

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA



MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA

CARRERA DE DERECHO

TITULO

"INSUFICIENCIA DE LA NORMA CONTENIDA EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, REFERENTE A LOSTIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO DE CONDUCTORES DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PESADO PÚBLICO Y DE CARGA"

DE TESIS PREVIO A LA
OBTENCIÓN DEL TITULO DE
ABOGADO

AUTOR: Leonardo Javier Chicaiza Claudio

DIRECTOR: Dr. Mg. Sebastián Rodrigo Díaz Páez

LOJA - ECUADOR 2014

CERTIFICACIÓN

DR. MG. SEBASTIÁN RODRIGO DÍAZ PÁEZ, DOCENTE DE LA CARRERA
DE DERECHO EN LA MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA DE LA
UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA.

CERTIFICO:

Haber revisado y dirigido la presente Investigación Jurídica, bajo el tema: "INSUFICIENCIA DE LA NORMA CONTENIDA EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, REFERENTE A TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO DE CONDUCTORES DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PESADO PÚBLICO Y DE CARGA" de la autoría del señor LEONARDO JAVIER CHICAIZA CLAUDIO, la misma que reúne los requisitos de fondo y de forma exigidos, por lo que autorizo su presentación, sustentación y defensa.

DR. MG. SEBASTIÁN RODRIGO DÍAZ PÁEZ

DIRECTOR DE TESIS

AUTORIA

Yo, Leonardo Javier Chicaiza Claudio, declaro ser autor del presente trabajo de Tesis, y eximo expresamente 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

Firma:

Autor:

Leonardo Javier Chicaiza Claudio

Cédula:

1600375883

Fecha:

Loja, mayo de 2014

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

Yo, Leonardo Javier Chicaiza Claudio, declaro ser autor(a) de la Tesis titulada: "INSUFICIENCIA DE LA NORMA CONTENIDA EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, REFERENTE A LOSTIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO DE CONDUCTORES DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PESADO PÚBLICO Y DE CARGA"; Como requisito para optar al Grado de ABOGADO; 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 29 días del mes de mayo del dos mil catorce. Firma el autor.

FIRMA:

AUTOR: Leonardo Javier Chicaiza Claudio

CÉDULA: 1600375883

DIRECCIÓN: Tunguragua, Patate, barrio Quinlata

CORREO ELECTRÓNICO: javy1176@hotmail.com

TELÉFONO CELULAR: 0981911353

DATOS COMPLEMENTARIOS:

DIRECTOR DE TESIS: Dr. Mg. Sebastián Rodrigo Díaz Páez

DIRECTOR DE GRADO: Dr. Augusto Astudillo Ontaneda (PRESIDENTE)

Dr. Mgs. Marcelo Costa Cevallos

Dr. Mgs. Felipe Solano Gutiérrez

AGRADECIMIENTO

Con estas líneas expreso mi más sincero agradecimiento a todas aquellas personas que me han apoyado y ayudado en mi trayectoria estudiantil, y concretamente, en la culminación de la presente Tesis de Abogado y en particular, van dirigidos:

A mi director de la Tesis de Licenciado, Dr. Mg. Sebastián Rodrigo Díaz Páez, por el buen trato, el tiempo invertido, su enorme paciencia, su sensatez y pragmatismo con el que ha abordado las distintas etapas de la investigación;

A mis compañeros y compañeras con los que he compartido mi espacio de trabajo, por su apoyo incondicional, su saber ser y saber estar en todos los frentes.

A toda mi familia, que sin escatimar ningún esfuerzo de una u otra manera me apoyaron hasta culminar mi propósito de ser un profesional, e infundirme ánimo, cariño y serenidad para soportar el desgaste físico y mental.

EL POSTULANTE

DEDICATORIA

A mi esposa, por ser mi fuente principal de inspiración, por motivarme, por apoyarme en todo el transcurso de mi carrera, por ser el mejor consejero, por ser mucho más que mi compañero, mi complemento, el motor que me mueve día a día a ser mejor persona, a dar lo mejor de mí, por ser mi razón de existir, por ser mi soporte, por contagiarme de optimismo, por enjuagar mis lágrimas y por hacerme sonreír. Este éxito no es solo mío, él también es tuyo amor.

A mis hijos por ser parte esencial en mi vida, por compartir con migo en las buenas y en las malas, por permitirme el honor de ser su amiga y su más cercano ejemplo a seguir y aportar felicidad a mis días arduos en el estudio.

A mis padres por contribuir en cuanto les fue posible para hacer de mi la mujer que soy hoy día, por sus incontables sacrificios hasta alcanzar mis metas personales y académicos.

TABLA DE CONTENIDOS

- 1. TITULO
- 2. RESUMEN
- 2.1. Abstract
- 3. INTRODUCCIÓN
- 4. REVISIÓN DE LITERATURA
- 4.1. Marco Conceptual
- 4.1.1. Transporte
- 4.1.2. Transporte Público
- 4.1.3. Trabajo
- 4.1.4. Chofer
- 4.1.5. Cansancio
- 4.1.6. Accidentes de Tránsito
- 4.2. Marco Doctrinario
- 4.2.1. El transporte en el Ecuador
- 4.2.2. Riesgos del Transporte
- 4.2.3. Accidentes de Tránsito
- 4.2.4. Tipos de Accidentes de Tránsito
- 4.2.5. Factores de los Accidentes de Tránsito
- 4.2.6. Contextualización de los Accidentes de Tránsito
- 4.3. Marco Doctrinario
- 4.3.1. Constitución de la República del Ecuador
- 4.3.2. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

- 5. MATERIALES Y METODOS
- 5.1. Materiales
- 5.2. Métodos
- 5.3. Procedimientos
- 5.4. Técnicas
- 6. RESULTADOS
- 6.1. Resultado de Aplicación de las Encuestas
- 6.2. Resultado de Aplicación de las Entrevistas
- 7. DISCUSIÓN
- 7.1. Verificación de Objetivos
- 7.2. Contrastación de Hipótesis
- 7.3. Fundamentación Jurídica de la Propuesta de Reforma Legal
- 8. CONCLUSIONES
- 9. RECOMENDACIONES
- 9.1. Propuesta de Reforma Jurídica
- 10. BIBLIOGRAFÍA
- 11. ANEXOS

INDICE.

1. TITULO

"INSUFICIENCIA DE LA NORMA CONTENIDA EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, REFERENTE A LOSTIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO DE CONDUCTORES DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PESADO PÚBLICO Y DE CARGA"

2. RESUMEN

Los accidentes de tránsito se constituyen en una de las causas de mayor mortalidad a nivel mundial y de país. Ecuador registra un alto índice de siniestralidad a causa de estos, convirtiéndose en un problema de salud pública. Empero, el Estado se ha limitado a ejercer su acción punitiva con reformas penales más duras, lo que sólo ha solucionado en parte el problema. Al punto que hoy a la clase del volante se los persigue como los "más buscados".

Las lesiones causadas por el tránsito son la octava causa mundial de muerte, y la primera entre los jóvenes de 15 a 29 años. Las tendencias actuales indican que, si no se toman medidas urgentes, los accidentes de tránsito se convertirán en 2030 en la quinta causa de muerte. Cada año producen todo se en mundo aproximadamente 1,24 millones de muertes por accidentes de tránsito, y la situación ha cambiado poco desde 2007. Sin embargo, esta estabilización debe examinarse en el contexto de un aumento mundial del 15% en el número de vehículos registrados, lo cual indica que las intervenciones para mejorar la seguridad vial mundial han mitigado el aumento previsto del número de muertes. Organización Mundial de la Salud (2013)

La vigencia de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a partir de su publicación en el Registro Oficial No. 398 de fecha 7 de agosto del año 2.008, y el Reglamento General

para la Aplicación de la LOTTTSV, publicado en el Registro Oficial No. 376, de fecha 3 de junio del año 2.009 transformó el marco jurídico en materia de tránsito y otras son las reglas de juego que tienen que asumir y enfrentar los peatones y conductores de vehículos; la sociedad ecuatoriana necesitaba ponerse a tono con la realidad diaria y era imprescindible dictar una Ley en materia de Tránsito que regule el transporte y la circulación vial de una manera técnica y ordenada como la tienen otros países más desarrollados que el nuestro.

El presente trabajo se refiere a la gran cantidad de accidentes de tránsito a causa del cansancio por exceso de horas de conducción por parte de los profesionales del volante, incumpliendo de alguna manera las recomendaciones técnicas que exige esta actividad, ocasionado accidentes que en su mayoría el más perjudicado es el usuario y los peatones que no tienen el sentido de responsabilidad al transitar por las calles.

Los accidentes de tránsito son un problemas de todos, en vista de que involucra conductores, peatones, en las carreteras, calles y vías; es aquí donde nos permitimos indicar que deben existir, estudios y proyectos sustentables de seguros que nos permitan solucionar los problemas de los accidentes de tránsito y se exija la responsabilidad al infractor.

Este tema tiene gran relevancia puesto que siempre se sanciona al conductor por la irresponsabilidad al manejar un vehículo en estado

de embriaguez, pasarse la luz roja o un disco pare y ocasiona accidentes con resultados fatales; sin embargo se ha determinado que el cansancio, el sueño, la fatiga, son los causantes de accidentes, particularmente en las horas de la madrugada donde se dan los "micro sueños". El trabajo en el sector del transporte por carretera exige niveles elevados de competencias y aptitudes profesionales, en este sector, como en cualquier otro, es importante prestar atención a las condiciones de trabajo para garantizar que los trabajadores estén calificados y motivados.

El transporte de carga pesada, se expone a riesgos en la carretera, debido a factores mecánicos, ambientales y humanos, siendo éste último de mayor incidencia para los accidentes de tránsito, ya que las largas jornadas de viaje, sin un segundo conductor, obliga a que pongan en peligro no solo sus vidas sino de los que circulan en las carreteras. En este sector, como en cualquier otro, es importante prestar atención a las condiciones de trabajo para garantizar que los trabajadores están calificados y motivados.

El presente trabajo parte de la hipótesis denominada "La insuficiencia de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial incide notablemente en los accidentes de tránsito por excesos en los tiempos de conducción y cansancio de los conductores de transporte terrestre de carga pesada en el Ecuador". Para luego introducirnos en la investigación bibliográfica sobre la Ley de tránsito y su reglamento y

posteriormente determinar los factores que tienen mayor incidencia en los accidentes de tránsito con la recolección de datos entre los diferentes actores y usuarios del transporte.

2.1. Abstract.

Traffic accidents constitute one of the major causes of mortality worldwide and country. Ecuador has a high accident rate because of these, becoming a public health problem. However, the state has merely exercised its punitive action harshest penal reforms, which has only partly solved the problem. To the extent that today the class pursues the steering wheel as the most wanted.

Injuries caused by traffic are the eighth leading cause of death worldwide, and the first among those aged 15 to 29 years. Current trends indicate that, unless urgent action is taken, road traffic injuries in 2030 will become the fifth leading cause of death. Occur each year worldwide approximately 1.24 million deaths from traffic accidents, and the situation has changed little since 2007. However, this stabilization should be considered in the context of a global increase of 15% in the number of registered vehicles, which indicates that interventions to improve global road safety have mitigated the expected number of deaths increased.

World Health Organization (2013)The validity of the Law of Land Transport, Traffic and Road Safety, from its publication in the Official Gazette No. 398 dated August 7, 2.008, and the General Rules for the Implementation of the LOTTTSV, published in the Official Register No. 376, dated June 3, year 2009 changed the legal framework for transit and other are the rules that have to bear and face pedestrians and

drivers; Ecuadorian society needed to catch up with the daily reality and was a must pass a law on regulating Transit transport and road traffic a technical and orderly manner as do other more developed countries than ours.

This study of the large amount of traffic accidents because of fatigue refers excess driving hours by driving professionals, somehow breach the technical recommendations which requires this activity, accidents caused mostly the most affected is the user and pedestrians who have no sense of responsibility to walk the streets.

Traffic accidents are a problem for all, given involving drivers and pedestrians on the roads, streets and roads; this is where we would like to indicate that there should be studies and sustainable insurance plans that allow us to solve the problems of traffic accidents and responsibility requiring the offender.

This topic is highly relevant since the driver is always punished for the irresponsibility of driving a vehicle while intoxicated, running a red light or a stop sign and cause accidents with fatal results; however it has been determined that fatigue, sleep, fatigue, cause accidents, particularly in the early morning hours where the "micro dreams" occur. The work in the field of road transport requires high levels of skills and qualifications in this sector, as elsewhere, it is important to pay attention to working conditions to ensure that workers are qualified and motivated.

The heavy cargo is exposed to risks on the road due to mechanical, environmental and human factors, the latter being most prevalent for traffic accidents as the long days of travel, without a second conductor, forcing endangering not only their lives but those circulating on the roads. In this sector, as elsewhere, it is important to pay attention to working conditions to ensure that workers are qualified and motivated.

This work is based on the hypothesis called The failure of the Organic Law on Land Transport, Traffic and Road Safety is strongly influenced by traffic accidents overruns driving and driver fatigue trucking heavy load on the Ecuador. Then introduce the research literature on the Traffic Law and its regulations and then determine the factors that have the greatest impact on traffic accidents with data collection between different actors and transport users.

3. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación jurídica, se llevó a cabo en la zona urbana de Cantón Ambato ubicado en la provincia del Tungurahua, en el centro del país; abordo un tema de trascendental importancia dentro del campo socio-jurídico, y trata sobre la incidencia de una Insuficiencia de la norma contenida en la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, referente a tiempos de conducción y descanso de conductores de vehículos de transporte pesado de carga y personas" para establecer la responsabilidad del conductor y de su empleador, cuando se susciten accidentes de tránsito, factores que la actual legislación de tránsito no los toma en cuenta.

Con la presente investigación jurídica se determinó los factores de mayor incidencia en los accidentes de tránsito del transporte pesado de carga y pasajeros, así como evaluar las circunstancias y elementos que contribuyen a los mismos, de igual manera identificar las necesidades de este sector. Un accidente es un suceso o encadenamiento de sucesos, inesperados, impremeditados e indeseados, generalmente de consecuencias desagradables: lesiones a las personas y daños a las cosas. Accidente de Tránsito: suceso o evento en el que se ve involucrado al menos un vehículo en movimiento, del cual resultas un daño a personas o elementos naturales.

Dentro de la presente investigación, el asunto principal es determinar al factor humano, cansancio, mala visión, sueño, problemas emocionales y otros que concurren a que se dé un accidente; de igual manera considerar al factor riesgo, como circunstancia causal explicativa de los accidentes de tránsito, además que la Ley Orgánica de Tránsito, dentro de su normativa considere a estos factores como condicionantes de los accidentes de tránsito, previniendo y regulando las jornadas laborales de conductores; y de igual forma a los propietarios de transporte que garanticen su cumplimiento

La inseguridad del hombre desde su origen, junto con su calidad racional, fue la condición distintiva, que dio origen a su evolución de su propia seguridad a través de la historia de ahí que el fin primero de la comunidad humana haya sido la unión inteligente de los esfuerzos individuales para hacer frente a la acechanzas del medio ambiente y a los riesgos de la existencia.

La obra de la civilización a través de los milenios, no ha de entenderse sino como el marco que ha creado el hombre, por el ejercicio de la solidaridad y por el empleo combinado de la razón y la fuerza, para alcanzar las condiciones de seguridad y bienestar que hagan posible el pleno desarrollo de su personalidad; por tal razón he propuesto el tema intitulado "INSUFICIENCIA DE LA NORMA"

EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE CONTENIDA TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, REFERENTE A LOSTIEMPOS DE CONDUCCIÓN Υ **DESCANSO** DE CONDUCTORES DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PESADO PÚBLICO Y DE CARGA"; que es importante porque es un problema socio jurídico de interés social en el que están vinculados el Estado como protector del bien jurídico, los conductores al momento no disponen de una norma que les regule su horario de trabajo y descanso, siempre están supeditados a las necesidades de trabajo, existen muchos que solo descansan por el lapso de cuatro horas, que al parecer sería un factor para que ocasione los accidentes de tránsito.

Creo que desde que se originó el trabajo de conductores de vehículos en especial los que realizan el transporte pesado y de uso público urbano e interprovincial son los que tienen jornadas bastante largas de hasta dieciocho horas diarias.

El informe de la investigación se encuentra estructurado de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 144, del Reglamento de Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja; y, se desglosa de la siguiente forma:

Parte Preliminar consta de: Portada, Certificación del Director, Declaratoria de Autoría, Dedicatoria, Agradecimiento y Tabla de Contenidos.

Parte Introductoria, esta contiene: Título, resumen en castellano e inglés, Introducción

Revisión de Literatura, esta consigna; Marco Teórico, Marco Doctrinario, Marco Jurídico, Legislación Comparada, en la cual se encuentra desarrollada toda la teoría que contempla el trabajo de investigación.

La metodología, está compuesta por los materiales utilizados, que se relaciona con todos los elementos que son utilizados en todo el proceso para la elaboración de la tesis; métodos, procedimientos y técnicas, constituye, se compone de cómo, cuándo y para que se investiga.

Los resultados, están constituidos por la aplicación de las encuestas y entrevistas, comúnmente conocida como la investigación de campo, parte en la que se demuestra con cuadros, gráficos y el análisis de los resultados obtenidos en esta parte del proceso.

La discusión, es la parte en donde se realiza la comprobación de los objetivos generales y específicos, además la contratación de la hipótesis y este sub título culmina con la fundamentación jurídica de la propuesta de reforma legal que planteo.

Por último tenemos las conclusiones, que son un resumen de todo el contenido del informe de investigación, las conclusiones que se relacionan con el tema y las recomendaciones, a continuación esta la propuesta jurídica, la bibliografía, anexos y por último el índice.

4. REVISIÓN DE LITERATURA

De acuerdo a la doctrina y cualquiera que sea la disciplina, como investigador tengo que confrontar el problema que abordo, por ello debo contrastar la literatura, familiarizarme como encontrarla, leerla, asimilarla y escribirla, haciendo anotaciones y registros permanentes de la literatura, lo cual me sirve de recordatorio para citar y preparar las listas de referencia correctamente.

La revisión de la literatura la directamente en el acopio de las fuentes primarias, y como investigador estaba familiarizado con el campo de estudio, poseía información completa sobre los artículos, libros u otros materiales relevantes para mi investigación; antes de iniciar el acopio de la información realice las peticiones correspondientes a las instituciones que posee biblioteca para tener acceso a ellas y hacer uso de material de bibliotecas, filmotecas, hemerotecas, bancos de datos y servicios de información; sin embargo, es poco común que suceda esto porque en la ciudad de Ambato de donde provengo se cuenta con un número reducido de centros de acopio bibliográfico, donde muchas veces las colecciones son incompletas o no se encuentran actualizadas y no se dispone de muchos libros y otros documentos.

4.1. Marco Conceptual

El marco conceptual es muy importante porque constituye el proceso de todos aquellos elementos que intervienen en el proceso de la investigación; que a través de la revisión de publicaciones de varios autores y teorías se busca poder encontrar aquellas definiciones, conceptos y lineamientos para enmarcar la investigación e interpretar los resultados y las conclusiones que llegue a alcanzar.

A lo largo de esta sección daré al lector un claro concepto sobre la necesidad que se considere el reconocimiento de inseminaciones por la mala praxis médica en su conjunto, el marco conceptual además me ayudará a explicar por qué estoy llevando a cabo un proyecto de una manera determinada, también me ayuda a comprender y a utilizar las ideas de otras personas que han hecho trabajos similares.

El marco conceptual me ayudo a decidir y a explicar por qué he planteado el presente tema para investigar seguir este este proceso, basándome en las experiencias de los demás, y en lo que a nosotros nos gustaría explorar o descubrir.

4. Transporte

Para el escritor Manuel Ossorio, define al transporte en "Un sentido genérico representa el hecho de llevar un objeto o una persona, de un lugar a otro, utilizando cualquier medio de locomoción, que tiene importancia jurídica como contrato de esa índole; en el de cosas o mercadería, quien hace el transporte se llama transportador y está obligado a hacer la entrega al destinatario en el lugar determinado por el expedidor. Cuando el transporte se refiere a personas, la obligación del transportista o transportador consiste en facilitar al pasajero el recorrido de un itinerario previamente determinado"¹

Por todos es conocido que el transporte, es un medio de traslado de personas o bienes desde un lugar hasta otro, para este tiempo comercial y moderno está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructuras implicados en el movimiento de las personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes, el transporte comercial de personas se clasifica como servicio de pasajeros y el de bienes como servicio de mercancías, como en todo el mundo, el transporte es y ha sido el elemento central para el progreso o el atraso de las distintas sociedades y culturas.

¹ OSSORIO, Manuel.-DICCIONARIO DE CIENCIAS JURIDICAS, POLÍTICAS Y SOCIALES.-36ava. Edición.-Editorial Heliasta.-Buenos Aires Argentina.-2008.-Pág.-955

Hoy que nos encontramos en el siglo XX la formación e instalación de grandes empresas fabricantes ha dado un gran impulso a la producción de vehículos tanto para el uso particular como para el transporte público y de mercancías, así como la exportación a terceros países, con el crecimiento económico de los últimos años se espera que Ecuador alcancen en poco tiempo cuotas de utilización de vehículos al mismo nivel que los países más desarrollados del subcontinente.

5. Transporte Público

El transporte es una actividad del sector terciario, entendida como el desplazamiento de objetos o personas de un lugar a otro por medio de un sistema de transporte que utiliza una determinada infraestructura red de transporte, esta ha sido una de las actividades terciarias que mayor expansión ha experimentado a lo largo de los últimos dos siglos, debido a la industrialización; al aumento del comercio y de los desplazamientos humanos tanto a escala nacional como internacional; y los avances técnicos que se han producido y que han repercutido en una mayor rapidez, capacidad, seguridad y menor coste de los transportes.

En el Diccionario Enciclopédico Aula, se encuentra definido "El transporte público es el término aplicado al transporte colectivo de pasajeros. A diferencia del transporte privado los viajeros de

transporte público tienen que adaptarse a los horarios y a las rutas que ofrezca el operador. Usualmente los viajeros comparten el medio de transporte y está disponible para el público en general. Incluye diversos medios como autobuses, trolebuses, tranvías, ferrocarriles, ferris, suburbanos, en el transporte interregional también coexiste el transporte aéreo y el tren de alta velocidad, algunos, como los taxis compartidos, organizan su horario según la demanda. Otros servicios no se inician hasta que no se complete el vehículo. En algunas zonas de baja demanda existen servicios de transporte público de puerta a puerta, aunque lo normal es que el usuario no escoja ni la velocidad ni la ruta"²

Desde este punto de vista el transporte público urbano puede ser proporcionado por una o varias empresas privadas o por consorcios de transporte público, en nuestro país se encuentran organizados en cooperativas el transporte terrestre, urbano, taxis, los servicios se mantienen mediante cobro directo a los pasajeros, normalmente son servicios regulados y subvencionados por autoridades locales o nacionales, Existen en todo el país tarifas de transporte diferenciado normalmente tiene de valor de veinticinco centavos, pero los niños, estudiantes y mayores adultos para el cincuenta por ciento, el saldo lo cubre el Estado.

_

² DICCIONARIO ENCILOPÉCICO UNIVERSAL "AULA".-TERCERA Edición.-Editorial Cultural S.A.-Madrid España.-1989.-Pág.-1565

Conocemos como transporte público, a los autobuses, y otras unidades móviles que sirven para la movilización de los ciudadanos de una comunidad que por lo regular el transporte es privado a excepción de algunos como el trolebús que existe en la ciudad de Quito que es municipalizado, el resto del transporte pertenecen a empresas privadas que tienen algún tipo de acuerdo con el gobierno y han asumido la responsabilidad de brindar un servicio determinado a la ciudad, es importante señalar que esta clase de transporte tiene como propósito servir y a la ves es una fuente de trabajo que genera ganancias, y cumple con un fin social y ser útil para la comunidad.

4.1.3. Trabajo

Según el señor Manuel Ossorio, define al trabajo como que es "La acción y efecto de trabajar, esfuerzo humano aplicado a la producción de riqueza, y esa acepción se emplea; además significa ocuparse en cualquier ejercicio, obra o ministerio"³

Esta acepción que realiza el tratadista tiene mucha importancia porque se refiere a la diversas modalidades de realizar las actividades, las cuales realiza una persona en el ámbito laboral y a más de ello hago alusiones a otros significados de relieve como como toda obra, labor, tarea o faena de utilidad personal o social dentro de lo lícito, en fin la persona está capacitada para realizar cualquier

.

³ IBIDEM.-Ob.-Cit.-Diccionario Manuel Ossorio.

actividad, solo depende de la necesidad para que pueda ingeniarse y dedicarse a ofrecer los servicios en favor de otros que las necesitan.

4.1.4 Chofer

El Diccionario de la Lengua Española define que "El origen de chófer se encuentra en la palabra francesa chauffeur que significa *el que calienta*, que a su vez procede del latín calefacere. En Francia la palabra data del siglo XIX y se aplicaba también a los fogoneros de las locomotoras"⁴

Un chofer es una persona capacitada para conducir un vehículo de motor contratada para transportar a personas o mercancías, el chofer puede conducir su propio vehículo, o bien utilizar uno provisto por la persona u organización que lo contrata.

Las funciones del chófer de pasajeros consisten en trasladar a las personalidades o visitantes comerciales o industriales de una empresa desde el punto de llegada, por ejemplo, hasta el lugar de destino, el chófer espera a sus clientes en un lugar acordado y, tradicionalmente, les abre la puerta tanto para entrar como para salir del vehículo.

_

⁴ DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA.-22ava. Edición.-Tomo V.-Impresión. Morgan Inpresores.-Editado en Chile.-2001.-Pág.-364

En el caso de choferes de mercancías, deben llevar el vehículo desde el depósito de carga hacia el sitio donde debe llevar los bienes. Según el caso, el propio chofer se encarga de descargar los productos, los cargadores van de acompañantes en el vehículo, o los puntos de carga y descarga poseen sus propios cargadores; otras de las funciones del chófer consisten en mantener en buenas condiciones el vehículo, hacerle un mantenimiento periódico y hacerlo lavar antes de cualquier servicio, nuevamente, esto puede ser responsabilidad de un empleado distinto al chofer.

4.1.5. Cansancio

El sueño, es un estado reversible, de respuesta disminuida a estímulos y poco movimiento para el cual usualmente adoptamos una postura determinada, siendo un fenómeno biológico activo, cíclico y necesario para la supervivencia.

"Se han planteado diversas hipótesis acerca de su función como son la restauración y recuperación de procesos bioquímicos y fisiológicos inherentes al organismo y la conservación de energía para que el individuo sea capaz de mantener ecuanimidad tanto física como intelectual; en contraposición, la privación o falta de sueño deteriora variables funcionales psicomotoras y neurocognitivas, tales como el tiempo de reacción, la capacidad de vigilancia, juicio y atención, así como el procesamiento de la información; factores determinantes de

un adecuado desempeño laboral, la somnolencia diurna excesiva causa además problemas de concentración, memoria y estados de humor que tienen impacto negativo en el desempeño académico y laboral"⁵

Como es de conocimiento general, existen actividades que demandan del trabajador todas las capacidades mencionadas, de lo contrario podrían estar atentando contra su vida y la de terceros, como lo es la profesión de chofer, es muy importante asegurar un adecuado estado de vigilia en conductores de vehículos de transporte y, con mayor razón, en ómnibus que realizan servicio interprovincial, dado que el trabajo de estos transportistas es muchas veces monótono, durante períodos prolongados y sujeto a cambios de horarios diurnos y nocturnos, esta actividad laboral es particularmente riesgosa, especialmente si los conductores duermen pocas horas.

4.1.6. Accidentes de Tránsito

Según la OMS "Accidente" es todo suceso inesperado que en forma veloz y repentina, ocasiona interrupción

La real academia de la lengua define al accidente como "Suceso eventual o acción de que involuntariamente resulta daño para las personas o cosas; en cambio el término Incidente lo define como

REY DE CASTRO J.-cansancio y somnolencia en conductores de ómnibus.-Editado por el Departamento de Salud Pública.-Lima Perú.- Pág.- 11

aquel efecto que Sobreviene en el curso de algún asunto o negocio y tiene con este algún enlace. Esto nos permite establecer diferencias entre estos dos términos; sin embargo en la conducción de vehículos con o sin motor se pueden producir "accidentes e incidentes"

Accidente de Tránsito: suceso o evento en el que se ve involucrado al menos un vehículo en movimiento, del cual resultas un daño a personas o elementos naturales.

Todo accidente de tránsito está debidamente identificado y para tal efecto existen las siguientes categorías: choque, atropello, volcamiento, caída de ocupante e incendio. De acuerdo con las consecuencias los accidentes de tránsito se clasifican en: solo daños materiales, con heridos o con muertos. Siendo el conductor del vehículo, el vehículo, la vía, el peatón y/o el pasajero lo que hacen que ocurra tal evento y por consiguiente la causa del mismo es atribuible a alguno de ellos.

⁶ POSADAN J, Jhon.-ACCIDENES DE TRANSITO.-Publicación del 2003.

4.2. Marco Doctrinario

El marco doctrinario es el conjunto de principios y criterios de tipo doctrinal y conceptual que como investigador debo asumir porque me, a enfocar el problema de investigación y comprenderlo en toda su magnitud, de manera que encuadre y de esta forma contribuya a encontrar la realidad investigada, logrando un diagnóstico que permita acciones posteriores.

El objetivo del Marco Doctrinal es sustentar teóricamente la investigación, lo que implica analizar y exponer aquellas teorías y sus diversos enfoques, investigaciones y antecedentes que se consideren válidos para profundizar en el estudio además permite ampliar la descripción y análisis del problema de estudio planteado, orienta la organización de datos o hechos significativos para descubrir las relaciones de un problema con las teorías ya existentes e integra la teoría con los demás elementos de la investigación.

4. El Transporte en el Ecuador

Según el diccionario de la Real Academia de la Lengua, define al transporte como: "El conjunto de actividades tendientes a satisfacer las necesidades inherentes al intercambio de bienes y servicios, o al traslado de personas

Se concibe al transporte como el sistema de movilizar una determinada mercancía o mercancías y personas desde su origen hasta un destino final, lo cual la planificación del transporte en el Ecuador, se caracteriza por la separación operativa y normativa según sea el transporte terrestre, marítimo o aéreo, debido a la necesidad de mejorar la infraestructura del transporte porque es fundamental en la economía del país fundamental, pues se relaciona directamente con el desarrollo productivo local, regional y nacional.

El Diario El Comercio, en una de sus páginas manifiesta que "el sector del transporte pesado que no tiene restricciones en las importaciones, está en crecimiento, el segmento de buses y camiones registra un 20% más de unidades vendidas en el 2011, frente al 2010, según datos de las Empresas Automotrices del Ecuador"⁷

De acuerdo a esta exposición del reportero que se refiere al comercio de los camiones y el transporte pesado mantiene un crecimiento constante en Ecuador, así confirman empresas e instituciones que trabajan en este sector, es notorio que el parque automotor de todo el país ha aumentado en especial el conocido vulgarmente pesado, porque es el que mueve toda la economía del país, es notorio que la producción de artículos de primera necesidad que bajan de la sierra a la costa para consumo interno y para exportación y los de importación que llegan a la sierra y orienta, se movilizan a tevés de grandes

_

⁷ htp/www.-elcomecio.com.ec/negocios/transporte-pesado-crece-mercad-camión-demanda

vehículos como las mulas y los tráileres, otro grupo importante en la cual se ocupan grandes transportes son las empresas que se dedican a la apertura de vía que van de norte a sur, de este a oeste del país, con ello también existe la necesidad de la movilidad humana que utiliza los servicios públicos de colectivos para el transporte urbano y buses para el transporte interprovincial que también han aumentado sus unidades considerablemente.

5. Riesgos del Transporte

Los siniestros de tránsito en el Ecuador y sus consecuencias no dan tregua, pese a que la Ley de Tránsito ha sido una de las más modificadas en los últimos dos años para endurecer las penas en contra de sus infractores, el país se ubica en el puesto 17 de una lista de 20 naciones con mayor tasa de mortalidad.

El Diario el Mercurio, su reportero escribe un artículo en el que manifiesta que "Este año termina con 19.330 accidentes en los que perdieron la vida 1.550 víctimas. De acuerdo con un informe de la Organización Mundial de la Salud (OMS) sobre la situación de seguridad vial, Ecuador es el país de alto riesgo. Ese "título" se gana por las cifras sobre accidentes y fallecidos, pese a que éstas son dispersas entre los diferentes organismos encargados de llevar estadísticas. Así, según la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) hasta septiembre de 2013 se ha producido 19.330 siniestros a nivel nacional

con 1650 fallecidos; mientras en 2012 los accidentes fueron alrededor de 12.500 e igual número de víctimas. En tanto, el Seguro Obligatorio de Accidentes (SOAT) registra que entre enero de 2008 a diciembre de 2012, en el país se han producido 306.079 siniestros con 23.310 víctimas mortales, es decir un promedio de 4.856 muertos por año. A esta cifra hay que añadir 154 heridos diarios"⁸

De lo citado se puede decir que es prioritario mejorar la situación de la seguridad vial, esto es, conseguir que no haya víctimas mortales en las redes de transporte por carretera, donde seres queridos han padecido traumatismos a raíz de una colisión en una vía de tránsito, todo esto se produce porque existe exceso de confianza en los conductores y me refiero a que tiene jornadas de hasta dieciocho horas, conducir y utilizar el teléfono móvil y otro tipo de distracciones, que hace que el conductor pierda los reflejos que este tipo de trabajo requiere porque bajo su responsabilidad van cantidades de dinero o un muchas vidas..

6. Accidentes de Tránsito

Según el escritor Cabrera J. y Collahuazo A., menciona que "De acuerdo a la convención de Viena, la definición internacional de un accidente con víctimas involucra una colisión de al menos un vehículo en movimiento en una vía pública, en el cual un usuario de la vía

_

⁸ http/www/ EL MERCURIO.con.ec/accidentes –de- transito-sin-tregua-pese-a-mas-penas.

(humano o animal) es lastimado. En algunos países sin embargo es necesario que esté involucrado un vehículo motorizado y otros se excluye ciertos tipos de accidentes. En China por ejemplo, los reportes a la policía excluyen los accidentes ocurridos en zonas de trabajos en la vía o en cruces de trenes" ⁹

Esta definición el escritor está haciéndonos notar que es un suceso eventual y fortuito que se produce o tiene lugar en una de las vías o terrenos objeto de la legislación de tráfico en que se ve implicado al menos un vehículo en movimiento y que, como consecuencia del mismo, resultan daños en las cosas y/o lesiones en las personas implicadas ya sean leves, graves o la muerte, esto ocurre dentro y fuera de la ciudad, en especial en donde las vías son amplias que les produce correr a los transportistas, pero en otros lugares los accidentes ocurren por el mal estado de las vías.

En todo accidente de tránsito podemos notar la presencia de tres elementos o factores: un vehículo en movimiento (primer elemento), una persona que puede resultar ilesa, herida o fallecida (segundo elemento) y todo ello acontece en la vía (que resulta ser el tercer elemento); el mismo que por su importancia y singularidad merece una atención especial, por tener implicación de forma destacada en algunos accidentes y siniestros.

⁹ CABRERA J, COLLAHUAZO A.-Los accidentes de Tránsito en la Provincia del Azuay.-Tesis Publicada por la Universidad Técnica Salesiana Sede Cuenca- Ecuador.-2012

7. Tipos de Accidentes de Tránsito

De acuerdo al Diccionario Jurídico Espasa, "define claramente los tipos de accidentes, que son el arrollamiento, atropello, choque, estrellamiento, volcamiento, entre otros" 10

Por lo general los accidente de tránsito es un hecho involuntario que ocurre en las vías públicas pero siempre son por negligencia que deja como consecuencias personas muertas, heridas, lesionados con diversa gravedad, daños materiales en los vehículos o vías, es importante tener en cuenta que existe dos figuras jurídicas que diferencian un accidente, independientemente de la participación de los elementos que lo conformen el tránsito, dependiendo de diferentes condiciones y circunstancias del momento, un accidente de tránsito puede catalogarse como fortuito y de fuerza mayor.

La citada obra hace una pequeña clasificación "A los accidentes de tránsito por las circunstancias en que se producen se clasificar en: a) Simples, que se caracterizan por la participación de un solo vehículo que se encuentra en movimiento sobre la calzada, en este tipo de accidentes existe una relación directa o indirecta del elemento humano con el acontecimiento; b) Múltiples, son aquellos donde participan dos o más vehículos a la vez y vehículos con peatones;

-

DICCIONARIO JURIDICO ESPASA.- Editorial Espasa Calpe S.A.-Madrid España.-1998.

estos accidentes múltiples se clasifican en: choques, atropellamientos, volcamientos, roces; c) Mixtos, se los llama así cuando en un mismo acontecimiento se combinan un accidente de tránsito simple o múltiple o viceversa.- Por ejemplo, cuando un vehículo que está circulando impacta a un peatón y luego, producto de este primer accidente, el conductor realiza una maniobra brusca de viraje perdiendo el control físico del vehículo y estrellándose finalmente contra un poste; d) En cadena, son todos aquellos accidentes donde participan más de dos vehículos en movimiento" 11

El ejemplo más práctico de este tipo de accidentes de Tránsito se los conoce como colisión que tienen cierta caracterización en la participación de dos o más vehículos que se encuentran en movimiento en un mismo sentido de circulación, el último vehículo impacta por alcance al vehículo que lo antecede y este a su vez al vehículo que antecede, produciendo un accidente de tránsito en cadena, en síntesis son muchas las formas como los conductores de los vehículos pueden hacerlos colisionar por diferentes cusas que más adelante serán determinadas y explicadas.

8. Factores de los Accidentes de Tránsito

Las causas que intervienen en los accidentes de tránsito pueden determinarse de acuerdo a factores humanos imprudencia del peatón,

.

¹¹ IBIDEM.-Ob.-Cit.- Diccionario Jurídico Espasa.

mecánica, vial y ambiental; en todos los accidentes intervienen necesariamente tres elementos que actúan como causa total o parcial. Además tendríamos que añadir un cuatro elementos de gran relevancia: la climatología. Por lo tanto tenemos en realidad custro elementos que podemos considerar como responsables totales o parciales de un accidente y que pasan a ser factores cuyo porcentaje en el siniestro nos viene dado por las estadísticas.

Todo accidente de Tránsito implica la participación de una o varias causas o cualquier comportamiento, condición acto o negligencia que necesariamente desencadena un accidente, en materia de tránsito, la causa necesariamente tiene que relacionarse al efecto, es decir, la investigación de un índice de esta naturaleza permite determinar la causa fundamental que dio origen al accidente para luego establecer los grados de participación o responsabilidad de las personas, vehículos participantes, o bienes involucrados. Al determinarse con precisión la causa del accidente, permitirá en lo técnico o judicial imputar el hecho al responsable del mismo; por su puesto con la iniciación de la instrucción fiscal y en el término correspondiente probar la materialidad de la infracción y el responsable del hecho que se investiga, para poder después el fiscal acusar en la etapa de Prueba y Juzgamiento del imputado o en caso contrario el imputado probar su no responsabilidad y a su vez su inocencia.

Según Fabara V, y Garcés F. menciona que "El grado de participación en el accidente y de la identificación de la causa, estas se diferencian en: Causa Basal, Es aquella que sin su presencia no ocurre un accidente. Causa Ocurrente son aquellas causas que constituyen o asisten a determinado siniestro, pero fueron descartadas mediante supresión mental hipotética de ser la causa principal del accidente" 12

En el ámbito jurídico, es muy importante las diligencias previas que se hagan, tanto es así en las diligencias de reconocimiento Técnico, mecánico, y avaluó de los daños materiales del o los vehículos accidentados, como el reconocimiento del lugar de los hechos, porque del análisis preciso de toda la información concerniente al accidente se puede determinar la causa basal del mismo y establecer la responsabilidad civil y penal de quien es imputado por obrar, para que ocurra dicho accidente, todas estas diligencias son efectuadas por el fiscal al nombrar un perito.

El factor mecánico: Si el vehículo tiene desajustes mecánicos, como pueden ser malos frenos, defectos en la dirección, problemas en la suspensión, neumáticos inservibles, etc. solo se requerirá la concurrencia de circunstancias generadoras de un accidente para que este ocurra. Los accidentes subsecuentes a fallas mecánicas pueden ser previsibles sin embargo existe la posibilidad de que sean imprevisibles, por ejemplo. Cuando se compra un vehículo nuevo y

_

¹² FÁBARA, V, Y GARCES F.-LA ACCIDENTABILIDAD EN EL TRANSITO VEHICULAR.-Tesis Editada en la Universidad Técnica de Ambato, Facultad de Ingeniería civil y Mecánica.-Ambato Ecudor.-2003.

trae ya consigo problemas mecánicos de fábrica, que escapan del control humano. El factor vehículo, es el medio de transporte con el que nos desplazamos, (ya sea una bicicleta, un ciclo motor, un coche, un camión, etc.).

Como dice el escritor enunciado que "a) El factor humano: si los sentidos del conductor son pobres, su noción de riesgo es escasa y sus tiempos de reacción son extensos así tendrá una errónea aptitud para evitar accidentes, así mismo un mal conductor es un sujeto proclive a participar en un accidente con el vehículo que conduce, reglas similares se pueden aplicar a un mal peatón; b) Factor ambiental: La madre naturaleza que a consecuencia de las lluvias invernales dejan a su paso en malas condiciones a las carreteras, llenas de huecos, baches, derrumbes que obstaculizan las vías, dejando al conductor en circunstancias peligrosas poco previsibles para él; hace referencia a como la climatología puede influir en un accidente como: niebla, humedad, lluvias, derrumbes, zonas inestables, hundimientos; c) Factor vial: Es un cuarto elemento implicado en las causas de accidentabilidad, en los últimos años las vías o carreteras de nuestro País, han mejorado considerablemente, sin embargo falta aún hasta llegar a los estándares internacionales; Este ya es un problema gubernamental, pues las autoridades locales y nacionales hacen los esfuerzos por mejorar este factor ya que se trata del lugar, por donde transitamos con nuestro vehículo, sea este un camino de tierra, una calle, una autopista, etc."13

Cuando el escritor se refiere al factor humano, los accidentes que son causan por este elemento, son innumerables porque en ellos puede estar inmerso el cansancio, la negligencia por estar hablando por teléfono, el paso de mujer simpática, la salida inesperada de un niño, animal, desperfectos de la vía en fin sería una lista interminable por lo cual desarrollarse un accidente de tránsito; cuando hacemos mención al factor ambiental, tenemos la presencia de la lluvias en especial en las vías de tercer nivel o de verano son peligrosas por la cantidad de huecos que se forman en la capa de rodadura, los derrumbes; en cambio cuando mencionamos los aspectos viales es deducible vías de primer orden prima el exceso de velocidad para que ocurran los accidentes o el otro extremo por lo angostas que son.

4.2.6. Contextualización de los Accidentes de Tránsito

Los accidentes de tránsito son hoy un serio problema de salud pública mundial por las muertes que causan y por la discapacidad que genera en ocasiones a las víctimas de estos sucesos: desencadenando un problema social por el daño físico y psicológico que sufren estas personas y su posterior reincorporación a la sociedad en condiciones

.

¹³ IBIDEM.-Ob.-Cit.- Fábara V, y Garcés F.

diferentes a las vividas con anterioridad. Es un tema de preocupación mundial ya que en el planeta se estiman un promedio de 3288 muertes por día a causa del tráfico en el carretero de todo el mundo; en los países más desarrollados los afectados suelen ser los conductores, en los países pobres se trata más de peatones, ciclistas, motociclistas y usuarios del transporte público.

A nivel de Latinoamérica, Argentina ostenta uno de los índices más altos de mortalidad producidos por accidentes de tránsito, una 19 personas mueren por día, cerca de 7000 muertes por año, además de cuantiosas pérdidas materiales que se estiman en unos 10000 millones de dólares anuales; esta cifra es significativamente alta comparada con los índices de otros países, en relación a su población y su número de vehículos en circulantes (en Argentina 6,7 millones de vehículos).

En el Ecuador los accidentes de tránsito se convierten en la principal causa de muertes violentas, 6 personas mueren por día, cerca de 2443 muertes por año y más de 20.619 heridos. En la provincia de Tungurahua la problemática de los accidentes de tránsito es un tema de análisis y reflexión por lo complicado, difuso y múltiple; el parque automotor es de 52.578 frente a una población de 519.895 habitantes de los cuales el 65,1 % está concentrado en el cantón Ambato, convierten a esta en una de las ciudades que encabeza las estadísticas de accidentes de tránsito, ocupa el tercer lugar en el país

4.3. Marco Jurídico

La doctrina o filosofía jurídica básica y fundamental es la que orientó mi trabajo científico jurídico, en la elaboración del proyecto y de la tesis porque es el fundamento y el cimiento necesario para que tenga el carácter científico y además constituya la garantía que no marcho a ciegas en mi investigación, sino que voy con paso seguro en el campo de la investigación jurídica, con la finalidad que se cumplan los presupuestos planteados de la parte jurídica.

4.3.1. Constitución de la República del Ecuador

La Constitución de la República del Ecuador en su Art. 11 numeral 2, determina que "Que todas las personas son iguales y gozarán de los mismos derechos, deberes y oportunidades. Nadie podrá ser discriminado por razones de etnia, lugar de nacimiento, edad, sexo, identidad de género, identidad cultural, estado civil, idioma, religión, ideología, filiación política, pasado judicial, condiciones socioeconómica, condición migratoria, orientación sexual, estado de salud, discapacidades, diferencia física; ni por cualquier otra distinción, personal o colectiva, temporal o permanente, que tenga por

objeto menoscabar o anular el reconocimiento, goce, ejercicio de los derechos"14

La Constitución en la mayoría de su normativa garantiza algunos derechos y además protege a las personas en todos los aspectos desde el niño hasta el adulto en todas sus formas, pero existen muchos casos en los que no siempre se cumplen estos preceptos, porque de una ley a otra en algunos casos existe controversias o porque la una se antepone a la otra, otros aspecto a destacar es que cuando se edita una nueva ley y esta es superior a las demás es necesario que se las actualice de tal forma que no existan vacíos legales.

El Citado cuerpo de ley en el Art.- 394, establece que "El Estado garantiza la libertad de transporte terrestre (...), dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias" 15

4.3.2. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

"La Ley de tránsito tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre,

¹⁴ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.-EDICIONES JURIDICAS "EL FORUM".-Quito Ecuador.- Art. 11.

¹⁵ IBIDEM.-Ley Citada.

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 desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socioeconómico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

El Art. 82 de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre nos dice textualmente" Según Cuando el responsable del accidente no sea el conductor de un vehículo sino el peatón, pasajero, controlador u otra persona, éste será reprimido con las penas previstas en los artículos anteriores, rebajadas de un tercio a la mitad, según las circunstancias del delito" 16

Para nuestro criterio este artículo necesita una reforma integral ya que no se apega a la realidad circunstancial del accidente de tránsito. En nuestro medio, los accidentes de tránsito ocurren a diario por varios factores que se suscitan en ese momento, pero una de las más importantes es la irresponsabilidad por parte de los peatones, puesto que estos, desconocen las normas vigentes de tránsito, ya sean por ignorancia o simplemente que son las personas que más desconocen las Leyes de Tránsito, que a pesar que en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial obligan a los establecimientos educativos impartir una cátedra de Ley de Tránsito

LEY ORGANICA DE TRANSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL.-CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICASIONES.-Quito Ecuador,-20º8.

no sucede así, porque no hay la suficiente fuerza coercitiva para que esto aplique, las causas todos las sabemos, falta de recursos, falta de probidad de las autoridades encargadas de regulación del Tránsito tales como: la Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador y el mismo Ministerio de Educación que no se encargan de esta problemática.

"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" 17

Los conductores son personas que están más capacitadas para transitar debido a muchos factores, entre los cuales ellos necesitan obligatoriamente para tener su respectiva licencia de conductor profesional, sin embargo el artículo anterior hace énfasis en la inobservancia que hacen los conductores a las regulaciones técnicas, implícitamente entendemos que también se refiere a las condiciones físicas y anímicas que debe necesariamente presentar un conductor

17 IBIDEM.-Ob.-Cit.-

_

"Art. 40.- El transporte terrestre de personas y bienes es un servicio esencial que responde a las condiciones de: responsabilidad.- Es responsabilidad del Estado generar las políticas, regulaciones y controles necesarios para propiciar el cumplimiento, por parte de los usuarios y operadores del transporte terrestre, de lo establecido en la Ley, los reglamentos y normas técnicas aplicables. seguridad.- el Estado garantizará la eficiente movilidad de transporte de pasajeros y bienes, mediante una infraestructura vial y de servicios adecuada, que permita a los operadores a su vez, garantizar la integridad física de los usuarios y de los bienes transportados respetando las regulaciones pertinentes" 18

"Art. 129.- Será sancionado con prisión de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo, multa de quince (15) 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 que la circunstancia del accidente se debió a cansancio, sueño o malas condiciones físicas del conductor, con sujeción a los parámetros específicos establecidos en el Reglamento a esta Ley. La misma multa se impondrá al empleador que hubiere exigido o permitido al conductor trabajar en dichas condiciones" 19

-

¹⁸ IBIDEM.-Ob.-Cit.-

¹⁹ IBIDEM.-Ob.-Cit.-

Este artículo se refiere de manera más específica a la responsabilidad directa que tiene un conductor en cuanto a sus condiciones físicas, estableciendo la sanción respectiva; por otra parte este mismo artículo también impone una multa al empleador que hubiere permitido al conductor trabajar en dichas condiciones; sin embargo pensamos que debe ser regulada a través de una normativa que regule las frecuencias y estipule los tiempos máximos de conducción para una trabajador de la conducción y su tiempo mínimo de descanso, para que pueda tener mayor aplicabilidad y practicidad

Si revisamos los diferentes medios de prensa tanto escritos como televisivos nos vamos a dar cuenta de que en muchos accidentes de tránsito recae la responsabilidad directa sobre el conductor; es más se ha comprobado que las circunstancias de cansancio llevan a esos finales trágicos registrándose un 70% de culpabilidad en el accidente de tránsito esto se debe a que no respetan las señales de tránsito y sobre todo en lo que se refiere a las normas elementales sobre los tiempos de descanso y jornadas de trabajo sugeridas, que hacen que el conductor no este con sus capacidades en plenitud produciendo desgracias en las vías.

Por todas estas razones creemos pertinente que se agregue a este articulo una normativa que regule el tiempo de conducción y de descanso para los conductores de transporte pesado de carga y de pasajeros; y, de igual manera se establezca alguna normativa para los

propietarios de los transporte que consideren al momento en que contratan a su empleado "conductor" ya que en muchos casos se ha detectado que por cuestiones económicas solo viaja un conductor y el oficial, de igual forma no se considera el tipo de licencia y el puntaje que tiene en la licencia dicho conductor, hechos que se detectan lamentablemente luego que ha ocurrido un accidente. Debemos recordar que también el conductor tiene una familia, tiene una vida, tiene responsabilidades con sus hijos, con sus familiares, es un padre de familia y por ende es el sostén de ella, al igual que todos los usuarios de transporte; sin embargo queremos resaltar que todos tenemos los mismos derechos y obligaciones ante la Ley.

5. MATERIALES Y MÉTODOS

5.1. Materiales utilizados

Los materiales utilizados coadyuvaron a la estructura misma del informe de la tesis, como son la computadora, los libros y leyes enunciadas de la siguiente manera: Constitución de la República del Ecuador, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y varios libros de doctrina relacionado con el tema, material didáctico de oficina como hojas de papel bond, esferográficos, computadora, impresora, Internet los mismos que sirvieron como elementos para la elaboración y desarrollo del marco conceptual, jurídico y doctrinario; además para el estudio de la legislación comparada, finalmente me ha servido para entender mucho más a fondo la problemática investigada y para estructurar el informe final de tesis.

5.2. Métodos

La aplicación de un método, es para obtener aplicaciones similares pero no siempre ocurre que la aplicación metodológica obtenga los resultados apetecibles, sin embargo se posibilita tener el orden y la lógica interna, para poder detectar los errores del proceso o resultado requerido, pero no siempre se procediera con una progresión lógica

disponiendo los elementos de cierto modo, no sabríamos con certeza si los resultados obtenidos procedían de nuestra aplicación o del azar.

Durante el proceso del presente trabajo de investigación utilice el método científico que ha sido el instrumento más adecuado que me permitió llegar al conocimiento desarrollo, ejecución y dar posibles soluciones a la problemática planteada, mediante la reflexión comprensiva y el contacto directo con la realidad objetiva; a través de procesos lógicos requeridos, es por ello que en la presente investigación hice uso de algunos métodos y técnicas del método científico como el método inductivo, deductivo, descriptivo, la observación, el análisis y la síntesis.

Utilice el método inductivo desde la recolección de la información partiendo de los principios particulares, en virtud de la necesidad del planteamiento del problema, descomponiéndolo en sus elementos principales y a través de la síntesis llegué a conclusiones generales, el método deductivo que me permitió obtener información general para llegar a casos específicos los mismos que me ayudaron a la elaboración de la propuesta jurídica; por otra parte utilicé el método descriptivo, para presentar mediante cuadros y gráficos el problema tal y como se presenta en la realidad objetiva.

5.3. Procedimientos

Para la recolección de datos, fue necesario recurrir a fuentes bibliográficas que me permitan manipular de mejor manera la presentación; además hice uso de bibliotecas, personales, particulares y de diferentes instituciones, además del internet para recopilar y clasificar la información de acuerdo al contenido e importancia.

Durante la recolección de la información de campo, por la naturaleza de la investigación utilicé la encuesta, la misma que fue aplicada a treinta profesionales del Derecho, quienes manifiestan sus opiniones sobre la necesidad que se regule el horario de trabajo de los choferes, además utilice la entrevista, que la realice a tres profesionales de la Unidad Judicial y reconocidos juristas de ciudad de Ambato, quienes expusieron sus opiniones respecto del problema planteado.

Para concretar los resultados obtenidos, los mismos que están representados en cuadros estadísticos y a través del método hipotético-deductivo me sirvió para contrastar la hipótesis y verificar los objetivos planteados; posteriormente me sirvieron de sustento para elaborar las conclusiones y recomendaciones, así como de la propuesta jurídica en pos de dar solución al problema planteado.

Luego de concluido el sustento y fundamento teórico del trabajo de investigación, seguidamente presento el desarrollo del trabajo de campo en todas sus dimensiones, de análisis, síntesis y representación de resultados, que reflejan la opinión de profesionales del Derecho, posiciones que fundamentan el vacío legal para la solución del problema de la mala práctica médica por la trascendencia jurídica y social, del tema desarrollado.

5.4. Técnicas.

Para la elaboración de la parte teórica me auxilie principalmente de la técnica del fichaje, que consistió en la elaboración de fichas nemotécnicas y bibliográficas, las mismas que me permitieron recopilar la información apropiada para fundamentar adecuadamente la parte teórica del presente trabajo investigativo.

En lo que se refiere a las técnicas utilizadas en el trabajo de investigación de campo, emplee la técnica de la encuesta, la entrevista y fueron aplicadas de manera directa es decir acudí a la Unidad Judicial y los consultorios jurídicos, el formulario aplicado constó de seis preguntas; y la entrevista la realice con la colaboración de tres prestigiosos Juristas, todos los profesionales desarrollan sus labores en la Unidad Judicial de Ambato.

Los criterios y sugerencias de los profesionales requeridos, sustentan la importancia y trascendencia jurídica y social del tema planteado, y obtenidos los resultados, realicé la comparación con los referentes teóricos y empíricos, así como la bibliográfica que fue realizada con el propósito de elaborar las conclusiones, recomendaciones y principalmente en la culminación del trabajo de investigación a formular la propuesta de reforma; y de esta manera desarrollar lo planificado en el proyecto de investigación y además cumplir con la guía que para el efecto consta en la página virtual de la Universidad Nacional de Loja, en la Modalidad de Estudios a Distancia.

6. RESULTADOS

6.1. Resultados de Aplicación de las Encuestas

De acuerdo al planteamiento en la metodología del proyecto de tesis previo a optar el título de Abogado, debidamente aprobado, y con la finalidad de obtener la información efectiva y oportuna de la población investigada; Utilicé como técnicas: la encuesta contenida en seis interrogantes que fueron dirigidas a treinta personas: entre ellos a Abogados en libre ejercicio profesional, de la misma forma apliqué tres entrevistas que constan de cuatro preguntas dirigidas a Jueces, estas inquietudes me permitieron obtener información valiosa sobre el problema planteado.

Las encuestas y entrevistas están elaboradas basándose en los objetivos e hipótesis del proyecto de tesis de abogado y que una vez interpretadas y analizadas, podré determinar si se cumplen con los objetivos planteados y la contrastación de la hipótesis.

Primera Pregunta

¿Según las estadísticas, los accidentes de tránsito están entre las principales causas de muerte en el país?

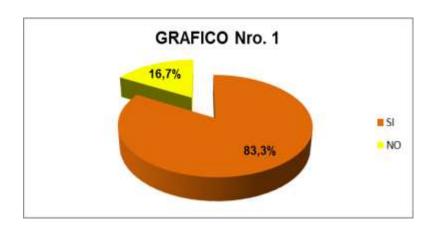
SI () NO	()
----------	-----

CUADRO Nro. 1

INDICDOR	VARIABLE	PORCENTAJE
SI	25	83,3%
NO	5	16,7%
TOTAL	30	100%

FUENTE: Jueces, Abogados y Transportistas

AUTOR : Leonardo Javier Chicaiza Claudio



INTERPRETACIÓN

Del total del universo de encuestados 25, que corresponde al 83,3%, mencionan que los accidentes de tránsito es la mayor causa de muerte; pero 5 encuestados que el 16,7%, dicen que son otras las causas.

ANALISIS

En forma mayoritaria, responden que el mayor número de muertes que existen en el país, es por los accidentes de tránsito en vehículos de todo tipo y a toda hora, aunque se han realizado un sin número de

campañas para evitar los accidentes, pero han sido infructuosos y mucho los califican que suceden por la impericia o descuido del chofer.

Lo que demuestra que es necesario establecer normas que regulen el uso de ciertos medios que provocan como el uso de los teléfonos celulares, llevar de acompañante mujeres, conducir luego de haber ingerido bebidas alcohólicas, etc., estas unas entre otras causa que distraen al chofer, aunque en menor número insinúan que es la culpa del destino que no obran ninguna de las causas citadas.

Segunda Pregunta

¿De las siguientes circunstancias cuáles considera usted que tienen mayor incidencia en los accidentes de tránsito?

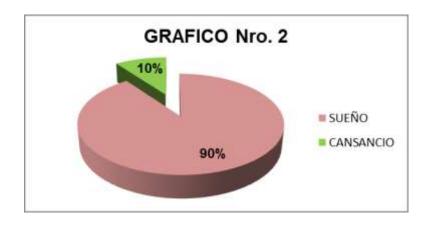
Sueño	()
Cansancio	()

CUADRO Nro. 2

INDICADOR	VARIABLE	PORCENTAJE
SUEÑO	27	90%
CANSANCIO	3	10%
TOTAL	30	100%

FUENTE: Jueces, Abogados y Transportistas

AUTOR : Leonardo Javier Chicaiza Claudio



INTERPRETACIÓN

El 90%, de las 25 personas encuestadas, dicen que el sueño es una de las causas de los accidentes de tránsito; el 10%, que son 3 encuestados creen que es el cansancio el que origina los accidentes.

ANALISIS

En mayor número los encuestados responden que el sueño de los conductores es la circunstancia que tiene mayor incidencia en los accidentes, frente a un menor número que considera al cansancio; sin embargo tenemos que reflexionar que el sueño puede ser producto de diversos factores, en especial el tiempo de conducción continuo sin el adecuado descanso, sumado a ello el factor anímico, factor fisiológico, entre otros; frente a esta realidad es indispensable la concientización de los profesionales del volante en tomar las respectivas precauciones

a fin de garantizar la seguridad personal y de los diferentes usuarios. Entonces se trata de un tema de carácter ético-profesional.

Tercera Pregunta

¿Cree usted que está debidamente regulado el horario de la jornada de duración de la conducción por carretera?

SI	, ,) NO (١
SI (,

CUADRO Nro. 3

INDICADOR	VARIABLE	PORCENTAJE
SI	20	66,6%
NO	10	33,4%
TOTAL	30	100%

FUENTE: Jueces, Abogados y Transportistas

AUTOR : Leonardo Javier Chicaiza Claudio



INTERPRETACIÓN

Los 20 encuestados que dan el 66,6%, manifiestan que no está regulado el horario de trabajo de los conductores; 10 encuestados que son el 33,4%, que no es necesario ese tipo de regulaciones porque los accidentes no es por esas razones

ANALISIS

Existe una diferencia notable en el resultado a esta pregunta ya que en su mayoría responde que no está debidamente regulado el horario de la jornada de conducción por carretera frente a un insipiente número que responde favorablemente; este resultado obliga a que exista un mayor control por parte de la policía y agentes de tránsito en los terminales y carreteras sobre los horarios y frecuencias de las diferentes empresas de transporte y en especial sobre los requerimientos básicos y elementales que debe cumplir una unidad de servicio.

Además sugiere revisar de manera urgente la Ley de transporte y su reglamento, capaz de ir implementando la respectiva normativa.

Cuarta Pregunta

¿A su criterio, existe control por las autoridades competentes sobre los tiempos de conducción y descanso que cumplen los conductores de transporte terrestre de carga pesada?

SI	()	NO	()
-	` '		\ /

CUADRO Nro. 4

INDICADOR	VARIABLE	PORCENTAJE
SI	28	93,3%
NO	2	6,7%
TOTAL	30	100%

FUENTE: Jueces, Abogados y Transportistas

AUTOR : Leonardo Javier Chicaiza Claudio



INTERPRETACIÓN

De la pregunta realizada el 93,3%, que son 28 encuestados dicen que no existe control en el horario de trabajo de los choferes; pero las dos personas que dan el 6,7%, creen que existe un control riguroso.

ANALISIS

Las Autoridades de tránsito, están cumpliendo su papel amparados en la Ley y Reglamento; sin embargo los encuestados expresan que no existe control por parte de las Autoridades competentes sobre los tiempos de conducción y descanso, convirtiéndose en un elemento a considerar de manera cotidiana hasta crear un cambio de actitud y costumbres en los profesionales del volante, ya que de manera diaria y cada momento vemos ocurrir accidentes, siendo el principal causante el factor humano, frente a lo cual los agentes de tránsito deben tomar acciones oportunas.

Quinta Pregunta

¿Considera usted que la normativa vigente de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, contiene un vacío legal al no contener en su articulado disposiciones que regulen las horas de trabajo de los transportistas?

SI () NO ()

CUADRO Nro. 5

INDICADOR	VARIABLE	PORCENTAJE
SI	25	83,3%
NO	5	16,7%
TOTAL	30	100%

FUENTE: Jueces, Abogados y Transportistas

AUTOR : Leonardo Javier Chicaiza Claudio



INTERPRETACIÓN

El 83,3% de los encuestados que corresponde a 25 personas, dicen que existen falencias legales en la ley porque no regula el horario de trabajo; el 16,7%, que son 5 personas, piensa que la ley está bien concebida para este tipo de trabajo.

ANÁLISIS

De acuerdo a lo expuesto por los encuestados, mencionan que existe alguna irregularidad en la ley en especial porque no hay disposiciones que regulen el horario de trabajo de los choferes de buses interprovinciales, que son los que más accidentes sufren y mueren por decenas, que no es lo mismo que los de tipo personal que las muertes son de uno o dos, es mínima, sin embargo es a diario en especial cuando existen largos feriados.

Sexta Pregunta

¿Considera Usted, que se debe reformar la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, incorporando disposiciones que permita regular las horas de trabajo de los conductores de transporte pesado

SI () NO ()

CUADRO Nro. 6

INDICADOR	VARIABLE	PORCENTAJE
SI	26	86,6%
NO	4	13,4%
TOTAL	30	100%

FUENTE: Jueces, Abogados y Transportistas

AUTOR : Leonardo Javier Chicaiza Claudio



INTERPRETACIÓN

Un 86,6% que son 26 encuestados de la muestra poblacional expresa que es necesario reformar la ley; pero el 13,4,% que son 4 personas; creen que no es necesario ninguna reforma;

ANALISIS

Creo entonces que es importante un conocimiento total de la Ley de Tránsito y su Reglamento, por parte de todos los actores e involucrados en el transporte, en especial los conductores y sobre todo su puesta en práctica, puesto que nuestro propósito es recopilar el sentir de la sociedad y a través de una encuesta para encaminar posibles soluciones mediante propuestas bien definidas.

Sin embargo creo personalmente que las autoridades responsables del tránsito en el Ecuador hacen los esfuerzos suficientes mediante campañas de prevención de accidentes y socialización de la Ley, el gobierno se ha preocupado por mantener un sistema vial de primer orden con su señalética respectiva; será necesario que se siga trabajando en ese sentido hasta lograr difundir totalmente la Ley y de esta manera erradicar los accidentes de tránsito en el País.

6.2. Resultados de Aplicación de las Entrevistas

Primer Entrevistado

Primera Pregunta

¿Considera usted que es imperioso definir parámetros tendientes reducir y prevenir los accidentes de tránsito en el transporte de pasajeros y emitir un documento técnico jurídico que permita regular el trabajo y la seguridad vial?

Respuesta

Todo lo que se pueda hacer en beneficio de los usuarios de los servicios del transporte terrestre es importante porque permite salvar vidas.

Es muy importante que se preste la atención a esta rama de trabajo, primero porque se ha vuelto importante dentro de la economía del país, aunque esta sea de carácter privada pero que beneficia al público en general, porque son quienes utilizan para movilizarse de una ciudad a otra, y lo que hace falta es que se regule las horas de

trabajo y se implemente algún mecanismo que pueda controlar el desgaste físico del chofer.

Segunda Pregunta

Considera Usted que la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, adolece de insuficiencia jurídica al no disponer en su normativa disposiciones que regule las horas de trabajo de los transportistas de transporte pesado

Respuesta

Siempre las leyes se encuentran desactualizadas, y muchas veces es una de las causas por las que los administradores de justicia no pueden actuar. Si bien es cierto que el trabajo es importante para todos y no podemos acaparar, sin medir nuestra capacidad, hace que en algún momento inesperado se cometa errores porque no existe prohibiciones o limitaciones estrictas que controlen el esfuerzo físico y desgaste que tiene los choferes cuando laboran por cuarenta y ocho horas seguidas, en algún momento se quedará dormido y cometerá el peor accidente en el que morirá el, y los usuarios.

Tercera Pregunta

¿Considera que es necesario que los conductores tengan un título de técnico en transporte otorgado por centros de estudios especializados para esta carrera?

Respuesta

Considero que es necesario que se tecnifique, esto es que el Estado cree centros técnicos para esta carrera de choferes.

En los actuales momentos los choferes o conductores de vehículos, se dicen que son profesionales, pero no disponen de título que los garantice, porque para ser profesional el único centro de estudios que da el título de profesional son las Universidades, por lo tanto estoy de acuerdo que se debe implementar escuelas tecnológicas en donde estudien tres años, y con ello tendremos unos verdaderos profesionales en volante y con todos los conocimientos que requiere este tipo de trabajo

Cuarta Pregunta

¿Considera Usted, que se debe reformar la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, incorporando disposiciones que permita regular las horas de trabajo de los conductores de transporte pesado?

Respuesta

Es necesario que existan regulaciones en la ley de transporte en la cual el conductor trabaje las ocho horas como los demás trabajadores, con lo cual se evitaría que el cansancio o el sueño provoquen los accidentes de tránsito.

Como es de conocimiento general, la actual ley de tránsito no se encuentra actualizada, pero no por ello se debe cometer los errores en los cuales se quita la vida a un número considerable de personas, sino que debe existir disposiciones para obligar a los transportistas a que cumplan y de esta forma evitar los accidentes, aunque siempre se dice que son involuntarios, pero si son cometidos por negligencia.

7. DISCUSIÓN

7.1. Verificación de Objetivos

Para el desarrollo de la presente investigación formulé un objetivo general y tres objetivos específicos con la finalidad de demostrar que la figura jurídica de la indemnización de daños y perjuicios, no son regulados, ni reconocidos cuando ocurren en contra del empleador.

Objetivo General.

"Analizar la normativa de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sobre los tiempos de conducción y de descanso de los conductores de vehículos de transporte pesado público y de carga en Ecuador"

El objetivo general plantado se ha cumplido en todo el desarrollo de la tesis, en especial en la parte la revisión de la literatura para ello se realizó el acopio una amplia información teórica, detallada en el Marco Teórico Conceptual, y a la vez se realizo un análisis jurídico, critico y doctrinario referente a la ley de Transporte en lo relacionado a la regulación del descanso que deben tener los choferes que conducen vehículos de pasajeros

Objetivos específicos.

" Determinar el factor y la circunstancia que mayor incidencia tienen en los accidentes de tránsito en el transporte de pasajeros en el país"

El presente objetivo se verifica con los resultados obtenidos en la quinta pregunta de la encuesta en la cual la mayoría de los encuestados consideran que es imposible que el chofer descanse él en forma voluntaria, porque el no tiene un sueldo mensual, sino que le pagan por el viaje que realiza, también se cumple con algunos de los conceptos y en el desarrollo del marco doctrinario en donde demuestro que no está regulado en la ley de la materia correspondiente.

"Analizar si el horario de duración de la jornada sobre los tiempos de conducción y de descanso de los conductores de vehículos de transporte terrestre están debidamente regulados"

Este objetivo se verifica por medio de los resultados obtenidos en la tercera y cuarta pregunta, porque la mayoría de los encuestados consideran que si es necesario que existe la regulación de las horas de trabajo de los choferes que transportan personas vulnera los derechos de los usuarios de que ocupan este servicio

"Identificar las necesidades del sector del transporte terrestre de pasajeros sobre una regulación a los tiempos de conducción y descanso"

Este objetivo se cumple porque la mayoría de los encuestadas y entrevistados de la sexta y cuarta pregunta respectivamente, esta de acuerdo que se debe reformar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se incorporando en su normativa disposiciones que permitan la regulación del horario de trabajo y a su vez el descanso obligatorio que deben tener los choferes después de un ciertas horas de trabajo.

7.2. Contrastación de Hipótesis

Con el propósito de la contrastación de las hipótesis, procederé a transcribirlas:

"El cansancio en los conductores de transporte terrestre de pasajeros en el Ecuador, es el principal factor que incide en los accidentes de tránsito; frente a una insuficiencia en la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial que regule los tiempos de conducción y descanso"

Dentro de la presente tesis, he realizado un amplio estudio relacionado a la carencia de que exista I regulación de las horas de trabajo y descanso de los trabajadores del transporte, porque se puede decir y de hecho es una verdad, que este tipo de profesionales laboran jornadas de entre quince y dieciocho horas diarias, por lo que el tiempo de descanso es demasiado reducido, y este es el primer

problema que incide para que existan accidentes en donde mueren por decenas las personas, pero también existen otros factores como drogarse con bebidas alcohólicas, consumo de drogas estupefacientes, utilización del teléfono celular mientras conduce, por llevar niños en los brazos mientras conduce, etc. por lo regular estos últimos se puede apreciar en los vehículos particulares que no están al servicios del público.

7.3. Fundamentación Jurídica de la Propuesta de Reforma Legal

El presente trabajo de investigación, se inicia a partir de una revisión de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para luego proceder al trabajo de campo; mismo que será recogido entre los actores principales del quehacer transportista y determinar los principales factores que inciden en los accidentes de tránsito en el Ecuador y poder establecer sugerencias a la Ley.

A nivel nacional y a través de los medios de comunicación observamos que diariamente se suscitan gran cantidad de accidentes de tránsito en las vías públicas que provocan pérdidas de vidas, personas que quedan con discapacidades permanentes y otras marcadas psicológicamente para toda la vida por el impacto sufrido;

pérdida de objetos y bienes que con tanto esfuerzo se logró adquirir; estos hechos se han convertido en la segunda causa de muerte en nuestro país y es necesario aportar de alguna forma para conseguir que se disminuya las estadísticas alarmantes por la comisión de infracciones de tránsito, que ahora involucra tanto a conductores de vehículos cuanto a peatones que utilizan la vía pública; por esta razón la investigación se torna de gran importancia, y hemos escogido el tema "Insuficiencia de la norma contenida en la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, referente a tiempos de conducción y descanso de conductores de vehículos de transporte pesado público y de carga" en la ciudad de Ambato y que se convierte en la antesala para que ocurran accidentes de tránsito y sus fatales consecuencias, si prevenimos a los conductores y usuarios de las vías públicas sobre los riesgos que esto implica, lograremos prevenir la ocurrencia de accidentes de tránsito logramos y sus delitos.

Es importante la investigación sobre la incidencia del cansancio en los accidentes de tránsito en la Ciudad de Ambato, y sobre las circunstancias que conducen a los conductores de transporte de carga y pasajeros a provocar accidentabilidad, causas de orden social, cultural, familiar, personal, y por supuesto plantear posibles reformas legales y viables a la Ley de Tránsito vigente para disminuir el índice de accidentes.

En la ley se menciona que conducir con sueño o malas condiciones físicas del conductor también se lo considera como delito y será sancionado con nueve a dieciocho meses de prisión ordinaria, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo y multa de cinco a veinticinco salarios mínimos vitales generales si resultaren muertas una o más personas. Sin embargo no contempla acciones en contra de los propietarios de transportes que "obligan" a sus empleados, en este caso a los conductores a realizar largas jornadas de trabajo, sin precautelar los riesgos contraproducentes que implica esta actividad.

El presente trabajo está orientado también a conocer y detectar las necesidades que tiene este sector importante del transporte en el Ecuador, y en particular en la ciudad de Ambato, tomando como herramienta principal la encuesta aplicada a conductores y usuarios del transporte en general para luego ser sometidos al proceso de tabulación y seguidamente se procedió a realizar el trabajo estadístico que nos permitió establecer las principales sugerencias.

8. CONCLUSIONES

Que, la investigación basada en la insuficiencia de la norma contenida en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, referente a tiempos de conducción y descanso de conductores de vehículos de transporte pesado público y de carga, se concluye que:

Que, se ha determinado que el factor humano en la conducción es el que mayor incidencia tiene en los accidentes de tránsito en el transporte de carga y de pasajeros en cantón Ambato, bajo los efectos del cansancio provocado por las largas jornadas de conducción sin estimar el tiempo prudencial para los descansos.

Que, en cuanto al horario de duración de la jornada sobre los tiempos de conducción y de descanso de los conductores de vehículos de transporte terrestre encontramos que no existe en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial una normativa que regule los tiempos de conducción y de descanso de los conductores de transporte pesado público y de carga en Ecuador y en particular en Ambato.

Que, se ha realizado un estudio al Derecho Comparado sobre la normativa que regula los tiempos de conducción y de descanso de los conductores de transporte terrestre de carga pesada.

Que, se ha logrado identificar las necesidades del sector del transporte terrestre de carga pesada en cuanto a capacitación y difusión de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial orientadas a mejorar la formación del conductor, profesionalizando su función y ampliando sus conocimientos.

Que, se ha determinado que las reacciones lentas en los conductores el principal elemento que contribuye a los accidentes por cansancio y sueño.

Que, Un alto porcentaje de las personas encuestadas creen que no está debidamente regulado el horario de la jornada de duración de la conducción por carretera

Que, se ha logrado identificar las necesidades del sector del transporte terrestre de carga pesada en cuanto a capacitación y difusión de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial orientadas a mejorar la formación del conductor, profesionalizando su función y ampliando sus conocimientos

Que, la inobservancia a la ley de tránsito por parte de los conductores y peatones en la ciudad de Ambato, se da por el desconocimiento, la falta de una cultura de respeto hacia las personas, normas y reglamentos,

Que, se debe realizar un estudio comparado sobre la normativa que regula los tiempos de conducción y de descanso de los conductores de transporte terrestre de carga pesada.

9. RECOMENDACIONES

Que, al tratarse de un tema que nos involucra a toda la sociedad, sería importante que todas las personas asumamos nuestras responsabilidades tanto como conductores, tanto como peatones y usuarios del transporte.

Que, es una problemática que en fondo involucra el tema cultural, por lo tanto recomendamos a los conductores de transporte pesado a cumplir con las leyes y reglamentos creados para regular la transportación en el país.

Que, los usuarios de las vías públicas entonces, estamos obligados a adoptar un comportamiento diferente, adecuado, de cambio y eficaz, que permita lograr que los altos índices de accidentes de tránsito y contravenciones disminuyan; en razón que las estadísticas en nuestro país determinan que los accidentes de tránsito constituyen la segunda causa de muerte de los ciudadanos

Que, los vehículos, deben cumplir con las normas técnicas y legales pertinentes, encontrándose en buen estado de funcionamiento, de una manutención y reparación oportuna, conforme a sus correspondientes características.

Que, los conductores, peatones y pasajeros deben tener un conocimiento claro de las normas legales locales que rigen el tránsito y observarlas plenamente. Los conductores en forma especial deben tener los conocimientos, habilidades, capacidades y destrezas, que unidas a una salud física y mental adecuada, aporten acciones seguras en sus actos.

9.1. Propuesta de Reforma Jurídica

LA ASAMBLEA NACIONAL CONSIDERANDO

QUE, Es procedente y necesario, que en la investigación, de las principales anomalías de nuestras leyes se perfeccionen y se corrijan los errores con el propósito de buscar los nuevos argumentos legales que satisfagan las necesidades legales de los administradores de justicia.

QUE, se establezca, la seguridad Jurídica, a las personas con principios y normas precisas y exactas que respeten los derechos equitativamente de todos como personas.

QUE, la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sea fundamental incluyendo, las reformas, que detallo a continuación, necesarios para evitar los accidentes de tránsito.

En uso de las atribuciones que le concede la Constitución de la República del Ecuador en Art. 120, numeral 6, expide la siguiente:

LEY REFORMATORIA A LEY ORGANICA DE TRANSPORTE

TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL.

Art. 1.- En la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y

Seguridad Vial.- Libro IV, de la Prevención.-Título I, Luego del Artículo

182, de las Prohibiciones de Conducir, agréguese un innumerado que

diga:

"Que los conductores de transporte público de pasajeros, no podrán

conducir por más de ocho horas diarias ininterrumpidas, podrán

hacerlo transcurridas 24 hora de haber arribado del último viaje, esto,

en salvaguarda de su integridad física y psicológica, y de la seguridad

de quienes viajan en ese transporte"

Art. 2.- La presente Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de

Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, entrará en vigencia a

partir de su publicación en el Registro Oficial.

Dado en la ciudad de Quito, Distrito Metropolitano, a los días...del

mes....del año 2014.

f)...... f).....

EL PRESIDENTE

EL SECRETARIO

75

10. BIBLIOGRAFÍA

CABRERA, J Y COLLAHUAZO, A. 2012. ANÁLISIS DE LAS FALLAS MAS COMUNES EN EL FUNCIONAMIENTO DEL AUTOMÓVIL POR LOS QUE SE ORIGINAN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO EN LA PROVINCIA DEL AZUAY. UNIVERSIDAD TÉCNICA SALESIANA SEDE CUENCA. TESIS PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TITULO DE INGENIERO MECÁNICO AUTOMOTRIZ. UNIVERSIDAD

CABANELLAS, GUILLERMO. (2004). DICCIONARIO JURÍDICA ELEMENTAL. EDITORIAL HELIASTA. ARGENTINA.

CAZAR F., RAMIRO LAS DISCAPACIDADES Y LOS ACCIDENTES

DE TRÁNSITO. REVISTA TRÁNSITO TERRESTRE

INTERNACIONAL. CONSEJO NACIONAL DE TRÁNSITO. QUITO –

ECUADOR 2.000.

CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES. (2008) PACTO INTERNACIONAL DE LOS DERECHOS CIVILES Y POLÍTICOS DEL 16 DE DICIEMBRE DE 1966.

CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES. (2008).

DECLARACIÓN FRANCESA DE LOS DERECHOS DEL HOMBRE Y

DEL CIUDADANO Y LA DECLARACIÓN DE LOS DERECHOS

NORTEAMERICANA.

CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES. (2013). LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL. QUITO ECUADOR.

DICCIONARIO ESPASA, (1998). DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA. EDITORIAL ESPASA CALPE S.A., MADRID-ESPAÑA.

DICCIONARIO JURÍDICO SPASA, EDICIONES EL "GALLO"

EDITORIAL JURÍDICA DEL ECUADOR. (2008). CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR. QUITO.

ENRÍQUEZ, G. 2010. TESIS DE GRADO. CAUSAS QUE GENERAN LOS ALTOS ÍNDICES DE CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE TULCÁN Y SUS CONSECUENCIAS. UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE. IBARRA (EC.)

FABARA, V. Y GARCÉS, F. (2003). TESIS DE GRADO. LA ACCIDENTABILIDAD EN EL TRÁNSITO VEHICULAR DE LA CIUDAD DE AMBATO. UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO. FACULTAD DE INGENIERÍA CIVIL Y MECÁNICA

FUNDACIÓN MAPFRE (2008). ACCIDENTES LABORALES Y ALTERACIONES DEL SUEÑO. ESPAÑA.

HERRERA, E. MEDINA, F. Y NARANJO, L. 2004. TUTORÍA DE LA INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA, GUÍA PARA ELABORAR EN

FORMA AMENA EL TRABAJO DE GRADUACIÓN. QUITO (EC.)
ISBN. DIEMERINO EDITORES
INFORME SOBRE LA SITUACIÓN MUNDIAL DE LA SEGURIDAD

VIAL (2013). APOYO AL DECENIO DE ACCIÓN. ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD

LARREA HOLGUIN, JUAN, (1998) DERECHO CONSTITUCIONAL ECUATORIANO. UTPL. VOLUMEN I.

POSADA N. JOHN, J. METODOLOGÍA PARA EL ESTUDIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO. SIMPOSIO EN INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO. UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA. MEDELLÍN. 1999.

PRADO VALLEJO, JULIO, (1985). DOCUMENTOS BÁSICOS DE DERECHOS HUMANOS. EDITORIAL CASA DE LA CULTURA ECUATORIANA. QUITO.

REGLAMENTO A LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO
Y SEGURIDAD VIAL (2012) DECRETO EJECUTIVO 1196
REGISTRO OFICIAL SUPLEMENTO 731 DE 25-JUN-2012 ESTADO:
VIGENTE

SÁNCHEZ PADILLA, EDWIN, (2001). PROTECCIÓN INTERNACIONAL DE LOS DERECHOS HUMANOS. PNUD. QUITO 2001

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE FORMACIÓN. (2011).
REGLAMENTACIÓN SOBRE VEHÍCULOS PESADOS. MÉXICO.

VALLEJO HNOS. TRANSPORTE CIA LTDA. (2010). MANUAL DEL CONDUCTOR.

VILLACIS, N. 2009. TESIS DE GRADO. LA APLICACIÓN DE LA LEY DE TRÁNSITO POR PARTE DE CONDUCTORES Y PEATONES Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE AMBATO. UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO. CENTRO DE ESTUDIOS DE POSGRADO. AMBATO (EC.)

YEPEZ ANDRADE, MANUEL SANTIAGO DR.. (2009). EL DEBIDO PROCESO EN LA NUEVA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ECUADOR. PRIMERA EDICIÓN.QUITO.

11. ANEXOS



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA

CARRERA DE DERECHO

Con la finalidad de sustentar el trabajo de investigación de la tesis intitulada "ES NECESARIO REFORMAR LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, INCORPORANDO DISPOSCIONES QUE REGULE EL TIEMPO DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO DE LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PESADO, PÚBLICO"; para lo cual solicito muy comedidamente se digne colaborar contestando las preguntas de la siguiente ENCUESTA, por lo que le antelo mis debidos agradecimientos de consideración y estima.

Primera Pregunta

¿Según	las	estadísticas,	los	accidentes	de	tránsito	están	entre	las
principale	es ca	usas de muert	e en	el país?					

SI	()	NO	()

Segunda Pregunta

incidencia en los acci	dente	S	de tránsito	?			
Sueño	(()				
Cansancio ()						
Tercera Pregunta							
¿Cree usted que es	tá de	bi	damente re	egulado el ho	orario de la jo	rnada de	
duración de la conduc	cción	pc	or carretera	?			
SI		(1	NO	()	
G.	,	`	,		`	,	
Cuarta Pregunta	Cuarta Pregunta						
¿A su criterio, existe	e con	ntro	ol por las	autoridades	competentes s	sobre los	
tiempos de conduce	ción y	у	descanso	que cumple	n los conduc	tores de	
transporte terrestre de	e carg	ga	pesada?				
SI	(()	NO	()	
Quinta Pregunta							
¿Considera usted que	e la n	or	mativa vige	ente de transp	orte terrestre,	tránsito y	
seguridad vial, conti	ene ι	un	vacío leg	al al no con	tener en su a	articulado	

¿De las siguientes circunstancias cuáles considera usted que tienen mayor

disposiciones que regulen las horas de trabajo de los transportistas?

SI	()	NO	()
Sexta Pregunta			

¿Considera Usted, que se debe reformar la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, incorporando disposiciones que permita regular las horas de trabajo de los conductores de transporte pesado



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA

CARRERA DE DERECHO

Con la finalidad de sustentar el trabajo de investigación de la tesis intitulada "ES NECESARIO REFORMAR LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, INCORPORANDO DISPOSCIONES QUE REGULE EL TIEMPO DE CONDUCCIÓN Y DE LOS **CONDUCTORES** DE VEHÍCULOS DESCANSO DE PESADO, PÚBLICO";, para lo cual solicito muy TRANSPORTE comedidamente se digne colaborar contestando las preguntas de la siguiente ENTREVISTA, por lo que le antelo mis debidos agradecimientos de consideración y estima.

Primera Pregunta

¿Considera usted que es imperioso definir parámetros tendientes reducir y prevenir los accidentes de tránsito en el transporte de carga pesada, y en base a la LOTTTSV y su Reglamento, emitir un documento técnico jurídico (guía-manual-reglamento) que permita gestionar el trabajo y la seguridad vial?

.....

Segunda Pregunta

Considera Usted que la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, adolece de insuficiencia jurídica al no disponer en su normativa

disposiciones que regule las horas de trabajo de los transportistas de
transporte pesado
Tercera Pregunta
¿Considera que es necesario que los conductores tenga un título de técnico
¿Considera que es necesario que los conductores tenga un titulo de tecnico
en transporte otorgado por centros de estudios especializados para esta
carrera?
Cuarta Pregunta
¿Considera Usted, que se debe reformar la Ley de Tránsito, Transporte
Terrestre y Seguridad Vial, incorporando disposiciones que permita regular
las horas de trabajo de los conductores de transporte pesado?

ÍNDICE

PORT	PORTADA				
CERT	CERTIFICACIÓN				
AUTO	RÍA	iii			
CART	A DE AUTORIZACIÓN DE TESIS	iv			
AGRA	DECIMIENTO	٧			
DEDIC	CATORIA	vi			
TABL	A DE CONTENIDOS	vii			
1.	TITULO	1			
2.	RESUMEN	2			
2.1.	Abstract.	6			
3.	INTRODUCCIÓN	9			
4.	REVISIÓN DE LITERATURA	14			
4.1.	Marco Conceptual	15			
4.1.1.	Transporte	16			
4.1.2.	Transporte Público	17			
4.1.3.	Trabajo	19			
4.1.4.	Chofer	20			
4.1.5.	Cansancio	21			
4.1.6.	Accidentes de Tránsito	22			
4.2.	Marco Doctrinario	24			
4.2.1.	El transporte en el Ecuador	24			
4.2.2.	Riesgos del Transporte	26			

4.2.3.	Accidentes de Tránsito	27
4.2.4.	Tipos de Accidentes de Tránsito	29
4.2.5.	Factores de los Accidentes de Tránsito	30
4.2.6.	Contextualización de los Accidentes de Tránsito	34
4.3.	Marco Doctrinario	36
4.3.1.	Constitución de la República del Ecuador	36
4.3.2.	Ley Orgánica de Transporte, Tránsito, Tráfico	
	y Seguridad Vial	37
5.	MATERIALES Y MÉTODOS	43
5.1.	Materiales Utilizados	43
5.2.	Métodos	43
5.3.	Procedimientos	45
5.4.	Técnicas	46
6.	RESULTADOS	48
6.1.	Resultado de Aplicación de las Encuestas	48
6.2.	Resultado de Aplicación de las Entrevistas	59
7.	DISCUSIÓN	63
7.1.	Verificación de Objetivos	63
7.2.	Contrastación de Hipótesis	65
7.3.	Fundamentación Jurídica de la Propuesta	66
8.	CONCLUSIONES	69
9.	RECOMENDACIONES	72
9.1.	Propuesta de Reforma Jurídica	74
10.	BIBLIOGRAFIA	76

11.	ANEXOS	80
ÍNDIC	E	85