UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA

CARRERA DE DERECHO

TITULO

"REFORMA AL ARTICULO 96, LITERAL B, INCISO SEGUNDO DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL"

Tesis previa a optar por el título de Abogado.

AUTOR:

Galo Mauricio Solís Pérez

DIRECTOR DE TESIS:

Dr. Felipe Neptali Solano Gutierrez Mg. Sc.

LOJA-ECUADOR

2014

CERTIFICACIÓN

Dr. Felipe Neptali Solano Gutierrez Mg. Sc.

DIRECTOR DE TESIS

CERTIFICO:

Haber dirigido y revisado el presente trabajo de Tesis para obtener el grado de Abogado con el tema **"REFORMA AL ARTICULO 96, LITERAL B, INCISO SEGUNDO DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL"** que ha sido elaborado por el señor Galo Mauricio Solís Pérez y cumple con todos los requisitos reglamentarios, pertinentes, por lo que autorizo su presentación y sustentación.

Loja, Noviembre del 2014.

Atentamente;

Dr. Felipe Neptali Solano Gutierrez Mg. Sc.

DIRECTOR DE TESIS

AUTORÍA

Yo, Galo Mauricio Solís Pérez, 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.

Autor: Galo Mauricio Solís Pérez

Firma:

Cédula: 1803570231

Fecha: Loja, Noviembre del 2014

CARTA DE AUTORIZACION DE TESIS POR PARTE DEL AUTOR, PARA LA CONSULTA, REPRODUCION PARCIAL O TOTAL, Y PUBLICACION ELECTRONICA DEL TEXTO COMPLETO

Yo, Galo Mauricio Solís Pérez, declaro ser autor de la tesis Titulada **"REFORMA AL ARTICULO 96, LITERAL B, INCISO SEGUNDO DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL",** Como requisito para optar al título 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 su 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 de 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 19 días del mes de noviembre del dos mil catorce, firma el autor.

Firma:_____
Autor: Galo Mauricio Solís Pérez
Cedula: 1803570231
Dirección: Ambato, Barrio San Antonio, Calles: Av. Los Incas y Chorlavi
Correo Electrónico: maurysolisp@hotmail.com
Teléfono: 0987498991

DATOS COMPLEMENTARIOS:

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

Tribunal de Grado:

Dr. Augusto Astudillo Ontaneda Mg, Sc.	PRESIDENTE
Dr. Carlos Manuel Rodríguez Mg, Sc.	VOCAL
Dr. Marcelo Costa Cevallos Mg. Sc.	VOCAL

AGRADECIMIENTO

Al culminar la presente investigación quiero agradecer a la Universidad Nacional de Loja, a sus docentes y personal administrativo por su ardua labor en pro de sus estudiantes.

En especial a la Dra. Diana Feijo por su guía, paciencia y orientación, sin las cuales no hubiera podido culminar este trabajo.

EL AUTOR

DEDICATORIA

Con mucho amor y respeto a mis padres Galo y Gladys por su apoyo incondicional e infinita colaboración, durante el tiempo de mis estudios.

A mis hijas Deneb Sarahí, y Ana Victoria por ser mi razón de vivir y aliento de superación y que el cumplimiento de esta meta sirva de ejemplo en sus vidas.

EL AUTOR

1. TÍTULO

“REFORMA AL ARTICULO 96, LITERAL B, INCISO SEGUNDO DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL”

2. RESUMEN

El tema que me propuse desarrollar titula **“REFORMA AL ARTICULO 96, LITERAL B, INCISO SEGUNDO DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL”** Por lo que me permito realizar el resumen del mismo.

Por la gran cantidad de accidentes de tránsito que se producen en la vía Pública, provocando pérdidas de vidas, personas discapacitadas temporal y permanentemente, daños psicológicos por el impacto sufrido, perdida de bienes entre otros, es de suma importancia aportar de alguna manera para disminuir el tan alarmante índice estadístico registrado hasta el momento.

Se determina que no existe una cultura de circulación y que los conductores en su gran mayoría no están al tanto de las normas jurídicas vigentes, por ello es primordial que el plazo de vigencia de las licencias de conducir sea reducido, con la finalidad de que los conductores se vean forzados a actualizarse constantemente, lo que conlleva al cumplimiento de la ley que regula el tránsito y la seguridad vial.

Partiendo de este hecho diremos que la Licencia de Conducir viene del latín *licentia*, es un permiso para hacer algo, por lo tanto la licencia de conducir es el documento que contiene la autorización administrativa para la conducción

de vehículos en la vía pública. Cada ciudad o país tiene sus propios criterios para otorgar estas licencias.

Siendo entonces una autorización administrativa deben cumplirse requisitos para su obtención, en La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se estipula que será otorgada a los ciudadanos mayores de edad en pleno goce de sus derechos de ciudadanía y haber rendido pruebas teóricas, psicosensométricas y exámenes médicos ante las escuelas de conducción autorizadas en el país, quienes certificaran la calidad de conductor profesional o no profesional y remitirán a las Comisiones Provinciales de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para su otorgamiento.

2.1. ABSTRACT

The topic that I decided to develop entitled "Amendment to article 96, paragraph b, Section Two of the Organic Law of Land Transport, Traffic and Road Safety." So I would make the summary.

For the large number of traffic accidents that occur on public roads, causing loss of life, temporary and permanent disability, psychological harm suffered by the impact, loss of property of others, is very important to provide a way to decrease the alarming statistical index registered so far.

It is determined that there is a culture of movement and that drivers mostly are not aware of the laws in force, it is paramount that the term of driver's licenses is reduced, in order that the drivers are forced to be constantly updated, leading to compliance with the law regulating traffic and road safety.

On this basis we can say that Driver's License comes from latin licentia, is permission to do something, so the driver's license is the document that contains the administrative authorization for driving on public roads. Every city or country has its own criteria for granting these licenses.

Since then an administrative permit requirements must be met for obtaining, in The Law of Land Transport, Traffic and Road Safety, states that will be

given to senior citizens enjoy full rights of citizenship and have performed theoretical evidence, psicosensométricas and medical examinations to authorized driving schools in the country, who certify the quality of professional or non-professional driver and sent to the Provincial Commissions land Transport, Traffic and Road Safety grant.

3. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación con el tema **"REFORMA AL ARTICULO 96, LITERAL B, INCISO SEGUNDO DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL",** es el fruto de la investigación y esfuerzo manifestado con el propósito de tratar un problema jurídico, de actualidad y relevancia. Trata en sí de analizar las falencias de la legislación ecuatoriana plasmada en la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, con el objetivo de establecer posibles soluciones por medio de la reforma de las leyes para que sean aplicables a las realidades de los actuales conflictos en lo que a materia de transito se refiere.

Por medio de esta investigación damos a conocer toda la información obtenida mediante el estudio de la doctrina de los diferentes autores en materia legal que se citan en la bibliografía con el fin de interpretar de mejor manera las leyes y aplicarlas en nuestro beneficio.

Estoy consciente de la importancia de participar los conocimientos adquiridos por medio del estudio y comparación de los resultados obtenidos al termino de esta fuente de información, es por esta razón que pongo a su disposición el análisis de las leyes que regulan el transito en nuestro país con el fin de presentar el problema legal que en este fundamento encontramos.

La presente investigación se compone, como primera parte del marco conceptual en el cual se analizan los conceptos básicos para la comprensión del tema de estudio como transporte, vehículo, peatón, luego continuo con el marco doctrinario, en el que se indica toda la información obtenida de diversos tratadistas en lo relacionado a materia de transito y debidamente analizada, en el marco jurídico en el Ecuador, esto es La Constitución; los tratados y convenios; las leyes orgánicas; las leyes ordinarias; las normas regionales y las ordenanzas distritales; los decretos y reglamentos; las ordenanzas; los acuerdos y las resoluciones; y los demás actos y decisiones de los poderes públicos, y dentro de ellos el análisis de la Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, específicamente las normas que regulan el tiempo de vigencia de la licencia de conducir y demás relacionadas, dentro de la Legislación Comparada se establece lo que a la regulación del tránsito se refiere en países como Venezuela, Perú y Chile. He realizado el estudio de tres casos en materia de transito, así como también la aplicación de encuestas entrevistas, verificación de objetivos para poder llegar a las conclusiones y recomendaciones y finalmente a la propuesta Reforma Legal.

4. REVISIÓN DE LITERATURA

4.1. MARCO CONCEPTUAL.

Para mejor comprensión de los aspectos relacionados con él transito dentro y fuera de la ciudad, es necesario conocer algunas definiciones que se presentan a continuación.

4.1.1 VEHICULO

Es todo artefacto a motor destinado a transportar pasajeros y/o carga por carretera.[1]

"Así también un vehículo es un medio de locomoción que permite el traslado de un lugar a otro. Cuando traslada a personas u objetos es llamado vehículo de transporte, como por ejemplo el tren, el automóvil, el camión, el carro, el barco, el avión, la bicicleta y la motocicleta, entre otros".[2] *"Se le considera también un aparato de cualquier tipo, forma o época que se utiliza para transportar cargas o personas, con o sin motor, incluidos los transportes de animales".*[3]

Si hablamos de un vehículo, indudablemente nos referimos a la de utilidad o finalidad del mismo, es decir, el objetivo es la transportación ya sea de

[1] http://www.wordreference.com/definicion/veh%C3%ADculo
[2] http://es.wikipedia.org/wiki/Veh%C3%ADculo
[3] http://www.talleresarteijo.com/nueva/pdf/catalogo2/36.pdf

personas u objetos, la misma que está debidamente regulada por la Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, tomando en cuenta factores importantes como señalización, estado de las carreteras, control de velocidad, siendo necesario el conocimiento de las reglas de transito tanto para conductores como para peatones, con el objetivo de que la actividad se desarrolle de forma optima.

4.1.2 BUS

Es el que está destinado exclusiva o principalmente al transporte de personas. "Puede denominársele como un vehículo pesado, de 6 llantas, con carrocería metálica o de madera, y con capacidad superior a 30 asientos"[4].

El autobús es un vehículo terrestre diseñado para el transporte de personas. Generalmente es usado en los servicios de transporte público urbano e interurbano, y con trayecto fijo. Su capacidad puede variar entre 10 y 120 pasajeros. Este hace referencia al transporte urbano, mientras que el autocar u ómnibus lo hace al interurbano. "Otra forma de diferenciación semántica va de acuerdo al tamaño y capacidad del vehículo, considerando ómnibus al autobús que puede transportar más de 30 personas y microbús al que transporta menos".[5]

[4] http://es.wikipedia.org/wiki/Bus
[5] http://www.wordreference.com/definicion/autobus

4.1.3 MOTOCICLETA

Es comúnmente conocida en castellano con la abreviatura moto, es un vehículo automóvil impulsado por un motor que acciona la rueda trasera, salvo raras excepciones. El cuadro o chasis y las ruedas constituyen la estructura fundamental del vehículo. La rueda directriz es la delantera[6]. Las motocicletas pueden transportar hasta dos personas, y tres si están dotadas de sidecar.

La motocicleta se mantiene erguida en recta y mantiene la estabilidad en curva gracias al efecto giroscópico de las ruedas. El diámetro en las ruedas puede estar comprendido entre 21" motos todo-terreno ó enduro y 8" minimotos, y una anchura entre 5 cm hasta 210 mm, la diferencia más importante en relación a otros vehículos es la relación peso/potencía, esto caracteriza a la motocicleta de aceleraciones y frenadas fulgurantes difíciles de superar por los más pesados y seguros automóviles[7].

4.1.4 VEHÍCULO DE CARGA

Es el que está destinado exclusiva o principalmente al transporte de carga. Vehículos de carga son camiones, autobuses, y furgonetas. En el 2002 había 202 millones de vehículos de carga en el mundo. Había 3 vehículos

[6] http://es.wikipedia.org/wiki/Motocicleta
[7] http://www.wordreference.com/definicion/motocicleta

por 100 personas, casi toda la mitad de los vehículos de carga están en Norte América; la mayor parte de estos están en los Estados Unidos[8].

Las regiones con los vehículos de carga de menor número por personas son Asia de sur y África central. Europa occidental tiene 10 veces más vehículos de carga por persona que África central, y Japón 3 veces más que Europa occidental.

Como aporte personal puedo indicar que un vehículo se le denomina de carga cuando este, está destinado a la actividad de transportar mercadería, de un lugar a otro, siempre y cuando cumpla con las condiciones para hacerlo, es decir sea grande y tenga la capacidad de almacenar objetos, siendo un requisito la licencia profesional para la conducción de estos vehículos.

El transporte de carga es la disciplina que estudia la mejor forma de llevar de un lugar a otro, bienes. Asociado al transporte de carga se tiene la Logística que consiste en colocar los productos de importancia en el momento preciso y en el destino deseado. La diferencia más grande del transporte de pasajeros es que para el transporte de pasajeros el tiempo de viaje y el confort.

[8] http://www.wordreference.com/definicion/vehiculo de carga

Las empresas que llevan a cabo operaciones de transporte internacional de mercancías se denominan transitarios. Existen diversos convenios que regulan los términos y condiciones en que se realizan el transporte de las mercancías: quién se hace responsable de qué gastos, seguros de transporte etc. Los términos más usados son los llamados Incoterm. La Asociación de Transporte Aéreo Internacional regula las condiciones del transporte aéreo de mercancías.

4.1.5 CAMIONETA

Vehículo liviano de 4 llantas, con capacidad desde ¼ a 3 ½ toneladas.

Se le denomina también como un vehículo automóvil menor que el camión, empleado generalmente para el transporte de mercancías, y que tiene en su parte trasera una zona de carga descubierta (denominada «caja, batea, platón, cama o palangana»), en la cual se pueden colocar objetos grandes. Por lo general, esta área está rodeada por una pared de medio metro de alto; la parte posterior puede abatirse para poder cargar y descargar objetos. La plataforma de carga puede ser cubierta en algunos modelos con una lona o con una estructura de fibra de vidrio.

Según el mercado, las camionetas pueden variar según su tamaño, configuración de cabina y caja, tracción, motor y chasis. En América y Asia, la mayoría de las camionetas poseen chasis de largueros; las pickups se

dividen en compactas, medias y grandes según el largo (5,00, 5,50 y 6,00 metros de largo, aproximadamente). “En Latinoamérica y otras zonas en desarrollo existen camionetas aún más pequeñas, con chasis auto portante y basadas en automóviles de turismo del segmento B, de unos 4,50 metros de largo”[9].

4.1.6 CAMIÓN

Vehículo pesado de 6 a 12 llantas, con una capacidad superior a 3 toneladas.

Un camión es un vehículo motorizado para el transporte de bienes. A diferencia de los coches, que suelen tener una construcción monocasco, muchos camiones se construyen alrededor de una estructura resistente llamada chasis. La mayoría están formados por un chasis portante, generalmente un marco estructural, una cabina y una estructura para transportar la carga[10].

Es además un vehículo movido por un motor de explosión o combustión interna, destinado a transportar mercancías pesadas.[11]

[9] http://www.wordreference.com/definicion/camionetas

[10] http://es.wikipedia.org/wiki/Cami%C3%B3n

[11] http://www.wordreference.com/definicion/camion

4.1.7 LICENCIA DE CONDUCIR

La licencia de conducir puede ser definida de la siguiente manera:

"Es un documento público otorgado por las jefaturas, sub jefaturas provinciales de transito y la Comisión de Transito"[12].

Según la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y seguridad Vial "licencia de conducir es un documento habilitante que se otorga a una persona, para conducir un vehículo a motor, previo el cumplimiento de requisitos legales y reglamentarios".

De igual forma "se denomina licencia al permiso otorgado por el órgano respectivo, que faculta a su titular a conducir un vehículo de acuerdo a la categoría respectiva[13]"

Se dicen enderecho que la licencia, "constituye el título habilitante para conducir vehículos a motor, o maquinaria agrícola, el documento lo entregará las Comisiones Provinciales de Tránsito y su capacitación y formación, estará a cargo de las escuelas de conducción autorizadas."[14].

Como criterio personal puedo agregar que licencia de conducir es un documento personal e intransferible, mediante el cual podemos justificar

[12] LOPEZ, Ramiro, Manual de tránsito y Transporte Terrestre, Primera Edición Año 1990
[13] OCHOA, Jorge, Manual de conducción, Primera Edición. Soluciones Graficas, año 2009
[14] Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.

nuestra condición de conductores, siendo este un permiso obligatorio y requisito indispensable para transitar por las carreteras al mando de un vehículo a motor.

4.1.8 CONDUCTOR

“Aquella persona que guía o conduce un automotor”[15].

Así también se le denomina “a la persona legalmente facultada, para conducir un vehículo automotor, y quien guía, dirige o maniobre un vehículo remolcado”[16]. Y a "Quien maniobra, guía y tiene a su mando el volante de un automotor[17]”.

Como mi concepto de conductor, puedo indicar que es toda persona, quien este al mando de un vehículo, siendo este el encargado de trasladarlo de un lugar a otro.

4.1.9 PEATON

El peatón puede ser definido como “la persona que transita a pie, también consideramos peatones a los discapacitados que transitan en aparatos especiales conducidos por ellos o por terceras personas”[18].

Se consideran también peatones a las personas, que empujan o llevan un coche de un niño o coche de un discapacitado.

---

[15] LOPEZ, Ramiro, Manual de tránsito y Transporte Terrestre, Primera Edición Año 1990
[16] Ibidem
[17] OCHOA, Jorge, Manual de conducción, Primera Edición. Soluciones Graficas, año 2009
[18] LOPEZ, Ramiro, Manual de tránsito y Transporte Terrestre, Primera Edición Año 1990

Es la persona que transita a pie por las vías, calles, caminos y carreteras, aceras y las personas con capacidades especiales que transitan igualmente en vehículos especiales manejados por ellos o por terceros”[19].

Para mi pensar, un peatón es un ser humano, que transita por las calles y caminos a pie, se le considera la parte vulnerable del tránsito, ya que al no contar con un vehículo este resulta indefenso ante los conductores, no obstante eso no le quita su responsabilidad ni le justifican las imprudencias que se pudiera cometer en su calidad de peatón.

4.1.10 PROPIETARIO DE UN VEHÍCULO

“Es el ciudadano cuyo nombre consta en el documento de matrícula y propiedad correspondiente”[20].

Se considera propietario de un vehículo a quien conste en la respectiva matricula, siendo este el responsable como dueño del automotor.

4.1.11 PASAJERO

Es una persona que hace uso del servicio privado o público para trasladarse de un sitio a otro.

---

[19] Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y seguridad vial.

[20] LOPEZ, Ramiro, Manual de tránsito y Transporte Terrestre, Primera Edición Año 1990

“Persona que viaja en un vehículo, un avión, barco o tren, sin conducirlo”[21].

El Derecho de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, contempla el desarrollo de aspectos importantes tales como: todo lo referente al Transporte Terrestre, su ámbito, organización, organismos encargados, competencias; lo relacionado con el Tránsito, las partes involucradas, conductores, peatones, vehículos, Infracciones, etc. y aquello que tiene que ver con cada una de estas partes; la parte preventiva de Seguridad Vial, tan necesaria en la actualidad; y el tema del aseguramiento y sus regulaciones, según lo establece los artículos del uno al diez de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.

4.1.12 TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR

“Es un servicio público esencial y una actividad económica estratégica del Estado, que consiste en la movilización libre y segura de personas o de bienes de un lugar a otro, haciendo uso del sistema vial nacional, terminales terrestres y centros de transferencia de pasajeros y carga en el territorio ecuatoriano. Su organización es un elemento fundamental contra la informalidad, mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social del país, interconectado con la red vial internacional”[22].

---

[21] http://www.wordreference.com/definicion/pasajero

[22] INTRODUCCION AL TRANSPORTE - Rafael Izquierdo de Bartolomé - Servicio de Publicaciones - Revista de Obras Públicas - Madrid - 1987.

4.1.13 ACCIDENTE DE TRÁNSITO

En términos generales accidente es un hecho eventual, imprevisto, que genera una desgracia o un daño.

En la página de la Contraloría General del Estado, encontramos que accidente de tránsito puede ser definido como:[23]

Es el que ocurre sobre la vía y se presenta súbita e inesperadamente, determinado por condiciones y actos irresponsables potencialmente previsibles, atribuidos a factores humanos, vehículos preponderantemente automotores, condiciones climatológicas, señalización y caminos, los cuales ocasionan pérdidas prematuras de vidas humanas y/o lesiones, así como secuelas físicas o psicológicas, perjuicios materiales y daños a terceros.

En materia de tránsito accidente es el suceso imprevisto producido por la participación de un vehículo o más en las vías o carreteras y que ocasiona daños materiales o lesiones a personas y hasta la muerte de las mismas. Nuestra Ley de Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su Art. 34 al establecer el concepto de infracciones de tránsito define a los accidentes cuando: dice:"Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que pudiendo ser previstas pero no queridas por el agente, se verifican por negligencia, imprudencia, o impericia, o por inobservancia de

[23] www.contraloria.gob.pa/inec/archivos/P4361CONCEPTOS.pd

las leyes, reglamentos y ordenanzas de tránsito, o de órdenes legítimas de las autoridades y agente de tránsito"[24].

Es necesario resaltar que, por el mismo hecho de ser accidente y por lo tanto un acontecimiento eventual, se produce en circunstancias no deseadas, es decir involuntariamente; aquí por tanto, no cabe la intención de causar daño, el dolo no existe como presupuesto para este tipo de delitos, pues en tanto esto sucediera ya no estaríamos hablando de accidentes de tránsito sino de delitos penales.

Se puede decir también que es accidente en el que se ve involucrado al menos un automóvil u otro tipo de vehículo de transporte por carretera; generalmente se trata de colisiones o volcamiento. Sus consecuencias pueden ser muy variadas, desde simples arañazos en un coche, hasta la muerte de las víctimas[25].

La actividad del transporte, en lo que se refiere a los delitos de tránsito se basa en la doctrina de que estos se producen por tres factores principales: factor humano, factor mecánico y factor vial.

[24] Ley de Transporte Terrestre, Transito y seguridad vial, Sección II.
[25] OCHOA, Jorge, Manual de conducción, Primera Edición. Soluciones Graficas, año 2009

4.2 MARCO DOCTRINARIO

4.2.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA LEY DE TRANSITO EN EL ECUADOR

"*La historia del Transporte se remonta al año de 1905, durante el Gobierno del general Rafael Reyes, cuando se creó el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, con el fin de atender los bienes nacionales, las minas, petróleos, patentes de privilegio y registros de marcas, los ferrocarriles, caminos, puentes, edificios nacionales y tierras baldías. Dentro de las principales obras y gestiones en las que el Ministerio ha sido protagonista, debemos recordar los primeros 50 años del siglo XX, época en la que se definieron las normas para la construcción y conservación de carreteras y caminos, se hizo la limpieza y canalización de diferentes ríos y la inspección de las empresas de navegación y matrícula de las embarcaciones"*[26].

En la antigüedad era muy difícil la transportación ya sea de personas como de productos, por diversos factores y uno de los más importantes eran el mal estado de las carreteras y la poca comunicación vial que existía entre las poblaciones, comparando a la actualidad puedo añadir que se ha logrado un notable desarrollo en nuestro país ya que hoy en día existen importantes carreteras que fomentan el desarrollo de nuestros pueblos.

[26] Ley de Transporte terrestre, Transito y seguridad Vial.

"En la segunda mitad del siglo, se introdujo el sistema de peajes para financiar las obras civiles, se creó la Policía de Carreteras para la vigilancia y control del tráfico en las vías nacionales; la empresa Puertos de Colombia, con el fin de construir y administrar los puertos marítimos; el Fondo de Caminos Vecinales, que entraría a atender la construcción, mejoramiento y conservación de los caminos y puentes y el Fondo Vial Nacional, con recursos generados del impuesto a los combustibles para financiar obras viales".[27]

La creación de peajes es una forma de financiar el mantenimiento de las carreteras, ya que por más que se construyan vías de acceso si estas son de alta circulación, van a sufrir desgaste y sin un mantenimiento no se puede progresar ya que volveríamos a tener inconvenientes, si el peaje establecido no tiene un alto costo es beneficioso, y si al contrario se cobra precios elevados a mi manera de pensar ocasionaría un perjuicio para quienes utilicen estas carreteras.

En 1993, el Gobierno Nacional vio la necesidad de reestructurar el tránsito y transporte en el Ecuador, con el fin de modernizarlos y adaptarlos al dinamismo del país; y a comienzos del año 2000, una nueva reorganización se presentó al interior del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, esta vez para fortalecerla como el organismo que define, formula y regula las políticas de transporte, tránsito y su infraestructura mediante la articulación

[27] Ley de Transporte terrestre, Transito y seguridad Vial.

de las entidades que integran el sector. En la última década, el Ministerio ha desarrollado importantes proyectos de trascendencia nacional, mediante la construcción de nuevas vías, túneles y puentes, en el sector carretero; ha puesto en funcionamiento la red férrea, mejoró las condiciones de servicio y seguridad en los aeropuertos y trabaja constantemente en la adecuación y mantenimiento de las vías fluviales y marítimas.

Para el desarrollo tanto urbano como económico es muy importante aspectos como la creación de puentes o accesos rápidos y seguros a los lugares más lejanos, por lo que la ley de transito regula y establece directrices para evitar problemas y dificultades a la hora del acceso a determinado lugar.

Las ciudades se nos presentan desde siempre como un gran centro de comunicación Interpersonal, las grandes ciudades se muestran en el tiempo como los canales en los cuales se sustenta esta cualidad la comunicación, pero en el desarrollo de la nación, ya se prevé día a día la precariedad de los servicios de teléfonos, correo, aeropuerto y transporte, pero también en el deterioro físico, simbólico y funcional de algunos espacios de construcción social como la escuela, los teatros y los estadios. Sin duda, que este deterioro se manifiesta en la reducción de la calidad de vida de la población y en la pérdida de las posibilidades de interrelación social.

"En este contexto, el transporte asume la condición de medio de comunicación privilegiado, por ello la importancia de enfrentar el tema de la transportación de una manera global y decidida, la crisis actual, como todo momento de decisión, ha permitido descubrir y entender que el transporte no es un problema, como generalmente se lo define, sino más bien como lo que es: una relación social. Y lo es, por un lado, porque permite la comunicación de las personas y las actividades económicas, culturales, políticas, y, por otro, porque es una actividad en la que existen actores sociales explícitos que se interrelacionan entre sí[28]*.*

Al determinar al transporte como una relación social se trata de analizar las conexiones que tiene este con cada individuo de la sociedad es decir un niño necesita transportarse para ir a la escuela, así como también un medico necesita transportarse, esta es la razón por la cuales básico establecer a la transportación como necesaria y así buscar la forma de que se realice en forma segura y eficaz para de esta forma contribuir al desarrollo de la colectividad.

La Ley de Tránsito y Transporte Terrestres, publicada en el Registro Oficial No. 1002 de agosto de 1996, ha sido objeto de varias reformas, y presenta una serie de disposiciones contradictorias e inconsistentes; ha existido una proliferación desordenada de operadores por cuanto no existe un marco

[28] Análisis a la Ley de Transporte terrestre, Transito y seguridad Vial. Universidad Técnica de Ambato. 2012.

jurídico que organice, regule y controle la actividad del transporte terrestre a nivel nacional, a pesar de su preponderancia en el desarrollo del país.

"*El transporte terrestre no ha sido considerado como un sector estratégico de la economía nacional, existen deficiencias en la determinación de funciones y el establecimiento de responsabilidades para cada uno de los organismos que intervienen en la actividad del transporte terrestre, lo que ha ocasionado que la ley no pueda aplicarse adecuadamente"*[29]*;*

Se conoce que en nuestro país ha existido el gran problema de la corrupción, esta ha sido una de las causas para que no se invierta el dinero de la población de forma adecuada, retrasando así el progreso del país y dificultando el trabajo de los transportistas, es necesario un control adecuado de los factores que inciden para que la transportación se dé en forma eficaz, siendo estos la señalización de las vías, capacitación de conductores, control por parte de los agentes de tránsito, estos factores en su conjunto contribuirán a cumplir con el desempeño eficaz de la transportación.

4.2.2. EL RIESGO CREADO Y LA CULPA EN MATERIA DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

La vinculación de aspectos teóricos y prácticos desde un enfoque eminentemente jurisprudencial, referenciando, cuestiones conexas y complementarias.

[29] Ley de Transporte terrestre, Transito y seguridad Vial.

Los principales principios o postulados teóricos y dogmáticos que se desprenden de ambos precedentes pueden sistematizarse así:

“El riesgo creado regula la responsabilidad civil por el hecho de las cosas y constituye el principio rector de la materia; por ende no rige el criterio de imputación subjetiva de responsabilidad al que se acudía anteriormente sosteniéndose que los riesgos recíprocos de los automotores se compensaban o neutralizaban, reviviendo"[30]

Pesan presunciones concurrentes sobre el dueño, quienes deben afrontar los daños causados a otro, salvo que prueben la existencia de circunstancias eximentes

"La neutralización de los riesgos no puede dejar de lado los factores de atribución de responsabilidad que rigen en este ámbito. Estos criterios dirimentes se consolidaron, luego, a partir de un fallo plenario recaído en jurisdicción nacional”[31].

Las principales consecuencias teóricas y prácticas del esquema precedente pueden deducirse que el giro en la interpretación judicial produjo las siguientes y esquematizadas conclusiones:

[30] MONDINO, Eduardo, "Alarmante nivel de siniestralidad en el país. Editorial Argentina, Año 2010.

[31] Centro de Opinión Pública de la Universidad de Belgrano, "Sondeo de opinión: las malas costumbres al conducir", en Eldial Expres, Edición Especial, del 06/12/2005 en Revista del Colegio de Abogados

"La búsqueda de un sub-sistema jurídico que se autoabastezca. Diseñar un sub-sistema jurídico, "cuasi autónomo", que se autoabastezca prescindiendo por completo de la culpa subjetiva. Se intentó recurrir al factor objetivo como causa única fundante de la responsabilidad civil, expulsando y desalojando a la culpa, para lo cual se solía señalar que la culpa del dueño o guardián no constituye ningún presupuesto del deber de resarcir, bastando acudir al criterio de la imputación objetiva"[32] .

Supresión de la categoría de daño causado "con las cosas". Al erigirse al riesgo creado como principio general de responsabilidad por el hecho de las cosas se produjo una marcada supresión de la categoría de imputación "del daño con las cosas", que, de facto, y como lo revela la experiencia judicial, quedó absorbida o subsumida en aquél.

4.2.3. VACIAMIENTO DE LA NOCIÓN DE CULPA COMO FACTOR DE ATRIBUCIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL.

También en los inicios de la primacía expansionista de la teoría objetiva, y como corolario de lo que venimos reseñando, dejó de importar la imputación subjetiva para atribuir responsabilidad al dueño. Pero no pudo prescindirse de la llamada función inhibitoria o impropia de la culpa, esto es: cuando actúa como eximente de responsabilidad. Así aparece la culpa como factor

[32] Buiatti de Lemos, María L. c. Renzi, Norberto y otros s/daños y perjuicios"; Ac. 65.799, 13-5-97, "Iribarren, Marcelo Andrés c. Benedetti, Héctor Horacio s/daños y perjuicios", entre otros.

de exoneración, "si el daño hubiere sido causado por el riesgo o vicio de la cosa, sólo se eximirá total o parcialmente de responsabilidad acreditando la culpa de la víctima o de un tercero por quien no debe responder. Si la cosa hubiese sido usada contra la voluntad expresa o presunta del dueño, no será responsable"[33]. Se sostiene que lo gravitante es el hecho, el comportamiento, o la conducta (aun no culposa) de la víctima o de un tercero como causa única o concurrente de eximición del daño en caso de que no pudiera endilgárseles culpa. En tal caso la eximente para el dueño o guardián radicaba (y radica) en la fractura total o parcial del nexo causal; de ese modo la relación de causalidad fortaleció su función. Tampoco fue posible la expulsión definitiva de la culpa la que vuelve a entrometerse cuando al riesgo o vicio del automotor se suma (y se sigue sumando) el necesario examen de la conducta del dueño o guardián demandados o reconvenidos, de la víctima o de terceros, a través de la negligencia, imprudencia o impericia. Se configura, entonces, una imputación dual y concurrente de responsabilidad (riesgo creado más culpa).

[33] Sacaba de Larosa Beatriz c. Vilches Eduardo y ot." LA LEY, 1986-D, 479, con nota de TRIGO REPRESAS, Félix A., "Aceptación jurisprudencial de la tesis del riesgo recíproco en la colisión de automotores" y en JA, 1986-IV-579, con nota de GIORDANO, Mónica y GHERSI Carlos A., "El artículo 1113 del Código Civil. La responsabilidad objetiva por riesgo creado. La doctrina de la Suprema Corte de Justicia".

4.2.4. EL MERO RIESGO CAUSAL DE RESPONSABILIDAD LEGAL.

En general, desde la pura dogmática se enfatiza que basta la mera existencia del riesgo o vicio del automóvil no siendo necesario calificar ni cualificar el riesgo creado.

Se trata también de otro esfuerzo por maximizar la objetivación de la responsabilidad en materia de accidentes de tránsito, propendiendo siempre a la indemnización plena e íntegra del daño sufrido por la víctima. Sin embargo, la praxis judicial revela que, de hecho, a veces implícitamente, se disciernen los distintos riesgos o vicios, reales o presuntos, por ejemplo al cotejarse las respectivas peligrosidades de las cosas (bicicleta versus moto; moto versus auto; automóvil versus camión etc.).

“La presunción "*iure et de iure*" de que el automotor es cosa riesgosa. Sin embargo y dado el indiscutido emplazamiento del automotor en el riesgo recíproco, que hace nacer la responsabilidad objetiva del dueño, la víctima en materia de accidentes de tránsito está liberada de acreditar el factor de atribución que, siempre, es el riesgo creado o el vicio. Por ello el actor debe probar: la legitimación activa y pasiva; la existencia del daño (que comprende, en la práctica, la prueba del hecho); y la relación causal entre el hecho y el daño, al actor le incumbe la prueba del hecho y su relación de causalidad con el daño sufrido, mientras que para eximirse de responsabilidad la demandada debe acreditar la existencia de fuerza mayor,

culpa de la víctima o de un tercero por quien no debe responder"[34]

4.2.5. LA FACILITACIÓN PROBATORIA DE LA RESPONSABILIDAD LEGAL.

Sobre la base de la presunción de responsabilidad de los sindicados legalmente como obligados a responder, la situación procesal de la víctima se facilita notablemente. La promoción de la demanda opera como una suerte de hecho "cuasi constitutivo" del proceso que conlleva a que el legitimado pasivo deba asumir un rol activo en el juicio para acreditar la concurrencia de eximentes. De ese modo su postura procesal pasiva lo perjudica notoriamente.

“Para que operen las presunciones recíprocas de responsabilidad del dueño de los automotores no es necesario que medie acción reconvencional y como el riesgo creado —se ha decidido en la jurisprudencia— "no produce una presunción de culpa ni invierte la carga procesal de la prueba"[35] —lo que es de derecho sustancial, opera con mayor eficacia el principio en favor de la víctima.

[34] ALTERINI, Atilio "Presunciones concurrentes de causalidad en la colisión plural de automotores". Editorial Española, año 2005.

[35] S.C.B.A. Ac. 59.283, 15/10/96, "Buiatti de Lemos, María L. c. Renzi, Norberto y ot. s/daños y perjuicios" cit.

Por ello incumbe al legitimado pasivo dueño, demandado o reconvenido acreditar la concurrencia de eximentes de responsabilidad, lo que debe probar de modo fehaciente e indubitable, dada la finalidad tuitiva de la norma. Se fortifica, entonces, la necesaria asunción de un rol procesal dinámico por parte del sindicado como responsable para exonerarse total o parcialmente.

La complejidad de la problemática incide, obviamente, en el proceso judicial que exhibe un inusual crecimiento y amplificación de los temas, procesales y sustanciales, habitualmente sometidos a decisión jurisdiccional: desde la legitimación activa a la pasiva; y los tópicos atinentes obviamente a la interpretación de las reglamentaciones de tránsito, a la relación de causalidad, entre otros muchos, sin evitar todas las dificultades sobre la existencia y cuantificación de los daños a las personas. “La expansión del riesgo creado y la revalorización de la relación causal, con énfasis, en la tarea de deslindar los ámbitos de aplicación del riesgo creado y del vicio de la cosa, confiriéndoles fuerza expansiva. Es siempre recordado un precedente a partir del cual se sostuvo que el automotor es cosa riesgosa para su conductor-dependiente, sea de un micro-ómnibus”[36], o un camión cisterna. Así, y al dejar sin efecto la sentencia que había rechazado la demanda promovida por el conductor-dependiente sosteniéndose que no se había acreditado el peligro del micro, se resolvió que efectúa "una nítida distinción entre riesgo creado y vicio" y sostener que el automotor es sólo

[36] "Machicote, Ramón H. c. Empresa Rojas S.A.", con nota de POSE, Carlos, "El automotor como factor de riesgo en los siniestro laborales", en DT, 1993-A, 555.

riesgoso para terceros o los peatones "importa restringir indebidamente su ámbito de aplicación, eliminando la responsabilidad por el hecho de las cosas"[37] Esa interpretación —se añadió— desvirtúa y vuelve inoperante el texto legal. Luego, y aunque en materia ajena a los accidentes de tránsito pero en consideraciones igualmente aplicables, decidió que "los conceptos de riesgo y vicio no son asimilables, pues el primero presupone la eventualidad posible de que una cosa llegue a causar daño y el segundo un defecto de fabricación o funcionamiento que la hace impropia para su destino normal, en el supuesto de que no concurrieran"[38].

Idéntica y simétrica fuerza centrífuga exhibe la relación de causalidad adecuada, como nexo jurídico que conecta al hecho y el daño, atribuyendo al responsable las consecuencias por las que debe responder. En la relación de causalidad se verifica, también, una marcada flexibilización probatoria a favor de la víctima.

La regla sigue siendo que "la carga de la prueba del nexo de causalidad incumbe al accionante"[39], pero el contacto material o físico con la cosa presupone la configuración de la relación de causalidad. "Basta con que el afectado demuestre el daño causado y el contacto con aquélla, quedando a

[37] C.S. 04/10/94 "Castro Susana c. Amadeo Quiroga Transportes S.A.", JA, 1995-I-294 con nota de GOLDENBERG, Isidoro H., "Infortunios del trabajo: la relación causal. Conceptualización del 'riesgo de la cosa'".
[38] SC Mendoza, sala I, 26/03/92 "Buel, Oscar en J: 12.107/82.575-B- Buel c. Cía. de Perforaciones Río Colorado", voto Dra. Kemelmajer de Carlucci, ED, 145-454.
[39] SC Mendoza, sala I, 26/03/92 "Buel, Oscar en J: 12.107/82.575-B- Buel c. Cía. de Perforaciones Río Colorado", voto Dra. Kemelmajer de Carlucci, ED, 145-454.

cargo de la demanda, como dueña, acreditar la culpa de la víctima o de un tercero por quien no deba responder"[40].

En esa orientación amplia y expansiva se decidió que correspondía una interpretación "menos estricta sobre el cumplimiento por la actora de la carga de la prueba de la relación causal"[41], la que debe ser apreciada "en función de la índole y características del asunto" y en base "a un adecuado enlace de las diversas pruebas e indicios".

Más reciente en el tiempo, y en accidentes ferroviarios, ante la dificultad probatoria de la relación de causalidad de que el incendio lo originó la formación ferroviaria, se la tuvo por probada, dadas las particularidades del caso, por la existencia de "cierta simultaneidad entre el hecho generador y el incendio. Entre dos causas generadoras del siniestro —se agregó— es necesario optar por la más verosímil, para resolver el caso con las mayores probabilidades de acierto"[42].

El tema adquiere mayor importancia al tratarse de daños derivados de la participación de cosas inertes (desde vehículos estacionados hasta pozos, excavaciones, lomadas, u otros obstáculos en calles o aceras). En apresurado esquema, y siguiendo la doctrina prevaleciente recogida por un

[40] González Estraton, Luis c. Ferrocarriles Argentinos", JA, 1995-I-290, el caso se trataba de un tren que arrolló a la víctima —el guarda—, la que se encontró con sus piernas destrozadas.
[41] "Barat, Ramón Eduardo c. Transportes Andrade S.R.L. y otros s/daños y perjuicios", D.J.J. 150-209 (se trataba del choque de una moto con un colectivo, en el que no se probó que la motocicleta impactó contra el ómnibus); S.C.B.A., Ac. 59.283 15/10/96 "Buiatti de Lemos, María L. c. Renzi, Norberto y otros. Daños y Perjuicios" (en el caso de un choque múltiple).
[42] "Domínguez, Emilia Rita y otro (Sucesores de Cecilio Senar) c. E.F.A. s/sumario".

tribunal superior, las reglas que rigen son las siguientes: “La carga de la prueba de la relación causal incumbe a la víctima; tiene mucha importancia la prueba de la intervención activa de la cosa"[43]; “La falta de prueba del contacto material con la cosa que se imputa de riesgo o vicio conlleva a la falta de prueba de la relación causal"[44]. Se advierte, entonces y en suma, que la jurisprudencia confirió fuerza expansiva a la noción de riesgo creado y, simultáneamente, a la facilitación de la prueba de la relación causal, propendiendo de ese modo a la indemnización efectiva del daño sufrido por la víctima.

La restricción de la noción de guarda-provecho en su hora se propició una concepción amplia de guarda-provecho, de la que participamos, que sostiene, en lo sustancial, que es guardián quien se sirve de la cosa en su propio interés o beneficio económico.

En conclusión: en el más reciente registro jurisprudencial se advierte que se debilita el "servirse de la cosa en su propio beneficio" como elemento configurante "per se" de la figura del dueño, la que deviene así asociada con el poder material o jurídico de control.

[43] S.C.B.A., Ac. 89.529, 14/12/2005, "V., M. C. y otra c. Lousan, Fernando Fabián y otro. Daños y Perjuicios" (por mayoría).
[44] Morón, sala 2ª, 20/02/2003, "Jollada, Oscar N. v. Rithner, Heriberto A.", con nota de BENAVENTE, María I., "Dos problemas recurrentes: la prejudicialidad y la responsabilidad del principal por el hecho del dependiente", JA, 2003-IV-263.

Del esbozo jurisprudencial que efectuamos se desprende —sin ambages— que la primacía del riesgo creado no supone prescindir de la culpa, y que ambos factores de imputación pueden coexistir y complementarse, otorgando justa respuesta a la tutela de la víctima en materia de accidentes de automotores. Los fecundos desarrollos acerca del riesgo creado y la relación causal, y las restricciones para ponderar las concurrencias de las eximentes, no obstan que convivan armónicamente los factores subjetivos y objetivos de imputación.

Es que, parafraseando a un autor, "Indemnizar no borra el daño del mundo, sino simplemente lo cambia de bolsillo". Lo importante —agrego por mi lado— es también que vaya al bolsillo adecuado y en monto íntegro.

4.2.6 CIRCUNSTANCIAS DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO

La doctrina nos indica que los accidentes de tránsito se producen por tres factores principales que son: Humano, Mecánico y Vial

Factor humano.- Es el factor que más provoca infracciones de tránsito, por cuanto el conductor no toma las medidas de seguridad necesarias, tendientes a evitar un accidente de tránsito, como por ejemplo estar siempre atento en la conducción y manejar a la defensiva; actuar con responsabilidad frente al volante, no distraerse nunca; conducir con las dos manos en el

volante; guardar la distancia reglamentaria frente a la presencia de otro vehículo; no rebasar en curva; no conducir a exceso de velocidad, es decir no superar los límites de velocidad determinados en las señales de tránsito dispuestas a lo largo de las vías; estas son obligaciones y responsabilidades de los conductores, de acuerdo al artículo 240 del Reglamento General de Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial que dispone que en todo momento los conductores de vehículos son responsables absolutos de la conducción de los mismos; aspecto con el que concuerdo en razón que el conductor de un vehículo incide en la seguridad de acuerdo a su forma de actuar ante las diversas situaciones del tránsito

Factor máquina.- Otro factor que hace que se produzcan infracciones de tránsito en las vías públicas es el factor máquina o vehículo, es decir cuando existe desperfecto mecánico en el automotor que se conduce; por lo tanto todo conductor es responsable de mantener el vehículo con todos los niveles de seguridad y garantizar el mantenimiento adecuado de todos los elementos capaces de evitar dentro de lo posible que se produzcan accidentes; o en el caso de suscitarse, sus consecuencias no sean graves.

Factor vía.- Las vías públicas por las cuales circulan los conductores a nivel nacional no gozan de buena calidad, lo que hace que exista una gran cantidad de accidentes de tránsito por falta de mantenimiento y de señalización adecuada. Las vías púbicas urbanas y rurales son elementos esenciales del sistema de tráfico. La Ley de Tránsito sanciona a las

personas que permiten accidentes de tránsito por este factor. El contratista y/o ejecutor de una obra que por negligencia o falta de previsión del peligro o riesgo en la ejecución de obras en la vía pública, ocasionen un accidente de tránsito del que resulten muertas o con lesiones graves una o más personas. Artículo 128 de la Ley de Tránsito vigente.

Por lo expuesto es necesario un control adecuado de los factores que inciden para que la transportación se dé en forma eficaz, siendo estos la señalización de las vías, capacitación de conductores, control por parte de los agentes de tránsito, estos factores en su conjunto contribuirán a cumplir con el desempeño eficaz de la transportación.

4.2.7 CONSIDERACIONES LEGALES DENTRO DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO

DELITOS CULPOSOS

Los accidentes de tránsito tienen el carácter de ser delitos culposos, por la falta de voluntad en la comisión del delito.

Si existiera la intención de causar daño en la circulación vehículo el delito, obviamente sería doloso y por tanto, su competencia de los Jueces comunes de lo Penal. Así lo dispone nuestra Ley de Tránsito y Transporte Terrestre en su Art. 36 al decir: "Cuando del proceso constare que el indiciado es

culpable de infracción dolosa, el Juez de la causa lo pondrá a ordenes de un Juez de lo Penal para su juzgamiento"[45].

Sin embargo y aunque no me detendré a analizar la polémica que existe al respecto, cabe dejar mencionado que algunos tratadistas como Beristain considera la existencia de un dolo de peligro en la conducción temeraria de vehículos; criterio que evidentemente invita a reflexión pues en nuestra sociedad es muy común observar la presencia de criminales en potencia que se hallan frente a un volante. Este pensamiento es necesario que se lo incorpore en nuestra legislación, pues hechos como la muerte causada por un conductor en estado de embriaguez, no puede seguirse considerando como delitos culposos.

Por otro lado, debo mencionar que algunos accidentes de tránsito a más de su condición "natural", llamémoslo así, de ser eventuales y no queridos, son imposibles de prever por irresistibles.

CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR

Estos accidentes se encuadran en lo que se denomina como caso fortuito o fuerza mayor. Al respecto nuestra ley de Tránsito dice lo siguiente: "el accidente de tránsito no será punible cuando fuere el resultado de caso fortuito o fuerza mayor"[46].

[45] Ley de Transporte Terrestre, Transito y seguridad vial.
[46] Ibidem

Este criterio es lógico y guarda relación con las legislaciones del mundo y la doctrina jurídica: "Nadie puede ser reprimido por un hecho que sea derivado por circunstancias ajenas a su voluntad, o que no se las pueda resistir o prever o que sean inevitables"[47].

No está por demás indicar que, la fuerza mayor y el caso fortuito deben ser probados dentro del juicio para que el juez pueda eximir de responsabilidad al indiciado, prueba que evidentemente deberá esgrimirla quien alega el caso fortuito o la fuerza mayor y quien en su conducción debe haber observado la suficiente diligencia, cuidado, responsabilidad, observancia de la ley, normas reglamentarias de tránsito para que, producido el accidente y alegadas tales circunstancias, pueda operar la eximencia de responsabilidad; de lo contrario ésta no puede considerarse a la hora del juzgamiento.

ELEMENTOS DE UN ACCIDENTE DE TRANSITO

Del análisis del concepto de accidentes de tránsito se puede extraer los siguientes elementos que conforman el mismo:

1. Es un suceso eventual
2. Debe ser sin intención pero con culpa;
3. Interviene un vehículo o vehículos a motor, de tracción animal o fuerza humana;

[47] INTRODUCCION AL TRANSPORTE - Rafael Izquierdo de Bartolomé - Servicio de Publicaciones - Revista de Obras Públicas - Madrid - 1987.

4. Se produce en la vía;
5. Participan seres humanos.

COMISIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

El sistema de gestión de la Comisión Nacional, Comisión de Tránsito del Guayas, Comisiones Provinciales y Dirección Nacional de Control de Tránsito, se sustentará en un proceso continuo de planeamiento estratégico; de gestión por procesos; de medición y control de calidad; de sistemas de mejora continua que incluya auditorías de gestión; de descentralización efectiva; de autonomía de gestión administrativa, económica, funcional y operativa; de desarrollo sustentable del medio ambiente; de responsabilidad social; y de sistemas de transparencia y rendición de cuentas respecto de la gestión y servicios que ofrece a la ciudadanía.

La autonomía administrativa es la capacidad de la Comisión Nacional, Comisión de Tránsito del Guayas y las Comisiones Provinciales de:

1. Establecer la estructura orgánica optima, mantener y administrar el Recurso Humano requerido para esta estructura.
2. Administrar sus recursos de manera desconcentrada.

   La autonomía financiera es la capacidad de la Comisión Nacional y las Comisiones Provinciales de administrar los recursos financieros producto de su autogestión y de las transferencias del gobierno,

los que estarán destinados exclusivamente para el financiamiento del Presupuesto de la Institución, en base a su Plan Operativo Anual Integral.

La Comisión Nacional es el ente responsable encargado de ejecutar las políticas y decisiones dictadas por el Ministerio del sector. Su organización, estructura y competencias se regirán por la Ley, este Reglamento y demás normas aplicables.

El Directorio es el ente de gobierno de la Comisión Nacional y estará integrado en la forma prevista en el artículo 18 de la Ley Orgánica de Transporte.

Atribuciones:

1. Aprobar el Plan Estratégico de la Comisión Nacional y evaluar su ejecución;
2. Normar los casos en los cuales la obtención de los títulos habilitantes deberán ser objeto de un proceso competitivo;
3. Establecer las normas y dictar los instructivos que regirán la selección de los centros de homologación de los medios y sistemas de transporte terrestre;
4. Fijar los criterios y porcentajes para la distribución de los recursos provenientes de los derechos derivados de la emisión de licencias,

permisos, matrículas, títulos de propiedad, placas, especies, regalías y multas;

5. Regular el uso de las rutas y frecuencias en la operación del servicio de transporte terrestre público de pasajeros urbano, intraprovincial, interprovincial e internacional.

Deberes y Atribuciones del Director Nacional de Control de Transito.- Con sujeción a las disposiciones emanadas del Directorio de la Comisión Nacional, son deberes y atribuciones del Director Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial, las siguientes:

1. Cumplir y hacer cumplir la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
2. Ejecutar las Políticas y las resoluciones de la Comisión Nacional;
3. Planificar, ejecutar y controlar las acciones en el área de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, a nivel nacional;
4. Ejercer autoridad administrativa sobre el personal operativo y administrativo de la Institución;
5. Elaborar la pro forma presupuestaria anual y el plan de actividades y someterlos a consideración del Directorio de la Comisión Nacional para su aprobación;
6. Organizar, supervisar y controlar el funcionamiento de sus respectivas dependencias, para el cumplimiento de sus funciones y la correcta

utilización de los recursos asignados y distribuidos en las jefaturas y subjefaturas de Control de Tránsito y Seguridad Vial del país;

7. Controlar las infracciones que se determinan en la Ley, además establecer su base estadística; y,

8. Las demás determinadas en la ley.

4.3. MARCO JURÍDICO

4.3.1. CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR

Respecto al transporte terrestre la Carta Magna nos indica lo siguiente:

Art. 394.- "El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial 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. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias"[48].

Al hablar de regular, estamos señalando que el estado es el encargado de sistematizar, reglamentar y codificar un grupo determinado de normas en materia de transito, con la finalidad de que sean encaminadas a disciplinar los diversos aspectos que conciernen al transporte en este caso terrestre. La norma constitucional es clara al señalar la importancia de regular las actividades de transito en nuestro país.

"*Art. 340.-* *El sistema Nacional de inclusión y equidad social es el conjunto articulado y coordinado de sistemas, instituciones, políticas, normas, programas y servicios que aseguran el ejercicio, garantía y exigibilidad de*

[48] Constitución de la República del Ecuador. Ediciones Legales. Año 2011. Quito – Ecuador

los derechos reconocidos en la Constitución y el cumplimiento de los objetivos del régimen de desarrollo….

……. El sistema se compone de los ámbitos de la educación, salud, seguridad social, gestión de riesgos, cultura física y deporte, hábitat y vivienda, cultura, comunicación e información disfrute del tiempo libe, ciencia y tecnología, población, seguridad humana y transporte[49]*.*

La Constitución de la República es la carta magna del Estado, por lo tanto las demás leyes deben cumplir con lo allí establecido, y en virtud de sus disposiciones, normar con eficacia cada aspecto que requiera la sociedad, en materia de Transito, es preocupante el alto índice de incompetencia a la hora de la conducción, así como también la ignorancia de las leyes de tránsito, por lo que se busca difundir las leyes para que sean acatadas por la sociedad en general.

4.3.2 LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL.

Art. 96 Inciso Segundo "Las licencias de conducir tendrán una vigencia de cinco años, contados a partir de la fecha de su expedición, al cabo de la cual deberán ser obligatoriamente renovadas."[50]

Al estipular su vigencia en cinco años no se prevé el hecho de que se necesita conductores capacitados en las vías y si bien es cierto que la

[49] Constitución de la República del Ecuador. Ediciones Legales. Año 2011. Quito – Ecuador
[50] Ley Orgánica de Transporte terrestre, Transito y seguridad Vial

constitución señala la libertad de transporte , también es clara al buscar una regulación, esta se estipula en la Ley de Transito, transporte terrestre y seguridad vial, con respecto a la renovación de licencias y su tiempo de vigencia, no se establece un tiempo adecuado para las actuales realidades del tránsito en nuestro país, ya que se da un alto porcentaje de accidentes por causa de la impericia o error del conductor, esto denota que la capacitación a las personas que están al volante es un aspecto primordial a la hora de regular las licencias, el lapso de cinco años no es un tiempo apropiado, puesto que la evaluación y capacitación ya sea de choferes profesionales y no profesionales debe ser continua, a fin de que a mas de conocer sus derechos los pongan en práctica, manejando con precaución, este es un aspecto trascendental, para evitar que personas no aptas, para conducir un vehículo, cometan mas hechos lamentables que a la larga quedan en la impunidad.

En nuestro país existe una gran actividad de índole económica, social, comercial, educativa y laboral, esto conduce a que la población se movilice masivamente en medios de transporte terrestre por este motivo se busca su regulación y autorización de circulación, por las vías habilitadas al tránsito vehicular con el objeto de garantizar la aptitud de los conductores en el manejo de vehículos a motor, incluida la maquinaria agrícola, y la idoneidad de los mismos para circular con el mínimo de riesgo posible.

El Artículo 90 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial indica que "*Para conducir vehículos a motor, incluida la*

maquinaria agrícola, se requiere ser mayor de edad, estar en pleno goce de los derechos de ciudadanía y haber obtenido el título de conductor profesional o el certificado de conductor no profesional y la respectiva licencia de conducir.

No obstante, mediante permisos, se podrá autorizar la conducción de vehículos motorizados a los menores adultos, mayores a dieciséis años, si la persona que lo represente legalmente lo solicita por escrito y presenta una garantía bancaria por un valor igual a veinticinco (25) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, que garantice el pago de daños a terceros y la presentación del menor ante el Juzgado de la Niñez y Adolescencia para su juzgamiento en caso de infracciones de tránsito. El permiso lo concederán las Comisiones Provinciales de conformidad con el Reglamento."

La vigencia de las autorizaciones administrativas conocidas en la presente investigación está sujeta a que el beneficiario cumpla los requisitos exigidos para su otorgamiento.

"El certificado o los títulos de aprobación de estudios que otorguen las escuelas autorizadas, incluido el SECAP, constituyen requisito indispensable para el otorgamiento de la licencia de conducir por parte de las Comisiones Provinciales de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Los representantes legales de las escuelas autorizadas, y las autoridades que, en su caso, acreditaren falsamente la certificación o títulos de aprobación de estudios, u otorgaren una licencia de conducir, sin el cumplimiento efectivo de los requisitos académicos y legales establecidos en la Ley y el Reglamento, sin perjuicio de las acciones adicionales a que hubiere lugar por el delito de falsedad de documentos públicos, serán sancionados administrativamente, en lo que fuere aplicable a cada una de sus calidades con:

a) La clausura definitiva de la escuela autorizada;

b) La inhabilidad, por 2 años, de ejercer funciones públicas, privadas o gremiales relacionadas con el transporte terrestre y tránsito; y,

c) La destitución de su cargo.

La imposición de la sanción en la instancia administrativa conlleva la aplicación obligatoria al responsable de una multa de hasta 25 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general"[51].

Obligatoriamente se establece la rendición de pruebas: teórica, psicosensométrica y exámenes médicos, para todos los conductores que van obtener por primera vez su licencia, renovarla y/o ascender de categoría, así como para los infractores que aspiren rehabilitarse.

[51] Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, Libro III, Titulo II, Capitulo I, Sección I, Articulo 93.

Una licencia de conducir, faculta a quien la porte, la conducción del vehículo de acuerdo al tipo que en la misma se especifique, tomando en cuenta que previo a su expedición el titular de la licencia debe capacitarse, y debe ser evaluado, para asegurar su conocimiento en la conducción y leyes de tránsito. El problema se da cuando no se cumplen los requisitos para su obtención, y entonces personas incapaces salen a las vías llegando a causar la muerte de personas, de aquí la importancia de una correcta evaluación y del tiempo de vigencia de la licencia de conducir.

Para cambiar el tipo de la licencia se deben cumplir con los siguientes requisitos: Tener en vigencia al menos 2 años, la licencia de conducir en la categoría inicial; y, asistir, aprobar y obtener el título correspondiente que acredite su capacitación en la clase superior de vehículo que aspira conducir.

4.3.3 REGLAMENTO A LA LEY ORGÀNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

Respecto a este mismo tema el Reglamento a la Ley manifiesta lo siguiente:

"Las licencias de conducir tendrán una vigencia de cinco años, contados a partir de la fecha de su expedición, al cabo de la cual deberán ser obligatoriamente renovadas"[52].

[52]Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, Libro III, Titulo II, Capitulo I, Sección I, Art. 97

Ninguna persona podrá circular en un vehículo si la licencia esta caducada, esto quiere decir que debe demostrar estar en condiciones para salir a conducir en las vías, para poder obtener la renovación de su licencia.

En nuestra legislación se ha incorporado el sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir, esto quiere decir que se consta con un número limitado de puntos, de los cuales se restaran de acurdo al cometimiento de infracciones, pudiendo llegar hasta la revocación de la licencia.

Las licencias de conducir serán otorgadas con 30 puntos para su plazo regular de vigencia de 5 años, y se utilizará un sistema de reducción de puntos por cada infracción cometida.

El Articulo 89 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, determina que todo conductor deberá llevar siempre consigo su licencia, permiso o boleta de conducir y al serle requerida por la Autoridad, deberá acreditar su identidad y entregar los documentos que lo habilitan para conducir. Si el conductor no posee o lleva consigo estos documentos, es puesto a disposición del juzgado respectivo. En cuyo caso el vehículo es retirado de la circulación para ser entregado al propietario o la persona que éste designe y que se encuentre habilitado para conducirlo.

Nuestra legislación a incrementado una sanción privativa de libertad para quienes conduzcan sin haber obtenido la licencia, siendo aplicable una multa de un salario unificado del Trabajador en General, y tres días de prisión,

siendo diferente el caso de no portar licencia, por perdida, olvido o estando caducada, siendo en este caso una contravención leve de segunda clase sancionada con la perdida de tres puntos y una multa de veinte y seis dólares con cuarenta centavos.

Para conducir vehículos a motor se requiere ser mayor de edad, estar en pleno goce de los derechos de ciudadanía y haber obtenido el título de conductor profesional o no profesional y la respectiva licencia de conducir, según lo determina el Art. 90 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

En base al Art. 126 del Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el certificado de aprobación de estudios que otorguen las escuelas de capacitación, a cargo de los Sindicatos de Choferes Profesionales, constituye requisito indispensable para que las Jefaturas Provinciales de tránsito concedan el título de conductor profesional.

La categorización y tipificación de las licencias de conducir está claramente estipulado en el Art. 132 del Reglamento para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en donde en resumen se manifiesta que el conductor no profesional estará capacitado para conducir los vehículos de los tipos A, B, y F.

Los conductores profesionales, según su calificación, podrán conducir los demás vehículos constantes en el artículo anterior de acuerdo a los siguientes requisitos:

Con licencia tipo B: Vehículos motorizados de 3 o 4 ruedas para el transporte particular de personas, con capacidad de once o menos asientos, excluido el conductor o de carga con capacidad igual o inferior a 1.750 kilogramos, tales como automóviles, camionetas, furgones y furgonetas. Estos vehículos podrán ir combinados con remolque.

Con licencia tipo C: Vehículos motorizados destinados al transporte colectivo de personas, taxis, vehículos para el transporte remunerado de escolares y particular de personas, estos últimos con capacidad superior a once asientos.

Con licencia tipo E: Vehículos motorizados de carga, simples o con acoplados, con capacidad de carga superior a 1.750 kilogramos; vehículos recolectores de basura u otros destinados al aseo; ambulancias y vehículos de emergencia; vehículos de carga sea cual fuere su capacidad que transporten sustancias o mercaderías insalubres o peligrosas, tales como explosivos, elementos radioactivos, corrosivos, tóxicos o inflamables.

Con licencia tipo G: Podrá conducirse maquinaria automotriz como sembradoras, cosechadoras, bulldozers, pala mecánicas, palas cargadoras,

aplanadoras, grúas, motoniveladoras, retroexcavadoras, trailers y otras similares.

Al estudiar nuestra legislación en materia de transito, podemos observar, que contamos con un tiempo de vigencia de la licencia de conducir, de acuerdo al Artículo 129 del Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial que dice: “Las licencias de conducir para conductores profesionales y no profesionales sin excepción, tendrán una vigencia de cinco años, contados a partir de la fecha de su expedición”, y para renovarla se estipula en el mismo Reglamento en su Artículo 130 aspectos básicos como pruebas teóricas, psicosometricas, y exámenes médicos, el problema que aquí encontramos es que el lapso de tiempo para realizar estas pruebas es demasiado largo, pues conocemos que los accidentes de tránsito son la segunda causa de muerte en nuestro país, para realizar un análisis respecto al tema de nuestro estudio vamos a partir desde el punto de vista social; a las calles, carreteras y vías de nuestro país salen un sin número de personas con diferentes ideologías, carácter tipo de conducta, por lo que las escuelas de capacitación recomiendan una conducción a la defensiva, siendo esta el tipo de conducción en la que el conductor se encuentre preparado para cualquier inconveniente sea natural o social que se le pueda presentar, que sucede si una persona agresiva sale a las calles, o si una persona no toma conciencia de que en estado etílico puede acabar con vidas inocentes, en cinco años pueden ocurrir muchas desgracias que pueden ser evitadas si las pruebas y evaluaciones se

realizan anualmente, estaría el conductor obligado a buscar alternativas de solución con el fin de poder renovar la licencia. Es necesario establecer un control de los aspectos emocionales del conductor, ya que si no posee dominio de sus emociones esto le lleva a inobservar la ley, y pensar que el posee su ley propia y puede decidir sus límites de velocidad, donde estacionarse, donde girar, donde parar, y donde adelantar, entonces la conducción seria un caos en donde cada persona hace lo que mejor le parece, quedando como consecuencia un alto índice de accidentes de tránsito que conocemos dio tras día.

Si el tiempo de vigencia de la licencia de conducir es de un año, se podría establecer un mejor control del cumplimiento de las leyes puesto que los conductores tendrían que estar al día en el conocimiento de las actuales reformas y las sanciones y multas por su incumplimiento, que se lograría disminuir los tanto conflictos de transito como los delitos que en la actualidad se suscitan.

Para la obtención de la licencia es necesario cumplir la capacitación mediante un curso, en las escuelas creadas para el efecto, en donde se imparten cinco materias las mismas que deberán ser evaluadas y aprobadas previas la expedición del título de conductor no profesional. No se otorgará licencia para conducir a quien no presente el correspondiente título de conductor debidamente conferido por las autoridades determinadas en el artículo 37 de la Ley.

La restitución de puntos se podrá hacer efectiva a partir de la mitad del tiempo de vigencia de la licencia, y se realizará de acuerdo a estos parámetros:

1. Un máximo del 50% de los puntos asignados;
2. Aprobando un curso de capacitación de treinta horas en materia de Tránsito y Seguridad vial en los Centros de Recuperación de puntos autorizados para el efecto por la Comisión Nacional[53].

Dentro de la nueva Ley de Tránsito, el denominado “mecanismo del puntaje” para la licencia de conducción ocasiona diferentes reacciones. Mientras para unos sectores resultará positivo en términos de educar a quienes conducen vehículos acerca del respecto que se debe a las normas de tránsito, ya que con cada infracción que cometan verán reducido su puntaje en la licencia, hasta posteriormente perder el derecho a conducir en caso de reincidencias graves y extremas, distintos grupos de pobladores, especialmente de las asociaciones de la transportación pública, no estarían de acuerdo con este procedimiento, al que consideran de en demasía radical y que, dada nuestras circunstancias, sólo serviría para acrecentar la corrupción en el factor de entrega de licencias.

[53] Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.

Este sistema de puntaje por el comportamiento del conductor, que disminuye conforme se suscitan de su parte las infracciones, tiene una eficaz aplicación en diversos países, de los cuales evidentemente se ha tomado para su adopción en el Ecuador.

De hecho, nuestra realidad es diferente, ya que para nadie es desconocido que en muchos casos las leyes y más disposiciones suelen resultar "letra muerta" por la inveterada costumbre de burlarlas e incumplirlas. En materia de Tránsito, no han faltado en los últimos años las reformas que buscaron endurecer las penas ante contravenciones y delitos cometidos en las vías.

"Las licencias para conducir pueden ser anuladas, revocadas o suspendidas por los Jueces de Tránsito, Jueces de Contravenciones o por el Director Ejecutivo de la CTG o por los Directores Provinciales, cuando se hubieren otorgado a través de un acto viciado por defectos de forma o sin los requisitos de fondo esenciales para su validez y cuando los exámenes correspondientes determinen la incapacidad física o mental de su titular, por la pérdida de los treinta puntos asignados, no superar las pruebas establecidas para la renovación o canje de las licencias para conducir o por cometer aquellas infracciones de tránsito que conlleven esta sanción".[54]

[54] Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, Art. 159

La anulación o la revocatoria dejan a las licencias sin ningún valor. En el caso de revocación temporal, para obtener una nueva licencia, el interesado deberá comprobar que han cesado las causas que la motivaron.

Si la anulación de las licencias se produjere por hechos que se presumen dolosos, se remitirán los documentos pertinentes al Agente Fiscal correspondiente.

Las licencias pueden ser anuladas cuando estas han sido obtenidas de forma ilegal, es decir lo que comúnmente se conoce como compra de licencias, o cuando estas no contengan la información necesaria y cuando no se hayan presentado los requisitos indispensables para su obtención.

Es necesario un control riguroso de la veracidad de las licencias que porten los conductores, ya que su falsificación puede acarrear graves consecuencias dentro de lo que se conoce como ejercicio de la conducción, pudiendo causar graves accidentes por impericia o inobservancia del conductor.

“Ningún vehículo podrá circular por el territorio ecuatoriano sin poseer la matrícula vigente y el adhesivo de revisión correspondiente. Fuera de los plazos estipulados para el efecto, los agentes de tránsito procederán a la

aprehensión del automotor hasta que su propietario cumpla con el proceso de revisión y matriculación del mismo”[55].

Es necesaria que la situación mecánica del vehículo sea controlada de forma anual, así como también que se cumpla con los requerimientos básicos para su circulación, ya que su incumplimiento puede ocasionar inconvenientes a la hora de conducir. Siendo uno de estos la detención del vehículo, el pago de multas, Etc.

Las calzadas son para uso exclusivo de los vehículos. Excepcionalmente Podrán ser usadas por los peatones cuando los sitios destinados para su circulación se encuentren obstruidos. En este caso, deberán hacerlo extremando las precauciones necesarias para transitar con seguridad. Las aceras son para uso exclusivo de los peatones. Excepcionalmente podrán ser utilizadas por los vehículos para atravesarlas para ingresar o salir de los estacionamientos.

“Las aceras sólo podrán ser usadas por los vehículos, con precaución, para circulación de emergencia y detenciones de igual carácter. Los peatones podrán usarlas para transitar de frente al sentido de la circulación, cuando no existan otras zonas transitables más seguras”[56].

[55] Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial. Capitulo VI, Titulo II, Art. 160.

[56] Reglamento para la Aplicación de la Ley Orgánica de Tranporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Titulo III, Capitulo I, Art. 162.

Las zonas especificas para los peatones deberán ser respetadas por los vehículos tomando en cuenta que el peatón es una persona vulnerable que tiene que ser tratada con prioridad y respeto, si bien es cierto esto es lo que la ley estipula ´pero que en la realidad no se cumple ya que los vehículos se creen los dueños de las calles, irrespetando a los peatones y vulnerando sus derechos.

"Los conductores en general están obligados a portar su licencia, permiso o documento equivalente, la matrícula y la póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes (SOAT) vigente, y presentarlos a los agentes y autoridades de tránsito cuando fueren requeridos. En todas las vías del país, las indicaciones de los Agentes de Tránsito prevalecerán sobre cualquier dispositivo regulador y señales de tránsito; Todos los vehículos deberán tener cinturones de seguridad para los ocupantes. Estarán exentos de esta obligación los buses de transporte urbano para los pasajeros, excepto el conductor"[57].

Todo conductor ya sea profesional o no profesional, debe presentar los documentos habilitantes para su conducción, y respetar las indicaciones del agente de tránsito, el no cumplimiento de esta disposición, incurre en sanciones como la reducción de puntos, la detención del vehículo el pago de la respectiva multa.

[57] Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, Titulo III, Capitulo II, Art.166.

4.4. LEGISLACIÓN COMPARADA.

La legislación Comparada, es la rama del derecho, que se encarga del estudio, análisis y comparación de las leyes de un estado en relación a otro, siendo su objetivo, determinar el resultado de la aplicación de una norma, en los distintos territorios, en materia de transito, lo que se busca analizar es el tiempo de vigencia de la licencia de conducir que tiene cada país y así poder realizar un estudio crítico en relación a la normativa de nuestro país.

4.4.1. VENEZUELA.

En la Ley de Transito Del país de Venezuela, se estipula lo siguiente:

"Artículo 24. *Se llevará un Registro Nacional de Vehículos y Conductores, cuya organización y funcionamiento serán determinados por el Ministerio de Infraestructura, en el que se deberá garantizar la mayor transparencia en los trámites y procedimientos.*

Artículo 26. *El Registro Nacional de Vehículos y Conductores será público y permitirá el acceso a los interesados, con las limitaciones que establezca la ley.*

Artículo 40. *Para conducir un vehículo de motor, la persona debe obtener y portar la licencia de conducir vigente, del grado o categoría que corresponda al tipo de vehículo respectivo, y el certificado médico vigente.*

La licencia de conducir solo podrá ser expedida, renovada o revocada por el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, siempre y cuando se cumpla con los requisitos que señale el Reglamento de este Decreto Ley.

El certificado médico será expedido por la Federación Médica Venezolana, a través de los Colegios respectivos, en los términos establecidos en el Reglamento de este Decreto Ley.

Artículo 41. *En el Reglamento de este Decreto Ley se establecerán los requisitos y condiciones, así como la obligación de realizar y aprobar cursos y exámenes especiales para obtener la licencia para conducir vehículos destinados al transporte de carga, transporte público de pasajeros, transporte escolar, turístico, de ambulancias, de bomberos, de valores, policiales o similares.*

Artículo 43. *Las licencias para conducir se otorgarán por grado de acuerdo con los tipos de vehículos y la capacidad que exija su conducción. El grado indica la capacidad del sujeto para conducir vehículos de determinado tipo. Las licencias serán de cuatro grados:*

1. *Licencias de segundo grado para conducir motocicletas. Tipo "A", a personas mayores de dieciséis (16) años para conducir motocicletas*

cuya cilindrada sea menor a ciento cincuenta centímetros cúbicos (150 cm'); Tipo "B", autoriza a personas mayores de dieciocho (18) años para conducir motocicletas y motonetas de cualquier cilindrada.

2. *Licencias de tercer grado para conducir vehículos de motor destinados al transporte privado de personas, con capacidad hasta de nueve (9) puestos, incluyendo el del conductor; vehículos destinados al transporte de carga, cuyo peso máximo no exceda los dos mil quinientos (2.500) kilogramos. Tipo "A", a las personas mayores de dieciséis (16) años y menores de dieciocho (18), sujetas al régimen especial que se establecerá en el Reglamento de este Decreto Ley; Tipo "B", a las personas mayores de dieciocho (18) años.*
3. *Licencias de cuarto grado a las personas mayores de veintiún (21) años para conducir vehículos con capacidad hasta de nueve (9) puestos destinados al transporte público de pasajeros y los vehículos de carga, cuyo peso máximo no exceda los seis mil (6.000) kilogramos.*
4. *Licencias de quinto grado a personas mayores de veinticinco (25) años, para conducir todo tipo de vehículos cualquiera sea su capacidad o uso, con la excepción de los vehículos indicados en el numeral 1 de este artículo.*

Artículo 46. *La suspensión de la Licencia de conducir, de conformidad con lo establecido en este Decreto Ley, incapacita al conductor para conducir durante el lapso de la sanción. Vencido este, la licencia recobrará su*

vigencia. En estos casos, se incorporará en el Registro Nacional de vehículos y Conductores la nota correspondiente.

La anulación y revocatoria producirán la extinción de la licencia y el conductor no podrá seguir conduciendo vehículos de la clase para la cual había sido otorgada.

Artículo 47. *La licencia solo podrá ser retenida en caso de decisión definitiva que acuerde la revocatoria. La decisión se notificará al Registro Nacional de Vehículos y Conductores.*

En caso de suspensión, la decisión se incorporará al Registro Nacional de Vehículos y Conductores y se dejará constancia mediante nota que se estampará en la propia licencia o por otros medios que determine el Reglamento de este Decreto Ley"[58].

En Venezuela, a diferencia de nuestro país existe la norma que expresa que para otorgar una licencia de conducir, se toma en cuenta la opinión de la federación de médicos, tanto física como psicológica para determinar la aptitud del conductor. El certificado dura tres años pese a que la licencia es indefinida, de esto puedo resaltar que pese a que no exista un tiempo de vigencia de la licencia, la legislación venezolana busca controlar el aspecto psicológico del conductor lo cual es contradictorio, puesto que se estipula un examen psicológico cada tres años, y al mismo tiempo se estipula que la

[58] http://www.tsj.gov.ve/legislacion/ltt.htm

licencia de conducir tiene una vigencia indefinida. Entonces cual es la finalidad de evaluar psicológicamente a los conductores, si su licencia va a estar vigente.

4.4.2. PERU.

En la Ley de Transito Del país de Perú, se estipula lo siguiente:

"HABILITACION PARA CONDUCIR ***Artículo 107º.-*** *El conductor de un vehículo automotor o de un vehículo no motorizado de tres ruedas especialmente acondicionado y autorizado por la Autoridad competente, para el transporte de personas o carga, debe ser titular de una Licencia de Conducir vigente de la Clase y de la Categoría respectiva. La Licencia de Conducir es otorgada por la Autoridad competente.*

Artículo 108º.- *Para acceder a la Licencia de Conducir, la edad mínima del postulante debe ser de 18 años. El presente Reglamento fija límites de edad mayores, para las Clases "C", "D" y "F".*

No existe límite máximo de edad para conducir vehículos de servicio particular de la clase "B", sin embargo, los conductores mayores de 65 años de edad deben aprobar exámenes psicosomáticos anualmente.

La edad máxima para conducir vehículos menores y vehículos dedicados al servicio público de transporte urbano, nacional e internacional, será

establecida en el Reglamento de Licencias de Conducir para Vehículos de Transporte Terrestre.

Artículo 109º.- *Cuando conduce un vehículo, el titular de la Licencia de Conducir debe portarla y presentarla a requerimiento de cualquier Efectivo de la Policía Nacional del Perú, asignado al control del tránsito o de la Autoridad competente que la otorgó, de acuerdo a sus atribuciones.*

Artículo 110º.- *Las Licencias de Conducir se clasifican en:*

Clase "A" Licencia para conducir vehículos menores automotores y no motorizados de tres ruedas, especialmente acondicionados para el transporte de personas o carga:

Categoría 1.- Autoriza a conducir vehículos no motorizados de tres (3) ruedas, especialmente acondicionados para el transporte de personas o carga. Categoría 2.- Autoriza a conducir vehículos automotores de dos (2) o más ruedas cuyo motor no exceda los 250cc. de cilindrada usados en el servicio particular.

La Licencia de Conducir de esta Categoría permite conducir vehículos indicados para la Licencia de Conducir de la Clase A, Categoría 1.

Categoría 3.- Autoriza a conducir vehículos automotores de tres (3) ruedas cuyo motor no exceda los 250cc. de cilindrada, especialmente acondicionados para el servicio público de transporte especial de pasajeros o carga. La Licencia de Conducir de esta Categoría permite conducir vehículos indicados para la Licencia de Conducir de la Clase A, Categoría 1. 30

Categoría 4.- Autoriza a conducir vehículos automotores de dos (2) o más ruedas cuyo motor exceda los 250 cc de cilindrada, usados en el servicio particular. La Licencia de Conducir de esta Categoría, permite conducir vehículos indicados para la Licencia de Conducir de la Clase A, Categorías 2 y 1.

Artículo 113º.-

Puede otorgarse Licencia de Conducir a las personas con discapacidad siempre que:

1) La discapacidad sea compensada técnicamente, asegurándose que se puede conducir el vehículo sin riesgo; y,
2) El vehículo sea debidamente adaptado a la necesidad del conductor.
En la Licencia de Conducir se indicará la restricción y la necesidad de uso del elemento corrector o de la adaptación del vehículo.

El Reglamento de Licencias de Conducir para Vehículos de Transporte Terrestre, señalará las restricciones de acuerdo a la Clase y a la Categoría de la Licencia de

Conducir a la que postula.

Artículo 114º.-

La Licencia de Conducir será renovada periódicamente de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de Licencias de Conducir para Vehículos de Transporte Terrestre en concordancia con lo previsto en el Reglamento específico del Servicio Público de Transporte en el que labora el conductor.

Artículo 115º.-

El presente Reglamento establece en el Título VII: Infracciones y Sanciones, los procedimientos y las disposiciones para la suspensión o cancelación de las Licencias de Conducir y para la inhabilitación temporal o definitiva para obtenerlas.

Artículo 116º.-

La información y las características de seguridad que debe contener la Licencia de Conducir serán establecidas en el Reglamento de Licencias de Conducir para Vehículos de Transporte Terrestre.

Artículo 117º.-

Las sanciones por infracciones a las disposiciones del presente Reglamento serán inscritas en el Registro Nacional de Sanciones por Infracciones al Tránsito Terrestre, y se tomarán en cuenta para la aplicación de las sanciones de suspensión o cancelación de la Licencia de Conducir e inhabilitación temporal o definitiva para obtener Licencia de Conducir.

Artículo 118º.-

Para conducir vehículos dentro del territorio nacional, son válidas las siguientes

Licencias de Conducir y Permisos Internacionales:

a) Las expedidas de acuerdo a lo dispuesto en el presente Reglamento.
b) Las Licencias otorgadas al personal de las Fuerzas Armadas expedidas de acuerdo al Reglamento Administrativo Militar de Tránsito.
c) Las Licencias originales de otros países que se encuentren vigentes y que hayan sido expedidas de conformidad con los Convenios Internacionales suscritos y ratificados por el Perú.
d) Los permisos internacionales expedidos en el extranjero de acuerdo con los

Convenios Internacionales suscritos y ratificados por el Perú"[59].

En lo referente al tiempo de vigencia, Las licencias de conducción para vehículos particulares tendrán una vigencia indefinida. Mientras que las licencias de conducción para vehículos de servicio público tendrán una vigencia de 3 años, al cabo de los cuales se solicitará su renovación adjuntando un nuevo certificado de aptitud física y mental y el registro de información sobre infracciones de tránsito del período vencido. A diferencia de la legislación ecuatoriana podemos observar que aquí existe una categorización de las licencias según su tipo, siendo así que sus aspectos son diversos, destacando que existe la exigencia de un examen médico psicológico para otorgar la licencia, que a mi manera de analizar esta situación es muy necesario.

4.4.3. CHILE.

En la Ley de Transito del país de Chile, se estipula lo siguiente:

"Ninguna persona podrá conducir un vehículo motorizado o a tracción animal, sin poseer una licencia expedida por el Director del Departamento de Tránsito y Transporte Público Municipal de una Municipalidad autorizada al efecto; o un permiso provisional que los Tribunales podrán otorgar sólo a los conductores que tengan su licencia retenida por proceso pendiente; o una

[59] http://especiales.rpp.com.pe/reglamentodetransito/nuevo-codigo-de-transito

boleta de citación al Juzgado, dada por los funcionarios a que se refiere el artículo 4° en reemplazo de la licencia o del permiso referido; o algún documento extendido en el extranjero y con validez en Chile en virtud de tratados o acuerdos internacionales.

Los documentos antes indicados otorgados en el país, son instrumentos públicos.

Se exceptúa de la exigencia establecida en el inciso primero de este artículo a los alumnos en práctica de las escuelas de conductores que, acompañados de un instructor habilitado, lo hagan en vehículos de la escuela.

La persona que desee obtener licencia, deberá solicitarla en la Municipalidad de la comuna donde tenga su domicilio.

Sin embargo, si ésta no estuviere autorizada para otorgar licencia, el postulante concurrirá a la Municipalidad territorialmente más próxima que estuviere habilitada al efecto.

2º.- La idoneidad física y psíquica, los conocimientos teóricos y prácticos sobre las disposiciones legales y reglamentarias que rigen la prestación de servicios de transporte de pasajeros, transporte remunerado de escolares y de carga por vías y sobre la conducción y operación de los respectivos vehículos, serán acreditadas:

a) La idoneidad física y psíquica por medio de un certificado expedido por el médico del Departamento de Tránsito y Transporte Público Municipal respectivo;

b) Los conocimientos teóricos y prácticos, por medio de certificado expedido por una Escuela de Conductores Profesionales reconocida oficialmente, sin perjuicio del deber por parte del Director de Tránsito de la Municipalidad respectiva de adoptar las medidas que estime necesarias, a fin de comprobar la efectividad de dichos conocimientos y las destrezas y habilidades requeridas para conducir el vehículo de que se trate.

Artículo 19.- Todo conductor con Licencia Profesional deberá acreditar, cada dos años, que cumple los requisitos exigidos en los números 1 y 2 del artículo 13.

En los casos de incapacidad física o psíquica sobrevinientes que determinen que un conductor está incapacitado para manejar o haga peligrosa la conducción de un vehículo, el Departamento de Tránsito Público Municipal o el Juez de Policía Local, en su caso, le cancelarán o suspenderán la licencia de conductor.

Las suspensiones o cancelaciones antes aludidas, se comunicarán al Registro Nacional de Conductores de Vehículos Motorizados, en la forma y dentro de los plazos señalados en el Título XVIII, para que se practiquen las anotaciones correspondientes.

Artículo 20.- No obstante lo dispuesto en los artículos anteriores, podrán otorgarse licencias que habiliten sólo para conducir un determinado vehículo, o restringida a horarios o áreas geográficas determinadas.

En caso que el interesado presente deformaciones físicas, que se superen con adaptaciones especiales fijas del vehículo que lo habiliten para conducirlo en forma satisfactoria, podrá otorgársele la licencia correspondiente para conducir exclusivamente dicho vehículo, previa revisión de éste y comprobada que sea su conducción por el interesado, sin perjuicio de que éste se someta a todos los exámenes y demás exigencias de orden general requeridas para el otorgamiento de la licencia.

Artículo 21.- No se otorgará licencia de conductor a quien carezca de aptitudes físicas o psíquicas que lo habiliten para conducir un vehículo motorizado o hagan peligrosa su conducción. El reglamento determinará las enfermedades, las secuelas de éstas y otras alteraciones psíquicas o físicas que motiven la carencia de aptitud para conducir.

Un examen médico del conductor determinará su aptitud física y psíquica y las incapacidades, debiendo fundamentarse por el médico examinador en la ficha respectiva.

Si el peticionario fuere reprobado en el examen médico podrá pedir, al Servicio Médico Legal, o a otro establecimiento especializado que dicho servicio designe que se le efectúe un nuevo examen.

Si este examen fuere favorable al solicitante, prevalecerá sobre el anterior.

El solicitante deberá acompañar copia autorizada del informe que se impugna y otro informe emitido por un médico cirujano habilitado para el ejercicio de la profesión, en el cual aparezca que no existe la inhabilidad cuestionada.

"El nuevo examen podrá abarcar aspectos no comprendidos en la reclamación y su resultado se comunicará al Departamento de Tránsito y Transporte Público Municipal de la Municipalidad respectiva, que lo agregará a los antecedentes"[60]

No obstante, en casos calificados y siempre que la deficiencia no sea grave, o atendida la edad y estado general del peticionario, se podrá fijar un plazo distinto para la vigencia de la licencia no profesional.
De igual forma se procederá en los casos en que, habida cuenta de la edad o estado general del peticionario, se considere que debe reducirse el plazo general de la licencia no profesional."[61].

Cabe destacar que en nuestros países vecinos se toma en cuenta el tiempo de vigencia indefinida tanto en Chile como en Venezuela, pero destacando

[60] http://www.conaset.cl/portal/
[61] http://www.servicioweb.cl/juridico/Ley%20del%20transito.htm

que La licencia de conductor mantendrá su vigencia mientras su titular reúna los requisitos o exigencias que señale la ley.

Sin embargo el titular de una licencia deberá someterse cada seis años a un examen para determinar la idoneidad física y psíquica y puede existir una suspensión definitiva, en Venezuela se toma en cuenta el criterio de la Federación de Médicos, siendo esto de gran importancia, ya que se realiza un examen de las facultades físicas y mentales de cada individuo, este aspecto la legislación ecuatoriana no lo prevé, ya que señala cinco años de vigencia y no determina un control, dentro de este lapso de tiempo sino al cumplirse el termino, y al momento de la renovación para someter al individuo a pruebas psicosometricas, dejando carta abierta para quienes tengan aptitud para la conducción puedan o no conservarla.

La legislación chilena toma muy en cuenta las evaluaciones mentales de los conductores pudiendo ser el resultado de estos una suspensión definitiva de la licencia.

5. MATERIALES Y MÉTODOS

5.1. MATERIALES UTILIZADOS

Los materiales empleados para el desarrollo del presente trabajo investigativo fueron en el campo de acopio teórico, fichas bibliográficas, fichas nemotécnicas, diccionarios y textos jurídicos, así como información obtenida del Internet.

Para la recopilación empírica utilicé, cuestionarios impresos para las encuestas, grabadora para las entrevistas y fichas de estudios de casos, fotocopias y cuaderno de campo para el análisis de casos.

El desarrollo, así como la recopilación de datos de la presente tesis, lo realice de manera personal, cumpliendo con los términos establecidos en el cronograma previsto en el proyecto de investigación.

5.2. MÉTODOS

El presente trabajo investigativo fue realizado mediante la utilización del método científico en la parte de la Revisión de la Literatura, dentro del cual la observación, el análisis, la síntesis y la experimentación fueron los procesos lógicos requeridos para alcanzar el conocimiento científico de los temas y subtemas tratados.

El Método Hipotético-Científico, ha sido el empleado para lograr una formulación precisa y especifica del problema y la propuesta de una

hipótesis bien definida y Fundamentada. Este método se aplica en la parte de la hipótesis, al mencionarse el supuesto que está sujeto a comprobación.

El Método estadístico, ha sido utilizado en el análisis de los resultados de la investigación, con el fin de tabular los datos y obtener la contabilización de la información proporcionada por los encuestados.

5.3. PROCEDIMIENTOS Y TÉCNICAS

Los procedimientos y técnicas empleados para la revisión de literatura, fueron principalmente el fichaje bibliográfico y el fichaje nemotécnico, teniendo como principales fuentes de consulta la Ley de Transporte terrestre Transito y Seguridad Vial, La Constitución de la República del Ecuador, así como las obras de tratadistas nacionales e internacionales tomados principalmente de la Biblioteca Municipal y de mi biblioteca particular. Para el caso de la legislación comparada, me dirigí a los diferentes portales de la Internet, donde tuve acceso a diferentes páginas oficiales de los países seleccionados lo que me permitió obtener de una manera clara la información solicitada. En lo referente al acopio empírico, la selección de las muestras poblacionales me llevó a ubicarme, en el caso de treinta encuestas y treinta entrevistados entre Profesionales del Derecho y; conductores no profesionales, al Juez de Transito, Fiscal, Presidente del Sindicato de Choferes, Representante de las Escuelas de Conducción, Jefe de Transito, de la ciudad de Ambato, Provincia de Tungurahua.

La aplicación de las encuestas, dentro del desarrollo de la investigación de campo, fue realizada de manera escrita, con preguntas cerradas pero solicitando una fundamentación para cada afirmación, cada cuestionario constaba de cinco preguntas, y los resultados de las mismas fueron tabulados utilizando cuadros de variables y centrogramas. En el caso de las entrevistas, estas fueron de manera oral, grabadas y luego reproducidas para el análisis, la entrevista se manejo a través del procedimiento pregunta respuesta, recopilando la opinión, de cada entrevistado de manera similar, la tabulación de estos resultados se manejó agrupando criterios en virtud del punto de vista central de cada persona la entrevista constituyó de cinco preguntas abiertas, realizándose en un tiempo aproximada de seis minutos cada una.

Para la etapa de estudio de casos, utilicé las fichas de análisis de casos, mismas que pudieron ser aplicadas luego de haberse obtenido de procesos civiles.

Los casos analizados en el presente trabajo investigativo fueron obtenidos del Juzgado de trabajo de Macas, así como también resoluciones de la Corte Nacional de Justicia, Tribunal constitucional y denuncias. El análisis de la información obtenida fue realizado especificando los antecedentes de cada caso, la resolución y el posterior comentario personal de cada uno de ellos.

6. RESULTADOS

6.1 RESULTADOS DE LA APLICACIÓN DE LA ENCUESTA

Por fundamentar el estudio del problema de investigación jurídica me he propuesto rescatar la opinión de profesionales del derecho y conductores que tienen su criterio a cerca del tiempo de vigencia de las licencias de conducir, para ello apliqué 30 encuestas, previa muestra poblacional seleccionada, y en base al siguiente:

PRIMERA PREGUNTA

Marque con una (x) lo que considere pertinente. ¿Según su conocimiento, nuestra Ley de Transito contempla el tiempo adecuado para la renovación, en lo referente al tiempo de vigencia de la licencia de conducir?

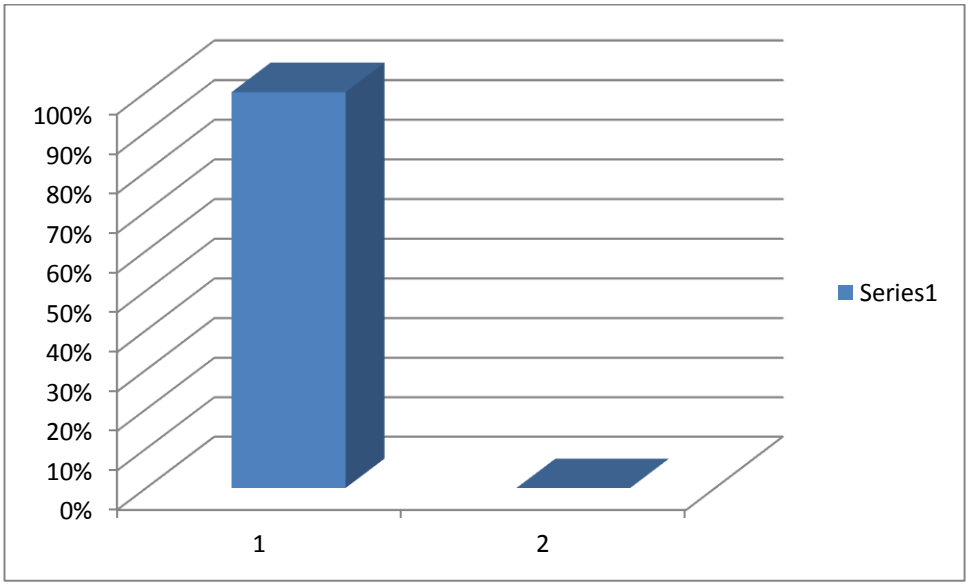
Cuadro Nro. 1

INDICADORES	PORCENTAJE	FRECUENCIA
NO	0%	0
SI	100%	30
TOTAL	100%	30

Fuente: Profesionales del Derecho y Conductores no Profesionales de la ciudad de Ambato

Investigador: Mauricio Solís

Grafico Nro. 1



INTERPRETACIÓN:

Las 30 personas encuestadas, que representa el 100%, manifiestan que la Ley de Transito contempla, lo referente al tiempo de vigencia de la licencia de conducir. Mientras que ninguno de los encuestados dice desconocer el tema ni que la ley no lo regula.

ANÁLISIS

De acuerdo con los datos tabulados el criterio predominante manifiesta que el tiempo de vigencia de la licencia de conducir es demasiado extenso ya que durante este tiempo no es establece un control del aspecto sicológico del conductor, quien debería estar en constante evaluación, a fin de evitar accidentes y conflictos ocasionados por la alteración de conductores con problemas de control y conducta.

SEGUNDA PREGUNTA

¿Cree usted que el factor psicológico y mental del Conductor debe ser evaluado anualmente para la renovación de las licencias de conducir?

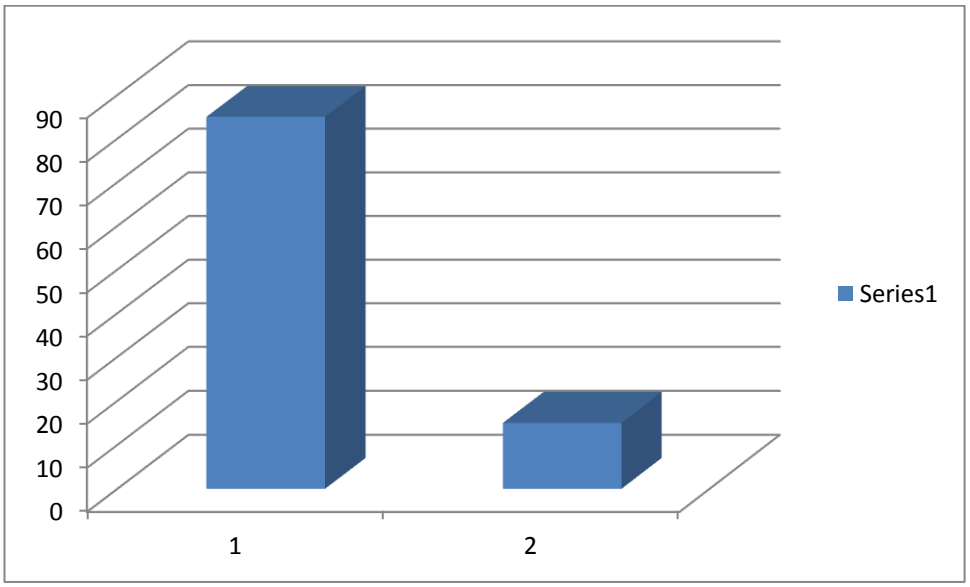
Cuadro Nro. 2

VARIABLE	PORCENTAJE	FRECUENCIA
NO	20%	6
SI	80%	24
TOTAL	100%	30

Fuente: Profesionales del Derecho y Conductores no Profesionales de la ciudad de Ambato

Investigador: Mauricio Solís

Grafico Nro. 2



INTERPRETACIÓN:

De las 30 personas encuestadas, que representa el 100%, el 80% manifiestan que el factor psicológico y mental del Conductor debe ser evaluado anualmente para la renovación de las licencias de conducir ya que de esta manera se lograría un control del cumplimiento de las normas y un mejor desenvolvimiento de los conductores en las carreteras, Mientras que el 20% piensa que esa no es la solución, que lo que se debería hacer es endurecer las sanciones

ANÁLISIS

El primer criterio en su mayoría piensa que la mayoría de accidentes se dan por impericia del conductor, esto se debe a la diferencia de carácter entre los individuos y una forma de controlar es establecer la evaluación psicología de forma anual, el 20% piensa que debería sancionarse de forma más rigurosa.

TERCERA PREGUNTA.

Cree Ud. que sería factible la evaluación de conocimientos del conductor en materia legal de manera continua?

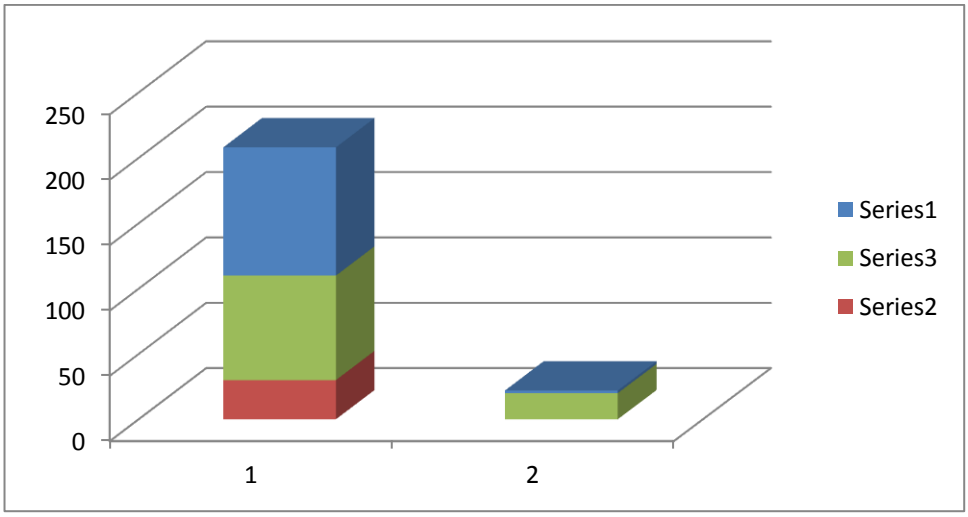
Cuadro Nro. 3

VARIABLE	PORCENTAJE	FRECUENCIA
NO	3.33%	1
SI	96.67%	29
TOTAL	100%	30

Fuente: Profesionales del Derecho y Conductores no Profesionales de la ciudad de Ambato

Investigador: Mauricio Solís

Grafico Nro. 3



INTERPRETACIÓN:

De las 30 personas encuestadas, que representa el 100%, el 96.67% manifiestan que, sería factible la evaluación de conocimientos del conductor en materia legal de manera continua ya que de esta manera las personas podrían aplicar mejor las normas de transito, ya que si existe

desconocimiento es difícil que se cumpla, a pesar que la ignorancia de la ley no exime de culpa alguna. Mientras que el 3.33% piensa que esa no es la solución, que esto no soluciona nada sino que debería existir un mayor control por parte de los agentes de tránsito y menos corrupción.

ANÁLISIS

Debe hacerse un estudio a cerca del conocimiento de las personas en materia de transito, ya que muchas de las ocasiones existe desconocimiento de las leyes que regulan el transito en nuestro país provocando accidentes que dejan lamentables consecuencias.

PREGUNTA CUATRO

¿Cree Ud. que una de las causas para que las infracciones y delitos de tránsito sigan ocurriendo con frecuencia y en un alto índice, es la falta de una evaluación psicológica anual de los conductores?

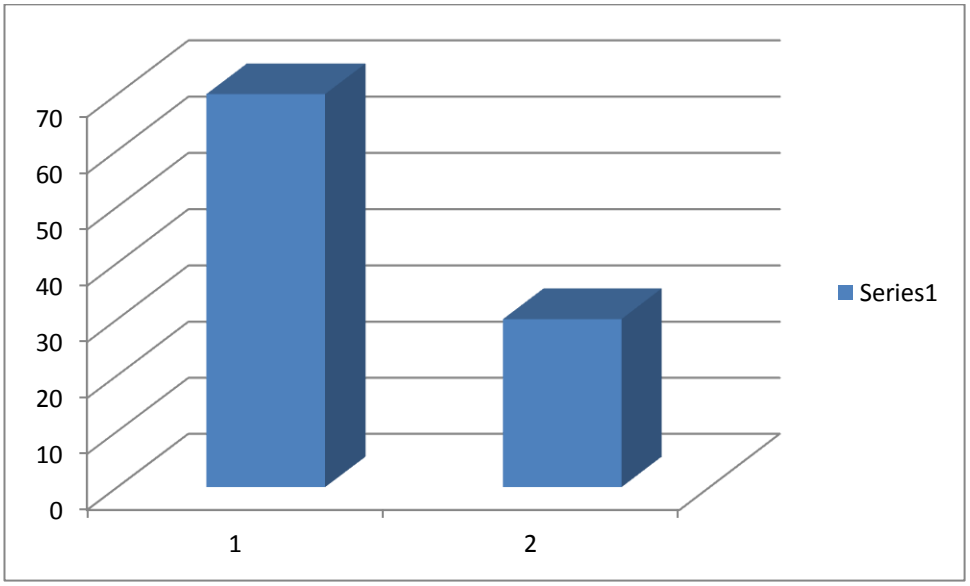
Cuadro Nro. 4

VARIABLE	PORCENTAJE	FRECUENCIA
NO	30%	9
SI	70%	21
TOTAL	100%	30

Fuente: Profesionales del Derecho y Conductores no Profesionales de la ciudad de Ambato

Investigador: Mauricio Solís

Grafico Nro. 4



INTERPRETACIÓN:

De las 30 personas encuestadas, 21 personas que corresponden 70 % manifiestan que, una de las causas para que las infracciones y delitos de tránsito sigan ocurriendo con frecuencia y en un alto índice, es la falta de una evaluación psicológica anual de los conductores. Ya que existen personas agresivas que conducen sin precaución y compitiendo en las vías y esto ocasiona accidentes y hasta la muerte de las personas Mientras que el 30% piensa que los accidentes de tránsito se debe a la impericia y errores del conductor.

ANÁLISIS

Se conoce a viva voz a ceca de la irresponsabilidad de los conductores, especialmente profesionales, que por captar pasajeros ponen en riesgo la vida de la personas conduciendo a altas velocidades, inobservando las señales de tránsito, entonces de acuerdo a los resultados de esta pregunta puedo decir que si es necesaria la evaluación anual para poder diagnosticar y aplicar el tratamiento sicológico necesario.

QUINTA PREGUNTA

¿En su opinión cree Ud., que es necesario modificar la ley de transito, introduciendo una reforma que establezca, el tiempo de vigencia de la licencia de conducir a un año?

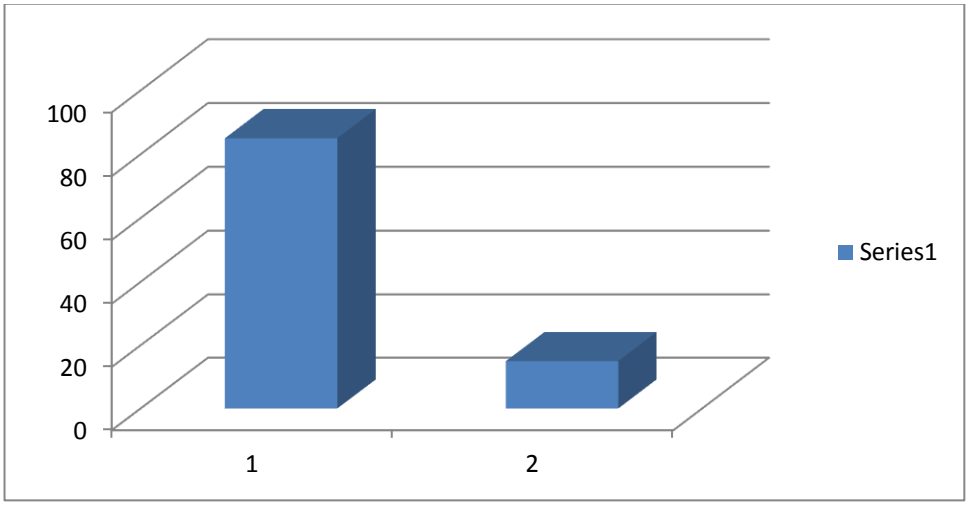
Cuadro Nro. 5

VARIABLE	PORCENTAJE	FRECUENCIA
NO	20%	6
SI	80%	24
TOTAL	100%	30

Fuente: Profesionales del Derecho y Conductores no Profesionales de la ciudad de Ambato

Investigador: Mauricio Solís

Grafico Nro. 5



INTERPRETACIÓN:

De las 30 personas encuestadas, 24 personas que corresponden 80 % manifiestan que, es necesario modificar la ley de transito, introduciendo una reforma que establezca, el tiempo de vigencia de la licencia de conducir a un

año. Ya que existen personas que no están en capacidad de conducir y el lapso de cinco años es un tiempo demasiado largo tiempo en el cual pueden ocurrir muchos problemas con estos conductores. Mientras que el 20% que esa no es la solución porque aun existe la venta de licencias y que en lugar de reformar deberían controlar que las licencias de conducir sean expedidas de forma legal.

ANÁLISIS

Es necesario modificar la ley de transito, introduciendo una reforma que establezca, el tiempo de vigencia de la licencia de conducir a un año. Ya que existen personas que no están en capacidad de conducir y el lapso de cinco años es un tiempo demasiado largo tiempo en el cual pueden ocurrir muchos problemas con estos conductores. Y tratar de controlar la falsificación de licencias ya que aun existe la venta de licencias y que en lugar de reformar deberían controlar que las licencias de conducir sean expedidas de forma legal.

6.2 RESULTADOS DE LA APLICACIÓN DE LA ENTREVISTA

ENTREVISTA NRO. 1 REALIZADA AL SEÑOR JUEZ SEGUNDO DE TRANSITO DEL CANTÓN AMBATO

1. **Nuestra legislación establece el tiempo de vigencia de la licencia de conducir en cinco años. Cuál sería su criterio en lo referente a este lapso de tiempo?**

   Este tiempo es un lapso muy largo, pues lay leyes van cambiando, reformándose con frecuencia, y los conductores deben estar capacitados.

2. **¿A su criterio a que factores se debe el alto porcentaje de accidentes y contravenciones de tránsito?**

   A la impericia del conductor, y a la ignorancia de las normas de transito, pese a el endurecimiento de sanciones, la gente no cumple las señales y por eso ocurren demasiados accidentes.

3. **¿De su opinión acerca de la importancia del la capacidad psicológica del conductor?**

   Las calles están llenas de conductores agresivos, y esto solo trae como resultado una pelea por el primer lugar en las calles, y no tienen conciencia de las consecuencias, por esto es de gran importancia una evaluación psicológica del conductos.

4. **¿Piensa usted que al fijar el tiempo de vigencia de la licencia de conducir en un año, se lograría controlar eficazmente la capacitación continua del conductor en materia de transito?**

Si. Ya que de esta forma se le controlaría anualmente sus conocimientos en cuanto a leyes y su condición psicológica para conducir, un vehículos.

5. **¿Está usted de acuerdo con reformar el tiempo de vigencia de la licencia de conducir, de cinco años a un año?**

   Si. Creo que ya hemos perdido demasiadas vidas en accidentes de tránsito, y sería necesario un control anual, con la finalidad de evitar más muertes en las carreteras.

   COMENTARIO PERSONAL

   Este criterio es sumamente claro, busca la disminución de accidentes de tránsito por medio de la reforma de la presente ley, incremento de evaluación sicológica para disminuir los conductores agresivos de las vías, con lo que estoy muy de acuerdo.

ENTREVISTA NO 2 REALIZADA AL FISCAL DE TRANSITO DEL CANTON AMBATO

1. **Nuestra legislación establece el tiempo de vigencia de la licencia de conducir en cinco años. Cuál sería su criterio en lo referente a este lapso de tiempo?**

   Es muy largo, la caducidad de la licencia se debe ser más corta, ya que necesitamos conductores capacitados en las vías, que deben estar en continua evaluación.

2. **¿A su criterio a que factores se debe el alto porcentaje de accidentes y contravenciones de tránsito?**

   Se debe a varios factores como, el mal estado de las calles, la falta de señalización y la incapacidad de los choferes.

3. **¿De su opinión acerca de la importancia del la capacidad psicológica del conductor?**

   Es sumamente importante, la actitud de los conductores, el conductor, puede evitar cualquier inconveniente, si conduce despacio y con precaución.

4. **¿Piensa usted que al fijar el tiempo de vigencia de la licencia de conducir en un año, se lograría controlar eficazmente la capacitación continua del conductor en materia de transito?**

   Ayudaría mucho, ya que hay conductores que pierden la totalidad de los puntos de la licencia en un día o una semana, pero siguen en las carreteras será necesario que se disminuya el tiempo de vigencia con el fin de controlar rigurosamente a los conductores.

5. **¿Está usted de acuerdo con reformar el tiempo de vigencia de la licencia de conducir, de cinco años a un año?**

   Si, esto mejoraría significativamente el control de conocimientos tanto de conductores profesionales como no profesionales.

COMENTARIO PERSONAL

Este entrevistado señala como factores importantes a la hora de regular el transito en nuestro país, el estado de las carreteras, la señalización el control por parte de los agentes, son aspectos que

determinan la aplicación de las normas de transito y facilitan el desarrollo de la población.

ENTREVISTA NO 3 REALIZADA A PRESIDENTE DEL SINDICATO DE CHOFERES DE PELILEO

1. **Nuestra legislación establece el tiempo de vigencia de la licencia de conducir en cinco años. Cuál sería su criterio en lo referente a este lapso de tiempo?**

   No creo que eso influya en algo al momento de los accidentes en las vías, es más bien la conciencia social, como conductores responsables lo que determinaría los aspectos de la conducción.

2. **¿A su criterio a que factores se debe el alto porcentaje de accidentes y contravenciones de tránsito?**

   Yo personalmente atribuyo el alto índice de accidentes de tránsito el factor humano, ya que la irresponsabilidad del conductor es la que ocasiona los accidentes.

3. **¿De su opinión acerca de la importancia de la capacidad psicológica del conductor?**

   Es uno de los factores más importantes ya que de esta capacidad nace la actitud del conductor, es decir de su astado psicológico se deriva su forma de conducir que puede ser agresiva o pacifica. Entonces puedo decir que es un cien por ciento importante el estado psicológico del conductor.

4. **¿Piensa usted que al fijar el tiempo de vigencia de la licencia de conducir en un año, se lograría controlar eficazmente la capacitación continua del conductor en materia de transito?**

   Se controlaría de una mejor manera, y se evaluaría su capacitación, pero solo una concientización del conductor haría que esto no quede en teoría sino que se lleve a la práctica.

5. **¿Está usted de acuerdo con reformar el tiempo de vigencia de la licencia de conducir, de cinco años a un año?**

   Si, de alguna forma va a ayudar y contribuir al control de la capacitación del conductor, pese a que esta no es la solución si ayudaría mucho.

COMENTARIO PERSONAL

En esta entrevista puedo indicar que señala a la concientización de los conductores como forma de mejorar el transito y evitar las consecuencias negativas ya que al actuar con conciencia propia, se evitaría cometer muchas faltas y así mismo sus consecuencias.

ENTREVISTA NO 4 REALIZADA A REPRESENTANTE DE LA ESCUELA DE CONDUCCIÓN

1. **Nuestra legislación establece el tiempo de vigencia de la licencia de conducir en cinco años. Cuál sería su criterio en lo referente a este lapso de tiempo?**

Es un tiempo demasiado largo ya que en cinco años puede variar tanto el estado sicológico del conductor como la ley y el conductor necesita ser evaluado de forma continua para evitar el desconocimiento de la ley y así evitar los conflictos en materia de transito.

2 **¿A su criterio a que factores se debe el alto porcentaje de accidentes y contravenciones de tránsito?**

Factor social, humano, técnico, económico, gubernamental, todo es un conjunto de aspectos que bien encaminados llevan al éxito de la transportación y conducción, y si uno de estos falla arroja resultados negativos en la carretera.

3 **¿De su opinión acerca de la importancia del la capacidad psicológica del conductor?**

Un conductor debe ser una persona pacifica que tenga un total control de sus emociones, de lo contrario usa su condición de conductor para abusar de peatones e incluso competir con los demás conductores por esto es importante que quien obtenga la licencia este en capacidad mental de llevar a cabo el ejercicio de la conducción de forma tranquila y con educación en lo principal.

4 **¿Piensa usted que al fijar el tiempo de vigencia de la licencia de conducir en un año, se lograría controlar eficazmente la capacitación continua del conductor en materia de transito?**

Si esto ayudaría indudablemente a contar con conductores capacitados en las vías, ya sea de forma técnico-practico así como en sus reacciones ante cualquier circunstancia que se pueda presentar.

5 **¿Está usted de acuerdo con reformar el tiempo de vigencia de la licencia de conducir, de cinco años a un año?**

Si, esto sería de mucha importancia, y contribuiría a una mejor capacitación y desempeño en las vías por parte de conductores.

COMENTARIO PERSONAL

La capacitación de los conductores es un factor trascendental a la hora de la práctica de la conducción por tal motivo un control más riguroso sería beneficioso una evaluación continua ayudaría a evitar inconvenientes.

ENTREVISTA NO 5 REALIZADA A JEFE DE TRANSITO DE LA PROVINCIA DE TUNGURAHUA

1. **Nuestra legislación establece el tiempo de vigencia de la licencia de conducir en cinco años. Cuál sería su criterio en lo referente a este lapso de tiempo?**

   Es un tiempo no muy adecuado para el tema de licencias, ya que debido al alto número de accidentes que se presentan cada día, es necesario tomar medidas y una de ellas será retirar la licencia a quien no tenga ni aptitud ni actitud para conducir, y esto se puede lograr con un control continuo de la capacidad física y síquica para conducir.

2. **¿A su criterio a que factores se debe el alto porcentaje de accidentes y contravenciones de tránsito?**

   A la inobservancia de la ley, a que no se respeta las señales de tránsito y a la corrupción de algunos agentes de tránsito que dejan pasar por alto graves contravenciones a cambio de una coima

3. **¿De su opinión acerca de la importancia del la capacidad psicológica del conductor?**

   Solo puedo opinar. Si existieran conductores con capacidad mental estable y pacífica para tener en sus menos un volante, no tendríamos tantas víctimas en las calles y carreteras.

4. **¿Piensa usted que al fijar el tiempo de vigencia de la licencia de conducir en un año, se lograría controlar eficazmente la capacitación continua del conductor en materia de transito?**

   Mejoraría notablemente, sería beneficioso para el aspecto de transito y para poder renovar la licencia solo a quienes estén en capacidad de conducir, pienso que si se controlaría de mejor manera la capacitación del conductor.

5. **¿Está usted de acuerdo con reformar el tiempo de vigencia de la licencia de conducir, de cinco años a un año?**

   Si estoy de acuerdo sería necesario para controlar de mejor manera la capacitación de los conductores, siendo este uno de los factores que influyen en la forma de conducir de choferes profesionales y no profesionales.

COMENTARIO PERSONAL

El estado de ánimo del conductor influye mucho y sería indispensable pasar al aspecto psicológico para renovar la licencia de forma anual previa evaluación psicológica del conductor a fin de establecer si está o no apto para conducir.

6.3 Estudio de Casos

Caso Nro. 1

No. causa: 18451-2010-0084 - (14/01/2010)

Judicatura: JUZGADO PRIMERO DE TRANSITO

Acción/Delito: CONTRAVENCIONES DE TERCERA CLASE

Actor/Ofendido: DIAZ GERARDO, AGENTE DE TRANSITO

Demandado/Imputado: ASES TOALOMBO SEGUNDO ALFREDO

VISTOS: En mi calidad de Juez Titular del Juzgado Primero Provincial de Tránsito de Tungurahua, avoco conocimiento de la presente causa por estar de turno legalmente y atento al oficio No 2010-008 de fecha 12 de Enero del 2010 remitido por el señor Jefe Operativo de Control de tránsito y Seguridad Vial de Tungurahua adjuntando el parte policial haciendo conocer sobre la infracción de tránsito cometida por Segundo Alfredo Ases Toalombo y elaborada por el Sargento 2do. de Policía Gerardo Díaz Naveda para darse el trámite correspondiente Actué el señor Carlos Proaño Jácome en su calidad de Secretario Titular del Despacho. Se toma en cuenta la casilla judicial No 676 del señor Jefe Operativo de Control del Tránsito y Seguridad Vial de Tungurahua para las notificaciones del caso.- Proveyendo al escrito

presentado por Segundo Alfredo Ases Toalombo y atenta a la impugnación que hace a la citación del señor Agente de tránsito y de conformidad con lo dispuesto por el Art. 178 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial se señala tenga lugar la audiencia oral entre las partes litigantes el día miércoles que contaremos diecisiete de Febrero del año en curso a las dieciséis horas bajo prevenciones legales pertinentes y dándose las facilidades del caso.- Tómese en cuenta la casilla judicial No 432 del Ab. Luis Sánchez P., para las notificaciones del caso quedando autorizado a suscribir todos los escritos que fueren necesarios para la defensa.- Agréguese la documentación presentada.- Notifíquese.-

SENTENCIA DICTADA

VISTOS: Ha llegado a mi conocimiento mediante oficio N° 2010-008-JOCTSVT-CP9, remitido por el señor Jefe Operativo de Control de Tránsito y Seguridad Vial de Tungurahua, adjuntando el parte policial y la citación N° 516485, que el día 11 de enero del 2010, a las 07h30, en la vía a Aguaján, jurisdicción de esta ciudad de Ambato, provincia de Tungurahua, se ha procedido a citar al señor Segundo Alfredo Ases Toalombo, quien conduciendo el vehículo omnibús, marca Hino, color azul-blanco, de placas TAL-074, se ha encontrado realizando actividad de servicio público de pasajeros con un vehículo no autorizado. Siendo el estado de resolver se considera: PRIMERO.- Se ha cumplido con las formalidades de ley; en consecuencia, no hay nulidad que declarar. SEGUNDO.- En la especie consta la impugnación de fs. 5. En la audiencia oral realizada, el encausado a través de su Defensor, impugnó la citación N° 516485, emitida por el señor

Sbos. de Policía Gerardo Díaz, que se ratificó en el contenido de la citación y parte policial emitidos por su persona. Se ha indicado que en ningún momento ha estado llevando pasajeros y que lo hacía con sus familiares a la feria del día lunes. Circunstancias que no han sido comprobadas. TERCERO.- El parte policial en primer lugar reúne los presupuestos legales, la citación puede hacerse en forma física, digitalizada o electrónica, Art. 239 numeral 4 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; la relación del hecho se corrobora con el croquis del reverso de la citación y el parte policial, en cuanto a las fotografías no es requisito indispensable; la citación y el parte policial son totalmente legibles y no como manifiesta la Defensa. No se ha comprobado que transportaba a sus familiares, ni ha justificado conforme a derecho su actividad económica; además dentro del término correspondiente no ha evacuado la prueba testimonial solicitada. Finalmente obra del proceso la certificación que en este Juzgado ya ha sido sancionado por la misma causa en el expediente N° 2008-1542, según sentencia de 15 de enero del 2009, que dado el tiempo transcurrido no cabe considerar como reincidencia, Art. 232 del mismo Reglamento; que en el Juzgado Segundo de Tránsito tiene otro expediente N° 2009-5010 en trámite por la misma causa, sin que corra lo indicado en su escrito de fs. 23 acápite VI, en donde indica que demuestra que jamás ha sido enjuiciado y peor aún sentenciado por contravención. Por lo expuesto y por las contradicciones manifiestas de lo aportado y en razón de que la prueba tiene que ser unívoca y concordante, se ha establecido su responsabilidad en el presente caso, tanto

más que no se ha justificado plenamente lo expuesto por el encausado y que el único testigo no hace prueba; y ha cometido la contravención grave de tercera clase, por lo que los indicios manifestados en los antecedentes son relacionados, con el asunto materia, en consecuencia, “HACIENDO JUSTICIA, EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR, Y POR AUTORIDAD DE LA CONSTITUCIÓN Y LAS LEYES DE LA REPÚBLICA”, se sanciona a SEGUNDO ALFREDO ASES TOALOMBO, conductor de Tipo “E” número 1802332294, al pago de la multa de CIENTO VEINTE DÓLARES AMERICANOS, equivalente al 50% de la remuneración básica unificada de trabajador en general y la reducción de 9 puntos en su licencia de conducir, por la infracción tipificada y sancionada en el Art. 144, literal b), de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Léase y notifíquese.

Comentario

En este caso podemos observar falta de prueba clara y convincente, que determine, la actividad del señor conductor, quien al parecer se encontraba prestando servicio a pasajeros en un vehículo no autorizado incurriendo en una infracción grave de tercera clase, por lo que a mi criterio el juez aplica la sanción correspondiente.

La regularización de vehículos no autorizados para llevar pasajeros, busca evaluar las condiciones del vehículo, a fin de que esté en buenas condiciones mecánicas y cumpla con todas las exigencias para que pueda ponerse en circulación, y poder transportar pasajeros, tomando en cuenta que es responsabilidad del conductor tanto como del propietario cuidar la

integridad de quienes utilicen el servicio de transporte, que sucede al prestar servicio con un vehículo no autorizado, no se está garantizando a la población las condiciones necesarias para que puedan llegar a su destino a tiempo y sin ningún inconveniente, de aquí la importancia del control policial a quienes realizan esta labor, sin dejar de lado la capacitación profesional que está obligado a cumplir su conductor.

No se puede tomar a la ligera la transportación de personas ya que cualquier inobservancia de la ley puede afectar la integridad de las personas o incluso la vida del pasajero.

Caso Nro. 2

No. causa: 18451-2010-0065 - (07/01/2010)

Judicatura: JUZGADO PRIMERO DE TRANSITO

Acción/Delito: CONTRAVENCIONES DE SEGUNDA CLASE

Actor/Ofendido: COMISION DE T.T.T.S.V.

Demandado/Imputado: GUTIERREZ ESPINOZA JORGE ALFREDO

VISTOS: En mi calidad de Juez Titular del Juzgado Primero Provincial de Tránsito de Tungurahua, avoco conocimiento de la presente causa por estar de turno legalmente y atento al oficio No 2010-004 de fecha 07 de Enero del 2010 remitido por el señor Jefe Operativo de Control de tránsito y Seguridad Vial de Tungurahua adjuntando el parte policial haciendo conocer sobre la infracción de tránsito cometida por Jorge Alfredo Gutierrez Espinoza y elaborada por el Cabo 2do. de Policía Ángel Lapo, para darse el trámite

correspondiente Actué el señor Carlos Proaño Jácome en su calidad de Secretario Titular del Despacho. Se toma en cuenta la casilla judicial No 676 del señor Jefe Operativo de Control del Tránsito y Seguridad Vial de Tungurahua para las notificaciones del caso.- Proveyendo al escrito presentado por Jorge Alfredo Gutierrez Espinoza y atenta a la impugnación que hace a la citación del señor Agente de tránsito y de conformidad con lo dispuesto por el Art. 178 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial se señala tenga lugar la audiencia oral entre las partes litigantes el día viernes que contaremos diecinueve de Febrero del año en curso a las quince horas bajo prevenciones legales pertinentes y dándose las facilidades del caso.- Tómese en cuenta la casilla judicial No 319 del Ab. Paulo Gordon C. para las notificaciones del caso quedando autorizado a suscribir todos los escritos que fueren necesarios para la defensa.- Agréguese la documentación presentada.- Notifíquese.-

SENTENCIA DICTADA

VISTOS: En virtud del parte policial remitido con oficio N° 2009-004-JOCTSVT-CP9, y de la citación N° 0341373, girada por el señor Cbos. de Policía Angel Lapo, remitido a este Despacho, se tiene conocimiento que el día 3 de enero del 2010, a las 16h25, en la entrada a Huapante, jurisdicción de esta ciudad de Ambato, provincia de Tungurahua, se ha procedido a citar al señor Jorge Alfredo Gutiérrez Espinoza, quien se dice permite la conducción del vehículo a una persona no autorizada, automóvil marca Chevrolet, color plata, de placas PYE-420, infringiendo el Art. 142, literal o)

de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. La citación, ha sido impugnada y siendo el estado el de resolver se considera: PRIMERO.- Se ha cumplido con las formalidades de ley; en consecuencia, no hay nulidad que declarar. SEGUNDO.- En la especie consta del expediente, el escrito de impugnación fs. 8. Durante la tramitación, no comparece a la audiencia oral el autor de la citación Cbos. de Policía Ángel Lapo, tramitándose la causa en rebeldía. En tanto que el encausado se ha ratificado en su impugnación y que la citación no está acorde a la realidad de los hechos; consecuentemente pide se le absuelva ya que no ha cometido infracción alguna. TERCERO.- En el término probatorio el encausado, reproduce todo lo favorable de autos; ha justificado no ser reincidente en este tipo de infracciones con las certificaciones conferidas por los Juzgados de Tránsito de Tungurahua; ha presentado sus documentos personales; que no existe legítimo contradictor que la dueña del vehículo es otra persona y no el encausado; ha acusado la rebeldía incurrida por el señor agente del orden autor de la citación, la citación no cumple con los requerimientos de Ley, no contiene el croquis, lo que ha sido considerado a trámite por estar conforme con la prueba y su valoración previsto en el libro segundo del Código de Procedimiento Penal, norma supletoria en materia de tránsito, en donde se determina que toda prueba será apreciada por el juzgador conforme a las reglas de la sana crítica, considerando además las disposiciones legales invocadas por la defensa. Por lo expuesto, y por cuanto no se ha acreditado suficientemente ninguna responsabilidad en forma precisa y concordante, por el autor de la citación; y al no haberse

aportado prueba en contrario, “HACIENDO JUSTICIA, EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR, Y POR AUTORIDAD DE LA CONSTITUCIÓN Y LAS LEYES DE LA REPÚBLICA”, se absuelve de la presente causa a JORGE ALFREDO GUTIÉRREZ ESPINOZA, conductor de Tipo “D”, número 1802454817, declarándose con lugar la impugnación a la citación número 0341373. Léase y notifíquese.

Comentario personal

En este caso se puede resaltar la responsabilidad del agente de tránsito, quien es el obligado a cuidar las solemnidades al momento de expedir una citación, caso contrario provoca una pérdida de tiempo, congestionando de causas intrascendentes a los juzgados y retardando las causas que deberían sancionarse y evitar su impunidad.

Es necesario destacar la responsabilidad que tiene el agente de tránsito, de velar por el cumplimiento de la ley de transporte terrestre transito y seguridad vial, y si es legitimo su actuar entonces debe cumplir con las solemnidades del caso y acudir a la audiencia en caso de que exista impugnación de la parte citada, ya que de lo contrario podría entenderse como un acto de mala fe, y provoca pérdida de tiempo y dinero a quien le emite la citación, la misma que sin fundamento no tiene lugar a tramite, por lo tanto son los señores agentes de tránsito los responsables de que se sancionen las contravenciones y delitos de transito en debida forma, puede suceder que se cometan infracciones y luego sean apeladas quedando en la impunidad por responsabilidad del agente de tránsito quien no elaboro bien el parte.

Caso 3

No. causa: 18452-2010-0024 - (11/01/2010)

Judicatura: JUZGADO SEGUNDO DE TRANSITO

Acción/Delito: CONTRAVENCION GRAVE

Actor/Ofendido: DE OFICIO, COMISION PROVINCIAL DE TRANSITO

Demandado/Imputado: MIÑO VILLACRES ALVARO SANTIAGO, VALDIVIESO HIDALGO VANNY GRACIELA

VISTOS: Avoco conocimiento de la presente causa en mi calidad de Juez Temporal del Area de Garantías penales de Tungurahua, según acción de personal No. 083-CJT, de fecha 08 de Abril del 2.010 y por encontrarse de turno legal. En lo principal: En atención al parte policial de novedades transcrito en oficio anterior, remitido por el señor Jefe Operativo de Control de Tránsito y Seguridad Vial de Tungurahua y por disponer la Ley se confirma la orden de prisión que pesa en contra del detenido señor ALVARO SANTIAGO MIÑO VILLACRES, aprehensión por conducir en estado de embriaguez, con un resultado de 0.576 mg/l, debiendo girarse la correspondiente boleta constitucional de encarcelamiento, para la Autoridad pertinente.- Actúe el señor Alonso Guerrero Cañar, en su calidad de Secretario Titular.- Notifíquese.

SENTENCIA DICTADA

VISTOS: Por el contenido del parte policial de novedades, adjunto al oficio Nro. 2010-0093-JOCTSVT-CP9, viene a mi conocimiento que, el día 10 de enero del 2010, a eso de las 09h10 minutos, en las calles Espejo y García Moreno, de esta ciudad de Ambato, provincia de Tungurahua, se ha

procedido a la aprehensión del ciudadano ALVARO SANTIAGO MIÑO VILLACRES, quien se ha encontrado conduciendo en estado de embriagues, razón por la cual se lo ha trasladado hasta las Oficinas de la UIAT para practicarle la prueba de alcohotest que se adjunta al parte, cuyo resultado ha sido de (0.576 mg/l), siendo registrado en la Prevención de la Unidad y luego ingresado al CDP, no sin antes hacerle conocer sus derechos constitucionales establecidos en el Art. 77, numeral 4 de la Constitución de la República del Ecuador, ingresando sin huellas de maltrato físico.- El vehículo por su parte ha sido ingresado a los patios de retención vehicular.- Firma el parte el policía Luís Carrillo.- Confirmada la detención por mandato de la Ley, tramitada la causa y encontrándose en estado de resolver, para hacerlo, se considera: PRIMERO.- Que se ha dado a la presente causa el trámite contemplado en la Ley, observándose las solemnidades sustanciales propias de esta clase de juzgamiento, por lo que se declara su validez.- SEGUNDO.- En la especie consta del expediente girada la correspondiente boleta de encarcelamiento en contra de Álvaro Santiago Miño Villacrés, razón por la cual el detenido se encuentra a ordenes de esta judicatura.- TERCERO.- No se ha llevado a cabo la correspondiente Audiencia Oral de Juzgamiento, por cuanto el detenido solicita se dicte la correspondiente sentencia, prescindiendo de la facultad que señala el Art. 178 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.- En consecuencia, en base al contenido del parte policial, y a la prueba de alcohotest que se adjunta, se deduce que la fecha, hora, y lugar constante en el parte policial, se ha procedido aprehender al ciudadano

Álvaro Santiago Miño Villacrés, quien se ha encontrado conduciendo, bajo la influencia del alcohol, según consta de la prueba de alcohotest, adecuando su conducta a lo señalado por el Art. 245 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.- Por su parte el encausado ha justificado estar legalmente autorizado para conducir vehículos a motor, con la copia notariada de la licencia de conducir tipo E, justificando además no haber sido enjuiciado por infracciones de tránsito con anterioridad, según se desprende de las certificaciones otorgadas por los Juzgados de Tránsito de Tungurahua.- Por lo expuesto y por cuanto no se han desvirtuado las presunciones de responsabilidad que pesan en su contra, aplicando las reglas de la sana critica, "HACIENDO JUSTICIA, EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR, Y POR AUTORIDAD DE LA CONSTITUCION Y LAS LEYES DE LA REPUBLICA", se sanciona a ALVARO SANTIAGO MIÑO VILLACRES, con licencia tipo "B" No. 1804192647, con las penas de TRES días de prisión correccional ordinaria, multa de DOSCIENTOS DIECIOCHO DOLARES equivalente a una remuneración básica unificada del trabajador en general, perdida de diez puntos en el registro de su licencia de conducir, y además como medida preventiva la aprehensión del vehículo por veinticuatro horas, por considerar que ha cometido la Contravención Muy Grave, tipificada y sancionada por el Art. 145, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la pena de prisión la cumplirá en el Centro de Rehabilitación Social de Ambato, descontándose el tiempo que hubiese permanecido detenido por esta causa.- La multa la

pagará en la Comisión Provincial de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de Tungurahua, así como el valor de la prueba de alcoholemia, las mismas que se encuentra ya canceladas, cuyos comprobantes constan del proceso.- Notifíquese a los Organismos de Tránsito correspondientes de esta Jurisdicción, a fin de que surtan los efectos determinados en el Art. 179 de la Ley de la materia.- Actúe el señor Alonso Guerrero secretario titular del despacho.- Léase y Notifíquese.-

Comentario Personal

En la actualidad se sanciona este tipo de contravenciones, de manera más rigurosa, con 15 días de prisión**,** siendo la finalidad evitar la muerte de personas en las vías, en este caso se puede observar el cumplimiento de la ley de la materia por parte del juez.

Es ineludible la responsabilidad que tiene un conductor, en las vías, ya que al conducir en estado de embriaguez es responsable del daño que pueda causar, siendo este impredecible y pudiendo llegar hasta la muerte de personas. En virtud de lo expuesto y por los datos estadísticos que registran un alto índice de muertes e incapacidades físicas ocasionadas por personas en estado etílico al volante, la normativa en materia de transito en nuestro país, se hace cada vez más rigurosa sancionando en la actualidad a los accidentes de tránsito del que resultaren muertas una o mas personas, cuyo factor haya sido el consumo de alcohol, con una pena de cinco a ocho años de prisión, la mescla alcohol y volante resulta indiscutiblemente mortal es por esto que deben aplicarse las sanciones rigurosamente.

Caso 4

No. causa: 18452-2010-0099 - (15/01/2010)

Judicatura: JUZGADO SEGUNDO DE TRANSITO

Acción/Delito: CONTRAVENCION GRAVE

Actor/Ofendido: COMISION PROVINCIAL DE TRANSITO DE TUNGURAHUA, DIRECTOR PROVINCIAL TRANSITO

Demandado/Imputado: TAPIA LOPEZ MAYRA ANGELICA

VISTOS: Avoco conocimiento de la presente causa, en mi calidad de Juez Temporal del Área de Garantías Penales, según acción de personal No. 83-CJDPT- de 08 de abril del 2009.- En lo principal, según parte policial enviado por el Jefe Operativo de Control del Tránsito y Seguridad Vial de Tungurahua, se conoce la contravención cometida por TAPIA LÓPEZ MAYRA ANGELICA, procédase con el trámite de ley; su escrito incorpórese al proceso, por cuanto dentro del término legal impugna la citación, elaborado por el Agente de Tránsito Jorge Taco, tenga lugar la audiencia oral de juzgamiento, según lo dispuesto en el Art. 178 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, el día lunes 15 de febrero del 2010, las 16h00.- Para la comparecencia del Agente de Tránsito, NOTIFIQUESE, al Comandante de Policía de Tungurahua N.- 9 Dr. Fernando Romero, en el casillero 408 señalado, a fin que el Policía antes referido comparezca a esta audiencia.-Tómese en cuenta el casillero 453EC señalado, y la autorización conferida a su Abogado Defensor.- Notifíquese.-

SENTENCIA DICTADA

VISTOS: En lo principal, en base a lo constante en la citación Nro. 449998 adjunta al oficio remitida por el Jefe Operativo de Control de Tránsito y Seguridad Vial de Tungurahua, viene a mi conocimiento que el día 25 de diciembre del 2009, a eso de las 18h10, en la Panamericana Norte, sector Helados Mickey, de esta ciudad, se cita a MAYRA ANGELICA TAPIA LOPEZ. Firma el parte el policía Jorge Taco. El infractor por su parte, haciendo uso de su derecho de impugnación ha impugnado el parte del agente con fundamento a lo establecido en el Art. 178 de la Ley de la materia, por lo tanto se ha convocado a la Audiencia Oral, cuya acta constan del proceso. Por existir hechos que debían ser justificados se abierto la causa a prueba por el término de tres días, en los que la infractora ha presentado dos certificados de honorabilidad y ninguna otra prueba a fin de justificar en derecho su impugnación y por lo tanto desvirtuar su responsabilidad, por lo tanto en aplicación de las reglas de la sana crítica. "HACIENDO JUSTICA EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR, Y POR AUTORIDAD DE LA CONSTITUCION Y LAS LEYES DE LA REPUBLICA," se sanciona a MAYRA ANGELICA TAPIA LOPEZ, con licencia tipo "B" número 0501584940, con la multa de SESENTA Y CINCO DOLARES CON CUARENTA CENTAVOS, y reducción de 6 puntos en el registro de su licencia de conducir, por infringir el Art. 142, Literal m), de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.- Notifíquese en debida forma con la presente sentencia a los Organismos de Tránsito correspondiente de esta jurisdicción, para los efectos señalados en

los incisos finales del Art. 179 de la Ley de la materia.- Actúe el señor Alonso Guerrero, secretario titular del despacho.- Léase y Notifíquese.-

Comentario Personal

Con la reducción de puntos a la licencia de conducir, se trata de sancionar a los infractores, puesto que si son reincidentes, existe la posibilidad que pierda la totalidad del puntaje quedando incapacitados para conducir un vehículo.

La impugnación procesal es el poder concedido a las partes y excepcionalmente a terceros tendiente a lograr la modificación, revocación, anulación o sustitución de un acto procesal que se considera ilegal o injusto"

La impugnación como poder tiene origen constitucional y su contenido es abstracto ya que no está condicionado a la existencia real, efectiva y concreta del defecto o injusticia. En tal sentido, basta que se invoque la existencia de un agravio aunque luego, al momento de su resolución de merito se deniegue el derecho como sucede con la acción, es decir que no obstante la posibilidad de su admisión inicial, luego de su tramitación puede resultar que la pretensión impugnativa resulte rechazada al momento de dictar sentencia.

La impugnación ampliamente considerada, se manifiesta como el "poder y actividad reconocido a las partes del proceso y excepcionalmente también a terceros interesados, tendientes a conseguir la revocación, anulación, sustitución o modificación de un concreto acto de procedimiento que se afirma incorrecto o defectuoso, injusto o ilegal, siendo ello la causa del agravio que el acto produce al interesado.

Caso 5

No. causa: 18451-2010-0013 - (05/01/2010)

Judicatura: JUZGADO PRIMERO DE TRANSITO

Acción/Delito: ACCIDENTES DE TRANSITO

Actor/Ofendido: LLIGUIN BASTIDAS JOSE ELISEO, SILVA SILVA GALO, DR. FISCAL DE TRANSITO, COMISION PROVINCIAL DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

Demandado/Imputado: PLACAS TAS0740

VISTOS: En mi calidad de Juez Titular del Despacho, avoco conocimiento de la presente causa por estar de turno legalmente y atento al oficio No 088-2010-FPT-GSS de fecha 32 de Marzo del 2010 enviado por el señor Doctor Galo Silva Silva Fiscal de Tránsito de Tungurahua , al que adjunta la Indagación Previa No 354-2009 haciendo conocer sobre el accidente de tránsito por choque entre el vehículo marca Daewood modelo matis automóvil tipo sedan color amarillo placas PWK-0593 de la Cooperativa taxis La Presidencial disco No 48 de esta ciudad de Ambato, con el vehículo placas TAS-740 tipo taxi sin poder ser identificado su conductor, resultando daños materiales del automotor expediente que debe agregarse a los autos tramitados en esta Judicatura para fines legales, en virtud de lo cual las partes litigantes celebran acta transaccional conforme obra de autos y disponiéndose se dé el trámite correspondiente como contravención - Actué el señor Carlos Proaño Jácome en su calidad de Secretario Titular del Despacho- Tómese en cuenta la casilla judicial No 676 y 740 del señor Jefe Operativo de Control del Tránsito y Seguridad Vial de Tungurahua y

Comisión Provincial de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para las notificaciones del caso, respectivamente.-, y atento al estado de la causa se dispone vengan autos para resolver. Notifíquese.-

SENTENCIA DICTADA

VISTOS: Avoco conocimiento de la presente causa en mi calidad de Juez Primero Provincial de Tránsito de Tungurahua. En lo principal: En atención al pronunciamiento Fiscal, recibido con fecha 3 de marzo del 2010, y más anexos remitidos por el Dr. Galo francisco Silva Silva, Fiscal de Tránsito de Tungurahua, viene a mi conocimiento que el día 19 de diciembre del 2009, a eso de las 10h20, en la calle Guayaquil y Cevallos, jurisdicción del cantón Mocha, provincia de Tungurahua, se ha producido un accidente de tránsito choque de los vehículos: automóvil, marca Daewoo Matiz, color amarillo, de placas PWK0593-610, conducido por el denunciante José Eliseo Lliguín Bastidas; y, el taxi, de placas TAS-740, conducido también por una persona no identificada. Como consecuencia del accidente, se han ocasionado daños materiales en los vehículos, conforme los antecedentes. De acuerdo con el documento de fs. 24, 24v., de los autos, las partes han llegado a un acuerdo transaccional la misma que se encuentra debidamente reconocida ante el señor Notario Séptimo de este cantón Ambato. Por lo expuesto y de conformidad con lo que determinan los Arts. 170 y 171 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, “HACIENDO JUSTICIA EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR Y POR AUTORIDAD DE LA CONSTITUCIÓN Y LAS LEYES DE LA REPÚBLICA”, se aprueba el acuerdo reparatorio y se DECLARA EXTINGUIDA LA ACCIÓN

PENAL DE TRÁNSITO, a favor de los conductores: José Eliseo Lliguín Bastidas, conductor de Tipo “E”, número 1801784925 Raúl Alfonso Romero Romero, con cédula de ciudadanía número 1802700979, ordenándose en consecuencia el archivo de la causa. Notifíquese.

Comentario Personal

Este es un caso en donde existen daños materiales, y pese a la presentación del parte policial mediante acta se acuerda el arreglo entre las partes por lo cual el juez mediante sentencia declara extinguida la acción, aprobando el acuerdo reparatorio.

Nuestra legislación contempla que el desistimiento de la parte afectada, el abandono de la acusación particular, o el arreglo judicial o extrajudicial entre los implicados de un accidente de tránsito, no extingue la acción penal, salvo en los delitos en que solo hubiesen daños materiales y/o lesiones que produzcan incapacidad física menor a 90 días.

Los acuerdos reparatorios a los que hubieren llegado las partes, serán aceptados por el juez en sentencia. Su alcance, no afectará la pérdida de puntos u otras sanciones de carácter administrativo. En caso de que el acuerdo no se cumpliere el afectado podrá escoger entre las opciones de hacer cumplir el acuerdo contenido ya en sentencia ejecutoriada o continuar la acción penal.

7. DISCUSIÓN

7.1 VERIFICACIÓN DE OBJETIVOS.

Para la realización de esta investigación se formularon objetivos generales y específicos.

El Objetivo General planteado fue el siguiente:

"Realizar un estudio analítico, doctrinario y crítico del Art. 96, literal B, inciso segundo de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en relación al tiempo de vigencia de las licencias de conducir en el Ecuador".

Este objetivo general, ha sido cumplido en su totalidad, al Realizar un estudio analítico, doctrinario y crítico del Art. 96, literal B, inciso segundo de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en relación al tiempo de vigencia de las licencias de conducir en el Ecuador, el cual consta en la revisión del Manual de Tránsito y Transporte Terrestre, Manual de Conducción, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como su respectivo Reglamento, lo que se ha demostrado a través de las encuestas y entrevistas. En las preguntas uno y dos.

Los objetivos específicos planteados fueron los siguientes:

“Determinar las consecuencias de la aplicación del Artículo 96, literal B, inciso segundo de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial”.

Los accidentes de tránsito pueden reducirse tratando de eliminar las verdaderas causas que los provocan; entre ellas la disminución del tiempo de vigencia de la licencia de conducir, como lo he demostrado en el primer y segundo capítulo del presente documento, sin embargo, no dejarán de producirse pues ellos forman parte de la Ley probabilidades que rige a la naturaleza y a la sociedad así como el cambio, la inercia, etc. Los accidentes son el resultado de situaciones coincidentes que están regulados por aquella ley natural de la que no se puede escapar nadie y a la que todos nos sometemos inexorablemente, pero ante la que hay que prevenirnos y garantizar seguridades como desde los albores de la humanidad lo hicieron los hombres con otras fuerzas naturales y sociales a las que con persistencia las han ido venciendo.

“Establecer la necesidad de controlar y renovar las licencias de conducir de forma anual”.

Se da cumplimiento a este objetivo dentro del capítulo dentro del Marco doctrinario. Y en la aplicación de la encuesta y entrevista en las preguntas

tres y cuatro, en donde casi la totalidad de la población encuestada se encuentra de acuerdo con lo manifestado.

“Realizar una propuesta de reforma jurídica a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el Ecuador, en lo referente al tiempo de vigencia de las licencias de conducir”.

Se da cumplimiento a este objetivo en el numeral cuatro, que corresponde a conclusiones, recomendaciones y propuesta de reforma jurídica a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el Ecuador, en lo referente al tiempo de vigencia de las licencias de conducir y en la aplicación de la encuesta y entrevista en la pregunta cinco.

7.2. CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS

La Hipótesis planteada al inicio de la presente investigación, fue la siguiente: “El tiempo de vigencia de la licencia de conducir y la falta de un examen sicológico del conductor al momento de la renovación de la misma es la causa del alto índice de accidentes de tránsito en nuestro país”.

Esta hipótesis ha sido desarrollada en su totalidad, se ha determinado, que la ley de transporte terrestre transito y seguridad vial adolece de inconsistencia jurídica, al no establecer el tiempo de vigencia de la licencia de conducir en un año, ya que las consecuencias de esta falencia

repercuten tanto en la sociedad en general como en el alto índice de accidentes de tránsito. Esto ha sido demostrado con los resultados de las encuestas, los encuestados están de acuerdo con que existe inconsistencia jurídica en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial; de igual manera, en las entrevistas se ratifica este criterio. También se justifica la hipótesis con lo señalado en los marcos doctrinario y jurídico.

7.3. FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA DE LA PROPUESTA DE REFORMA.

En la Sección duodécima de la constitución de la República del Ecuador se garantiza el derecho de transporte a los ecuatorianos, indicando en su Art. 394, “El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial 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. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias”.

Al garantizarse el derecho de transporte por parte del estado está inmersa también su regulación, si bien es cierto el transporte es libre, debe seguir las directrices estipuladas en la respectiva ley como lo es la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y seguridad Vial.

El Art. 96 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial estipula el tiempo de vigencia de la licencia de conducir en un lapso de cinco años y sin un examen sicológico del conductor previa a la renovación de la licencia. Este sin duda ocasiona conflictos en lo que a accidentes de tránsito se refiere, ya que el carácter del conductor juega un papel muy importante, determinando la responsabilidad en un hecho imputable como culposo, que podría ser evitado con un examen psicológico del conductor, que garantizaría que se renueven las licencias solo a quienes tengan la capacidad mental suficiente para entender la responsabilidad que adquieren al momento de ponerse frente a un volante y teniendo a su cargo la vida de personas ya sean pasajeros o peatones.

De aquí la importancia de una reforma legal a la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.

8. CONCLUSIONES

- La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, estipula un tiempo de vigencia de la licencia de conducir demasiado extenso, siendo necesario actualizar la normativa a las actuales realidades, tomando en cuenta que la ley nace de la doctrina, la jurisprudencia y la costumbre.

- Las contravenciones de transito se han incrementado notablemente al no establecer un control anual de la capacitación del conductor siendo este un factor de relevancia a la hora de enumerar los accidentes que ocurren diariamente en nuestro país.

- El tiempo de vigencia de la licencia de conducir en la actualidad es de cinco años, el que es muy prolongado en el asunto de controlar las habilidades y destrezas de un conductor, así como su capacidad para realizarlo.

- Existe irresponsabilidad por parte de los conductores, quienes no respetan la normativa vigente, así como as señales que se encuentran tanto en las calles como en las carreteras del país.

- Nuestra legislación no establece al examen sicológico, como un requisito básico para la obtención de la licencia de conducir, así como no analiza la situación de la edad de los conductores.

9. RECOMENDACIONES

- Que la Asamblea Nacional, proceda a la reforma de la Ley de Transito a fin de estipularse el tiempo de vigencia de la licencia de conducir en un año. Tomando en cuenta las actuales realidades y circunstancias del pueblo ecuatoriano.

- Que, las sanciones sean más rigurosas a quienes infrinjan las leyes de tránsito a fin de que disminuya el alto porcentaje de accidentes de tránsito. Este aspecto se puede lograr con un mayor control de la capacitación de los conductores.

- Que, el Estado ecuatoriano y los medios de comunicación colectiva, emprendan en campañas de concientización a la ciudadanía. Con la finalidad de hacer conocer las leyes de tránsito, para que puedan ser respetadas y por ende alcanzar un ordenamiento en lo que a transito se refiere.

- La responsabilidad es un factor preponderante en materia de transito, y de esta debe nacer los factores que la determinan, siendo importante la capacitación continua del conductor.

- Realizar un óptimo control del cumplimiento de los requisitos para la obtención de las licencias a fin de eliminar su venta.

9.1 PROPUESTA DE REFORMA LEGAL.

REPÚBLICA DEL ECUADOR

ASAMBLEA NACIONAL

CONSIDERANDO.

Que, es deber de la Función Legislativa, adecuar el sistema jurídico a las actuales condiciones de la sociedad ecuatoriana, y propender a la solución de los problemas, mas aun cuando se dan en un alto índice, debido a la falta de norma legal que estipule el control de la renovación de licencias.

Que, la Constitución de la República, garantiza el derecho a la vida y bienestar de las personas, por tal motivo es deber de la Asamblea normar en beneficio de la sociedad y ajustar sus reformas a las actuales realidades, en lo que a materia de transito se refiere.

Que, la Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, adolece de insuficiencia normativa en cuanto al tiempo de vigencia de las licencias de conducir, provocando de esta manera, que se exponga la vida de las personas al permitir que personas no idóneas conduzcan vehículos en las vías.

Que existe un alto índice de muertes causadas por la impericia del conductor.

Que el estado sicológico de los conductores es un factor primordial a la hora de determinar su capacidad para conducir.

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

LEY REFORMATORIA A LA LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

Al art- 96 literal B, inciso segundo sustitúyase el tiempo de vigencia de la Licencia de conducir de ***cinco años*** por ***un año.***

El Art. 96.- Las licencias de conducir tendrán una vigencia de un año, contados a partir de la fecha de su expedición, al cabo de la cual deberán ser obligatoriamente renovadas."

Art. 2.- La presente Ley Reformatoria a la ley de transito transporte terrestre y seguridad vial, entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

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

EL PRESIDENTE EL SECRETARIO

10. BIBLIOGRAFÍA

- **DICCIONARIO JURÍDICO**, Ambar con Legislación Ecuatoriana, Fondo de Cultura
- Constitución de la República del Ecuador
- **INTRODUCCION AL TRANSPORTE** - Rafael Izquierdo de Bartolomé - Servicio de Publicaciones - Revista de Obras Públicas - Madrid - 1987.
- **LOPEZ**, Ramiro, Manual de tránsito y Transporte Terrestre, Primera Edición Año 1990
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y seguridad vial.
- **OCHOA**, Jorge, Manual de conducción, Primera Edición. Soluciones Graficas, año
- Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.
- **TORRES**, Efraín, Breves comentarios a la Ley de Transito, Primera Edición Año 1999
- http://www.wordreference.com/
- www.wikipedia.org
- http://www.servicioweb.cl/juridico/Ley%20del%20transito.htm
- http://especiales.rpp.com.pe/reglamentodetransito/nuevo-codigo-de-transito
- http://www.tsj.gov.ve/legislacion/ltt.htm
- http://www.wordreference.com/definicion/veh%C3%ADculo

- [1] http://es.wikipedia.org/wiki/Veh%C3%ADculo

- [1] http://www.talleresarteijo.com/nueva/pdf/catalogo2/36.pdf

- [1] http://es.wikipedia.org/wiki/Bus

- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.

- Constitución de la República del Ecuador.

- Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.

11 . ANEXOS

11.1. MODELO DE ENCUESTA

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL LOJA

MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA

CARRERA DE DERECHO

Encuesta dirigida a treinta profesionales del derecho, de la ciudad de Ambato, Provincia de Tungurahua

1. **Marque con una (x) lo que considere pertinente.** ¿Según su conocimiento, nuestra legislación reglamenta debidamente en nuestra Ley de Transito, lo referente al tiempo de vigencia de la licencia de conducir?

   SI…. NO……

2. ¿Cree usted que el factor psicológico y mental debe ser evaluado anualmente para la renovación de las licencias de conducir?

   SI…. NO……

3. ¿La normativa legal de nuestro país está expuesta a constantes cambios, cree Ud. que sería factible la evaluación de conocimientos del conductor en materia legal de manera continua?

   SI…. NO……

4. ¿Cree Ud. que una de las causas para que las infracciones y delitos de tránsito sigan ocurriendo con frecuencia y en un alto índice, es la falta de una evaluación psicológica anual de los conductores?

SI…. NO……

5. ¿En su opinión cree Ud., que es necesario modificar la ley de transito, introduciendo una reforma que establezca, el tiempo de vigencia de la licencia de conducir en un año?

| SI…. NO……

11.2. ENTREVISTA

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL LOJA

MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA

CARRERA DE DERECHO

Entrevista dirigida a cinco funcionarios: Juez de Transito, Fiscal, Presidente del Sindicato de Choferes, Representante de las Escuelas de Conducción, Jefe de Transito, de la ciudad de Ambato, Provincia de Tungurahua

6. ¿De su opinión en lo referente al tiempo de vigencia de la Licencia de conducir?

7. ¿A su criterio a que factores se debe el alto porcentaje de accidentes de tránsito?

8. ¿La normativa legal de nuestro país está expuesta a constantes cambios, cree Ud. que sería factible la evaluación de conocimientos del conductor en materia legal de manera continua y como requisito para renovar la licencia?

9. ¿Cree Ud. que una de las causas para que las infracciones y delitos de tránsito sigan ocurriendo con frecuencia y en un alto índice, es la falta de una evaluación psicológica anual de los conductores?

10. ¿En su opinión cree Ud., que es necesario modificar la ley de transito, introduciendo una reforma que establezca, el tiempo de vigencia de la licencia de conducir en un año?

11.3. PROYECTO

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA

CARRERA DE DERECHO

TEMA

"REFORMA AL ARTICULO 96, LITERAL B, INCISO SEGUNDO DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL"

Proyecto de tesis previo a la obtención del Título de Abogado

Postulante:

GALO MAURICIO SOLIS PEREZ

Loja -Ecuador

2011

1. TEMA:

“REFORMA AL ARTICULO 96, LITERAL B, INCISO SEGUNDO DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL”

2. PROBLEMÁTICA:

Al no existir un control anual de la renovación de la licencia de conducir, se incrementa el riesgo de conductores no capacitados en las carreteras, que ponen en peligro la vida y la integridad de las personas, en detrimento de los derechos y garantías constitucionales.

El estudio del tiempo de vigencia de la licencia de conducir, evidencia la necesidad de una reforma legal, en el sentido de que la renovación de licencia sea anual con la finalidad de lograr un eficaz y sustancial ejercicio de la práctica de la conducción, por medio de una capacitación continua de los conductores, y de esta forma erradicar la irresponsabilidad en las carreteras que deja como resultado accidentes de tránsito y en el peor de los casos la pérdida de vidas.

El ámbito de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tiene por finalidad, la aplicación eficaz de la norma, que comprende la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el Ecuador, con el fin de

proteger y garantizar a las personas sus derechos como seres humanos, y en especial regular la responsabilidad de quienes se encuentran al volante, estipulando, como requisito indispensable para la conducción, la obtención de la licencia de conducir, con un tiempo de vigencia de cinco años, siendo este un inconveniente ya que el lapso de tiempo es muy largo trayendo como consecuencia una falta de capacitación continua, siendo ineludible que la renovación sea anual con la finalidad de capacitar a los conductores y mantenerlos actualizados en el ámbito legal. Por lo expuesto existe un problema socio-jurídico de investigación para establecer una normativa que establezca la renovación de las licencias de conducir anualmente.

3. JUSTIFICACIÓN:

Este proyecto de investigación se justifica, cumpliendo con el objetivo de estudiar, analizar y emitir criterios en base al tiempo de vigencia de las licencias de conducir, siendo esta problemática de interés social, actualidad y relevancia, y en vista de la necesidad de establecer un control más riguroso que busque frenar el alto índice de impericia en las carreteras.

Es necesario el desarrollo de la investigación, ya que es evidente el incumplimiento de las garantías a la población en cuanto a salvaguardar su vida y su integridad física ante los conflictos en materia de transito, y en especial de las relaciones entre el sistema Estatal y la sociedad, por lo tanto ha de establecerse un compromiso en el que, se garantice la seguridad de

los ciudadanos en las vías de nuestro país; en que, tanto la norma constitucional, la Ley Orgánica de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, los reglamentos, y demás leyes, guarden relación en que se cumplan y se acaten dichos preceptos legales. Es necesario que los vacios jurídicos y falencias sean analizadas con el fin de buscar posibles soluciones; para que sean expuestas a consideración tanto de la autoridades como de la sociedad; con la finalidad de que su aplicación sea eficaz, tomando en cuenta que la vida de las personas no debe tomarse a la ligera, y que del tiempo de vigencia de la licencia y su control riguroso dependerá la eficacia de un sistema de transito ordenado y acorde a las actuales realidades.

Es necesario que el Estado, a través de las leyes pertinentes brinde a los conductores las garantías básicas para que estos estén capacitados, fundamentalmente con el conocimiento de la normativa legal en materia de transito. Por lo expuesto el presente tema de investigación se justifica desde el punto de vista jurídico, ya que un Estado de derecho, mantiene como objetivo principal, el mejorar las relaciones sociales, garantizar el que se cumplan con los preceptos jurídicos y legales en cuanto a mantener un desarrollo equitativo de la sociedad, y garantizar la justa y legal aplicación de la normas jurídicas relacionadas al tema de la conducción de vehículos.

En lo social, ya que los cambios que va dando la sociedad mediante su desarrollo, requieren una regulación jurídica acorde a su crecimiento y progreso, siendo una solución, la capacitación continúa de los conductores y el análisis de los nuevos conflictos que en su evolución se presenten.

En lo político, ya que el estado y sus gobernantes, están en la obligación de establecer políticas tendientes a frenar los problemas, en este caso en materia de transito, con el fin de que sus políticas logren la disminución de accidentes en las carreteras, dando así cumplimiento a las garantías constitucionales.

4. OBJETIVOS

4.1. OBJETIVO GENERAL

Realizar un estudio analítico, doctrinario y crítico del Art. 96, literal B, inciso segundo de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en relación al tiempo de vigencia de las licencias de conducir en el Ecuador.

4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Determinar las consecuencias de la aplicación del Artículo 96, literal B, inciso segundo de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.

- Establecer la necesidad de controlar y renovar las licencias de conducir de forma anual.

- Realizar una propuesta de reforma jurídica a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el Ecuador, en lo referente al tiempo de vigencia de las licencias de conducir.

5. MARCO TEORICO

La Constitución de la República en su Art. 394 señala "El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial 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. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias"[62].

Al hablar de regular, estamos señalando que el estado es el encargado de sistematizar, reglamentar y codificar un grupo determinado de normas en materia de transito, con la finalidad de que sean encaminadas a disciplinar los diversos aspectos que conciernen al transporte en este caso terrestre. La norma constitucional es clara al señalar la importancia de regular las actividades de transito en nuestro país.

La Constitución de la República es la carta magna del Estado, por lo tanto las demás leyes deben cumplir con lo allí establecido, y en virtud de sus disposiciones, normar con eficacia cada aspecto que requiera la sociedad, en materia de Transito, es preocupante el alto índice de incompetencia a la

[62] Constitución de la República del Ecuador

hora de la conducción, así como también la ignorancia de las leyes de tránsito, por lo que se busca difundir las leyes para que sean acatadas por la sociedad en general.

El Art. 96, literal B, inciso segundo de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, señala "Las licencias de conducir tendrán una vigencia de cinco años, contados a partir de la fecha de su expedición, al cabo de la cual deberán ser obligatoriamente renovadas."[63]

Al estipular su vigencia en cinco años no se prevé el hecho de que se necesita conductores capacitados en las vías y si bien es cierto que la constitución señala la libertad de transporte , también es clara al buscar una regulación, esta se estipula en la Ley de Transito, transporte terrestre y seguridad vial, con respecto a la renovación de licencias y su tiempo de vigencia, no se establece un tiempo adecuado para las actuales realidades del tránsito en nuestro país, ya que se da un alto porcentaje de accidentes por causa de la impericia o error del conductor, esto denota que la capacitación a las personas que están al volante es un aspecto primordial a la hora de regular las licencias, el lapso de cinco años no es un tiempo apropiado, puesto que la evaluación y capacitación ya sea de choferes profesionales y no profesionales debe ser continua, a fin de que a mas de conocer sus derechos los pongan en práctica, manejando con precaución, este es un aspecto trascendental, para evitar que personas no aptas, para conducir un vehículo, cometan mas hechos lamentables que a la larga quedan en la impunidad.

[63] Ley Orgánica de Transporte terrestre, Transito y seguridad Vial

En Derecho, “una licencia es un contrato mediante el cual una persona recibe de otra el derecho de uso de varios de sus bienes, normalmente de carácter no tangible o intelectual, pudiendo darse a cambio del pago de un monto determinado por el uso de los mismos”[64]

En el aspecto de transito, debe entenderse que licencia, es un documento habilitante, para la conducción de un vehículo, que faculta al conductor su tránsito en las calles y carreteras.

“El término transporte se utiliza para designar al movimiento que una persona, objeto, animal o fenómeno natural puede hacer desde un lugar a otro”[65].

El transporte puede realizarse de muy diversas maneras, aunque normalmente la idea de transporte se relaciona con la de medios de transporte, es decir, aquellos vehículos que sirven para transportar o trasladar personas u objetos.

La transportación en si abarca toda forma de movilidad de un lugar hacia otro, ya sea de personas, u objetos.

“Los medios de transporte son los vehículos que entran en movimiento y sobre los cuales las personas o la carga específica puede ser transportada o trasladada de un punto a otro”[66].

---

[64] DICCIONARIO JURÍDICO, Ambar con Legislación Ecuatoriana, Fondo de Cultura Ecuatoriana.

[65] CADENA CRESPO, Marco Las Infracciones de Tránsito, con sus Analogías a los Delitos de Homicidio al Asesinato. Editorial Universitaria, primera edición.

[66] INTRODUCCION AL TRANSPORTE - Rafael Izquierdo de Bartolomé - Servicio de Publicaciones - Revista de Obras Públicas - Madrid - 1987.

Claro está que los transportes son hoy en día muy variados, teniendo cada uno de ellos características especiales y particulares. Así, encontramos medios de transporte de uso público como los trenes, los colectivos y los taxis frente a los medios de transporte privados como autos, bicicletas u otros medios que son particulares de una persona. Otros elementos que son también medios de transporte pero que no suelen ser considerados como tales son los ascensores ya que ellos también trasladan y mueven personas u objetos.

"Licencia de conducir es un documento que acredita una autorización administrativa a su poseedor para la conducción de vehículos por la vía pública"[67].

El tránsito por las vías habilitadas, debe ser autorizado por la vía administrativa, con el objeto de garantizar la aptitud de los conductores en el manejo de vehículos a motor, incluida la maquinaria agrícola, y la idoneidad de los mismos para circular con el mínimo de riesgo posible.

El Art. 92 de la Ley Orgánica de transporte Terrestre, Transito y seguridad Vial señala: "La licencia, constituye el título habilitante para conducir vehículos a motor, o maquinaria agrícola, el documento lo entregará las

[67] Manual de Tránsito y Transporte Terrestre, Dr. Ramiro López Garcés, Universidad Central del Ecuador.

Comisiones Provinciales de Tránsito y su capacitación y formación, estará a cargo de las escuelas de conducción autorizadas en el país”[68].

La licencia de conducir, tiene la finalidad de otorgar el derecho a un tránsito libre en las vías, para las personas que llevan en sus manos el volante, teniendo en cuenta que lo que se quiere es capacitar, educar e informar a las personas sobre leyes y reglamentos, primeros auxilios e incluso mecánica automotriz. Siendo estos aspectos básicos y necesarios para la práctica de la conducción, tomando en cuenta que las leyes se van adaptando a las actuales realidades y están en continua modernización, el lapso de tiempo de vigencia de las licencias debería ser a corto plazo para garantizar lo anteriormente mencionado.

“El certificado o los títulos de aprobación de estudios que otorguen las escuelas autorizadas, constituyen requisito indispensable para el otorgamiento de la licencia de conducir por parte de las Comisiones Provinciales de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”[69].

Existen sanciones para quienes otorgan licencias de conducir falsas así como: “La clausura definitiva de la escuela autorizada; La inhabilidad, por 2 años, de ejercer funciones públicas, privadas o gremiales relacionadas con el transporte terrestre y tránsito y la destitución de su cargo[70]”.

La ley es clara a la hora de imponer sanciones, tomando en cuenta las graves consecuencias de transitar con un documento falso, de la importancia de la licencia, no es desconocido que en nuestro país existe un índice

[68] Ley de Transporte terrestre, Transito y Seguridad Vial
[69] Ley de Transporte terrestre, Transito y Seguridad Vial Art 93
[70] Ley de Transporte terrestre, Transito y Seguridad Vial Art. 93

importante de ventas de licencias de conducir, esta sin duda es una de las pruebas de que la impericia del conductor se debe a su falta de capacitación, ya que si compran licencias no cumplen con los requisitos indispensables pada conducir y por ende cometen grandes errores que llegan a traer consecuencias desastrosas como la pérdida de vidas humanas.

Obligatoriamente se establece "la rendición de pruebas: teórica, psicosensométrica y exámenes médicos, para todos los conductores que van obtener por primera vez su licencia, renovarla y/o ascender de categoría, así como para los infractores que aspiren rehabilitarse. En el caso de adultos mayores de 65 años de edad y personas con capacidades especiales, se estará a lo previsto en el Reglamento a esta Ley"[71].

Es necesario evaluar los conocimientos adquiridos para la práctica de la conducción, así como los aspectos teóricos básicos que debemos conocer para poder circular por las vías, por tal motivo se realiza una evaluación mediante pruebas las mismas que determinaran su aptitud para conducir.

Las licencias de conducir pueden ser invalidadas, abolidas o suspendidas por la autoridad del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial competente.

"Todo conductor debe saber, que en nuestro país, ninguna persona puede manejar un vehículo, si no porta los documentos habilitantes, de acuerdo al

[71] Breves comentarios a la ley de Transito y transporte terrestre. Dr Efrain Torres Chaves.

tipo de vehículo, el conductor es el responsable de lo que pueda suceder con el vehículo en su poder”[72].

Se conoce en derecho que lo responsabilidad en las infracciones de tránsito carecen de dolo, por lo tanto son delitos culposos pero cada individuo debe estar consciente de la responsabilidad que conlleva conducir un vehículo por lo tanto no se puede alegar falta de conocimiento de una norma, por lo tanto estamos obligados a educarnos en materia de transito y actualizarnos de las reformas o cambios en las leyes.

“Es importante la precaución en los aspectos como velocidad, estado del vehículo y conocimiento de la respectiva señalización”[73]. Jugando un papel primordial el estado quien está obligado a señalizar las calles y carreteras a fin de evitar inconvenientes y la colaboración del conductor quien es el obligado a respetar dicha señalización.

“La historia del Transporte se remonta al año de 1905, durante el Gobierno del general Rafael Reyes, cuando se creó el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, con el fin de atender los bienes nacionales, las minas, petróleos, patentes de privilegio y registros de marcas, los ferrocarriles, caminos, puentes, edificios nacionales y tierras baldías. Dentro de las principales obras y gestiones en las que el Ministerio ha sido protagonista, debemos recordar los primeros 50 años del siglo XX, época en la que se definieron las

[72] Breves comentarios a la ley de Transito y transporte terrestre. Dr Efrain Torres Chaves.

[73] PLANIFICACION ANALITICA DEL TRANSPORTE - R. Lane, 1 Powell y P. Prestwood Smith Instituto de Estudios de Administración Local - Madrid – 1973

normas para la construcción y conservación de carreteras y caminos, se hizo la limpieza y canalización de diferentes ríos y la inspección de las empresas de navegación y matrícula de las embarcaciones[74]".

Hay un agotamiento evidente del modelo de transportación vigente por más de cincuenta años y de la lógica de gestión del servicio, basada en la alianza de los choferes y la policía en el llamado Consejo de Tránsito, la modalidad de transportación privada basada en cooperativas artesanales, informales y de bajo desarrollo está entrando a su fin, producto de las propias limitaciones de la operación y a su falta de adecuación a las condiciones actuales del desarrollo urbano. "Hay una transformación de la cultura del tránsito y del transporte, que se expresa en el cambio de velocidad en la ciudad, en la presencia de nuevos signos modernizadores, en el cambio de imagen de la urbe, en la adopción de nuevos comportamiento social"[75].

Existe la redefinición del marco institucional del manejo del transporte, sobre la base de una descentralización que otorga mayores competencias a la municipalidad en la regulación, planificación y operación del servicio. Lo cual significa la redefinición del Consejo de Tránsito como ente articulador de los intereses policía-choferes y la incorporación de un nuevo actor con mayor peso, como lo son los Municipios.

Respecto de las licencias y permisos de conducir, todo conductor deberá llevar siempre consigo su licencia o permiso; así lo dispone la normativa

---

[74] Las Infracciones de Tránsito, con sus Analogías a los Delitos de Homicidio al Asesinato. Dr. Marco Marcelo Cadena Crespo.

[75] INTRODUCCION AL TRANSPORTE - Rafael Izquierdo de Bartolomé - Servicio de Publicaciones - Revista de Obras Públicas - Madrid - 1987.

pertinente de conformidad a lo dispuesto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; en el Título II Del Control, Capítulo I De los Conductores, Sección 1 De las Licencias de Conducir, artículo 97 inciso tercero el que dispone: Art. 97.- "Las licencias de conducir serán otorgadas con 30 puntos parea su plazo regular de vigencia de cinco años, y se utilizará un sistema de reducción de puntos por cada infracción cometida…"[76]; pues para conducir vehículos a motor se requiere ser mayor de edad, estar en pleno goce de los derechos de ciudadanía y haber obtenido el título de conductor profesional o no profesional y la respectiva licencia de conducir, no obstante, mediante permisos se podrá autorizar la conducción de vehículos motorizados a los menores adultos.

"El permiso lo concederán las jefaturas provinciales de Tránsito y la Comisión de Tránsito de la Provincia del Guayas de conformidad con el reglamento de las licencias para conducir vehículos a motor; requisito indispensable para conceder el titulo de conductor profesional, y el certificado de aprobación de estudios que otorguen las escuelas de capacitación, a cargo de las escuelas de capacitación, a cargo de los Sindicatos de Choferes Profesionales, constituye requisito indispensable para que las Jefaturas Provinciales de Tránsito concedan el título de conductor profesional"[77].

Las categorías de Licencias para conducir serán de las siguientes:

[76] Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial
[77] Ley Organica de transporte terrestre, transito y Seguridad Vial

“Tipo A: Para ciclomotores, motocicletas y triciclos motorizados; Tipo B: Para automóviles y camionetas con acoplados de hasta 1..750 kg. de carga útil o casas rodantes; Tipo C: Para camiones sin acoplados y los comprendidos en la clase B; Tipo D: Para los destinados al servicio de transporte de pasajeros y los de la clase B o C según el caso; Tipo E: Para camiones articulados o con acoplados, maquinaria especial no agrícola y los de la clase C y D; Tipo F: Para automotores especiales adaptados para discapacitados; y, Tipo G: Para tractores y maquinaria especial agrícola. Y, los vehículos que pueden conducirse con cada tipo de licencia, son en que el conductor no profesional estará capacitado para conducir los vehículos de los tipos A, B, y F”[78].

Cada tipo de vehículo tiene un tipo de licencia, según la capacitación que reciba para otorgarle la misma, es trascendental destacar esta división que permite una mejor capacitación y habilita a conducir cada tipo de vehículo con una preparación respectiva.

Existe una marcada diferencia, entre cada tipo de vehículo, de ahí la importancia de diferenciar para poder capacitar a cada conductor de acuerdo a las condiciones y características de cada tipo de vehículo.

“El transporte público comprende los medios de transporte en que los pasajeros no son los propietarios de los mismos, siendo servidos por terceros”[79]. Los servicios de transporte público pueden ser proporcionados tanto por empresas públicas como privadas.

---

[78] Ley Orgánica de Transporte terrestre transito y seguridad vial

[79] MANUAL DEL TRANSPORTE URBANO - J. W. Dickey - Instituto de Estudios de Administración Local - Madrid - 1977.

La transportación pública comúnmente se agrupa en cooperativas de transporte, y tiene como finalidad la prestación de un servicio de transporte a la comunidad, siendo necesaria para esta actividad la licencia profesional, debiendo cumplir con los requisitos establecidos por la ley.

"En otros países, el sistema de licencia con puntos ha mostrado ser eficaz instrumento para reducir los accidentes de tránsito, estos se han convertido en una de las primeras causas de muerte de los ecuatorianos: cada año, los siniestros de tránsito han dejado, en el último lustro, más de 1 200 muertos en carreteras y calles"[80]. La mayoría de ellos se produjo por impericia e imprudencia los conductores. Y el mayor número de muertos corresponde a accidentes de la transportación colectiva, sería irresponsable ceder a la presión y debilitar el sistema de puntaje en las licencias.

Es primordial entonces, que la importancia la educación global en tránsito y asuntos afines, a corto plazo sea un objetivo prioritario que debería buscar concienciar a la ciudadanía sobre el problema de los accidentes de tránsito, en especial para con los choferes, si todos y cada uno de nosotros hacemos conciencia de que somos parte del problema, entonces estaremos predispuestos de mejor forma para colaborar con quienes ejerzan el liderazgo en la definición de políticas para solucionar el problema.

"La seguridad vial consiste en la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud de las personas, cuando tuviera lugar un hecho no deseado de tránsito. También se refiere a las tecnologías empleadas para dicho fin en cualquier vehículo

[80] www.transitoecuador.com

de transporte terrestre (ómnibus, camión, automóvil, motocicleta y bicicleta)”[81].

Las normas reguladoras de tránsito y la responsabilidad de los usuarios de la vía pública componen el principal punto en la seguridad vial. Sin una organización por parte del estado y sin la moderación de las conductas humanas, particulares o colectivas no es posible lograr un óptimo resultado.

7. METODOLOGIA

7.1. Métodos

En el proceso de investigación se aplicara el método científico basado en la observación, análisis, síntesis, entendido como camino a seguir para encontrar la verdad a cerca de la problemática a investigarse.- la utilización del método científico hipotético-deductivo para señalar el camino a seguir en la investigación.

El método científico aplicado a las ciencias jurídicas implica que debe determinarse el tipo de investigación que se va a desarrollar en el presente caso me propongo realizar una investigación de carácter constitucional-especial, en relación al tiempo de vigencia de las licencias de conducir.

7.2. Procedimientos y Técnicas

Se utilizaran los procedimientos de observación, análisis y síntesis, que se requieren en la presente investigación, la observación directa del problema a través de una indagación del tiempo de vigencia de las licencias y su

[81] ESTUDIO DE SEGURIDAD DE TRANSITO - Coara, Cadia, Leiderman Consultoras- Dirección Nacional de Vialidad - 1980. Tomos 1

repercusión; el análisis del marco teórico referencial, del campo doctrinario y legal a cerca de esta problemática y la síntesis a través de las conclusiones, recomendaciones y propuesta de reforma el fichaje bibliográfico y documental también será instrumento a utilizarse.

La investigación de campo comprenderá la aplicación de encuestas, entrevistas y estudio de casos relacionados con esta normativa, este estudio de casos documental comprenderá procesos judiciales, los resultados de las encuestas y entrevistas en cuadros estadísticos, gráficos, barras o centrogramas, que servirán para la verificación de los objetivos y la contrastación de hipótesis, para finalmente llegar a las conclusiones y recomendaciones.

8. CRONOGRAMA

AÑO 2011

ACTIVIDADES	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto
Selección y definición del problema objeto de estudio	------					
Elaboración del proyecto de investigación y aplicación		-------	-----			
Investigación de campo				-------		
Confrontación de los resultados de la investigación con los objetivos e hipótesis					------	
Conclusiones Recomendaciones y propuesta jurídica						-----
Redacción del informe final revisión y corrección						-----
Presentación del informe final-tesis-						-----

9. PRESUPUESTO Y FINANCIAMIENTO

9.1. Recursos Humanos

Director de Tesis: Por designarse

Entrevistados: 10 profesionales

Encuestados: 30 personas seleccionadas por muestreo

9.2. Recursos Materiales y Costos

Libros	570.00
Empastado	50.00
Hojas	50.00
Copias	55.00
Internet	75.00
Gastos por viaje a Loja	200
Materiales de computación	200
Total	1200

Financiamiento

Los costos de la investigación serán financiados con recursos propios del investigador.

10. BIBLIOGRAFIA BÁSICA

- CONSTITUCIÓN, de la república del Ecuador, Corporación de Estudios y Publicaciones, Año 2000.
- LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones.
- LÓPEZ GARCÉS, Ramiro, Manual de Tránsito y Transporte Terrestre, Universidad Central del Ecuador.
- CADENA CRESPO, Marco Las Infracciones de Tránsito, con sus Analogías a los Delitos de Homicidio al Asesinato. Editorial Universitaria, primera edición.
- DICCIONARIO JURÍDICO, Ambar con Legislación Ecuatoriana, Fondo de Cultura Ecuatoriana.
- CABANELLAS, Guillermo – diccionario Jurídico
- INTRODUCCION AL TRANSPORTE - Rafael Izquierdo de Bartolomé - Servicio de Publicaciones - Revista de Obras Públicas - Madrid - 1987.

  TRANSITO - Apunte de la Cátedra - E. Stancich - UTN - 1994.
- PLANIFICACION ANALITICA DEL TRANSPORTE - R. Lane, 1 Powell y P. Prestwood Smith

  Instituto de Estudios de Administración Local - Madrid – 1973
- ESTUDIO DE SEGURIDAD DE TRANSITO - Coara, Cadia, Leiderman Consultoras- Dirección Nacional de Vialidad - 1980. Tomos 1

- MANUAL DEL TRANSPORTE URBANO - J. W. Dickey - Instituto de Estudios de Administración Local - Madrid - 1977.

  www.transitoecuador.com

- www.legal.com

ÍNDICE

PORTADA..... i

CERTIFICACIÓN ii

AUTORÍA iii

CARTA DE AUTORIZACIÓN iv

AGRADECIMIENTO v

DEDICATORIA vi

1. TÍTULO 1

2. RESUMEN 2

2.1. Abstract..... 4

3. INTRUDUCCIÓN 6

4. REVISIÓN DE LITERATURA..... 8

5. MATERIALES Y MÉTODOS 74

6. RESULTADOS..... 77

7. DISCUSIÓN 113

8. CONCLUSIONES 118

9. RECOMENDACIONES 119

9.1. Propuesta de reforma 120

10. BIBLIOGRAFÍA 122

11. ANEXOS 124

ÍNDICE..... 150