (accidentes laborales, accidentes en viaje, etcétera.”²⁹

A lo que debo considerar que los peatones son los usuarios de las carreteras que más peligros corren en el tráfico, es por ello que se debe tener mucho cuidado para evitar arrollar o atropellar a los peatones.

Muchas veces los niños son los peatones menos previsibles y los más difíciles de ver. Se debe tomar muy en cuenta las señales de tránsito, pues como su nombre lo indica sirve para el tránsito, y de esta forma ayuda a evitar accidentes y por ende la diferentes sanciones que nos impone la ley.

4.2.5 CONDUCTOR

Profesor **Luis Montoro** "Tanto el vehículo como la vía son objeto de la técnica, pero es el hombre quien al hacer uso de esos elementos materiales que la técnica pone a su disposición tiene en su voluntad el ajustar o no su comportamiento a la mejor utilización de estos. También es quien decide cumplir o no las indicaciones de una señal, o disminuir la velocidad y extremar las precauciones en caso de mal estado de las carreteras".³⁰

Entonces conductor es toda persona que reuniendo los requisitos legales necesarios, está en disposición de conducir un vehículo a motor, ya sea que esta persona lo realice con responsabilidad o con irresponsabilidad, pero debe regirse a las Leyes existentes.

²⁹ PRINGER, Hans, Criminología, trad. María Luisa Schwarck e Ignacio Luzarraga, Editorial Reus. S.A. Quinta Edición 1975. P. 362.

³⁰ Prof. Luis Montoro, <http://www.seguridad-vial.net/conductor/tipos-de-conductor>

Explica el sicólogo Jorge Gaviria, **“es una extensión del cuerpo de quien maneja y eso genera cierto tipo de reacciones a la hora de salir a la carretera.** Además, un conductor está, independientemente de la edad, el sexo o la condición social, expuesto a condiciones externas que pueden alterar su conducta y generar cierto tipo de tipologías a la hora de conducir. El comportamiento de un conductor se puede clasificar por su actitud al volante, y por una serie de características y situaciones que enfrenta en las carreteras, **como el caos vial y el medio ambiente.”**³¹

Es decir que todos los vehículos que circulan por la vía pública, necesitan un conductor; siendo esta la persona que maneja el mecanismo de dirección o los mandos del vehículo en mención; produciendo el desplazamiento del vehículo a motor por una vía y un entorno que cambia de manera constante.

Jorge Mario Rueda, formador de conductores, asegura que en Colombia falta cultura, tolerancia y empatía a la hora de manejar, **“en general lo que vemos es que el conductor en Colombia no se ponen en los zapatos del otro, mucho menos entiende la naturaleza del riesgo que implica conducir y nunca se pone en la posición de un motociclista, o un motociclista en la posición de un conductor, eso genera más caos e indisciplina vial”**³²

El conductor, mientras conduce, está recibiendo información permanente de la situación de la vía y su entorno, lo que le permite una conducción

³¹ Sicologo, Jorge Gaviria, <http://www.elcolombiano.com/que-tipo-de-conductor-es-usted-NG1855935>.

³² Jorge Mario Rueda, <http://www.elcolombiano.com/que-tipo-de-conductor-es-usted-NG1855935>

segura; siempre y cuando el conductor actúe de manera correcta, respetando los carriles señalizados y el derecho a la vía que tienen los demás conductores.

Dr. Hugo Francisco Rostagno “Todo conductor de vehículo cualquiera sea su porte, está sometido no sólo a los riesgos de la conducción en sí, sino también a diversos problemas que surgen alterando el sistema de salud del individuo que maneja, pero adquiere especial importancia cuando quien maneja tiene sobre sus espaldas el riesgo de vida de las personas que lleva en su vehículo y además de las otras que se pueden cruzar en su camino. De allí la importancia del examen médico de ingreso que se debe realizar con sus distintas implicancias por el gran riesgo a que se ven sometidos.”³³

Podemos definir al conductor como la persona que guía un vehículo, cualesquiera sean las características técnicas de éste, que ha reunido los requisitos exigidos, cumplido los exámenes teórico - prácticos de idoneidad y obtenido, en consecuencia, la licencia habilitante que otorga la autoridad competente.

³³ Dr. Hugo Francisco Rostagno,
http://www.noticias.librodar.com.ar/index.php?option=com_content&view=article&id=183:el-conductor-de-grandes-vehiculos-y-sus-riesgos-del-trabajo&catid=37:notas-tecnicas&

4.3 MARCO JURIDICO

4.3.1 CONSTITUCION DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

La **Constitución de la República del Ecuador**, es la norma suprema de la República del Ecuador. Es el fundamento y la fuente de la autoridad jurídica que sustenta la existencia del Ecuador y de su gobierno. La supremacía de esta constitución la convierte en el texto principal dentro de la política ecuatoriana, y está por sobre cualquier otra norma jurídica. La constitución proporciona el marco para la organización del Estado ecuatoriano, y para la relación entre el gobierno con la ciudadanía ecuatoriana.

“Art. 45.- Las niñas, niños y adolescentes gozarán de los derechos comunes del ser humano, además de los específicos de su edad. El Estado reconocerá y **garantizará la vida**, incluido el cuidado y protección desde la concepción.

Capítulo VI

4.3.1.1 DERECHOS DE LIBERTAD

Art. 66.- Se reconoce y garantizará a las personas:

- 1. El derecho a la inviolabilidad de la vida.** No habrá pena de muerte.

2. **El derecho a una vida digna**, que asegure la salud, alimentación y nutrición, agua potable, vivienda, saneamiento ambiental, educación, trabajo, empleo, descanso y ocio, cultura física, vestido, seguridad social y otros servicios sociales necesarios.

4.3.1.2 DE LOS GRUPOS VULNERABLES

Art. 43.-Los programas y acciones de salud pública serán gratuitos para todos. Los servicios públicos de atención médica, lo serán para las personas que los necesiten. Por ningún motivo se negará la atención de emergencia en los establecimientos públicos o privados.

El Estado promoverá la cultura por la salud y la vida, con énfasis en la educación alimentaria y nutricional de madres y niños, y en la salud sexual y reproductiva, mediante la participación de la sociedad y la colaboración de los medios de comunicación social. Adoptará programas tendientes a eliminar el alcoholismo y otras toxicomanías.

»³⁴

Por consiguiente puede afirmar que el derecho a la vida es el primer derecho fundamental del ser humano, todos los demás derechos se ejercen a partir de este siendo este un prerequisite; esto introdujo significativas modificaciones en relación con los derechos fundamentales; más aún recalco una vez más, que el Preámbulo de la Constitución de la República señala en su parte pertinente, que el Ecuador ha decidido construir “Una sociedad que respeta, en todas

³⁴ Constitución de la República del Ecuador, art 45 y 66

sus dimensiones, **la dignidad de las personas y las colectividades**"; de tal modo que es fundamental considerar la calidad de vida dentro del sumak kawsay de los derechos del buen vivir que contempla nuestra Constitución de la República, pues la calidad de vida incluye una amalgama muy subjetiva y personal de funcionamiento satisfactorios para el ser humano.

4.3.2 LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL

Que, la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres, publicada en el Registro Oficial No. 1002 de agosto de 1996, ha sido objeto de varias reformas, y presenta una serie de disposiciones contradictorias e inconsistentes, ha existido una proliferación desordenada de operadores por cuanto no existe un marco jurídico que organice, regule y controle la actividad del transporte terrestre a nivel nacional.

4.3.2.1 INFRACCIONES DE TRANSITO

CAPITULO I GENERALIDADES

“Art.106.Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y de más regulaciones de tránsito.

Art. 107.-Las infracciones de tránsito se dividen en delitos y contravenciones.

Art.108.-Las infracciones de Tránsito son culposas y con llevan la Obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios, por parte de los responsables de la infracción.

La acción para perseguir los delitos de tránsito es pública de instancia oficial. En lo relativo a la prescripción del delito y de las penas y al ejercicio de la acción penal por delitos de tránsito, se estará a lo dispuesto en el Código Penal y Código de Procedimiento Penal.

Art. 109.-Si del proceso aparecieren indicios que se ha cometido un delito que no es la infracción culposa de tránsito, se remitirá copia de lo actuado a la unidad del Ministerio Público a la que corresponda prevenir o impulsar la investigación.

Lo relativo a competencia y a acumulación, se someterá a lo previsto en el Código de Procedimiento Penal.

Art.110.-Las infracciones de tránsito no serán punibles cuando fueren el resultado de caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobada.

Art.111.-En concurrencia de varias infracciones de tránsito, el infractor será juzgado por la más grave.

Art.112.-La reincidencia en los delitos de tránsito será reprimida con el máximo de la pena, sin considerar circunstancias atenuantes de ninguna clase.

Art. 113.-El socorro y ayuda dada a las víctimas, así como la reparación de los daños y perjuicios, con ocasión de una infracción de tránsito, no implica reconocimiento ni presunción de responsabilidad de quien presta el auxilio o realiza el pago.

Art.115.-Si como resultado de un accidente de tránsito quedare abandonado un vehículo y se desconociere la persona que lo conducía, mientras no se pruebe lo contrario, para efectos de responsabilidad civil, se presumirá que el conductor era su dueño.

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

CAPITULO II

4.3.2.2 DE LAS CIRCUNSTANCIAS DE LAS INFRACCIONES

Art.119.-Sin perjuicio de las contempladas en el Código Penal, para efectos de esta Ley, las circunstancias de las infracciones de tránsito son: atenuantes y agravantes.

Art. 120.-Se consideran circunstancias atenuantes:

a) El auxilio y la ayuda inmediata proporcionada a las víctimas del accidente;

b) La oportuna y espontánea reparación de los daños y perjuicios causados, efectuada hasta antes de declararse instalada la audiencia de juicio;

c) Dar aviso a la autoridad; y,

d) El haber observado respeto para las autoridades y agentes de tránsito, y el acatamiento a sus disposiciones.

Serán consideradas también como circunstancias atenuantes las previstas en los numerales 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9 y 10 del artículo 29 del Código Penal.

La circunstancia anotada en el literal **b)** del presente artículo posee el carácter de **atenuante Trascendental por tal motivo su solo presencia permitirá dar lugar a la rebaja de hasta el 40% de la Pena establecida**, así no concurran otras atenuantes o incluso exista una agravante.

Art. 121. -Se consideran circunstancias agravantes:

a) Cometer la infracción en estado de embriaguez o de intoxicación por efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas;

b) Abandonar a las víctimas del accidente o no procurarles la ayuda requerida pudiendo hacerlo;

c) Evadir la acción de la justicia por fuga u ocultamiento;

- d)** d) Borrar, alterar u ocultar las señales, huellas o vestigios dejados por la infracción, u obstaculizar las investigaciones para inducir a engaño o error a la administración de justicia;
- e)** e) Estar el infractor perseguido o prófugo por un delito de tránsito anterior;
- f)** Conducir sin licencia, o con una licencia de categoría inferior a la requerida, o mientras está vigente la suspensión temporal o definitiva de la misma;
- g)** No tener el automotor el seguro obligatorio de accidentes de tránsito SOAT en vigencia; y,
- h)** La realización de actos tendentes a entorpecer el adecuado desenvolvimiento del proceso, entre los cuales se halla incluida la no asistencia injustificada a cualquier audiencia.

Art. 122.-En materia de tránsito el haber reparado los daños causados a las víctimas del delito luego de la sentencia, constituye una causa especial de rebaja penitenciaria, que podrá variar entre la tercera y la quinta parte de la pena y esta rebaja no afectará el derecho de recibir otras rebajas establecidas en el ordenamiento jurídico

CAPITULO III

4.3.2.3. DE LAS PENAS Y SU MODIFICACION

Art. 123.- Las penas aplicables a los delitos y contravenciones de tránsito son:

- a)** Reclusión;

- b) Prisión;
- c) Multa;
- d) Revocatoria, suspensión temporal o definitiva de la licencia o autorización para conducir vehículos;
- e) Reducción de puntos;
- f) Trabajos comunitarios.

Una o varias de estas penas se aplicarán de conformidad con lo establecido en cada tipo penal. En todos los casos de delitos y contravenciones de tránsito se condenará obligatoriamente al infractor con la reducción de puntos en la licencia de conducir de conformidad con la tabla contenida en el artículo 97 de la presente ley y sin perjuicio de la pena peculiar aplicable a cada infracción.

Art.124.-En los delitos de tránsito, cuando se justifique a favor del infractor circunstancias atenuantes y no exista en su contra ninguna agravante, la pena de reclusión mayor se reducirá a reclusión menor.

Las penas de prisión y de multa, se reducirán hasta en un tercio de las mismas, las cuales podrán ser cumplidas con trabajos comunitarios, difundiendo las políticas, reglamentos de prevención y educación, previa capacitación recibida dentro del mismo centro de conformidad al Reglamento que para el efecto se expida.

4.3.2.4. CAPITULO IV

DE LOS DELITOS DE TRANSITO

Art.126.-Quien conduciendo un vehículo a motor en estado de **embriaguez, o bajo los efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas**, ocasionare un accidente de tránsito del que resultaren **muertas una o más personas será sancionado** con reclusión mayor ordinaria de ocho a doce años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos a motor y multa equivalen a treinta (30) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general.

Art.127.-Será sancionado con, prisión de tres a cinco años, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo y multa de veinte (20) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, quien ocasione **un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas**, y en el que se verifique cualquiera de las siguientes circunstancias:

- a) Negligencia;
- b) Impericia;
- c) Imprudencia;
- d) Exceso de velocidad;
- e) Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo;
- f) Inobservancia de la presente Ley y su Reglamento, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito.

Art.128.-El contratista y/o ejecutor de una obra que por negligencia o falta de previsión del peligro o riesgo en la ejecución de obras en la vía pública,

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

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

Art.151.-Cuando producido un accidente de tránsito se presume que quien lo causó se encontraba en estado de embriaguez o en estado de intoxicación por haber ingerido drogas estupefacientes o sustancias psicotrópicas, si es posible, se procederá a realizar de inmediato los exámenes de alcoholemia o narcotex, según el caso.

Si las condiciones físicas del causante del accidente imposibilitan realizar las mencionadas pruebas, el agente que toma procedimiento acompañará el traslado del herido a una clínica, hospital u otro establecimiento médico, en donde se le realizará los exámenes correspondientes.

El negarse a que se le practiquen dichos exámenes, se tendrá como indicio de hallarse en estado de embriaguez o de intoxicación por efecto de alcohol o de drogas estupefacientes o psicotrópicas. ^{»35}

³⁵ Ley orgánica de transporte terrestre y seguridad vial

Como se ha revisado en la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, existen algunas de las definiciones y penas aplicadas a las diferentes circunstancias de los accidentes de tránsito, es necesario conocer que en los accidentes de tránsito, el conductor nunca va con la intención de ocasionar un accidente o mucho peor aún la muerte de otra persona. Pero como en toda regla tiene su excepción, si existe irresponsabilidad por parte del chofer, cuando este va alcoholizado, y al ocasionar el accidente de tránsito, o peor aún, la muerte de otra persona, ya sea que esta viaje con el mismo chofer o en otro vehículo.

No es necesario estar en evidente estado de ebriedad, un simple estado alcohólico puede engendrar perturbación y volver peligroso al conductor. El llamado bebedor social presenta el problema mayor, ya que tiene la idea, equivocada, de que unas copas no deterioran su capacidad de LA CONDUCCIÓN. Se presenta simplemente alegre o eufórico, sobreestima sus facultades encontrándose inclinado a tomar riesgos innecesarios en momentos en que, en realidad, sus reflejos están disminuidos.

Dice la Ley que cuando producido un accidente de tránsito se presume que quien lo causó se encontraba en estado de embriaguez, se le procederá a realizar de inmediato el examen de alcoholemia. Pero el imputado puede negarse a que se le practiquen dichos exámenes sin que ello signifiquen que se le exime de responsabilidad puesto que la misma ley dice que el negarse a que se le practiquen dichos exámenes, se tendrá como indicio de hallarse en estado de embriaguez o de

intoxicación por efectos de drogas estupefacientes o psicotrópicas; es decir que por el hecho de negarse, el juez presumirá que estaba en estado de ebriedad.

Es muy notorio que cuando la autoridad sale hacer sus batidas para controlar a los conductores ebrios, muy pocos de ellos tienen los instrumentos necesarios para realizar estos exámenes, por ello la Ley prevé que a falta de aparatos que sirvan para apreciar la cantidad de alcohol en la sangre, los policías y Autoridades de Tránsito podrán acudir a los exámenes y pruebas como: el aspecto de la vestimenta, aparecimiento de temblores, la respiración, el aspecto de rostro, el equilibrio, poner el dedo índice en la punta de la nariz, la conversación, lectura, entre otras.

4.3.3 CODIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL

El **Código Orgánico Integral Penal**, a veces simplemente referido por sus siglas **COIP**, es un conjunto sistematizado y organizado de normas jurídicas de carácter punitivo, es decir un compendio legislativo que establece delitos y penas conforme al sistema penal ecuatoriano. El proyecto inicial fue presentado por la Comisión de justicia y estructura del estado el 14 de diciembre de 2013 ante la Asamblea Nacional del Ecuador y fue publicado en el registro oficial N. 180 del 10 de febrero de 2014. Este cuerpo legal contiene 730 artículos e incorpora 77 nuevos delitos, que no constaban en el anterior Código Penal.

4.3.3.1 TITULO I

LA INFRACCIÓN PENAL EN GENERAL

“Art. 18.- Infracción penal.- Es la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en este Código.

Art. 19.- Clasificación de las infracciones.- Las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones.

Delito es la infracción penal sancionada con pena privativa de libertad mayor a treinta días.

Contravención es la infracción penal sancionada con pena no privativa de libertad o privativa de libertad de hasta treinta días.

4.3.3.2 SECCIÓN PRIMERA

TIPICIDAD

Art. 25.- Tipicidad.- Los tipos penales describen los elementos de las conductas penalmente relevantes.

Art. 26.- Dolo.- Actúa con dolo la persona que tiene el designio de causar daño.

Responde por delito preterintencional la persona que realiza una acción u omisión de la cual se produce un resultado más grave que aquel que quiso causar, y será sancionado con dos tercios de la pena.

Art. 27.- Culpa.- Actúa con culpa la persona que infringe el deber objetivo de cuidado, que personalmente le corresponde, produciendo un resultado dañoso. Esta conducta es punible cuando se encuentra tipificada como infracción en este código.

Art. 28.- Omisión dolosa.- La omisión dolosa describe el comportamiento de una persona que, deliberadamente, prefiere no evitar un resultado material típico, cuando se encuentra en posición de garante.

Se encuentra en posición de garante la persona que tiene una obligación legal o contractual de cuidado o custodia de la vida, salud, libertad e integridad personal del titular del bien jurídico y ha provocado o incrementado precedentemente un riesgo que resulte determinante en la afectación de un bien jurídico.

Art. 37.- Responsabilidad en embriaguez o intoxicación.- Salvo en los delitos de tránsito, la persona que al momento de cometer la infracción se encuentre bajo los efectos del alcohol o de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, será sancionada conforme con las siguientes reglas:

1. Si deriva de caso fortuito y priva del conocimiento al autor en el momento en que comete el acto, no hay responsabilidad.
2. Si deriva de caso fortuito y no es completa, pero disminuye considerablemente el conocimiento, hay responsabilidad atenuada imponiendo el mínimo de la pena prevista en el tipo penal, reducida en un tercio.
3. Si no deriva de caso fortuito, ni excluye, ni atenúa, ni agrava la responsabilidad.
4. Si es premeditada con el fin de cometer la infracción o de preparar una disculpa, siempre es agravante.

Art. 40.- Desistimiento y arrepentimiento.- Quedará exenta de responsabilidad penal por la infracción tentada, la persona que voluntariamente evita su consumación, al desistir de la ejecución ya iniciada o al impedir la producción del resultado, sin perjuicio de la responsabilidad por los actos ejecutados.

4.3.3.3 CAPITULO CUARTO

CIRCUNSTANCIAS DE LA INFRACCION

Art. 44.- Mecanismos de aplicación de atenuantes y agravantes.- Para la imposición de la pena se considerarán las atenuantes y las agravantes previstas en este Código. No constituyen circunstancias atenuantes ni agravantes los elementos que integran la respectiva figura delictiva.

Si existen al menos dos circunstancias atenuantes de la pena se impondrán el mínimo previsto en el tipo penal, reducido en un tercio, siempre que no existan agravantes no constitutivas o modificatorias de la infracción.

Si existe al menos una circunstancia agravante no constitutiva o modificatoria de la infracción, se impondrá la pena máxima prevista en el tipo penal, aumentada en un tercio.

Art. 45.- Circunstancias atenuantes de la infracción.- Son circunstancias atenuantes de la infracción penal:

1. Cometer infracciones penales contra la propiedad sin violencia, bajo la influencia de circunstancias económicas apremiantes.

2. Actuar la persona infractora por temor intenso o bajo violencia.
- 3. Intentar, en forma voluntaria anular o disminuir las consecuencias de la infracción o brindar auxilio y ayuda inmediatos a la víctima por parte de la persona infractora.**
4. Reparar de forma voluntaria el daño o indemnizar integralmente a la víctima.
5. Presentarse en forma voluntaria a las autoridades de justicia, pudiendo haber eludido su acción por fuga u ocultamiento.
6. Colaborar eficazmente con las autoridades en la investigación de la infracción.

Art. 46.- Atenuante trascendental.- A la persona procesada que suministre datos o informaciones precisas, verdaderas, comprobables y relevantes para la investigación, se le impondrá un tercio de la pena que le corresponda, siempre que no existan agravantes no constitutivas o modificatorias de la infracción.

Art. 47.- Circunstancias agravantes de la infracción.- Son circunstancias agravantes de la infracción penal:

1. Ejecutar la infracción con alevosía o fraude.
2. Cometer la infracción por promesa, precio o recompensa.
3. Cometer la infracción como medio para la comisión de otra.
4. Aprovecharse de concentraciones masivas, tumulto, conmoción popular, evento deportivo o calamidad pública, fenómeno de la naturaleza para ejecutar la infracción.

- 5.** Cometer la infracción con participación de dos o más personas.
- 6.** Aumentar o procurar aumentar las consecuencias dañosas de la infracción para la víctima o cualquier otra persona.
- 7.** Cometer la infracción con ensañamiento en contra de la víctima.
- 8.** Cometer la infracción prevaliéndose de una situación de superioridad laboral, docente, religiosa o similar.
- 9.** Aprovecharse de las condiciones personales de la víctima que impliquen indefensión o discriminación.
- 10.** Valerse de niños, niñas, adolescentes, adultas o adultos mayores, mujeres embarazadas o personas con discapacidad para cometer la infracción.
- 11.** Cometer la infracción en perjuicio de niñas, niños, adolescentes, adultos mayores, mujeres embarazadas o personas con discapacidad.
- 12.** Cometer la infracción con violencia o usando cualquier sustancia que altere el conocimiento o la voluntad de la víctima.
- 13.** Utilizar indebidamente insignias, uniformes, denominaciones o distintivos militares, policiales o religiosos como medio para facilitar la comisión de la infracción.
- 14.** Afectar a varias víctimas por causa de la infracción.
- 15.** Ejecutar la infracción con auxilio de gente armada.
- 16.** Utilizar credenciales falsas, uniformes o distintivos de instituciones o empresas públicas, con la finalidad de pretender pasar por funcionarias, funcionarios, trabajadoras, trabajadores, servidoras o servidores públicos, como medio para facilitar la comisión de la infracción.

17. Cometer la infracción total o parcialmente desde un centro de privación de libertad por una persona internada en el mismo.

18. Encontrarse la o el autor perseguido o prófugo por un delito con sentencia condenatoria en firme.

19. Aprovechar su condición de servidora o servidor público para el consentimiento de un delito.

4.3.3.4 CAPITULO OCTAVO

INFRACCIONES DE TRANSITO

Art. 371.- Infracciones de tránsito.- Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.

4.3.3.5 SECCION SEGUNDA

DELITOS CULPOSOS

Art. 376.- Muerte causada por conductor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan.- La persona que conduzca un vehículo a motor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan y ocasione un accidente de tránsito del que resulten muertas una o más personas, será sancionada con pena privativa de libertad de diez a doce años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos.

En el caso del transporte público, además de la sanción prevista en el inciso anterior, el propietario del vehículo y la operadora de transporte serán solidariamente responsables por los daños civiles, sin perjuicio de las acciones administrativas que sean ejecutadas por parte del organismo de transporte competente sobre la operadora.

Art. 377.- Muerte culposa.- La persona que ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas por infringir un deber objetivo de cuidado, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por seis meses una vez cumplida la pena privativa de libertad.

Serán sancionados de tres a cinco años, cuando el resultado dañoso es producto de acciones innecesarias, peligrosas e ilegítimas, tales como:

1. Exceso de velocidad.
2. Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo.
3. Llantas lisas y desgastadas.
4. Haber conducido el vehículo más allá de las horas permitidas por la ley o malas condiciones físicas de la o el conductor.
5. Inobservancia de leyes, reglamentos, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito.

En caso de que el vehículo con el cual se ocasionó el accidente preste un servicio público de transporte, será solidariamente responsable de los daños civiles la operadora de transporte y la o el propietario del vehículo, sin perjuicio de las acciones administrativas que sean ejecutadas por parte del organismo de transporte competente, respecto de la operadora.

La misma multa se impondrá a la o al empleador público o privado que haya exigido o permitido a la o al conductor trabajar en dichas condiciones.

Art. 378.- Muerte provocada por negligencia de contratista o ejecutor de obra.- La persona contratista o ejecutor de una obra que por infringir un deber objetivo de cuidado en la ejecución de obras en la vía pública o de construcción, ocasione un accidente de tránsito en el que resulten muertas una o más personas, será sancionada con pena privativa de libertad de tres a cinco años.

La persona contratista o ejecutora de la obra y la entidad que contrató la realización de la obra, será solidariamente responsable por los daños civiles ocasionados.

Si las obras son ejecutadas mediante administración directa por una institución del sector público, la sanción en materia civil se aplicará directamente a la institución y en cuanto a la responsabilidad penal se aplicarán las penas señaladas en el inciso anterior a la o al funcionario responsable directo de la obra.

De verificarse por parte de las autoridades de tránsito que existe falta de previsión del peligro o riesgo durante la ejecución de obras en la vía pública, dicha obra será suspendida hasta subsanar la falta de previsión mencionada, sancionándose a la persona natural o jurídica responsable con la multa aplicable para esta infracción.

Art. 379.- Lesiones causadas por accidente de tránsito.- En los delitos de tránsito que tengan como resultado lesiones a las personas, se aplicarán las sanciones previstas en el artículo 152 reducidas en un cuarto de la pena mínima prevista en cada caso.

Serán sancionadas además con reducción de diez puntos en su licencia.

En los delitos de tránsito que tengan como resultado lesiones, si la persona conduce el vehículo en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, se aplicarán las sanciones máximas previstas en el artículo 152, incrementadas en un tercio y la suspensión de la licencia de conducir por un tiempo igual a la mitad de la pena privativa de libertad prevista en cada caso.

La o el propietario del vehículo será responsable solidario por los daños civiles.

Art. 380.- Daños materiales.- La persona que como consecuencia de un accidente de tránsito cause daños materiales cuyo costo de reparación sea mayor a dos salarios y no exceda de seis salarios básicos unificados del trabajador en general, será sancionada con multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general y reducción de seis puntos en su licencia de conducir, sin perjuicio de la responsabilidad civil para con terceros a que queda sujeta por causa de la infracción.

En el caso del inciso anterior, la persona que conduzca un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encuentre suspendida temporal o

definitivamente, será sancionada con multa de cinco salarios básicos unificados del trabajador en general.

La persona que como consecuencia del accidente de tránsito cause solamente daños materiales cuyo costo de reparación exceda los seis salarios básicos unificados del trabajador en general, será sancionada con multa de cuatro salarios básicos unificados del trabajador en general y reducción de nueve puntos en su licencia de conducir.

En el caso del inciso anterior, la persona que conduzca un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encuentre suspendida temporal o definitivamente, será sancionada con multa de siete salarios básicos unificados del trabajador en general.

En cualquier caso, la o el propietario del vehículo será solidariamente responsable de los daños civiles.

Art. 381.- Exceso de pasajeros en transporte público.- La persona que conduzca un vehículo de transporte público, internacional, intrarregional, interprovincial, intraprovincial con exceso de pasajeros, será sancionada con pena privativa de libertad de seis meses a un año, suspensión de la licencia de conducir por el mismo plazo.”³⁶

El derecho penal regula el ejercicio punitivo y preventivo del Estado, cuya finalidad no es únicamente la tipificación de conductas que lesionan bienes jurídicos, sino que contiene y reduce el poder punitivo garantizando un Estado constitucional de derechos y justicia. El Código

³⁶ Código Orgánico Integral Penal,

Orgánico Integral Penal se caracteriza por ser sistemático, preciso y claro, lo que posibilita la certeza preceptiva. Está compuesto de la parte material, formal y de ejecución, producto de la necesidad de actualizar y especializar las normas para adecuarlas a los cambios sociales y la realidad actual.

Por un lado tienden a proteger los derechos de las personas, y por otro a limitarlos; se garantiza la reparación integral de las víctimas, guarda concordancia con el principio de proporcionalidad de las penas, para lo cual se ha tomado en cuenta el grado de lesión de los bienes jurídicos tutelados en simetría con la sanción penal.

El Código Orgánico Integral Penal respecto del derecho de ejecución de penas y medidas cautelares en materia penitenciaria, garantiza un sistema de verdadera rehabilitación social, que posibilita el ejercicio de derechos y responsabilidades de las personas que cumplen una pena privativa de libertad, al ser un grupo de atención prioritaria, por lo tanto, los centros de rehabilitación social avalan el desarrollo de las capacidades, con la promoción de la reinserción social de las personas sentenciadas penalmente, con políticas de gestión en un contexto ético cuya proa visionaria es la dignidad humana.

4.4. LEGISLACIÓN COMPARADA

REGLAMENTO DE TRANSITO DEL DISTRITO FEDERAL DE MEXICO

Art 54.- los conductores de vehículos involucrados en un accidente de tránsito en el que ocurren lesiones o se provoquen la muerte de otra persona, siempre y cuando se encuentren en condiciones físicas que no requieran de atención médica inmediata, deben proceder de la siguiente manera:

- 1.-** permanecer en el lugar de los hechos para prestar o facilitar asistencia a la persona o personas lesionadas, procurando que se dé aviso a la autoridad competente y a los servicios de emergencia, para que tomen conocimiento de los hechos y actúen en consecuencia.
- 2.-** desplazar o mover a las personas lesionadas del lugar en donde se encuentran, únicamente cuando no se disponga la atención médica inmediata, y el no hacerlo representa un peligro o se puede agravar su estado de salud;
- 3.-** en caso de algún fallecimiento, el cuerpo y los vehículos deben permanecer en el lugar del accidente, hasta que la autoridad competente así lo determine,
- 4.-** colocar de inmediato los señalamientos que se requieren para evitar otro accidente de tránsito; y,
- 5.-** retirar el o los vehículos accidentados para despejar la vía, una vez que las autoridades competentes así lo determinen.

Art 105.- sin perjuicio de las sanciones que correspondan, los vehículos que cometan alguna infracción a las normas de este

Reglamento que pueda dar lugar a la tipificación de un delito, serán puestos a disposición del Ministerio Público que corresponda por los agentes que tengan conocimiento del caso, para que aquél resuelva conforme a derecho.

CODIGO PENAL FRANCES

Artículo 434-10

(Ordenanza nº 2000-916 de 19 de septiembre 2000, art. 3, Diario Oficial de 22 de septiembre de 2000, en vigor desde el 1º de enero de 2002)

(Ley nº 2003-495 de 12 de junio de 2003, art. 3 I, Diario Oficial de 13 de junio de 2003)

El hecho de no detenerse, a sabiendas de que se acaba de causar o de ocasionar un accidente, y tratar así de escapar de la responsabilidad penal o civil en la que se haya podido incurrir, cometido por cualquier conductor de un vehículo o máquina terrestre, fluvial o marítima, será castigado con dos años de prisión y 30.000 euros de multa.

Artículo 222-20-1

6º El conductor, a sabiendas de que acaba de causar u ocasionar un accidente, no se hubiera detenido y tratara así de sustraerse a la responsabilidad penal o civil en que hubiera podido incurrir.

Las penas se elevarán a cinco años de prisión y 75.000 euros de multa cuando el atentado involuntario contra la integridad de la persona se haya cometido con dos o más de las circunstancias mencionadas en los números 1 y siguientes del presente artículo.

Cabe mencionar que dentro de lo que se ha expuesto en la legislación comparada, la ley obliga a los conductores involucrados en un accidente prestar ayuda activa a estas personas, la ley mexicana siendo la más detallada con instrucciones precisas al respecto, pero no considera a esto como algún tipo de circunstancia atenuante para algún tipo de disminución de pena, es mas eso es de carácter obligatorio.

Y en el caso de Francia representa un caso especial, ya que su Ley de Transito se remite al Código Penal, donde se sanciona la fuga de un conductor involucrado en un accidente, elevando la pena al doble en caso de que el conductor haya herido o matado a personas.

5. MATERIALES Y MÉTODOS

Dentro de la metodología, el presente trabajo de tesis tuvo como objetivo utilizar correctamente los métodos, técnicas, instrumentos y diseños estadísticos apropiados para la realización del presente trabajo investigativo.

Como método general utilice el hipotético deductivo ya que se parte de las hipótesis planteadas que serán comprobadas durante el desarrollo de la tesis para poder arribar a las conclusiones y generalizaciones.

Como técnica, utilice la encuesta y la entrevista que sirvieron como instrumentos para la recolección de información clara y precisa, además se utilizó la entrevista que nos permitió aclarar personalmente el criterio de los Abogados en libre ejercicio de su profesión, esto ayudándome a comprobar los objetivos y la verificación de la hipótesis planteada anteriormente.

La entrevista y encuesta que fueron aplicadas a las personas involucradas como Abogados y Jueces, como instrumento se tuvimos los cuestionarios y fichas de observación.

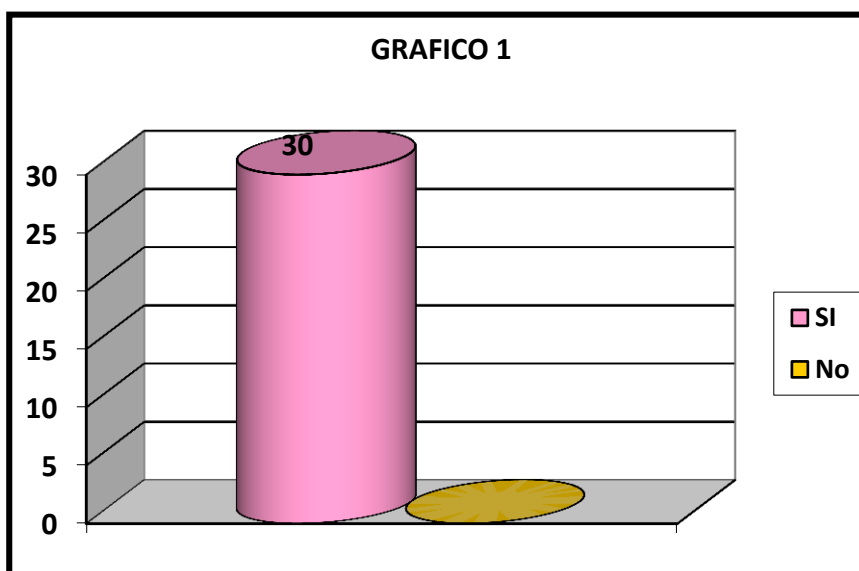
6. RESULTADOS

6.1. ANALISIS DE LAS ENCUESTAS

1. Considera importante agregar en el literal a), primer inciso, la oportuna y espontánea reparación de los daños y perjuicios causados, efectuada hasta antes de declararse instalada la audiencia de juicio?

TABLA I

INDICADOR	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	30	100 %
No	0	0
TOTAL	30	100%



FUENTE: Abogados en libre ejercicio profesional

AUTORA: Silvana Marisol Benítez Rodríguez

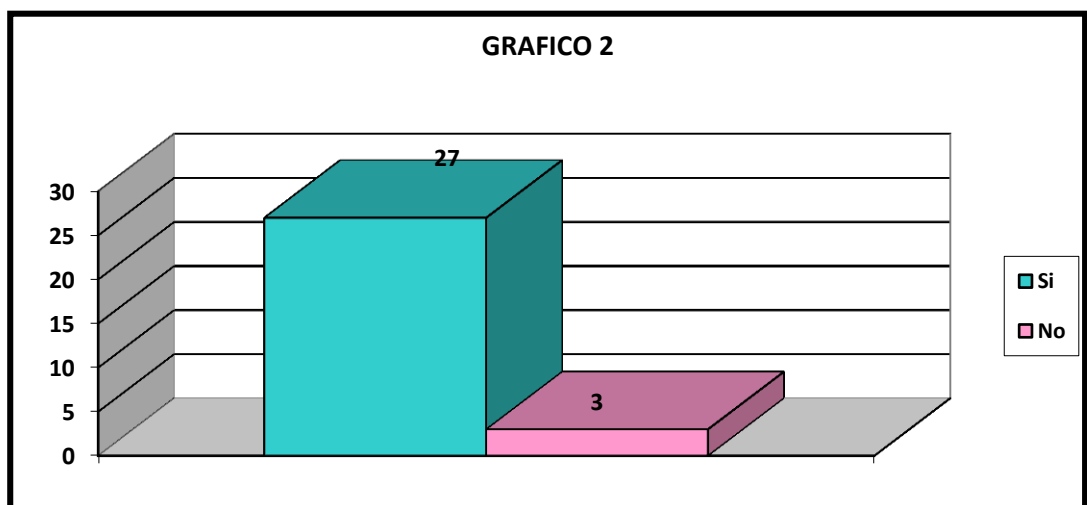
IINTERPRETACIÓN

Como podemos observar en la primera pregunta, las personas que nuestro grupo encuestó, es su totalidad, es decir el 100%, consideran que si es necesario agregar en el literal a como primer inciso la oportuna y espontánea reparación de los daños y perjuicios causados, efectuada hasta antes de declararse instalada la audiencia de juicio.

2. Con la pregunta anterior contestada de manera acertada, ¿cree usted que debería ser derogado el literal b?

TABLA II.

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	27	90 %
No	3	10%
Total	30	100%



FUENTE: Abogados en libre ejercicio profesional

AUTORA: Silvana Marisol Benítez Rodríguez

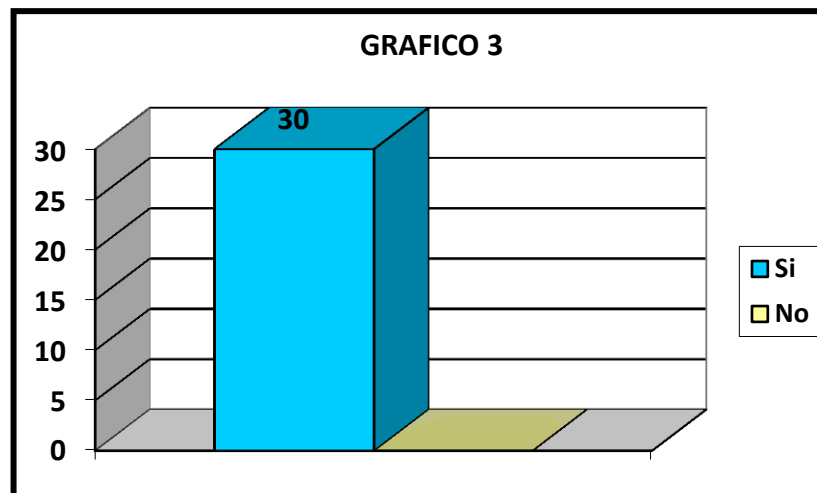
ANALISIS:

La segunda pregunta existe un 90 % de los encuestados han señalado que de esta manera si debería ser derogado el literal b debido a lo que se fusionaría con el literal a, pasando hacer su primer inciso. El otro 10% es decir 3 personas no contestaron.

3. Considera usted que una vez que ha sido derogado el literal b), y agregado al literal a) como un inciso, debería ser considerado de carácter trascendental?

TABLA III.

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	30	100 %
No	0	0 %
TOTAL	30	100%



FUENTE: Abogados en libre ejercicio profesional

AUTORA: Silvana Marisol Benítez Rodríguez

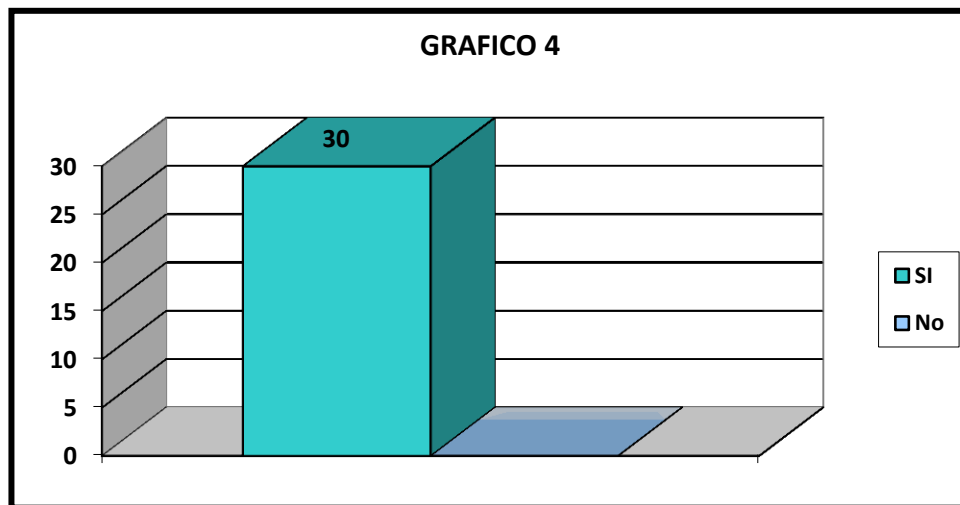
ANALISIS:

Como podemos observar en esta pregunta, el 100% de los encuestados, nos contestan que si se debería considerar al nuevo inciso a) como una circunstancia atenuante de tipo trascendental.

4. Considera usted que al realizar esta reforma se respetan los derechos ratificados por el Ecuador.

TABLA IV.

INDICADOR	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	30	100 %
No	0	0 %
TOTAL	30	100 %



FUENTE: Abogados en libre ejercicio profesional

AUTORA: Silvana Marisol Benítez Rodríguez

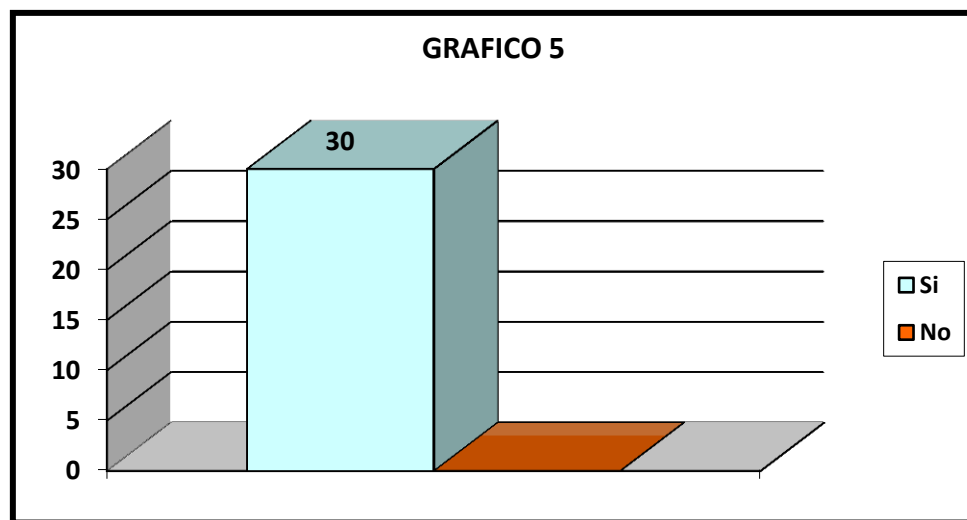
INTERPRETACIÓN.

Nuevamente el 100% de encuestados se manifiestan en forma afirmativa hacia nuestra pregunta, donde lo consideran que si se respetan de manera íntegra los derechos consagrados en nuestra Constitución, como el principal el derecho de a la vida.

5. Considera usted que es urgente se realice cierta reforma?

TABLA V.

INDICADOR	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	30	100%
No	0	0%
Tota	30	100%



FUENTE: Abogados en libre ejercicio profesional

AUTORA: Silvana Marisol Benítez Rodríguez

INTERPRETACIÓN:

En la presente pregunta se puede observar que, las personas encuestadas en un 100 % del total tienen el criterio de que es necesario un proyecto de reforma en este aspecto.

6.2. ANALISIS DE LAS ENTREVISTAS

Abg. P/N

Art. 120.- Se consideran circunstancias atenuantes:

- a) El auxilio y la ayuda inmediata proporcionada a las víctimas del accidente;
- b) La oportuna y espontánea reparación de los daños y perjuicios causados, efectuada hasta antes de declararse instalada la audiencia de juicio;

La circunstancia anotada en el literal b) del presente artículo posee el carácter de atenuante trascendental, por tal motivo, su sola presencia permitirá dar lugar a la rebaja de hasta el 40% de la pena establecida, así no concurren otras atenuantes o incluso exista una agravante.

1. Considera usted debe ser reformado el art 120 ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial con respecto a la atenuante de carácter trascendental?

Antes de reformar se deben tomar en cuenta varias consideraciones, como aquellas que me ha presentado, en donde sí se puede estar considerando la posibilidad de realizar la reforma pertinente del caso, mencionando que así, como se encuentra expresado el art 120, se está considerando de mayor importancia únicamente la reparación de daños y perjuicios.

2. Considera usted que se le ha estado dando preferencia al literal b), del art 120 de la ley en mención, en vez del literal a)?

Como lo estuvimos mencionando en la pregunta anterior, si se le da preferencia al literal b, proporcionándole el carácter de trascendental, y dejando de lado, el literal a, donde nos menciona del auxilio y ayuda inmediata que se le debería de proporcionar a la víctima, para de esta forma hacerse acreedor de la rebaja de pena.

3. Considera usted que la atenuante trascendental tendría que ser la fusión o agregado del literal a) y b)?

Al encontrarle una fusión entre estos dos literales del art 120, y si el literal b, pasaría hacer un inciso del literal a, se entendería de mejor forma la ayuda que se le proporciona a las víctima del accidente de tránsito, y por ende se estaría respetando la vida de las personas y de sus familiares que han sufrido dicho accidente en mención, por consiguiente, es necesaria la fusión de ambos literales.

Dra. P/N

Art. 120.- Se consideran circunstancias atenuantes:

- a) El auxilio y la ayuda inmediata proporcionada a las víctimas del accidente;

b) La oportuna y espontánea reparación de los daños y perjuicios causados, efectuada hasta antes de declararse instalada la audiencia de juicio;

La circunstancia anotada en el literal b) del presente artículo posee el carácter de atenuante trascendental, por tal motivo, su sola presencia permitirá dar lugar a la rebaja de hasta el 40% de la pena establecida, así no concurran otras atenuantes o incluso exista una agravante.

1. Considera usted debe ser reformado el art 120 ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial con respecto a la atenuante de carácter trascendental?

Las reformas en la mayoría de los casos son necesarias, pues se trata del progreso para nuestro país, pero considerando el art 120, puede estar encaminado a una reforma siempre y cuando esta sea pertinente, de darse el caso, mucho más al tratarse de una circunstancia atenuante trascendental.

2. Considera usted que se le ha estado dando preferencia al literal b), del art 120 de la ley en mención, en vez del literal a)?

Si consideramos que al momento de reparar los daños, nos estamos refiriendo únicamente a cuestiones materiales, debe considerar también que se está llegando a un tipo de acuerdo con los familiares de la o las

víctimas del accidente de tránsito, pero no se está pensando en la ayuda que se les pudo proporcionar inmediatamente a las personas, y ayudar de esta forma a salvar vida o prevenir el accidente de tránsito.

3. Considera usted que la atenuante trascendental tendría que ser la fusión o agregado del literal a) y b)?

Si encontramos la manera de fusionar ambos literales, estaríamos dando el carácter de trascendental, a un solo literal que se encontraría bien explícito y proporcionando de esta forma una rebaja de pena, en donde no solo el afectado o los afectados se encontrarían conformes; sino, más bien el que provocó el accidente, al saber que por haber proporcionado el auxilio y ayuda inmediata, tendrá una rebaja en su pena mucho mejor y más satisfactoria.

7. DISCUSIÓN

7.1. VERIFICACION DE OBJETIVOS

En la presente tesis se plantearon como objetivos los siguientes:

OBJETIVO GENERAL

- ❖ Realizar un estudio jurídico, crítico y doctrinario de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, respecto a las infracciones de tránsito y las circunstancias en que se cometen, así como de las demás normas que tengan relación con esta, con la finalidad de encontrar la base del problema planteado y darle una solución.

Mismo que he cumplido gracias a la revisión bibliográfica obtenida, al mismo tiempo de considerar los distintos puntos de vista de tratadistas comprometidos con este tema, y haber realizado un análisis profundo de los contenidos presentados.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- ❖ Identificar la vulneración de los Derechos Humanos, Constitucionales y Normativos, referente al respeto a la vida del ser humano, por las infracciones de tránsito.

Este objetivo fue posible verificar gracias a la revisión literaria, y a la aplicación de las encuestas, específicamente la pregunta 4, donde ha sido considerado necesaria la reforma para evitar la vulneración del derecho a la vida.

- ❖ Determinar la contradicción existente en lo dispuesto en el art. 120 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y uno de los principios generales sobre los cuales se fundamenta esta ley como es el derecho a la vida.

Este objetivo fue posible verificarlo con la ayuda del marco jurídico, en donde se trató en consideración lo de la Constitución y lo de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, notando que al dejar abandonado los vehículos luego de un accidente de tránsito, o al no ocasionar la oportuna ayuda a las víctimas del accidentes, se vulnera el derecho a la vida.

- ❖ Proponer un proyecto de reforma legal a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el objeto de considerar al auxilio y la ayuda inmediata proporcionada a la víctima de un accidente como atenuante trascendental, para proteger el derecho a la vida de las personas.

Este objetivo fue posible verificarlo con ayuda de las encuestas y entrevistas aplicadas a los abogados en libre ejercicio profesional, en donde todas las preguntas intervinieron de carácter primordial, llegando

a la conclusión de ser necesaria la propuesta de reforma jurídica, a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

7.2. CONTRASTACION DE HIPOTESIS

La circunstancia considerada como atenuante trascendental en las infracciones de tránsito, de acuerdo al art. 120 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, refleja la prevalescencia del factor económico por sobre la vida del ser humano.

Al considerar que luego de ocurrir un accidente de tránsito Respecto del motivo del abandono, o a su vez dejar abandona el vehículo y las personas que fueron víctimas del mismo, se entiende que de haberse producido el abandono del vehículo, es con el objetivo de evitar una posible responsabilidad (civil o penal), respectivamente para evitar que se conozcan la identidad del conductor y/o su estado.

Considerándolo de esta forma, he notado que no debe considerarse una circunstancia atenuante de carácter trascendental, si nos referimos a que en el literal b) solo nos habla de la oportuna reparación de daños y perjuicios de los daños causado antes de instalada la audiencia; pues, de darse el caso, debería si considerar de carácter trascendental, el auxilio y la ayuda inmediata proporcionada a la víctima luego de ocurrido el accidente de tránsito, para de esta forma salvar la vida de las víctimas, y no vulnerar el derecho a la vida.

Es por ello que lo que pido, el literal b), sea agregado como primer inciso dentro del literal a), para que de esta forma se complemente, y se realizar la reforma necesaria, como es el caso.

7.3.FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA DE LA PROPUESTA DE REFORMA

Las leyes de tránsito del estado ecuatoriano desde su origen han tenido una pésima sanción en perjuicio del derecho de las víctimas mortales que cobran cada día los delitos de tránsito tanto en la ciudad de Quevedo como en el país, no solo dejan pérdidas de vidas humanas, detrás de ello hijos, desamparados porque en ciertos casos la víctima es el que proveía para satisfacer las necesidades del hogar el daño psicológico que se causa, por lo que se puede aseverar que el daño es incalculable.

El uso de los medios de transporte terrestre es imprescindible para el desarrollo de los de los pueblos, pero el Estado tiene la obligación de proteger a los usuarios de las vías públicas, para ello invierte en campañas de prevención, lastimosamente la conducta humana es individual no colectiva, de allí que existan sujetos que se niegan a observar las disposiciones que la constitución y la ley prescriben con el objeto de evitar los accidentes de tránsito, de acuerdo a las estadísticas, demuestran que la mayoría de delitos de tránsito se encuentra presente una o más de las circunstancias típicas de los delitos de tránsito determinadas en el artículo 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y seguridad tales como.

- a) Negligencia;
- b) Impericia;

- c) Imprudencia;
 - d) Exceso de velocidad;
 - e) Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo;
 - f) Inobservancia de la presente Ley y su Reglamento, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito.
- Son causas que originan el acto ilícito,

Los delitos de tránsito prescritos en el Art. 127 y en todo el título un alto porcentaje quedan en la impunidad. Es conveniente, suspender definitivamente el derecho de conducir a los conductores infractores que abandonan a la víctima, suelen trasladarse a otra ciudad y continuar conduciendo vehículos.

La reparación de las víctimas no se cumple a satisfacción, los deudos presionados por las circunstancias del momento son víctimas de los conocidos acuerdos reparatorios privados, dentro de los cuales nunca podrán devolver la vida de las víctimas de los múltiples accidentes de tránsito.

8. CONCLUSIONES

- Los siniestros ocasionan muertos todos los días en el país los señores conductores profesionales y no profesionales, no desarrollan el sentido de la responsabilidad en su trabajo, siendo común que en éstos delitos se cumpla con una o más de las circunstancias determinadas en el artículo 127 de la LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.
- Como consecuencia del irrespeto a la vida, a la ley y reglamento se es testigo silencioso de accidentes que sufren las víctimas usuarias de medios de transporte público o privado que cobran vidas inocentes, que su único delito cometido es usar las vías públicas y los medios disponibles para su movilidad.
- Es común escuchar decir que los conductores no salen a matar, sucede que el por su propia decisión actúa negligentemente.
- El Art.127 LOTTTSV tipifica el delito como .El que ocasionare accidente de tránsito en el que pierda la vida una o más personas, la misma ley determina que, es accidente el que se origina motivo de caso fortuito y fuerza mayor, el título nos

sugiere que se trata de delito, ante todo el contraventor comete homicidio de tránsito.

- El sueño es inevitable y, en el mejor de los casos, disminuye grandemente los reflejos y la capacidad de reacción. El ritmo biológico normal de cada persona, hace que ésta esté acostumbrada a dormir de noche.
- Las bebidas alcohólicas hacen que las respuestas y las maniobras, ante cualquier eventualidad de la ruta, o la calle, sean torpes y lentas

9. RECOMENDACIONES

- ✚ Conducir con prudencia por las rutas, calles, etc. de la provincia, ya que todo esto puede salvar vidas no solo la nuestra.

- Modificar la aplicación de la suspensión del derecho de conducir, que ésta se aplique a partir de que el reo haya cumplido la condena. en los casos de conductores prófugos suspender provisionalmente el permiso de conducir e, informar a nivel nacional los registros mensuales de los fugitivos.

- La reparación de la víctima no debe estar sujeta al acuerdo de las partes extrajudicialmente, no se trata de negociar con la vida de las personas, ésta debe imponerse por el ministerio de la ley, el estado tiene el deber de sancionar los delitos, en el caso de tránsito a menudo el familiar renuncia a continuar la acusación particular e incluso se comprometen a que ningún familiar tenga acercamiento con el fiscal, originando impunidad.

- Las sanciones de la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el Art. 127 por ser benignas no guardan proporción con el delito, no evitan la reincidencia de acciones violentas en las vías públicas del país, debido a la flexibilidad de

las normas sobre los delitos de tránsito y la irresponsabilidad en la conducción de un vehículo, cometen delitos tránsito con muerte, que en la mayoría de los casos termina en la destrucción de la familias de las víctimas.

9.1. PROPUESTA DE REFORMA JURÍDICA

H. ASAMBLEA NACIONAL DEL ECUADOR

CONSIDERANDO:

Que, es función primordial del Estado Ecuatoriano, dar una atención de primera en las funciones que le corresponde;

Que, la actual estructura del país, en pleno proceso de desarrollo, requiere de normas legales de fácil aplicación y acordes con las necesidades actuales de la ciudadanía.

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales que le concede la Constitución,

Expide:

LEY REFORMATORIA A LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL.

Art. 120.- Se consideran circunstancias atenuantes:

a) El auxilio y la ayuda inmediata proporcionada a las víctimas del accidente;

- *La oportuna y espontánea reparación de los daños y perjuicios causados, efectuada hasta antes de declararse instalada la audiencia de juicio;*
- b) Dar aviso a la autoridad; y,
- c) El haber observado respeto para las autoridades y agentes de tránsito, y el acatamiento a sus disposiciones.

Serán consideradas también como circunstancias atenuantes las previstas en los numerales 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9 y 10 del artículo 29 del Código Penal.

La circunstancia anotada en el literal a) del presente artículo posee el carácter de atenuante trascendental, por tal motivo, su sola presencia permitirá dar lugar a la rebaja de hasta el 40% de la pena establecida, así no concurran otras atenuantes o incluso exista una agravante.

Art. Final.- Esta Ley entrará en vigencia, luego de su publicación en el Registro Oficial.

Es dado en el Distrito Metropolitano de Quito, en la Sala de Sesiones del Honorable Asamblea Nacional de la República del Ecuador, a las quince horas, del día de hoy 02 de diciembre del año 2015.

F. EL SECRETARIO QUE CERTIFICA

10. BIBLIOGRAFÍA

- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- Constitución de la República del Ecuador.
- Ibíd.42
- Enrique Ferri.
- Medina Peñalosa Sergio J. Teoría del Delito; Casualismo, Finalismo e Imputación objetiva, Ed. AE, México 2001, p.30
- Rafael garofalo,
- Jiménez de Azua.
- Ernst Beling.
- EdmundoMezger.
- Pellegrino rossi.
- Reinhart Frank
- Gian Doménico Romagnosi
- Medina Peñalosa Sergio J. Teoría del Delito; Casualismo, Finalismo e Imputación objetiva, Ed. AE, México 2001, p.29
- Francisco Carrara, delito
- Diccionario Jurídico, Guillermo Cabanellas, pág. 116, delito
- Manual didáctico para conductores profesionales, pág. 26,27 y 28
- <http://es.wikipedia.org/wiki/Responsabilidad>
- Manual Didáctico para conductores profesionales, pág. 22 y23

- www.monografias.com/trabajos60/delito/delito2.shtml#ixzz2nnpnYvBkg
- <http://es.wikipedia.org/wiki/Delito>
- Manual Didáctico para conductores profesionales, pág. 13 y 15
- Módulo de Educación vial, 2012 pág. 47 al 52, Fausto Carrera, Marcia Cuacés, Jhoe Báez, Iván Yáñez, RobinsonCárdenas, LuisGuañuna, JeffersonNote
- Módulo de Educación vial, 2012 pág. 54 al 57, Fausto Carrera, Marcia Cuacés, Jhoe Báez, Iván Yáñez, RobinsonCárdenas, LuisGuañuna, JeffersonNote
- Rafaelgarofalo, <http://www.oocities.org/cjr212criminologia/garofalo.htm>
- Medina Peñalosa Sergio J. Teoría del Delito; Casualismo, Finalismo e Imputación objetiva, Ed. AE, México 2001, p.30
- Dr. Silvio Toscano Vizcaino, <http://www.ilustrados.com/tema/2857/accidente-transito.html>
- PAUL B. WESTÓN. <http://criminalistica.mx/areas-forenses/transito-terrestre/761-trabajo-de-accidentes-de-trco>
- RAÚL E. MALIMOVCA. capítulo II del folleto accidente de tráfico (OMS 1963).
- Israel Kraphin, <http://www.Juridicas.unam.mx/publica/rev/boletín/cont/82/art/art4.htmg>.
- FAIRCHILD, Henry Pratt, Diccionario de Sociología, FCE, México, 1980, p. 311.

- GARÓFALO, Rafael. Indemnización a las víctimas del delito, trad. Pedro Dorado Montero, Editorial La España Moderna, Madrid, 1971. p. 85.
- PRINGER, Hans, Criminología, trad. María Luisa Schwarck e Ignacio Luzarraga, Editorial Reus. S.A. Quinta Edición 1975. P. 362.
- Prof. Luis Montoro, <http://www.seguridad-vial.net/conductor/tipos-de-conductor>
- Sicólogo, Jorge Gaviria, <http://www.elcolombiano.com/que-tipo-de-conductor-es-usted-NG1855935>.
- Jorge Mario Rueda, <http://www.elcolombiano.com/que-tipo-de-conductor-es-usted-NG1855935>
- Dr. Hugo Francisco Rostagno, http://www.noticias.librodar.com.ar/index.php?option=com_content&view=article&id=183:el-conductor-de-grandes-vehiculos-y-sus-riesgos-del-trabajo&catid=37:notas-tecnicas&

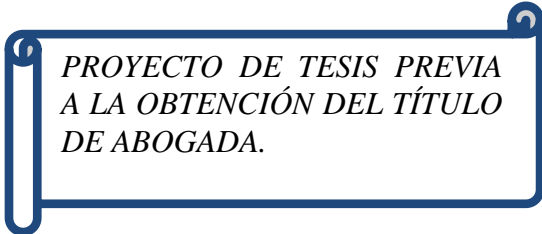
11. ANEXOS

ANEXO 1

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA
MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA
CARRERA DE DERECHO

TEMA:

“EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO SE DEBE CONSIDERAR EL AUXILIO Y LA AYUDA INMEDIATA PROPORCIONADA A LA VÍCTIMA, COMO ATENUANTE TRASCENDENTAL PARA PROTEGER EL DERECHO A LA VIDA DE LA VÍCTIMA”



*PROYECTO DE TESIS PREVIA
A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO
DE ABOGADA.*

Autora:

Silvana Marisol Benítez Rodríguez.

Loja – Ecuador.
2013

1. TEMA

“EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO SE DEBE CONSIDERAR EL AUXILIO Y LA AYUDA INMEDIATA PROPORCIONADA A LA VÍCTIMA, COMO ATENUANTE TRASCENDENTAL PARA PROTEGER EL DERECHO A LA VIDA DE LA VÍCTIMA”

2. PROBLEMÁTICA

Uno de los problemas más grandes que enfrenta la sociedad moderna a nivel mundial, son los accidentes de tránsito, que sin duda son causas de muchas pérdidas humanas, que ocupa un alto índice de mortalidad de las personas, y que estas mismas al tratar buscar satisfacción de velocidad en un vehículo, contribuye al peligro latente en las pistas, carreteras , tanto para el conductor como a los demás personas que transitan en las calles de las ciudades .

Es así que muchos países desarrollados comienzan a preocuparse por el alto índice de accidentes de tránsito, que se ha incrementado con el desarrollo de la tecnología y las facilidades que dan las empresas y marcas de vehículos para adquirirlos .

El tema de tesis puesto a consideración es de mucha importancia por su trascendencia social, pues el problema a investigar es muy frecuente en nuestro medio, y se conoce en nuestra sociedad actual en la que nos desenvolvemos como agentes activos o pasivos de la misma, como sujetos de derechos y de obligaciones, y en la cual todos los días somos testigos del atentado y a la falta de respeto a derechos fundamentales como son la

vida de los seres humanos en primer lugar, por parte de los conductores irresponsables que no respetan las normas de tránsito o peor aún, una vez que se han cometido la infracción, se valen de artimañas para manipular la justicia y buscar impunidad en sus actos.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito Y seguridad Vial, puesto que reflejan un sentido de supremacía en el caso del factor material por sobre el humano, al darle el carácter de trascendental a la circunstancia anotada en el literal b) del art. 120 que manifiesta que: **“La oportuna y espontánea reparación de los daños y perjuicios causados, efectuada hasta antes de declararse instalada la audiencia de juicio”³⁷**, señalando inclusive en el último inciso del mismo artículo que su sola presencia permitirá dar lugar a la rebaja de hasta el 40% de la pena establecida, así no concurren otras atenuantes o incluso exista una agravante, que bien pueden ser conforme el art. 121, literal b) **“Abandonar a las víctimas del accidente o no procurarles la ayuda requerida, pudiendo hacerlo”³⁸**, contraviniendo así el principio del derecho a la vida contemplado en Instrumentos internacionales de Derechos Humanos, en nuestra Constitución de la Republica y en los mismos principios generales que fundamentan esta ley reguladora del transporte terrestre, tránsito y la seguridad vial, dando lugar a que el infractor pueda beneficiarse de su capacidad económica y sobreponerla al derecho a la vida que posee una persona, por lo que en el caso de

³⁷ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y publicaciones, Quito-Ecuador, año 2010, Art. 120, Pág. 67.

³⁸ IBIDEM., Art. 121, Pág. 68.

producirse un accidente de tránsito de donde resultaren víctimas, el infractor bien puede acogerse a la circunstancia atenuante considerada como trascendental y que tiene la única intención de resarcir los daños materiales producidos, que si bien es importante , deja en segundo plano **“EL AUXILIO Y LA AYUDA INMEDIATA PROPORCIONADA A LAS VICTIMAS DEL ACCIDENTE”**, que está considerada como circunstancia atenuante, pero que el legislador no le da el carácter de trascendental como debería serlo porque está en juego un derecho primordial como es la vida del ser humano.

Por lo expuesto debo manifestar que es de vital importancia una reforma a este cuerpo legal, encaminada a cambiar la atenuante de trascendental importancia que existe actualmente, por otras circunstancias que permitan el respeto de los derechos humanos y Constitucionales, principalmente el **DERECHO A LA VIDA**.

Al desarrollar y estudiar el presente trabajo, podré formar un propio criterio que fundamente una crítica y las consiguientes soluciones al problema o al fenómeno que acontece, en torno a este problema social, y jurídico que nos rodea hoy en día, específicamente en lo que se refiere a la problemática planteada en la presente tesis

Cabe destacar que es menester desarrollar en nuestro Estado normas jurídicas, que regulen el transporte terrestre y la seguridad vial teniendo en cuenta la preeminencia del derecho a la vida por sobre cualquier otro derecho.

Por lo expuesto creo que es de vital importancia una reforma al último inciso del art. 120 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, encaminada a cambiar la atenuante trascendental que existe actualmente, por otras circunstancias que permitan el respeto de los Derechos Humanos y Constitucionales, principalmente el derecho a la vida.

3. JUSTIFICACIÓN

Es importante manifestar que al referirnos a la vida de un ser humano, reviste mucha importancia por lo que debemos de ubicarla como la base fundamental sobre la cual se fundan o se relacionan todas las actividades del hombre.

La importancia científica y académica en este trabajo de tesis, está dada por que nos permite poner en práctica los conocimientos adquiridos en nuestra etapa de formación pre-profesional, enfocados a cumplir las metas propuestas en nuestra futura práctica profesional.

La investigación jurídica se justifica académicamente, en cuanto cumpla con la exigencia del Reglamento del Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja, que regula la pertinencia del estudio investigativo jurídico, como aspectos inherentes a las materias del Derecho Positivo, para optar por el grado de Abogada.

Con la aplicación de métodos, procedimientos y técnicas será factible realizar la investigación socio-jurídica de la problemática propuesta ya que cuento con los recursos humanos suficientes, con la bibliografía,

documental, de campo y jurisprudencia, que aportarán al análisis y discusión; de la temática planteada

Finalmente, espero que el presente trabajo investigativo, sea un aporte útil a la sociedad en general, y una herramienta didáctica para todos los estudiantes de derecho, y sea el antecedente que sirva de base para que las autoridades competentes, tomen cartas en el asunto y den una pronta solución a este problema que no hace más que afectar a la sociedad.

4. OBJETIVOS

4.1. OBJETIVO GENERAL

- ❖ Realizar un estudio jurídico, crítico y doctrinario de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, respecto a las infracciones de tránsito y las circunstancias en que se cometen, así como de las demás normas que tengan relación con esta, con la finalidad de encontrar la base del problema planteado y darle una solución.

4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- ❖ Identificar la vulneración de los Derechos Humanos, Constitucionales y Normativos, referente al respeto a la vida del ser humano, por las infracciones de tránsito.
- ❖ Determinar la contradicción existente en lo dispuesto en el art. 120 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y uno de los principios generales sobre los cuales se fundamenta esta ley como es el derecho a la vida.

- ❖ Proponer un proyecto de reforma legal a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el objeto de considerar al auxilio y la ayuda inmediata proporcionada a la víctima de un accidente como atenuante trascendental, para proteger el derecho a la vida de las personas.

5. HIPÓTESIS GENERAL

La circunstancia considerada como atenuante trascendental en las infracciones de tránsito, de acuerdo al art. 120 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, refleja la prevalescencia del factor económico por sobre la vida del ser humano.

6. MARCO TEÓRICO

Conforme la humanidad se ha ido desarrollando, a nivel mundial se han conformado un sinnúmero de obligaciones, deberes y derechos, mismos que pretenden guiar en una dirección correcta a todos los habitantes de este planeta, es decir el fin de normar nuestra vida cotidiana, es tener justicia para todos, sin embargo dentro de todos los grupos existentes, encontramos que algunos son mucho más vulnerables que otros.

Para tener una idea más clara y adentrándonos al objetivo de nuestro estudio, debo mencionar sobre **EL DERECHO A LA VIDA**, que es el principal derecho que tiene el ser humano, pues es el prerrequisito básico y necesario para poder gozar de otra serie de derechos. Por este motivo ha sido considerada como parte de lo que conoce como el núcleo duro de los derechos humanos, es decir el conjunto de derechos que por su

trascendencia para la existencia digna de la persona no pueden ser restringidos legítimamente.

Es por esta razón que en el art. 27 de la Convención Americana de los Derechos Humanos establece que bajo ningún concepto se debe suspender ciertos derechos en los que se encuentra el de la vida. Este principio se encuentra en nuestra Constitución, pero con un tratamiento más amplio, ya que establece el grupo de derechos que el Presidente de la República puede limitar en los casos de estado de emergencia o excepción como se establece ahora, dentro de los cuales no se encuentra la vida. De esta manera, el Ecuador se une a la tendencia mayoritaria de países que buscan proteger este derecho de la manera más amplia posible y desde varias perspectivas, así por ejemplo el art. 66 de la Constitución de la República establece en su parte pertinente que: **“Se reconoce y garantizará a las persona:**

1.- El derecho a la inviolabilidad de la vida. No habrá pena de muerte.

2.- El derecho a una vida digna.....”³⁹

La importancia de la protección a la vida es primordial y por lo mismo ha hecho que el legislador la precautele desde la concepción misma, así el art. 45 nos dice que: **“Las niñas, niños y adolescentes gozaran de los derechos comunes del ser humano, además de los específicos de su**

³⁹CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, 1ªedición, Quito-Ecuador, 2008. Art. 66, Pág., 50, Registro Oficial N° 499- Lunes 20 de octubre del 2008.

edad. El Estado reconocerá y garantizará la vida, incluido el cuidado y protección desde su concepción.⁴⁰

Como cualquier derecho fundamental reconocido por el ordenamiento jurídico, requiere de parte del Estado no solo abstenerse de transgredir a través de sus agentes, sino que debe implementar medidas de carácter positivo con el fin de garantizar su respeto y plena vigencia dentro de la sociedad. También se debe tomar en cuenta que la vida está estrechamente vinculada con otros derechos, especialmente con los económicos, sociales y culturales, por lo que a una violación a estos podría lesionar la vida de las personas.

Dentro del ámbito legislativo, nuestro ordenamiento contiene normas cuyo objetivo es el de disuadir los actos que podrían atentar contra la vida y de llegar a concurrir los mismos, el sancionarlos. Estas normas están dirigidas tanto a los agentes públicos, como a los individuos en general, entre las cuales encontramos a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que en su art. 1 manifiesta: **“La presente ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho**

⁴⁰ Ob. Cit. , art. 45, Pág. 39

desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.”⁴¹

Art. 2 en su parte pertinente nos dice que: ***“La presente ley se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida.....”⁴²***

De lo expuesto puedo resaltar que la finalidad es la protección a las personas y para lo cual esta norma se fundamenta en principios generales como el derecho a la vida en primer lugar.

Finalmente es importante referirnos al factor económico, mencionando que es un sistema capitalista como el nuestro, es realmente determinante en la gran mayoría de actividades de las personas en la sociedad, incluyendo en estas actividades, el ejercicio de derechos y el cumplimiento de obligaciones a las que está sujeto el individuo dentro del marco legal que regula la vida del Estado en su conjunto. De ahí que, la problemática planteada se deriva precisamente del hecho de que la ventajosa posición económica de un individuo puede influir directamente en la aplicación misma de la norma, vulnerando principios fundamentales como la igualdad ante la ley.

Debe quedar muy claro, que por el hecho de realizar este estudio y dar mi juicio de valor, no quiere decir que estoy en contra de la reparación de los daños y perjuicios causados, pero no se puede afectar el derecho a la

⁴¹ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y publicaciones, Quito-Ecuador, año 2010, Art. 1, Pág. 2

⁴²IBIDEM.Art. 2, Pág. 3

vida de las personas, es decir en brindarles una ayuda inmediata a las víctimas de un accidente, por lo tanto y a mi modesto criterio creo que la mejor solución que se le podría dar al presente, sería que se reforme el ultimo inciso del Art. 120 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

7. METODOLOGÍA

Si bien es cierto que los métodos en el desarrollo de la tesis son la guía a seguir, para el normal y correcto desarrollo de la misma, en la cual se utiliza una variedad de operaciones y reglas establecidas con anterioridad con el objetivo de alcanzar lo deseado; es por ello que he considerado necesario e indispensable utilizar algunos métodos y técnicas.

Con respecto a los métodos:

En cuanto a los métodos a utilizarse y entendidos estos como el conjunto de medios a manipularse de manera lógica en busca de conseguir un determinado fin, considero más conveniente para el desarrollo de la presente tesis el uso del método científico como línea de pensamiento, que oriente los procedimientos de ejecución de la misma.

El método científico que se inicia con la observación de los hechos o fenómenos objeto de la tesis en todos sus aspectos: práctico, jurídico y doctrinario para una vez obtenidas las bases suficientes, proceder al análisis del mismo a través de su desfragmentación en sus caracteres generales y específicos en su relación con el todo problemático en uno de

los más idóneos, cuando se trata de fusionar el conocimiento teórico con el empírico.

La síntesis de conceptos, juicios y razonamiento nos permitirá verificar la hipótesis y obtener conclusiones y sugerencias que aportarán a la solución del problema.

Para lograrlo utilizare también el método inductivo que parte de un análisis para llegar a una síntesis, es decir, que enfocare desde un punto de vista lógico el problema que se suscita, como es que el último inciso del art. 120 de la ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, vulnera el derecho a la vida.

Así mismo utilizaré el método analítico, porque en primer lugar realizaré un análisis profundo de los conceptos y temáticas que nos presentan diferentes datos en cuanto al problema de estudio para así arribar a una investigación de campo, en donde aplicaré encuestas y entrevistas que luego de desarrollarse procederé analizar los resultados minuciosamente.

Con respecto a las técnicas:

Serán el procedimiento de observación, análisis y síntesis, del método descriptivo, así como los métodos deductivo-inductivo y viceversa. Las técnicas de la observación, el fichaje y la consulta bibliográfica será de singular valía para la recopilar información en esta fase de trabajo investigativo.

En el tratamiento de los datos obtenidos en la investigación de campo utilizare el método analítico-sintético y viceversa, según sea necesario, para el análisis porcentual comparativo que nos permita obtener los resultados.

Además realizaré cinco entrevistas y treinta encuestas, en las que se plantearan cuestionarios derivados de la hipótesis general y de los objetivos, cuya operativización partirá de la determinación de variables e indicadores.

Finalmente los resultados de la tesis recopilada durante su desarrollo serán disertados en el informe final, posteriormente realizaré la comprobación de los objetivos y la verificación de la hipótesis planteada en un inicio, para luego finalizar redactando las conclusiones, recomendaciones, así como una propuesta o alternativa de solución al problema planteado.

7.1 Esquema provisional del informe final

Cabe resaltar que el informe final de la presente tesis jurídica propuesta, seguirá el esquema previsto en el Art. 151 del Reglamento de Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja, el mismo que establece: Título; Resumen en castellano y traducido al inglés; Introducción; Revisión de literatura; materiales y métodos; Resultados; Discusión; Conclusiones; Recomendaciones; Bibliografía; y, Anexos.

Sin perjuicio del cumplimiento de dicho esquema, es necesario que en éste acápite de metodología, se establezca un esquema provisional del informe final de la investigación socio – jurídica propuesta, siguiendo la siguiente lógica:

En primer lugar se concretará el acopio teórico, comprendido de la siguiente manera:

- a) **Un marco teórico conceptual.-** Estableciendo los aspectos conceptuales y todos los elementos que abarquen el Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- b) **Marco jurídico doctrinario.-** Aquí se establecerán todos los aspectos históricos, doctrinarios, jurídicos de tipo constitucional y legal referentes a las sanciones y atenuantes para los infractores, características, procedimiento.
- c) En segundo lugar se sistematizará la indagación de campo o el acopio empírico, siguiendo el siguiente orden:
 - 1) Presentación y análisis de los resultados de las encuestas
 - 2) Presentación y análisis de los resultados de las entrevistas

Finalmente, en tercer lugar se desarrollará una síntesis de la investigación jurídica, utilizando como punto de referencia lo siguiente:

- 1) Indicadores de verificación de objetivos y de contrastación de hipótesis
- 2) Le deducción de conclusiones

- 3) El planteamiento de recomendaciones o sugerencias, entre las que estará la propuesta de reforma legal en relación directa al problema planteado.

8. CRONOGRAMA.

	OCTUBRE 2013				NOVIEMBRE 2013				DICIEMBRE 2013				ENERO 2014				FEBRERO 2014				MARZO 2014				ABRIL 2014				MAYO 2014			
	Semanas				Semanas				Semanas				Semanas				Semanas				Semanas				Semanas							
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Problematización	X	X																														
Presentación del proyecto			X	X																												
Aprobación del proyecto					X	X	X	X																								
Recolección de la información bibliográfica									X	X	X	X	X	X	X	X																
Investigación de Campo																	X	X	X	X												
Análisis de la información																					X	X	X									
Elaboración del informe final																					X	X										
Revisión y corrección del informe																			X	X												
Presentación del trabajo final																					X	X	X	X	X	X						
Disertación y defensa de la tesis																											X	X		X	X	X

9.- PRESUPUESTO Y FINANCIAMIENTO

9.1.- PRESUPUESTO

Recursos humanos

Director de tesis: Docente designado por la coordinación de la
carrera de Derecho

Entrevistados: 5 profesionales conocedores de la materia

Encuestados: 30 personas seleccionadas.

Postulante: Silvana Marisol Benítez Rodríguez.

RECURSOS MATERIALES Y COSTOS

Materiales de Escritorio	\$ 200.00
Materiales de Impresión e Internet	\$ 100.00
Materiales de Bibliografía	\$ 150.00
Transporte	\$ 50.00
Material de Impresión de la Investigación	\$ 250.00
Imprevistos	\$ 150.00
TOTAL	\$ 900.00

9.2. FINANCIAMIENTO

Los costos de la tesis los financiare con recursos económicos propios.

10. BIBLIOGRAFÍA

- ❖ **CABANELLAS**, Guillermo, Diccionario Jurídico Elemental, Editorial Heliasta, Buenos Aires Argentina, año 2003
- ❖ **CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR**, Actualizada a Agosto del 2009, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador.
- ❖ **CONVENCIÓN AMERICANA DE LOS DERECHOS HUMANOS.**
- ❖ **DICCIONARIOS DE ENCARTA**: Mi Primera Encarta. Año 2010.
- ❖ **LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**, Corporación de Estudios y Publicaciones. 2010
- ❖ **LARREA**, Juan, Derecho Constitucional Ecuatoriano, Editorial UTPL.
- ❖ **OSSORIO**, Manuel, Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales, Editorial Heliasta.
- ❖ **OCÉANO**-. Diccionario Ilustrado de la Lengua Española, Editorial Océano
- ❖ **SALGADO**, Hernán, Los Derechos Humanos en el Mundo de Hoy, Guía de Litigio Constitucional, Tomo, Quito-Ecuador.
- ❖ **WWW.GOOGLE.COM**

ÍNDICE

PORTADA.....	I
CERTIFICACIÓN	II
AUTORÍA	III
CARTA DE AUTORIZACIÓN	IV
DEDICATORIA.....	V
AGRADECIMIENTO	VII
1. TÍTULO	1
2. RESUMEN	2
2.1. Abstract.....	4
3. INTRODUCCIÓN	5
4. REVISIÓN DE LITERATURA.....	8
5. MATERIALES Y MÉTODOS	65
6. RESULTADOS.....	66
7. DISCUSIÓN	75
8. CONCLUSIONES	80
9. RECOMENDACIONES	82
9.1. Propuesta de Reforma	84
10. BIBLIOGRAFÍA	86
11. ANEXOS	89
ÍNDICE	107