



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

TÍTULO:

**"NÓRMESE EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE
TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA
FORMACIÓN DE LOS CONDUCTORES EN BASE A LOS
DERECHOS HUMANOS Y CONSTITUCIONALES"**

TESIS PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE ABOGADO

AUTOR:

Carlos Guillermo Cambizaca Vera

DIRECTOR:

Dr. Igor Eduardo Vivanco Muller, Mg. Sc.

Loja - Ecuador
2014



CERTIFICACIÓN DEL DIRECTOR DE TESIS

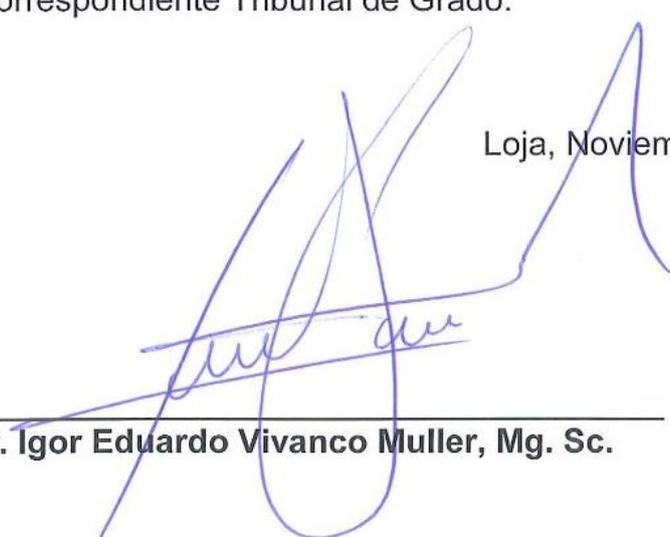
Dr. Igor Eduardo Vivanco Muller, Mg. Sc.

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

CERTIFICO:

Que he dirigido la Tesis previa a la obtención del grado de Abogado, presentada con el título: **"NÓRMESE EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA FORMACIÓN DE LOS CONDUCTORES EN BASE A LOS DERECHOS HUMANOS Y CONSTITUCIONALES"**, de la autoría del señor egresado Carlos Guillermo Cambizaca Vera, y una vez que se ha cumplido con las observaciones y sugerencias realizadas para la mejor presentación del trabajo, autorizo la presentación del mismo para que sea sustentado y defendido ante el correspondiente Tribunal de Grado.

Loja, Noviembre del 2013



Dr. Igor Eduardo Vivanco Muller, Mg. Sc.

DECLARACION DE AUTORÍA

Yo Carlos Guillermo Cambizaca Vera, 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: Carlos Guillermo Cambizaca Vera

FIRMA: 

CÉDULA: 1400299770

FECHA: Loja, noviembre de 2014

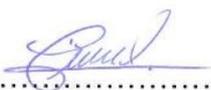
CARTA DE AUTORIZACIÓN DE TESIS POR PARTE DEL AUTOR PARA LA CONSULTA, REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL Y PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DEL TEXTO COMPLETO.

Yo, Carlos Guillermo Cambizaca Vera declaro ser autor de la tesis titulada **“NÓRMESE EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA FORMACIÓN DE LOS CONDUCTORES EN BASE A LOS DERECHOS HUMANOS Y CONSTITUCIONALES”**, 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 la visibilidad de su contenido de la siguiente manera en le Repositorio Digital Institucional:

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

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

Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Loja, a los veinticuatro días del mes de Noviembre del dos mil catorce, firma el autor.

Firma: 

Autor: Carlos Guillermo Cambizaca Vera

Número de cedula: 1400299770

Dirección: General Leónidas Plaza, Cantón Limón Indanza, provincia de Morona Santiago.

Correo Electrónico: carloscambizaca@yahoo.es

Teléfono: 0989654638

DATOS COMPLEMENTARIOS

Tribunal de grado: Dr. Mg. Mario Alfonso Guerreo González (Presidente)

Dr. Mg. Marcelo Costa Cevallos (Vocal)

Dra. Mg. Felipe Nepalí Solano Gutiérrez (Vocal)

AGRADECIMIENTO

Expreso mi infinita gratitud a las siguientes personas e instituciones.

A la Carrera de Derecho de la Modalidad de Estudios a Distancia de la Universidad Nacional de Loja, en la persona de sus autoridades, administrativos y docentes.

A los distinguidos Maestros, que en mi formación universitaria, compartieron conmigo sus conocimientos y experiencias en el ámbito del Derecho y sus diferentes disciplinas.

Al Dr. Igor Eduardo Vivanco Muller, Mg. Sc., Director de Tesis, mi especial sentimiento de gratitud, por haber asumido su labor en la dirección y revisión de este trabajo investigativo, orientándome para que el mismo se elabore en la mejor forma posible

A todas las personas que de una u otra manera colaboraron en la ejecución del estudio, en especial a quienes participaron con sus criterios profesionales en calidad de encuestados y entrevistados.

El autor

DEDICATORIA

A mi Familia, por el amor y la confianza que siempre me han dispensado, en tributo a las horas y días, en que mis estudios y la realización de este trabajo me hicieron alejarme de ellos. A ustedes porque son lo más importante de mi existencia.

Carlos Cambizaca Vera

1. TÍTULO

“NÓRMESE EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA FORMACIÓN DE LOS CONDUCTORES EN BASE A LOS DERECHOS HUMANOS Y CONSTITUCIONALES”.

2. RESUMEN

El Estado ecuatoriano es suscriptor de la Declaración Universal de los Derechos Humanos, la cual reconoce como derechos fundamentales de las personas, la vida, la integridad personal y la salud, bienes jurídicos que están debidamente establecidos como derechos de los seres humanos en la Constitución de la República del Ecuador.

Los derechos humanos mencionados en el párrafo anterior, son constantemente vulnerados a consecuencia de los accidentes de tránsito, que tienen una alta incidencia en la sociedad ecuatoriana, y que entre sus causas entre otros aspectos está la falta de una cultura de respeto de parte de las conductoras y conductores de vehículos automotores, a los derechos humanos de las demás personas que intervienen en el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Al revisar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y su Reglamento General de Aplicación, es posible determinar que no existe una normativa que se oriente de manera específica a establecer como requisito para la obtención del título o licencia de conducir, que los postulantes a obtener este documento, acrediten haber recibido formación académica acerca de los derechos humanos de las personas.

Ante la problemática jurídica anterior, se decidió que es necesario estudiarla y abordarla en un amplio trabajo investigativo, siendo esta la finalidad de la

presente tesis que lleva por título: **“NÓRMESE EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA FORMACIÓN DE LOS CONDUCTORES EN BASE A LOS DERECHOS HUMANOS Y CONSTITUCIONALES”**.

El presente informe se desarrolla de acuerdo con las normas previstas en el Reglamento del Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja, y con los lineamientos de orden metodológico y formal que están previstos en la Guía de Investigación Jurídica de la Carrera de Derecho de la Modalidad de Estudios a Distancia, y tiene por finalidad garantizar que en la sociedad ecuatoriana existe por parte de las conductoras y los conductores de vehículos a motor, el debido respeto a los derechos humanos de las personas, como forma de garantizar la seguridad jurídica de todas las personas en este ámbito del quehacer individual y social.

2.1. ABSTRACT

The Ecuadorian State is subscriber of the Universal Declaration of Human Rights, which recognizes as fundamental rights of the people, life, personal integrity and health, legal rights are properly established as human rights in the Constitution of the Republic of Ecuador.

Human rights mentioned in the previous paragraph, are constantly violated as a result of traffic accidents, which have a high incidence in Ecuadorian society, and that its causes among other things is the lack of a culture of respect from the conductors and drivers of motor vehicles, to the human rights of other persons involved in land transport, traffic and road safety.

In reviewing the Land Transport Act, Traffic and Road Safety, and General Enforcement Regulations, you can determine that there is no legislation that is geared specifically to establish a requirement for obtaining title or driver's license, which applicants to obtain this document, proof of having received formal education about human rights of the people.

Given the legal issues, it was decided that it is necessary to study and address it on extensive research, this being the purpose of this thesis entitled: "REGULATE IT IN LAW ON LAND TRANSPORT, TRAFFIC AND ROAD SAFETY, TRAINING DRIVERS BASED ON HUMAN RIGHTS AND CONSTITUTIONAL ".

This report was developed in accordance with the rules laid down in the Regulations of the Academic Board National University of Loja, and methodological guidelines and formal are provided in the Legal Research Guide Race Mode law Distance Learning, and aims to ensure that there Ecuadorian society by the conductor and drivers of motor vehicles, due respect for human rights of the people, in order to guarantee legal certainty for all people in the field of individual and social endeavor.

3. INTRODUCCIÓN

La Declaración Universal de los Derechos Humanos, es a nivel internacional el instrumento jurídico que consagra los derechos fundamentales de los seres humanos, entre ellos la vida, la integridad personal y la salud. El Ecuador, es signatario de esta Declaración, en consecuencia dichos derechos están expresamente reconocidos en la Constitución de la República del Ecuador.

No obstante el reconocimiento previsto en el derecho internacional y constitucional ecuatoriano, respecto de derechos tan trascendentales, en el Ecuador, se produce una conducta que constantemente pone en riesgo de vulneración estos bienes jurídicos, la cual tiene que ver con la alta incidencia de accidentes de tránsito que ubica estos eventos como una de las principales causas de muerte de los habitantes de nuestro país.

En efecto el índice de siniestralidad o de accidentes de tránsito, alarma a la sociedad ecuatoriana que se ve ante una evidente situación de inseguridad jurídica, la cual tiene como una de las causas principales, la actitud irresponsable e irracional de la mayoría de las personas que conducen vehículos automotores, manifestada en el irrespeto constante a los derechos humanos de quienes participan del transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial, en calidad de peatones, conductores de otros vehículos, agentes de seguridad, pasajeros, entre otros.

Al revisar el contenido de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y su Reglamento General de Aplicación, se ha podido determinar que en ninguna de sus normas se hace referencia, como requisito esencial para obtener la licencia o título de conducir, que los postulantes acrediten una formación específica en materia de derechos humanos, este requisito tampoco es exigido en las Escuelas de Conducción existentes en el país.

La falta de una formación específica en materia de derechos humanos, hace que la mayoría de las personas que conducen un vehículo automotor demuestren una cultura violenta, de irrespeto a las leyes, normas y señales de tránsito, e ignoren de forma permanente los derechos que les asisten a los seres humanos, que se involucran también en el tráfico terrestre.

Por lo tanto se configura una problemática, que radica en la inobservancia de los derechos humanos de las demás personas, por parte de las conductoras y conductores profesionales, como consecuencia de que las normas legales y reglamentarias, no exigen una formación específica en esta materia como requisito previo a la obtención del título de conducir.

Para abordar el problema en cuestión, se ha desarrollado la presente tesis previa a la obtención del título de Abogado, que se denomina: **“NÓRMESE EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA FORMACIÓN DE LOS CONDUCTORES EN BASE A LOS DERECHOS HUMANOS Y CONSTITUCIONALES”**.

El trabajo en su estructura formal se somete de manera exacta a las exigencias establecidas en el artículo 151 del Reglamento del Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja, y contiene las siguientes partes: título, resumen, introducción, revisión de literatura, materiales y métodos, resultados, discusión, conclusiones, recomendaciones, propuesta jurídica reforma, bibliografía, anexos e índice.

La revisión de literatura, está estructurada sobre la base de un marco conceptual, doctrinario y jurídico, en donde se abordan las opiniones obtenidas a través de la consulta bibliográfica realizada en obras de autores nacionales e internacionales, y también el análisis de las normas constitucionales, del derecho internacional, así como los preceptos legales y reglamentarios, sin descuidar también la revisión de algunas referencias tomadas de la legislación de otros países.

En la parte correspondiente a los resultados, se realiza la presentación de los datos que se obtuvieron a partir de la aplicación de la encuesta y la entrevista. Estos sirven para presentar en la discusión, la correspondiente verificación de los objetivos y la contrastación de la hipótesis, y para realizar el planteamiento de algunos argumentos que sirven para sustentar la propuesta jurídica de reforma.

Posteriormente se realiza la presentación de las conclusiones a las que se llega luego de analizar todas las partes del trabajo investigativo ejecutado así

como las recomendaciones que se eleva ante diferentes instituciones y autoridades relacionadas con la problemática, para finalmente concretar la propuesta de reforma jurídica a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y su Reglamento General de Aplicación.

4. REVISIÓN DE LITERATURA.

4.1. MARCO CONCEPTUAL.

Dentro de los conceptos que deben ser recopilados y analizados en el presente trabajo de investigación, están los siguientes:

4.1.1. Los Derechos Humanos.

Cuando por parte de los conductores profesionales, se producen conductas negligentes e irresponsables, se pone en riesgo de vulneración los derechos humanos, siendo necesario entender en que consiste esta especie particular de bienes jurídicos reconocidos a las personas.

El autor Héctor Morales Gil, elabora la siguiente opinión acerca de los derechos humanos:

“Los derechos humanos son aquellas libertades, facultades, instituciones o reivindicaciones relativas a bienes primarios o básicos que incluyen a toda persona, por el simple hecho de su condición humana, para la garantía de una vida digna. Son independientes de factores particulares como el estatus, sexo, orientación sexual, etnia o nacionalidad; y son independientes o no dependen exclusivamente del ordenamiento jurídico vigente. Desde un punto de vista más relacional, los derechos humanos se han definido como las condiciones que permiten crear una relación integrada entre la persona y la sociedad, que permita a los individuos ser personas, identificándose consigo mismos y con los otros”¹.

¹ MORALES GIL DE LA TORRE, Héctor, Notas sobre la transición en México y los derechos humanos». Derechos humanos: dignidad y conflicto, Editorial Universidad Interamericana, México D.F., 2000, pág. 16.

Es decir que el concepto de derechos humanos se concreta en aquellos bienes jurídicos y garantías de carácter básico, que se reconoce a todas las personas por su condición de seres humanos, y que pretenden ante todo garantizar una vida con dignidad.

Para el reconocimiento y vigencia de los derechos humanos, al igual que los demás bienes jurídicos reconocidos a las personas, se aplica el principio de no discriminación, es decir que esta clase de derecho son aplicables en favor de todos los seres humanos, sin considerar ninguna condición que pueda excluir a un ser humano de su disfrute y goce.

Además los derechos humanos constituyen el eslabón entre la persona y la sociedad, permitiendo garantizar que esta relación se de en base al reconocimiento de la condición de persona de los seres humanos, la cual les hace titulares del conjunto de bienes y derechos que el Estado les reconoce, y la sociedad y sus integrantes están en la obligación de observar y respetar.

El Diccionario Jurídico Espasa, en la parte pertinente al concepto que se está analizando menciona textualmente:

“DERECHOS HUMANOS O DEL HOMBRE: Derechos y libertades que se incardinan en el más alto escalón de la jerarquía normativa. Observa TRUYOL que decir que hay “derechos humanos” o “derechos del hombre” en el contexto histórico-espiritual que es el nuestro equivale a afirmar que existen derechos fundamentales que el hombre posee por el hecho de ser hombre, por su propia naturaleza y dignidad; derechos que le son inherentes y que, lejos de ser una

concesión de la sociedad política, han de ser por ésta consagrados y garantizados”².

Se precisa en primera instancia el empleo de una sinonimia, según la cual el conjunto de derechos que se está estudiando, pueden ser identificados como derechos humanos, o derechos del hombre.

Básicamente la esencia del concepto que se analiza, está en considerar a los derechos humanos, como bienes inherentes a la condición de ser humano que caracteriza a las personas. De allí que esta especie de derechos no sean una concesión del Estado como sociedad política, en favor de sus integrantes, sino más bien un elemento trascendente de la personalidad humana, para cuyo desarrollo el Estado debe dotar de los mecanismos legales necesarios, a objeto de consagrarlos y garantizarlos de manera eficiente. Es decir los derechos humanos, nacen con la persona, a quien el Estado está en el deber de proteger y promover su desarrollo en base a la garantía del pleno goce de sus derechos.

En el Diccionario de Derecho Constitucional, se encuentra el siguiente concepto:

“DERECHOS HUMANOS: Conjunto de facultades e instituciones que, en cada momento histórico, concretan las exigencias de la dignidad, la libertad y la igualdad humana, las cuales deben ser reconocidas

² DICCIONARIO JURÍDICO ESPASA SIGLO XXI, Editorial Espasa Calpe S.A., Madrid-España, 2001, pág. 567.

positivamente por los ordenamientos jurídicos a nivel nacional e internacional.

También se suele entender por ellos, aquel conjunto de atributos y facultades mínimas que se reconocen a los hombres, en cuanto se encuentran investidos de dignidad, que se incorporan positivamente en el ordenamiento internacional³.

De acuerdo con la parte inicial del concepto citado, los derechos humanos son aquel conjunto de facultades, cuyo reconocimiento obedece al momento histórico de la humanidad, y a las exigencias que estén vigentes respecto a la dignidad, la libertad y la igualdad de los seres humanos. Para ello es necesario considerar las premisas jurídicas establecidas en los ordenamientos legales vigentes, tanto en el ámbito nacional como internacional.

Son los derechos humanos, aquellos que están integrados por el conjunto de facultades mínimas que le son reconocidas a los seres humanos, con la finalidad de que puedan vivir de una manera digna, y para ello se encuentran recogidas en el ordenamiento positivo internacional.

La cita y comentario de los conceptos que se han analizado anteriormente sirven para concretar de manera precisa un concepto operacional acerca de los derechos humanos, manifestando que son el conjunto de garantías y bienes jurídicos reconocidos a las personas por su condición de seres

³ CHANAMÉ ORBE, Raúl, Diccionario de Derecho Constitucional, Editorial Adrus, Lima-Perú, 2010, pág. 215-216.

humanos, y que tienen la finalidad de hacer efectivas las condiciones para que puedan desarrollarse con dignidad, aplicando para exigir la vigencia de estos derechos todos los mecanismos de orden jurídico, que se encuentran recogidos en el ordenamiento internacional, constitucional, y legal que pueda ser aplicable con este propósito. En definitiva, son los derechos que se le reconocen a la persona, por su condición de ser humano, siendo deber del Estado promulgar los mecanismos para garantizar su vigencia, y obligación de la sociedad y de sus integrantes, observarlos y respetarlos de manera incólume.

4.1.2. Los Derechos Constitucionales.

Otro grupo de derechos que puede resultar afectado a consecuencia de las conductas negligentes y de irrespeto a las normas constitucionales y legales que rigen la actividad laboral desarrollada por los conductores profesionales, son los derechos constitucionales a los cuales se aborda en la siguiente forma.

“Son los derechos que se encuentran insertados dentro de la Constitución, los cuales al estar incorporados dentro de ésta tienen constancia y están reconocidos”⁴.

De acuerdo con la norma anterior, se da el nombre derechos constitucionales a aquellos que se encuentran reconocidos de forma expresa en la

⁴ Ibidem, pág. 208.

Constitución, por lo que al estar previstos en ella, tienen constancia acerca de su afirmación jurídica, y de su garantía por parte del Estado a través del ordenamiento constitucional y legal.

Otro criterio conceptual sobre la especie de derechos que se están analizando, es el siguiente:

“Los derechos constitucionales son aquellos incluidos en la norma constitutiva y organizativa de un estado generalmente denominada constitución que se consideran como esenciales en el sistema político están especialmente vinculados a la dignidad humana. Es decir, son aquellos derechos que dentro del ordenamiento jurídico disfrutan de un estatus especial en cuanto a garantías (de tutela y reforma)”⁵.

Se reafirma en la cita anterior, el hecho de que son derechos constitucionales todos aquellos que se encuentran incluidos en la Constitución de un Estado, y que son considerados como esenciales dentro de un sistema político y social, por su vinculación directa con la dignidad innata de los seres humanos. Es importante destacar que de acuerdo con la parte final del concepto citado, los derechos constitucionales, tiene un estatus especial en cuanto a tutela y protección se refiere. Es decir se asume como principio que los derechos constitucionales prevalecen sobre los de las demás personas.

Resultan suficientes las referencias anotadas en las líneas anteriores para establecer de manera concreta que son derechos constitucionales, todos aquellos que se encuentran expresamente reconocidos por el Estado, en la

⁵ https://es.wikipedia.org/wiki/Derechos_constitucionales

Constitución, y que están relacionados de manera directa con la condición de seres humanos, que se atribuye a todas las personas. Además los derechos constitucionales, por estar previstos en el ordenamiento jurídico supremo de un Estado, tienen un status jerárquicamente superior respecto a los demás derechos y garantías que se reconocen a las personas.

4.1.3. Los Derechos Fundamentales

El autor italiano, Luigi Ferrajoli, plantea una definición teórica de los derechos fundamentales, en la siguiente forma:

“Son “derechos fundamentales” todos aquellos derechos subjetivos que corresponden universalmente a “todos” los seres humanos en cuanto dotados del status de personas, de ciudadanos o personas con capacidad de obrar; entendiendo por “derecho subjetivo” cualquier expectativa positiva (de prestaciones) o negativa (de no sufrir lesiones) adscrita a un sujeto por una norma jurídica y por “status” de la condición de un sujeto, prevista asimismo por una norma jurídica positiva, como presupuesto de su idoneidad para ser titular de situaciones jurídicas y/o autor de los actos que son ejercicio de éstas”⁶.

Con el nombre de derechos fundamentales, se designa todos aquellos derechos subjetivos que se reconocen universalmente a todos los seres humanos, que están dotados de la condición jurídica de personas, ciudadanos o personas capaces para obrar. Dentro de la concepción subjetiva de este tipo de derecho, entran todas las expectativas positivas y negativas, referentes a las prestaciones y al derecho a no sufrir lesiones que se reconoce al sujeto por parte de la norma jurídica, atendiendo a su condición

⁶ FERRAJOLI, Luigi, Los Fundamentos de los Derechos Fundamentales, Editorial Trotta, Madrid-España, 2009, pág. 19.

de titular de situaciones jurídicas y de autos de los actos que son ejercidos en base a la potestad conferida por estas.

En el Diccionario Jurídico Espasa, el concepto que se está estudiando es abordado de la siguiente manera:

“Derechos fundamentales. Derechos del individuo, naturales e innatos que son reconocidos y protegidos por el Estado en la Constitución”⁷.

En este caso se indica, que son derechos fundamentales, aquellos que le pertenecen al individuo de una manera natural e innata, y que por ello son reconocidos y protegidos por el Estado a través de la incorporación de normas en la Constitución de la República.

El autor peruano, Raúl Chanamé Orbe, en su obra Diccionario de Derecho Constitucional presenta un concepto bastante amplio y abarcador de lo que son los derechos fundamentales, cuando dice:

“DERECHOS FUNDAMENTALES. Son los derechos humanos positivados jurídicamente. Dícese de los derechos básicos que norman la convivencia social y que nacen como concepción de los gobernantes o como acuerdo entre la sociedad y el Estado.

Dícese así a los derechos humanos positivados jurídicamente en los que se incluyen las exigencias de dignidad, de libertad y de igualdad entre todos los ciudadanos.

⁷ DICCIONARIO JURÍDICO ESPASA, Editorial Espasa Calpe S.A., Madrid-España, 2001, pág. 566.

Se trata de derechos delimitados espacial y temporalmente y su denominación responde a su carácter básico o fundamental del sistema jurídico público del Estado de Derecho.

La fundamentalidad también radica en considerar que los derechos constitucionales son aquellos que precisamente por su importancia han sido incluidos en el texto constitucional.

Considerando las pautas anteriores, se puede decir que los derechos fundamentales vendrían a ser aquellos derechos reconocidos en un ordenamiento jurídico positivo, en la mayoría de los casos en sus Constituciones”⁸.

En este caso se estima que son derechos fundamentales, aquellos que se encuentran incorporados jurídicamente en una norma positiva, y en los que ingresan también aquellos derechos básicos, que sirven para regular la convivencia social, son el producto del reconocimiento o concepción por parte de los gobernantes o acuerdos que se logran entre la sociedad y el Estado.

En esta clase de derechos se incluyen aquellos que se refieren a la dignidad, libertad e igualdad entre todos los ciudadanos, y se trata de bienes jurídicos que están espacial y temporalmente delimitados, por lo que su denominación responde a un carácter básico o fundamental garantizado por el sistema jurídico y público del Estado de Derecho.

El carácter fundamental de este derecho radica, en que justamente por su importancia han sido reconocidos e incorporados en la normativa constitucional; a partir de los elementos anteriores, se puede concluir que son

⁸ CHANAMÉ ORBE, Raúl, Diccionario de Derecho Constitucional, Editorial Adrus, Buenos Aires-Argentina, 2010, pág. 212-213.

derechos fundamentales aquellos que están reconocidos en el ordenamiento jurídico positivo de un Estado, que en la mayoría de los casos es la Constitución, por lo que tienen el carácter de supremos y prevalentes sobre los demás derechos y normas.

Para no abundar en una exagerada acumulación de contenidos citados, y considerando que la mayoría de ellos tienen un criterio bastante coincidente entre sí, concluyo que son derechos fundamentales, todos aquellos reconocidos al ser humano en su condición de persona, a través de los cuales se le otorgan garantías positivas que le dan la capacidad de obrar, garantías negativas, en base a las cuales se le asegura, no ser objeto de lesiones que puedan afectar la vigencia de los derechos y bienes jurídicos que el Estado le reconoce.

4.1.4. El Transporte Terrestre.

Los riesgos de vulneración de sus derechos a los que se ven sometidos las personas, como consecuencia de la conducta de inobservancia a las normas legales por parte de los conductores profesionales, tienen lugar a consecuencia de que deben involucrarse en la realización de una actividad muy común en los actuales momentos de la civilización humana, como es el transporte terrestre, sobre el cual se han recopilado los criterios que se citan y comentan a continuación.

La Enciclopedia Jurídica Omeba, recoge el siguiente concepto.

“TRANSPORTE. Medio de traslado de personas o cosas de un lugar a otro.

El Transporte constituye una rama fundamental de la actividad económica.

El desarrollo de los medios de Transporte durante este siglo ha permitido una expansión sin precedentes de la economía de los países”⁹

En el concepto anterior, se considera al transporte como el medio de movilización o traslado de personas o bienes de un lugar a otro, además se establece que es una actividad fundamental para el desarrollo económico, siendo esta la causa para que se hayan generado diferentes medios de transporte, favoreciendo la expansión de las relaciones comerciales a nivel mundial.

En el Diccionario Jurídico Enciclopédico de Derecho Usual, consta la siguiente referencia.

“TRANSPORTE TERRESTRE. La conducción de personas o mercaderías de un punto a otro por vías terrestres, entendiendo por ellas, negativamente, las que no son marítimas ni fluviales ni aéreas.

⁹ ENCICLOPEDIA JURÍDICA OMEBA, Tomo AP8, Editorial Bibliográfica Omeba, México D.F., 2007, pág. 1942

El transporte lo puede efectuar una persona, un animal o un vehículo, o combinados todos ellos, como en el antiguo de carros y carretas”¹⁰.

Es decir, el transporte terrestre hace referencia a la acción a través de la cual se logra conducir personas u objetos de un punto a otro, utilizando para ello las vías terrestres. El transporte puede ser efectuado por personas, animales o vehículos.

En la actualidad en la mayoría de los casos para ejecutar el transporte se utilizan los vehículos que han sido creados por el ingenio humano para el efecto, y que facilitan de manera enorme la movilización y traslado de personas y de objetos.

Otra definición sobre el transporte terrestre, dice de manera textual:

“El transporte terrestre es el medio de transporte que se realiza sobre o en la corteza terrestre. La mayoría de los transportes terrestres se realizan sobre ruedas (tales como el transporte ferroviario o transporte por carretera)”¹¹.

En el caso anterior, se considera que es transporte terrestre, aquel que se realiza sobre o en la corteza terrestre. Como una característica esencial de la mayoría de medios de transporte terrestre, se identifica que utilizan ruedas,

¹⁰ CABANELLAS, Guillermo, Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, Tomo VIII, Editorial Heliasta S.R.L., Buenos Aires-Argentina, 2001, pág. 179.

¹¹ <http://www.maritimopuerto.cl/contents/36>

como es el caso de los ferrocarriles o los automotores utilizados para trasladarse por carretera.

Considerando el análisis de las referencias que han sido citadas en las páginas que anteceden, se puede concluir que el transporte terrestre, es la actividad realizada con la finalidad de facilitar la movilización o traslado de personas u objetos de un lugar a otro.

En la actualidad el transporte terrestre constituye un elemento esencial en la dinámica social y económica que caracteriza a la civilización humana, pues el desarrollo de ésta es favorecido por los diferentes medios de transporte que existe hoy en día.

Es importante indicar que en el caso de la presente investigación el tipo de transporte terrestre que interesa por su relación con la temática investigada, es el que se realiza mediante vehículos automotores por las arterias viales urbanas y de interconexión entre las diferentes jurisdicciones territoriales, que son los que se encuentran regulados en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

4.1.5. El Tránsito Terrestre.

Dentro del análisis de los aspectos que guardan una relación con la temática que se está abordando en el desarrollo del presente estudio, es necesario referirse de manera breve al tránsito terrestre, que es la actividad en la cual

se verifican las conductas de irrespeto a las normas constitucionales y legales por parte de los conductores profesionales, y consecuentemente la vulneración de los derechos de las personas.

El autor Byron Albuja, manifiesta lo siguiente:

“La palabra tránsito, se deriva del latín “transitus”, que quiere decir acción de transitar, o sea el paso de un estado a otro. Asimismo, se refiere al tránsito o movimiento de vehículos, personas, animales, ya sea por las calles, carreteras, autopistas, etc., a menudo el tránsito se confunde con el tráfico, refiriéndose más bien esta última palabra a la acción o efecto de traficar, es decir la actividad de comerciar, ya sea comprando o vendiendo, o realizando otros contratos semejantes”.¹²

Considerando su derivación etimológica la palabra tránsito designa la acción de pasar de un lugar a otro, es decir hace alusión al movimiento de vehículos, personas o animales, a través de las diferentes estructuras viales, construidas para el efecto.

Guillermo Cabanellas, en el Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, en la parte pertinente manifiesta:

“TRÁNSITO. Paso o traslado a través de vías o lugares públicos. Especialmente, circulación por calles y caminos.

¹² ALBUJA, Byron Curso Elemental de Tránsito, Editorial Corporación Editora Nacional, Quito-Ecuador, 2006, pág. 4.

En materia de circulación de vehículos y peatones en las calles de las ciudades populosas o en las carreteras, tránsito es la voz adecuada, aunque se confunda por bastantes con tráfico”¹³.

Es decir el tránsito se refiere al traslado, circulación o paso a través de las vías o lugares públicos, y en especial a aquel que se realiza por calles y caminos construidos para el efecto de facilitar esa movilización.

Es importante una referencia conceptual, que se ha recopilado acerca del tránsito vehicular, la cual manifiesta lo siguiente:

“El tránsito vehicular o automovilístico (también llamado tráfico vehicular, o simplemente tráfico) es el fenómeno causado por el flujo de vehículos en una vía, calle o autopista”¹⁴.

De acuerdo con lo anterior, se da el nombre de tránsito vehicular, al flujo de vehículos, en una vía, calle o autopista.

El tránsito, debe entenderse entonces como la movilización de un lugar a otro de personas, animales u objetos. Esta movilización se logra mediante los medios de transporte, creados con la finalidad de facilitar ese traslado, el mismo que debe cumplirse con diferentes propósitos, relacionados con el quehacer diario de cada una de las personas, respecto de las cuales el tránsito vehicular es un elemento esencial, lo que ha motivado su regulación

¹³ CABANELLAS, Guillermo, Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, Tomo VIII, Editorial Heliasta S.R.L., Buenos Aires-Argentina, 2001, pág. 170.

¹⁴ http://es.wikipedia.org/wiki/Tr%C3%A1nsito_vehicular

jurídica a objeto de garantizar el respeto de los derechos de las personas que intervienen o se vinculan con él.

4.1.6. La Seguridad Vial.

En la actualidad en el Ecuador, debido a la alta incidencia de accidentes de tránsito que pone en riesgo la integridad personal y la vida de las personas en las diferentes ciudades del país, se está hablando y discutiendo mucho acerca del concepto de seguridad vial, elemento que es necesario abordar dentro de la recopilación conceptual que se está realizando.

La Organización Mundial de la Salud, ha elaborado el siguiente concepto acerca de la seguridad vial.

“La Seguridad Vial es un objetivo permanente de la gestión de tránsito en las vías públicas, que aglutina todo un conjunto de acciones y tecnologías, destinadas a disminuir los riesgos de accidentes, minimizar las tasas de accidentalidad y sus consecuencias”¹⁵.

Es decir que la seguridad vial se convierte en un propósito principal, para la gestión de los organismos que intervienen en la planificación, prevención y control del tránsito en las vías públicas; la cual involucra la adopción de comportamientos y la aplicación de mecanismos tecnológicos destinados a disminuir o minimizar los riesgos de accidentes, con la finalidad de mermar la

¹⁵ ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD, Informe Sobre la Salud en el Mundo, Ginebra-Suiza, 2006.

incidencia de la accidentabilidad y de las consecuencias materiales y humanas que representa.

Otra opinión, sobre seguridad vial, ha sido presentada en un documento que en relación con esta materia, elaboró el Ministerio de Obras Públicas y Transporte de Chile, que en su parte pertinente dice:

“La seguridad vial se define como la disciplina que estudia y aplica las acciones y mecanismos tendientes a garantizar el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública, previniendo los accidentes de tránsito”¹⁶.

Considerando la referencia anterior se asume a la seguridad vial como la disciplina que tiene como propósito el estudio y aplicación de las acciones y medios a través de los cuales se pretende garantizar el normal funcionamiento de la circulación en la vía pública, esto con la finalidad de prevenir los accidentes de tránsito, y las consecuencias que estos percances pueden representar para todos los involucrados en el tráfico permanente que se realiza en las vías.

También se ha recabado la siguiente opinión sobre el concepto de seguridad vial:

“La seguridad vial consiste en la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud

¹⁶ MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTE DE CHILE, Nuevos enfoques en la prevención de accidentes de tránsito, Editorial UNED, Santiago –Chile, 2003, pág. 5.

de las personas, cuando tuviera lugar un hecho no deseado de tránsito. También se refiere a las tecnologías empleadas para dicho fin en cualquier medio de desplazamiento terrestre¹⁷.

En las líneas anteriores, se establece que la seguridad vial tiene como propósito prevenir los accidentes de tránsito y disminuir o minimizar sus efectos, especialmente con la finalidad de proteger la vida y la salud de las personas, en los casos en que se verifique un accidente de tránsito. Engloba este concepto también los medios tecnológicos que se pueden emplear a objeto de conseguir este fin. En definitiva tiene que ver con la regulación del tránsito, entendido como la movilización en todo vehículo construido con el propósito de realizar un desplazamiento vía terrestre.

Reuniendo todos los elementos anteriores, se establece que la seguridad vial es una disciplina que tiene como finalidad identificar los factores de riesgos que pueden presentarse en la circulación, movilización o traslado que caracteriza al tránsito por las diferentes vías, con la finalidad de disminuir la incidencia de accidentes de tránsito y evitar las consecuencias negativas que los mismos ocasionan.

4.1.7. Los Conductores Profesionales.

Como aspecto final dentro de la recopilación de los criterios conceptuales que tiene relación con el trabajo que se está ejecutando, es necesario hacer una

¹⁷ http://es.wikipedia.org/wiki/Seguridad_vial

alusión rápida a lo que son los conductores profesionales, entendiéndolos como los sujetos a los cuales está dirigida la presente investigación, la cual pretende garantizar su adecuada formación profesional de manera que adopten conductas respetuosas de los derechos constitucionales y derechos humanos de las personas, respetando la vigencia de estas garantías, y garantizándose ellos mismos su integridad personal y la vida, que innecesariamente se pone en riesgo en muchas situaciones en caso de los percances relacionados con el tránsito y el transporte terrestre.

Respecto a los conductores profesionales se han reunido los siguientes conceptos.

“Un conductor es el que conduce un vehículo de cualquier tipo”¹⁸.

El concepto anterior, de una manera sencilla ilustra el concepto de conductor, señalando que esta palabra se usa para designar a una persona que conduce un vehículo de cualquier tipo. Es decir guía, dirige o maneja un vehículo utilizando para ello los mandos que vienen incorporados, con la finalidad de que el automotor se mueva

Otro criterio en el cual se esboza un concepto acerca de los conductores profesionales menciona:

“Se entiende por conductor profesional, a toda persona provista de la correspondiente autorización administrativa para conducir, cuya

¹⁸ <http://www.consumoteca.com/economia-familiar/seguros/conductor>

actividad laboral principal sea la conducción de vehículos a motor dedicados al transporte de mercancías o de personas, extremo que se acreditará mediante certificación expedida por la empresa para la que ejerza aquella actividad, acompañada de la correspondiente documentación acreditativa”¹⁹.

Tomando en cuenta la cita, se establece que conductor profesional es la persona que cuenta con la autorización correspondiente para conducir un vehículo a motor, y que realiza como actividad cotidiana la transportación de mercancías o personas, contando para ello con los permisos correspondientes y con la acreditación que certifique que cuenta con la capacidad suficiente para ello.

Sobre la base de las aportaciones conceptuales citadas y comentadas es posible establecer que se da el nombre de conductor profesional, a la persona natural, acreditada a través del título correspondiente, emitido por las entidades con competencia para ello, que está autorizada para el transporte de personas y/o de objetos, a través de la conducción de un vehículo automotor.

El conductor profesional, rige su conducta de acuerdo con las normas legales y reglamentarias, establecidas con la finalidad de regular el tránsito y el transporte terrestre.

¹⁹ <http://www.proyectosfindecarrera.com/definicion/conductor-profesional.htm>

4.2. MARCO DOCTRINARIO.

4.2.1. Las Escuelas de Conductores Profesionales en Ecuador.

Es importante empezar precisando una opinión doctrinaria que permita entender en qué consisten las escuelas de conductores profesionales, para luego avanzar hacia la comprensión de la problemática que se presenta respecto al funcionamiento de las mismas en el Ecuador.

Un criterio tomado de la doctrina respecto a las instituciones que estoy analizando menciona lo siguiente:

“Establecimiento, denominado abreviadamente auto-escuela, destinado a la formación de conductores de automóvil para la obtención del permiso de conducción. Así, en estos centros los futuros conductores adquieren los conocimientos y la pericia necesarios para circular por las vías públicas.

En muchos países las escuelas de conducción surgieron en forma privada, para ser reguladas después por la Administración correspondiente, al difundirse el automóvil como medio de transporte. En tal regulación se ha intentado siempre adecuar la estructura de dichos centros a las crecientes necesidades, siguiendo criterios internacionales para que la enseñanza resulte eficaz y la formación de los conductores sea satisfactoria”²⁰.

Desde el punto de vista doctrinario las escuelas de conducción, o de conductores profesionales, son los establecimientos que tienen como

²⁰ NARVAEZ IZQUIERDO, Juan Patricio, Manual de Tránsito y Transportación Terrestre, Editorial Adruss, Lima-Perú, 2004, pág. 21.

propósito formar a las personas para la conducción de un automotor, con la finalidad de acreditar que están en capacidad suficiente para poder obtener el permiso de conductores.

Es decir, en las escuelas de conducción las personas adquieren los conocimientos teóricos, así como la aptitud práctica para poder circular por las vías públicas, conduciendo un automotor.

Al hablar de las escuelas de conducción, se trata por lo tanto de centros en los cuales se procura la formación integral de los conductores, a través de la preparación y difusión de normas legales y reglamentarias, y también mediante la ejecución de actividades de orden práctico, que consisten en la conducción de un automotor bajo la guía y supervisión de personal especializado, que al finalizar el período de formación acredite que el alumno cuenta con la capacidad suficiente para obtener su título de conducción.

En muchos países y también en el Ecuador, las escuelas de conducción surgieron de la iniciativa privada, pero actualmente son reguladas por el Estado a través de la Agencia Nacional de Tránsito, aunque en el caso de los conductores profesionales, estos se forman en escuelas que mantienen los Sindicatos de Choferes Profesionales en las diversas provincias del país, y en algunos institutos creados para el efecto, siendo la política del Estado que la formación de conductores profesionales sea atribuida en un futuro próximo a las universidades, criterio con el que concuerdo pues estas instituciones de

educación superior garantizarían una formación más integral de los futuros conductores.

Es importante acoger lo que se resalta en la parte final de la cita en el sentido de que sería conveniente que en la formación de los conductores profesionales en el Ecuador, se apliquen normas y criterios internacionales con la finalidad de lograr criterios de eficacia en la enseñanza, y de satisfacción en la formación de los conductores, que garanticen consecuentemente seguridad para las personas en general, que están involucradas en el transporte y el tránsito terrestre.

En el Ecuador, las instituciones encargadas de formar académica, teórica y prácticamente a quienes eligen la profesión de conductor, son las denominadas Escuelas de Conductores Profesionales, regentadas en la forma en que se describió anteriormente, sin embargo estos centros presentan algunas irregularidades en su funcionamiento.

4.2.2. Los accidentes de tránsito en el Ecuador.

Es importante dentro de este subtema, empezar concretando desde el punto de vista doctrinario, lo que son los accidentes de tránsito, respecto a esto he encontrado el siguiente criterio manifestado por la autora Ana María Cortés de Arabia, quien escribe:

“ACCIDENTE DE TRÁNSITO: Es un suceso o acontecimiento súbito, inesperado y no premeditado, causado, al menos, por un vehículo motorizado en movimiento, en la vía pública y a raíz del que se producen daños materiales, lesiones o muertes.

Además, es preciso considerar que no todos los accidentes son imposibles de prever (caso fortuito), sino que pueden ser ocasionados por conductores que actúan con negligencia, imprudencia o temeridad, violando los reglamentos más elementales y, en muchos casos, alcoholizados o por efecto de la ingesta de drogas, lo que nos lleva a pensar en una atribución del hecho por culpa consciente o más grave aún, por dolo eventual. Es decir, no todos los siniestros son inevitables, muchos de ellos, se pueden eludir”²¹.

Es decir el accidente de tránsito desde una perspectiva doctrinaria es entendido como un suceso lamentable, que ocurre de forma inesperada, y en el que participa por lo menos un vehículo motorizado que al momento de acaecer el hecho se encontraba en movimiento en una vía pública, y que como consecuencia provoca daños en los bienes materiales, y lesiones e incluso la muerte de las personas involucradas.

No obstante la imprevisibilidad a la que se hace mención en el párrafo anterior, es necesario precisar que no todos los accidentes son resultado de un caso fortuito, sino que pueden ser resultado del comportamiento negligente y temerario de algunos conductores que actúan inobservando las más elementales normas reglamentarias establecidas para la conducción y en ciertos casos bajo la influencia de la ingesta de bebidas alcohólicas o el consumo de drogas u otras sustancias estupefacientes, en este caso como

²¹ CORTÉS DE ARABIA, Ana María, La Jurisprudencia en los Accidentes de Tránsito, Editorial Universidad Blas Pascal, Buenos Aires-Argentina, 2010, pág. 141.

bien los señala la autora se está ante un hecho en el cual concurre una especie de culpa consciente o dolo eventual.

Por lo tanto, es real la aseveración que se hace en la parte final de la cita, que muchos accidentes se pueden evitar, pero para ello se requiere la actuación consciente de quienes tienen bajo su responsabilidad la delicada tarea de conducir un automotor.

Respecto a la incidencia de accidentes de tránsito en el Ecuador, el autor César Oswaldo Aguilar Ortiz, quien manifiesta lo siguiente:

“En enero y febrero 2013, se contabilizan 380 muertes por accidentes de tránsito, registrando la mayor cantidad en la provincia de Guayas, delante de Los Ríos y Cotopaxi. El incremento de personas fallecidas en febrero se dio en 7 puntos porcentuales respecto al mes de enero.

Las varias modificaciones que ha sufrido la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se reflejan en el decrecimiento del número de fallecidos en los accidentes de tránsito desde el año 2010, sin embargo, una de las últimas reformas a la Ley, relacionada con la prisión por exceder los límites de velocidad, no ha desplazado del segundo lugar de causas de muerte por exceso de velocidad.

Analizando la primera causa de mortalidad, la imprudencia o impericia de los conductores, evidencia la precaria o escasa formación de quien se pone detrás de un volante, es crítico señalar que durante años, personas sin escrúpulos negociaron los títulos de conducción en todas sus categorías, alumbrando generaciones de conductores que apenas cumplieron su mayoría de edad, ya estaban conduciendo un vehículo, y que hasta hoy, siguen causando muertes y dolor en todo el país.

La lucha debe ser incansable, desde nuestro lado como ciudadanos, debemos exigir que se revisen los parámetros de seguridad vial en las carreteras de nuestro país, pero de nada servirá tener carreteras

inteligentes, diseñadas bajo estándares internacionales, si nuestra cultura de conducir no cambia, si es preciso volver o pisar por primera vez un aula de formación para conductores, debemos hacerlo”²².

Los datos que se expresan en la parte inicial de la cita permiten establecer que solo en el lapso comprendido entre los meses de enero y febrero del 2013, se produjeron en el Ecuador, aproximadamente trescientas ochenta muertes, debido a accidentes de tránsito, habiéndose evidenciado un crecimiento porcentual de siete puntos en el mes de febrero con respecto a la cifra reportada en el mes de enero.

Es importante indicar que las reformas incorporadas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, hacen evidente una reducción en el número de fallecidos desde el año 2010, sin embargo el hecho de sancionar con prisión a los responsables del exceso de velocidad, no incidido para que ésta conducta sea desplazada del segundo lugar en las causas de muerte por accidentes de tránsito.

En el segundo párrafo del criterio doctrinario citado se establece con claridad que la primera causa de mortalidad por accidentes de tránsito, es la imprudencia o la impericia de los conductores, lo que hace evidente que estas personas tienen una escasa y limitada formación.

Lo anterior se debe, posiblemente a que, por mucho tiempo en el país, los títulos de conducción se obtenían en todas sus categorías, a través de una

²² AGUILAR ORTIZ, César Oswaldo, Los Accidentes de Tránsito en el Ecuador, Editorial Indugraf, Quito-Ecuador, 2013, pág. 11.

negociación inescrupulosa, que provocó la existencia de muchos conductores que apenas cumplían con el requisito de la mayoría de edad, siendo ellos posteriormente los responsables de la serie de accidentes que provocaron una grave secuela de muerte y dolor en muchas familias ecuatorianas.

La parte final de la cita hace hincapié en la necesidad de que se desarrolle una cultura de conducir que sea respetuosa de las normas y parámetros de seguridad vial en las diferentes carreteras de nuestro país, y que sobre todo respete los derechos humanos de las demás personas involucradas en las actividades de tránsito y transporte terrestre, para ello concuerdo con el autor del criterio doctrinario analizado en el sentido de que si es preciso que todos volvamos a recibir una instrucción específica para adecuar nuestra forma de conducir a esta cultura, es necesario volver a las aulas y tomar conciencia de la importancia que tiene para nosotros mismos, la familia y la sociedad, el ser conductores responsables y respetuosos de los derechos fundamentales de nuestros semejantes.

La falta de una adecuada capacitación de los conductores profesionales, por parte de las instituciones y organismos creados con esta finalidad, ocasiona como consecuencia los accidentes de tránsito, que constituyen un problema grave en la sociedad ecuatoriana, pues a nivel de América Latina, Ecuador es el segundo país en donde los accidentes de tránsito constituyen la principal causa de muerte.

4.2.3. La violencia de las conductoras y los conductores de vehículos en el Ecuador.

Respecto a la violencia como un comportamiento que incide de forma permanente en el transporte y el tránsito terrestre, por parte de los conductores que participan en estas actividades, se recoge la siguiente referencia:

“Una situación que lamentablemente nos toca vivir cada día en las calles de nuestro país es la agresividad en el tránsito. Gritos, insultos, bocinazos, y hasta agresiones físicas; distintas situaciones que lo único que logran es empeorar el escenario e incluso hasta involucrar a inocentes en el conflicto.

Desde épocas muy remotas, el ser humano ha encontrado en la agresión una forma válida de hacer valer sus derechos. Ese estigma ha tallado hondo en la personalidad de muchos conductores y “la ley del más fuerte” ha pasado a ser la forma de resolver cómo priorizar el paso en calles y rutas de nuestro país. La situación ha pasado a ser tan extrema que dentro de las causales de accidentes juega un rol preponderante”²³.

La cita empieza por exponer que la agresividad en el tránsito, es una situación a la que todas las personas nos vemos avocadas diariamente, y que se manifiesta en diversos comportamientos como los insultos, el uso indiscriminado de la bocina, y alcanza incluso niveles más graves cuando comporta la agresión física; todas estas situaciones desembocan en el empeoramiento del escenario conflictivo que caracteriza al transporte y al

²³ BRAMBATI, Gustavo, Seguridad Vial, Conductores Agresivos, Ira al Volante, Editorial Centro de Experimentación y Seguridad Vial, Buenos Aires-Argentina, 2012, pág. 2.

tránsito terrestre, y que involucra incluso los derechos de personas inocentes que indirectamente son afectadas por este tipo de conflictos.

La agresividad en el tránsito y transporte terrestre, obedece quizá al hecho de que desde épocas inmemoriales, la conducta agresiva, fue adoptada por el ser humano como la forma más efectiva de hacer valer sus derechos; esta estigmatización está presente en la personalidad de muchos conductores, que pretenden hacer valer la ley del más fuerte como mecanismo para transitar y conducirse por las principales calles y rutas viales de los diferentes países.

La cita deja claro que es tal la incidencia de la violencia y la agresividad en la conducción, que ésta ha pasado a convertirse en una de las causales preponderantes para la incidencia de los accidentes de tránsito.

María Cristina Isoba, manifiesta algunos elementos que permitirían a los conductores adoptar una conducta pacífica y que contribuya a la convivencia vial, cuando expresa:

“Desde el punto de vista social y de la seguridad vial, sin duda, un mayor ordenamiento vial, con reglas claras y que se hagan respetar, sumado a la educación vial de los conductores acerca de la interdependencia en el sistema del tránsito, y para el desarrollo de habilidades para juzgar las situaciones problemáticas, saber auto-controlarse, y cooperar en el tránsito, contribuirían a pacificar la convivencia vial para el bien de todos. Sin embargo, pocos conductores reciben capacitación y muy pocos cursos incluyen estos importantes tópicos”²⁴.

²⁴ ISOBA, María Cristina, Manual de Tránsito y Transporte Terrestre, Editorial Kapelusz, México D.F., 2003, pág. 29.

De acuerdo a lo mencionado, se establece que desde la perspectiva social y de la seguridad vial, una normativa más adecuada que imponga reglas claras y la acción de los órganos de control orientada a que esas disposiciones se respeten, sumadas a la educación de los conductores orientada a que desarrollen habilidades que le permitan asumir situaciones problemáticas, aplicando el autocontrol como forma de cooperar al tránsito, y contribuir a pacificar la convivencia social, para garantizar mayor seguridad para todos.

No obstante dentro de la formación de los conductores profesionales, no se imparte capacitación sobre importantes aspectos como son justamente la formación psicológica de los conductores de manera que puedan asumir responsablemente su rol dentro del entramado del tránsito y el transporte terrestre, aplicando el autocontrol, y desterrando los comportamientos violentos que perjudiquen y pongan en riesgo los derechos fundamentales del propio conductor y de las demás personas que participan en estas actividades.

Se hace necesario además, que de parte de todos los actores dentro del tránsito y transporte terrestre, como son los peatones, pasajeros, agentes de seguridad, motociclistas, ciclistas, etc., exista una conducta de respeto para con nuestros semejantes, y sobre todo para con los derechos fundamentales que se nos reconoce en condición de seres humanos, de esta forma se logrará disminuir la incidencia de accidentes de tránsito en nuestro país.

4.3. MARCO JURÍDICO.

4.3.1. Constitución de la República del Ecuador.

En el ordenamiento constitucional que se encuentra vigente en el país, existen algunas normas que tienen relación con la temática que se aborda en este trabajo, entre las principales están las siguientes:

“Art. 32.- La salud es un derecho que garantiza el Estado, cuya realización se vincula al ejercicio de otros derechos, entre ellos el derecho al agua, la alimentación, la educación, la cultura física, el trabajo, la seguridad social, los ambientes sanos y otros que sustentan el buen vivir.

El Estado garantizará este derecho mediante políticas económicas, sociales, culturales, educativas y ambientales; y el acceso permanente, oportuno y sin exclusión a programas, acciones y servicios de promoción y atención integral de salud, salud sexual y salud reproductiva. La prestación de los servicios de salud se regirá por los principios de equidad, universalidad, solidaridad, interculturalidad, calidad, eficiencia, eficacia, precaución y bioética, con enfoque de género y generacional”²⁵.

A través de la normativa anterior, se ratifica que uno de los derechos más importantes del ser humano, de acuerdo con la concepción jurídica del Estado ecuatoriano es la salud. Lamentablemente los accidentes de tránsito, especialmente aquellos que producen víctimas personales, son la principal causa por la que la salud de los seres humanos se ve gravemente

²⁵ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Publicación Oficial de la Asamblea Nacional, Quito-Ecuador, 2012, pág. 34.

quebrantada, a consecuencia de los traumatismos y lesiones que pueden presentar quienes se encuentren involucrados como víctimas de uno de estos percances.

Por lo tanto una política indispensable del Estado ecuatoriano, debe ser garantizar adecuadamente la seguridad en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, adoptando para ello los mecanismos jurídicos, técnicos y de gestión necesarios con la finalidad de disminuir la alta incidencia de accidentes de tránsito.

Un elemento esencial en que se basa la salud de las personas, de acuerdo con la parte final del artículo citado está en la precaución, la cual no es aplicada adecuadamente en materia de seguridad vial, tránsito y transporte terrestre, pues todos quienes estamos involucrados en esta actividad en calidad de conductores, peatones, etc., inobservamos constantemente las normas que nos rigen, siendo esta una grave actitud, que puede representarnos graves perjuicios en caso de ser víctimas de un accidente de tránsito.

Además de la salud, el alto índice de accidentabilidad en el Ecuador, provoca que se pongan en riesgo derechos fundamentales, como la propia vida y la integridad de las personas, los que están reconocidos de forma expresa en la Constitución de la República del Ecuador, en la norma que se cita y comenta ahora mismo.

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

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

3. El derecho a la integridad personal, que incluye:
 - a. La integridad física, psíquica, moral y sexual”²⁶.

De acuerdo con los datos que se presentaron en la parte doctrinaria de esta investigación, entre doce y catorce personas mueren, por día en el Ecuador, a causa de accidentes de tránsito, esta información es suficiente para evidenciar que el derecho a la vida, es constantemente a ser vulnerado, como consecuencia de la verificación de estos sucesos.

Además, por todos es conocido que es incontable el número de personas afectadas en su integridad física, a causa de los traumatismos, lesiones, mutilaciones, ocasionadas como producto de un accidente de tránsito; en este caso no es conveniente establecer cifras pues todos los días se producen percances que tienen alguna víctima que ve afectada su integridad personal. Aparentemente el perjuicio a la integridad personal, ocasionado por el accidente de tránsito es solamente físico; pero en la realidad los daños psicológicos que sufre la víctima, sus familiares, los mismos conductores, es sumamente grave, por lo que hay una afectación directa al derecho constitucional a la integridad personal.

²⁶ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Publicación Oficial de la Asamblea Nacional, Quito-Ecuador, 2012, pág. 34.

Finalmente, en el análisis de las normas constitucionales que tienen relación con la temática que se estudia en este trabajo, es necesario revisar el siguiente artículo, de la Constitución de la República del Ecuador:

“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”²⁷.

De acuerdo con la norma anterior, el Estado ecuatoriano está obligado a garantizar como un derecho de las personas, la libertad en materia de transporte terrestre, sin que se pueda conceder privilegios de ninguna clase.

Además se instituye como un deber del Estado, la regulación del transporte terrestre, pero esta facultad tiene que ser asumida de forma responsable, y considerando las características del problema en la sociedad actual, si bien es cierto se han expedido normas legales y reglamentarias, las mismas no resultan suficientes para evitar el incremento de la accidentabilidad de tránsito, por lo cual es necesario meditar en la adopción de un ordenamiento jurídico, que desde mi punto de vista tendría que estar orientado de manera más directa a la formación íntegra de los futuros conductores profesionales.

²⁷ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Publicación Oficial de la Asamblea Nacional, Quito-Ecuador, 2012, pág. 34.

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

En la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en relación con la problemática jurídica investigada, encontramos la siguiente norma:

“Art. 93.- Requisito para el otorgamiento de licencia.- El certificado o los títulos de aprobación de estudios que otorgan las Escuelas autorizadas para conductores no profesionales, constituye requisito indispensable para el otorgamiento de la licencia de conducir.

El certificado o título de aprobación de estudio que otorguen las Escuelas de Conducción de Choferes Profesionales, el SECAP, FEDESOMECE, los Institutos Técnicos de Educación Superior, las Escuelas Politécnicas y las Universidades debidamente autorizadas por la Agencia Nacional, constituye requisito indispensable para el otorgamiento de la licencia de conducir profesional, operador de maquinaria agrícola y equipo caminero pesado”²⁸.

La norma anterior es citada con la única finalidad de ilustrar que de acuerdo con la legislación vigente, en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, un requisito esencial para el otorgamiento de la licencia de conducir, por parte de los organismos correspondientes, es que el interesado presente el certificado o título, que acredite la aprobación de los estudios que otorgan las Escuelas autorizadas para la formación de conductores no profesionales.

²⁸ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013, pág. 25.

Para el caso de choferes profesionales, el certificado o título de aprobación de estudios, deberá ser otorgado por las Escuelas de Conducción de Choferes Profesionales, debidamente acreditadas y legalizadas ante los organismos competentes.

La norma anterior evidencia, que la formación de los conductores no profesionales y profesionales, y la capacitación suficiente para el desempeño de la delicada función de conducir un vehículo automotor, es una atribución que es conferida a las Escuelas de Conducción, siendo indispensable que esta formación sea suficiente e íntegra, capaz de que el futuro conductor cuente con los elementos teóricos, prácticos y humanos indispensables para desempeñar ética y responsablemente su profesión.

4.3.3. En el Reglamento General a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Dentro de las normas reglamentarias aplicables en el ámbito del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial que guardan relación con el trabajo investigativo es importante indicar la siguiente:

“Art. 128.- No se otorgará licencia para conducir vehículos a motor a quien no presente el correspondiente título o certificado de conductor profesional o no profesional, respectivamente, debidamente conferido por las escuelas, institutos técnicos, escuelas politécnicas y universidades autorizados.

Las licencias de conductor profesional y no profesional se concederán a los ciudadanos que cumplan con los siguientes requisitos:

1. Ser mayor de edad;
2. Título o certificado de conductor profesional o no profesional respectivamente; en el caso de los aspirantes a conductores profesionales, el curso se deberá aprobar, además, con una asistencia a clases de al menos el 95%.
3. Aprobar los exámenes médicos, psicosenométricos, y teórico-prácticos correspondientes. El examen médico previsto será un examen visual, el mismo que también podrá ser realizado a través de equipos psicosenométricos;
4. Haber aprobado la educación básica para licencias no profesionales (A, B y F); y, haber aprobado el primero de bachillerato para licencias profesionales (A1, C, C1, D, D1, E, E1 y G).
5. Cédula de ciudadanía; y,
6. Certificado de votación vigente²⁹.

En el inciso primero del artículo citado, se establece con suma claridad, que no se podrá obtener el título habilitante, es decir la licencia para conducir vehículos a motor, si no se presenta como requisito el correspondiente título o certificado de conductor profesional o no profesional, debidamente conferido por las instituciones autorizadas para el efecto.

Entre los requisitos establecidos en el artículo que se comenta en el numeral dos, se determina como requisito esencial, el título o certificado de conductor profesional o no profesional; aclarando que en el caso de los aspirantes a obtener la licencia de conductor profesional, el curso de formación debe ser aprobado con una asistencia a clase de al menos el 95%, del total del curso.

²⁹ REGLAMENTO A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013, pág. 35.

En ninguna parte de la norma reglamentaria anterior se establece como una exigencia para otorgar el título de conductor profesional y no profesional, el acreditar una formación específica en derechos humanos, siendo este un vacío que afecta la integridad que debe existir dentro de la preparación académica de los conductores de vehículos.

4.3.4. En el Reglamento de Escuelas de Conducción e Institutos Superiores de Capacitación para Conductores Profesionales.

Con la finalidad de establecer las normas, disposiciones y procedimientos, relacionados con la creación, funcionamiento y control de las instituciones denominadas como Escuelas de Conducción e Institutos Superiores de Capacitación para Conductores Profesionales, tenga vigencia el Reglamento mencionado en el acápite de esta parte del trabajo.

En ninguna de las normas del Reglamento que se analiza se hace referencia alguna siquiera a los derechos humanos, y mucho menos a la inclusión de su tratamiento dentro de la formación de los conductores profesionales y no profesionales.

A la norma reglamentaria, relacionada con la malla curricular que se imparte a los futuros conductores profesionales. se debe hacer algunas observaciones que están relacionadas principalmente con aspectos como los siguientes:

- Se incorpora un periodo desde mi punto de vista demasiado reducido respecto del tiempo de horas clase de práctica que deben recibir los conductores profesionales y no profesionales. Esta observación la planteo en el sentido de que es necesario que la persona que va a conducir un vehículo adquiera las destrezas suficientes para poder hacer lo con responsabilidad.
- Es demasiado reducido el período de horas clases orientada a la formación psicológica de los conductores profesionales y no profesionales, que va mucho más allá de la aplicación de un test y tiene que estar orientada a la formación de conductas y aptitudes para el desempeño de la profesión.
- No se detalla dentro de la malla curricular correspondiente la obligatoriedad de incluir contenidos relacionados con los derechos humanos, siendo éste el principal aspecto deficiente dentro de la formación de los conductores profesionales y no profesionales, pues la principal causa para el irrespeto a las normas y principios de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial es la inconciencia e irresponsabilidad demostrada frente al respeto a los derechos de los demás.

4.4. LEGISLACIÓN COMPARADA.

Es necesario sustentar el trabajo investigativo además de los elementos aportados hasta ahora, en referencias jurídicas tomadas de las legislaciones de otros países con el objeto de conocer si se legisla o no sobre la incorporación de contenidos de derechos humanos dentro de la formación de los conductores profesionales y no profesionales, para ello se han tomado en cuenta los siguientes cuerpos legales.

4.4.1. LEY DE TRÁNSITO DE ARGENTINA.

En la legislación vigente en la República de Argentina, en materia de tránsito y transporte terrestre, encontramos la siguiente norma, referente a los requisitos para obtener una licencia de conducir, que de alguna manera guarda relación con la problemática investigada.

“ARTICULO 14.- REQUISITOS.

a) La autoridad jurisdiccional expedidora debe requerir del solicitante:

...4. Un examen teórico de conocimientos sobre conducción, señalamiento y legislación, estadísticas sobre accidentes y modo de prevenirlos”³⁰.

³⁰ LEY DE TRÁNSITO DE ARGENTINA, <http://mdns.com.ar/BiblioBacac/Ley%20de%20transito.pdf>, 21-06-2013

De acuerdo con la norma anterior, para expedir la licencia, se debe exigir que el postulante, cumpla con un examen teórico, a través del cual se evaluará los conocimientos que posee en materia de conducción y manejo del vehículo, señales de tránsito, legislación vigente en este ámbito, y datos estadísticos acerca de la incidencia de accidentes de tránsito.

El requisito anterior, que no está incorporado en la misma forma en la legislación ecuatoriana, exige que el conductor tenga conciencia acerca de la incidencia de la accidentabilidad en materia de transporte terrestre y la forma en que debe actuar con la finalidad de prevenir estos percances.

4.4.2. RÉGIMEN DE FALTAS DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES.

Otra normativa de la legislación argentina, es el Régimen de Faltas de la Ciudad de Buenos Aires, que dispone de forma textual, respecto a los conductores que incurran en infracciones de tránsito, dentro del territorio de la capital bonaerense lo siguiente:

“ARTÍCULO 27.- CONCURRIR A CURSOS ESPECIALES DE EDUCACIÓN Y CAPACITACIÓN. La sanción de concurrir a cursos especiales de educación y capacitación consiste en la imposición a una persona física de la obligación de realizarlos en instituciones públicas o privadas. Puede ser impuesta por el/la Juez/a accesoriamente tanto de una sanción principal como sustitutiva. Los cursos no pueden prolongarse por más de sesenta (60) días corridos y demandar más de cuatro (4) horas semanales”³¹.

³¹ http://www.buenosaires.gob.ar/areas/seguridad_justicia/justicia_trabajo/adm_faltas/ley_451_faltas.pdf, 21-06-2013

De acuerdo con la norma anterior, como una sanción a las personas que incurran en infracciones de tránsito, se impone la obligación de concurrir a cursos especiales de educación y capacitación; esta pena puede ser impuesta como pena accesoria de una sanción principal o sustitutiva. La duración de los mencionados cursos no puede ir más allá de sesenta días ni ocupar un tiempo mayor a cuatro horas semanales.

Uno de los temas sobre los que tratará la capacitación de los conductores son los derechos humanos, de acuerdo con lo dispuesto en la siguiente norma.

“ARTÍCULO 27 bis.- CONCURRIR Y APROBAR CURSOS ESPECIALES DE EDUCACIÓN VIAL Y PREVENCIÓN DE SINIESTROS DE TRÁNSITO CON CONTENIDO DE DERECHOS HUMANOS Y SOCORRISMO. La sanción de concurrir y aprobar cursos especiales de educación vial y prevención de siniestros de tránsito con contenido de derechos humanos y socorrismo consiste en la imposición a una persona física de la obligación de concurrir y aprobar cursos dictados por profesionales formados en prevención de siniestros de tránsito y educación vial.

Estos cursos se dictarán en dependencias del Gobierno de la Ciudad o en instituciones públicas o privadas autorizadas por el organismo competente y su costo estará a cargo del infractor.

El examen de aprobación se realizará en todos los casos ante el funcionario que designe el Gobierno de la Ciudad.

En el caso de los cursos para conductores profesionales, tendrán un contenido reforzado a su especialidad”³².

³² http://www.buenosaires.gob.ar/areas/seguridad_justicia/justicia_trabajo/adm_faltas/ley_451_faltas.pdf, 21-06-2013

Es decir que dentro de las áreas específicas de formación, a los conductores que deben concurrir y aprobar uno de los cursos especiales de educación vial y prevención de accidentes de tránsito, son los derechos humanos; esta sanción será impuesta a una persona física que quedará obligada a concurrir y aprobar el curso, que será impartido por profesionales en prevención de accidentes y seguridad vial.

En el caso de que quienes deban asistir al curso, sean conductores profesionales, se reforzarán los contenidos de acuerdo con el ejercicio de su especialidad o profesión.

De acuerdo con la referencia citada, se demuestra la preocupación del legislador argentino por tratar de que los conductores profesionales tengan una formación específica en materia de derechos humanos, que contribuya a disminuir la incidencia de los accidentes de tránsito.

4.4.3. CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO DE COLOMBIA

En la legislación colombiana promulgada para regular el tránsito y el transporte terrestre, consta la siguiente normativa que tiene que ver con la obligación de los conductores de tener un comportamiento respetuoso para con las demás personas y con las normas que regulan la circulación y movilización por las diferentes arterias viales.

“ARTÍCULO 55. COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATÓN. Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito. Ver art. 90, Acuerdo Distrital 79 de 2003”³³.

En el artículo anterior se incorpora una norma que es interesante, y que no sólo impone reglas de comportamiento para los conductores sino para todos quienes intervienen en el tránsito y transporte terrestre, con la finalidad de crear en estas personas una cultura que les lleve a no obstaculizar, perjudicar o poner en riesgo a las demás personas.

La legislación colombiana por lo tanto resulta diferente a la ecuatoriana, que no tiene preceptos que establezcan el deber de respetar los derechos de las demás personas que intervienen en el tránsito y el transporte terrestre, y menos señala sanciones para quienes incumplan esta obligación elemental de comportamiento.

4.4.4. CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO DE BOLIVIA.

La legislación boliviana, nos presenta una norma que por su contenido, permite entender la importancia de regular el comportamiento adecuado de los conductores, en la normativa que rige en materia de tránsito y transporte terrestre. El texto legal en referencia, de forma taxativa manifiesta lo siguiente:

³³ <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=5557>

“Artículo 98.- CONDUCTA.- El conductor tiene el deber de observar las normas de buena conducta y moralidad”³⁴.

A través de la norma legal anterior, en la legislación boliviana se incorpora el deber de los conductores, de observar una conducta de buena conducta y moralidad, esta disposición implica que quien conduce un vehículo deberá respetar los derechos de las demás personas, siendo indispensable para ello que posea una información específica en esta materia.

Como se puede observar en los ordenamientos jurídicos citados, si se incorporan normas que contemplan la obligación de los conductores de tener conocimiento y aplicar en su práctica diaria el respeto a los derechos humanos de las demás personas, situación que no ha sido considerada hasta la actualidad en la legislación ecuatoriana.

³⁴ cruzrojaboliviana.org/tr/p/cod.pdf

5. MATERIALES Y MÉTODOS.

5.1. MATERIALES.

Para ejecutar este trabajo de investigación, se hizo necesario el empleo de algunos materiales, entre los cuales están principalmente los siguientes: material de escritorio, papel, computadora, calculadora, impresora, proyector infocus, además se emplearon libros, obras, y textos legales que tienen relación con la temática, se hizo uso del Internet para la consulta de referencias, que constan en la parte de la revisión de literatura.

5.2. MÉTODOS.

Para ejecutar este trabajo fue necesario el contingente de los siguientes métodos:

Método científico: Este método se empleó a partir de la fase proyectiva de la investigación pues para la determinación de la problemática, fue necesario desarrollar un proceso científico técnico basado en el estudio de la legislación ecuatoriana, una vez establecido el problema se realizó el planteamiento de objetivos e hipótesis, que orientaron el proceso investigativo desarrollado.

Método inductivo deductivo: El empleo de este método comprende dos procesos, el de inducción desarrollado con la finalidad de establecer las

manifestaciones problemáticas del irrespeto a los derechos humanos y garantías fundamentales de las personas por parte de quienes se desempeñan como conductoras y conductores de automotores; y el proceso de deducción con el propósito de identificar el vacío de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y su Reglamento General de Aplicación, respecto de la formación específica en materia de derechos humanos.

Método analítico sintético: Al igual que en el caso anterior, este es un método que incorpora dos actividades, el análisis desarrollado para el estudio de las referencias bibliográficas más adecuadas al estudio de los conceptos, aspectos doctrinarios y normas jurídicas, vinculadas con el problema abordado; y la síntesis para elaborar los criterios operacionales y opiniones personales respecto a cada uno de los temas abordados.

Método descriptivo: Este es un método que fue empleado tanto en la parte teórica de la investigación como en la presentación de los resultados del proceso investigativo, para describir los aspectos conceptuales, doctrinarios y jurídicos, y las opiniones de las personas encuestadas y entrevistadas.

Método bibliográfico: Se empleó básicamente dentro de la parte denominada como revisión de literatura, para la consulta de todas las referencias conceptuales, doctrinarias y jurídicas, que existen en las obras y

textos relacionados con el problema de estudio, y para la selección de los contenidos que más se acoplan a los fines de la investigación.

Método comparado: Este método es utilizado en la parte final de la revisión de literatura, con el propósito de estudiar las referencias legales establecidas en los ordenamientos jurídicos de otros países y que tienen relación con el proceso investigativo.

Método estadístico: Se utilizó principalmente con la finalidad de presentar los resultados obtenidos en la aplicación de la encuesta realizada a los abogados en libre ejercicio, para presentar la información recopilada de ellos.

5.3. TÉCNICAS.

Respecto de las técnicas empleadas en el proceso de investigación, se debe mencionar que se emplearon únicamente tres, que son las siguientes:

La consulta bibliográfica: Fue empleada con la finalidad de recopilar las opiniones conceptuales, doctrinarias y las normas jurídicas de orden constitucional, internacional y legal que sirven para sustentar la parte teórica de la investigación.

La encuesta: Se empleó con el propósito de obtener las opiniones de los profesionales del derecho en libre ejercicio acerca del problema jurídico

estudiado. Estos resultados son presentados en la parte correspondiente de la investigación.

La entrevista: De igual forma fue utilizada para recabar las opiniones de personas que desempeñan actividades relacionadas con la problemática, las cuales constan en el trabajo luego del reporte de los resultados que han sido obtenidos en la encuesta.

5.4. PROCEDIMIENTOS.

Para estructurar el trabajo de investigación, se aplica el procedimiento establecido en el artículo 151 del Reglamento del Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja, por lo que el trabajo comprende las siguientes partes: Título, Resumen, Introducción, Revisión de Literatura, Materiales y Métodos, Resultados, Discusión, Conclusiones, Recomendaciones, Propuesta Jurídica de Reforma, Bibliografía, Anexos, e Índice. En la ejecución de cada uno de estos apartados se toma en cuenta lo establecido en la Guía de Investigación Jurídica que ha sido elaborada por la Carrera de Derecho de la Modalidad de Estudios a Distancia.

6. RESULTADOS.

6.1. RESULTADOS DE LA ENCUESTA.

Conforme a la planificación realizada desde el planteamiento del proyecto de investigación y a la descripción de la metodología empleada en el trabajo que consta en páginas anteriores, a propósito de obtener los criterios de los profesionales del derecho acerca del problema jurídico que es motivo de este estudio, se recurrió a la técnica de la encuesta que fue aplicada en la forma en que se detalla enseguida.

Primero, se realizó la elaboración del formulario de encuesta en el cual se elaboran cinco preguntas relacionadas de una forma directa con el problema investigado. Luego se realizó la selección de una muestra al azar, integrada por treinta profesionales, abogados en libre ejercicio que realizan sus actividades en el distrito judicial de Morona Santiago, en especial en la ciudad de Macas, a quienes se realizó la aplicación del cuestionario respectivo, de una forma directa es decir acudiendo a cada una de las oficinas y dependencias en donde laboran estas personas.

Se obtuvo de parte de las personas participantes en la encuesta, un colaboración adecuada, que hizo posible que se puedan obtener los criterios que se presentan en las siguientes páginas de acuerdo al orden en que fueron planteadas cada una de las inquietudes.

Primera Pregunta: ¿Cree usted, que las conductoras y conductores ecuatorianos, demuestran una cultura de respeto hacia los derechos humanos de las demás personas, que tienen participación en las actividades de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial?

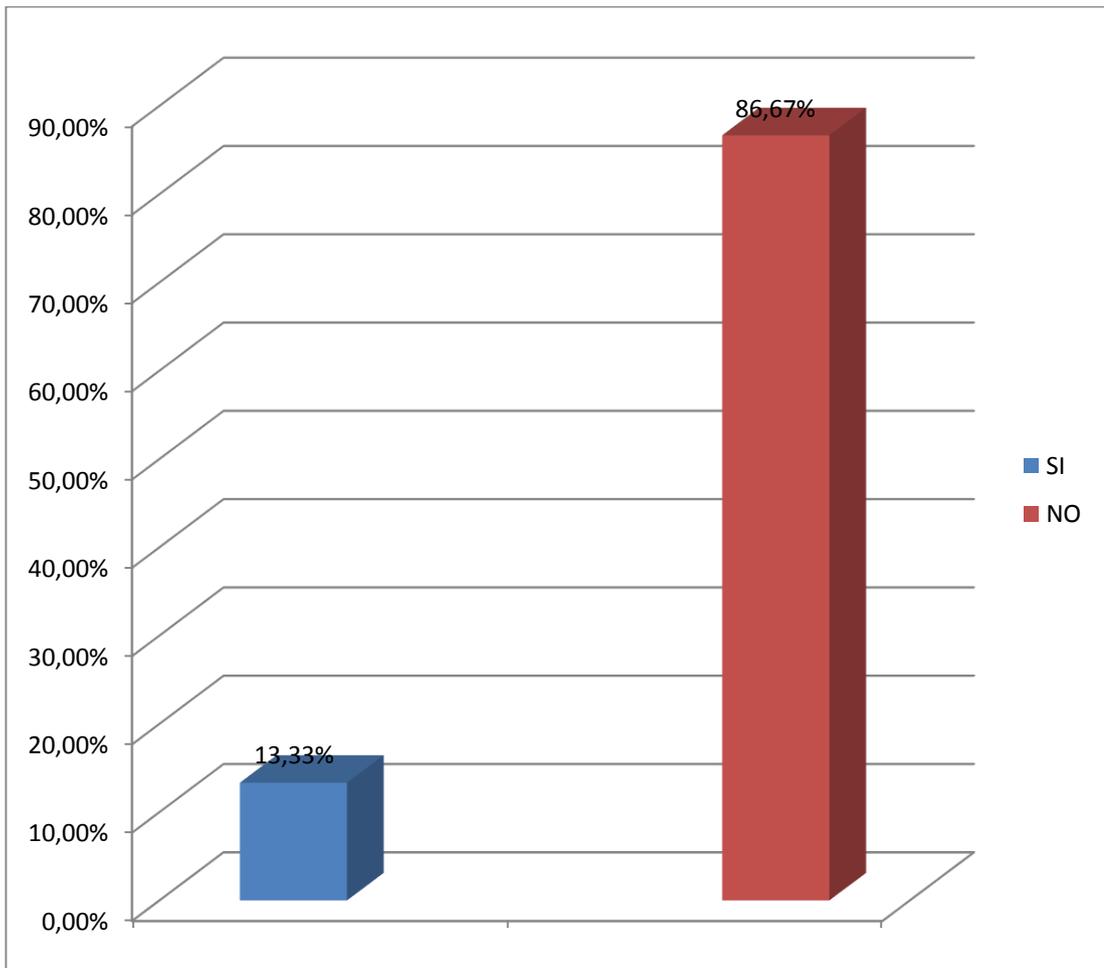
CUADRO N° 1

RESPUESTA	f	%
SI	4	13.33
NO	26	86.67
TOTAL:	30	100.00

FUENTE: Aplicación de encuestas a Abogados en libre ejercicio

ELABORACIÓN: Carlos Cambizaca Vera

REPRESENTACIÓN GRÁFICA N° 1



INTERPRETACIÓN:

En esta pregunta se obtiene el criterio de cuatro personas que corresponden al 13.33% de la población investigada, quienes consideran que las conductoras y conductores profesionales, si demuestran una cultura de respeto hacia los derechos humanos de las demás personas que tienen participación en las actividades de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Por otro lado, existen veintiséis personas que representan el 86.67% de la población investigada, y dan una respuesta negativa a la pregunta formulada es decir que las conductoras y conductores profesionales, no demuestran una cultura de respeto hacia los derechos humanos, de las demás personas que participan en las actividades de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

ANÁLISIS:

De acuerdo con los criterios manifestados por parte de la mayoría de las personas investigadas es posible establecer que las conductoras y conductores ecuatorianos, no demuestran una cultura de respeto a los derechos humanos de las demás personas que intervienen en las actividades de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, esta es una realidad que fácilmente se observa, en las diferentes ciudades ecuatorianas, donde es marcada la incidencia de esta conducta irrespetuosa.

Segunda Pregunta: ¿En la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General de Aplicación, se establecen normas jurídicas que dispongan la formación en derechos humanos, como requisito esencial para la obtención de la licencia de conducir?

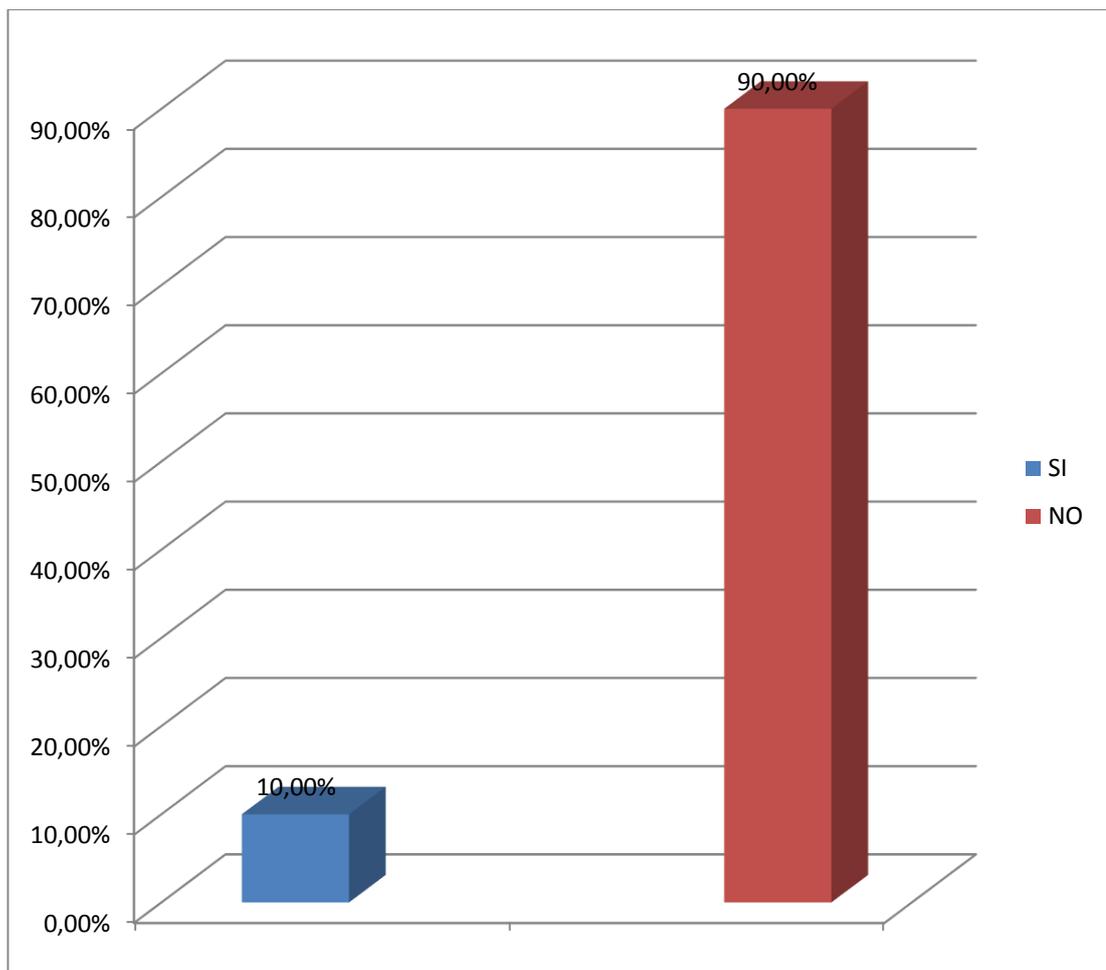
CUADRO N° 2

RESPUESTA	f	%
SI	3	10.00
NO	27	90.00
TOTAL:	30	100.00

FUENTE: Aplicación de encuestas a Abogados en libre ejercicio

ELABORACIÓN: Carlos Cambizaca Vera

REPRESENTACIÓN GRÁFICA N° 2



INTERPRETACIÓN:

Se obtiene la respuesta positiva de tres profesionales del derecho encuestados, que corresponden al 10% de la población investigada, quienes manifiestan que en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General de Aplicación, si se establecen normas jurídicas, que disponen la formación en derechos humanos, como un requisito indispensable para la obtención de la licencia de conducir.

Por su parte veintisiete personas participantes de la encuesta, que representan el 90% del total de encuestados, contestaron de forma negativa la interrogante, es decir consideran que en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y su Reglamento General de Aplicación, no se establecen disposiciones legales, orientadas a incorporar la formación en derechos humanos, como un requisito principal para la obtención de la licencia de conducir.

ANÁLISIS:

Es decir que de acuerdo con la información obtenida en esta pregunta es posible establecer que la mayoría de las personas encuestadas sostienen que no existen disposiciones legales en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ni en su Reglamento General de Aplicación, que dispongan como requisito esencial para la obtención de la licencia de conducir, la formación en derechos humanos, para las conductoras y conductores profesionales.

Tercera Pregunta: ¿Considera usted que la falta de normas que incorporen la formación en derechos humanos, como un requisito principal para la obtención del título de conducir, es una de las causas para la alta incidencia de accidentes de tránsito en el Ecuador?

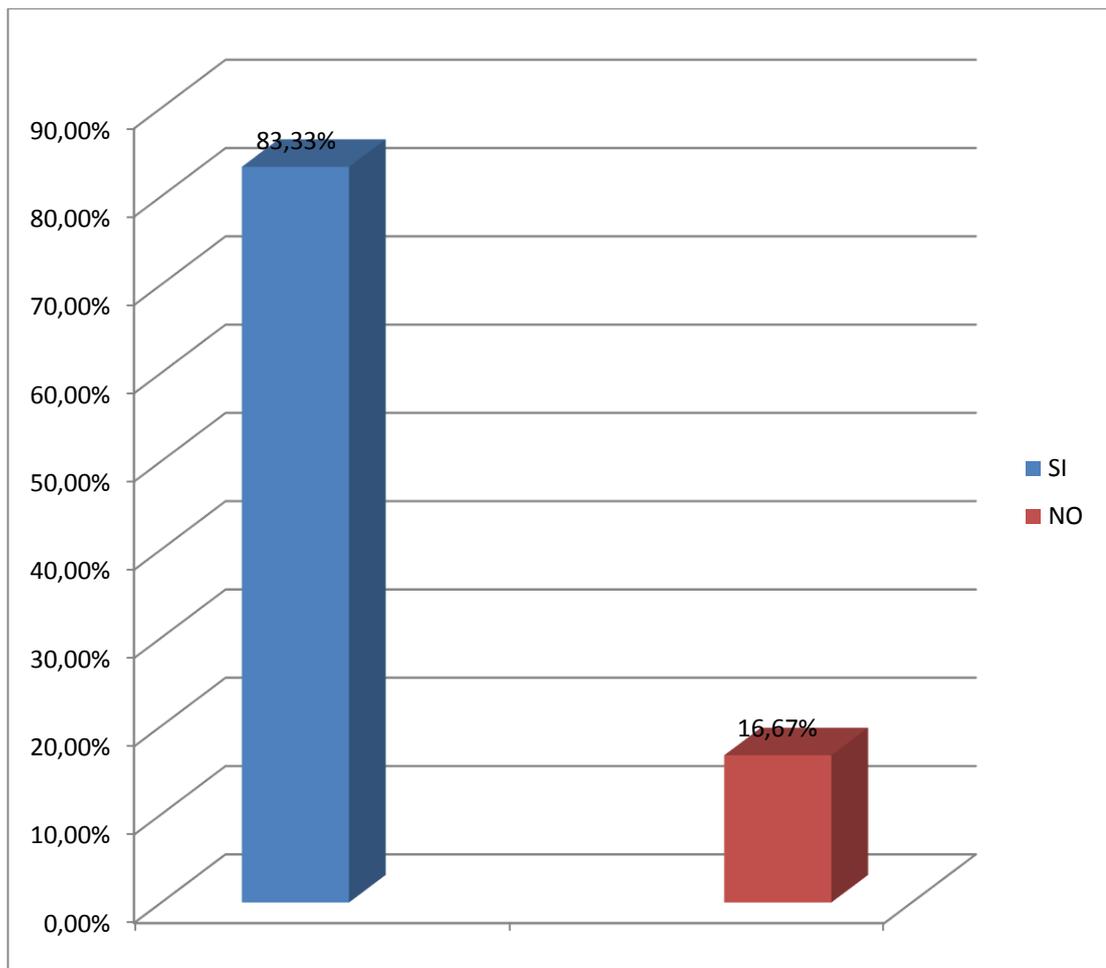
CUADRO N° 3

RESPUESTA	f	%
SI	25	83.33
NO	5	16.67
TOTAL:	30	100.00

FUENTE: Aplicación de encuestas a Abogados en libre ejercicio

ELABORACIÓN: Carlos Cambizaca Vera

REPRESENTACIÓN GRÁFICA N° 3



INTERPRETACIÓN:

En esta pregunta se recopilan los criterios de veinticinco personas encuestadas, o sea el 83.33%, quienes dan una respuesta positiva a la interrogante formulada, es decir consideran que la falta de norma que incorporen la formación en derechos humanos, como requisito principal para la obtención de la licencia de conducir, es una de las causas para la alta incidencia de accidentes de tránsito en el Ecuador.

Por otro lado, se obtiene la opinión de veinticinco profesionales participantes de la encuesta, que corresponden al 16.67% de la población investigada, ellos dan un pronunciamiento negativo a la pregunta que se les formuló, o sea, consideran que la falta de normas que exijan como requisito para la obtención del título de conducir, la formación en derechos humanos de las conductoras y conductores, no es una causa para la alta incidencia de accidentes de tránsito en el Ecuador.

ANÁLISIS:

De acuerdo con la información que se obtiene en esta pregunta es posible establecer que la falta de normas que impongan como requisito esencial para la obtención del título de conducir, la formación en derechos humanos de las conductoras y conductores profesionales, constituye una de las causas para la alta incidencia de accidentes de tránsito en el Ecuador, criterio que confirma lo que se había manifestado en la parte pertinente de este trabajo.

Cuarta Pregunta: ¿Cree usted que la falta de formación en derechos humanos por parte de los conductores, incide en el irrespeto a los derechos fundamentales de las personas, recogidos tanto en la Constitución de la República como en los Instrumentos Jurídicos Internacionales, que se observa en la conducta de algunos conductores?

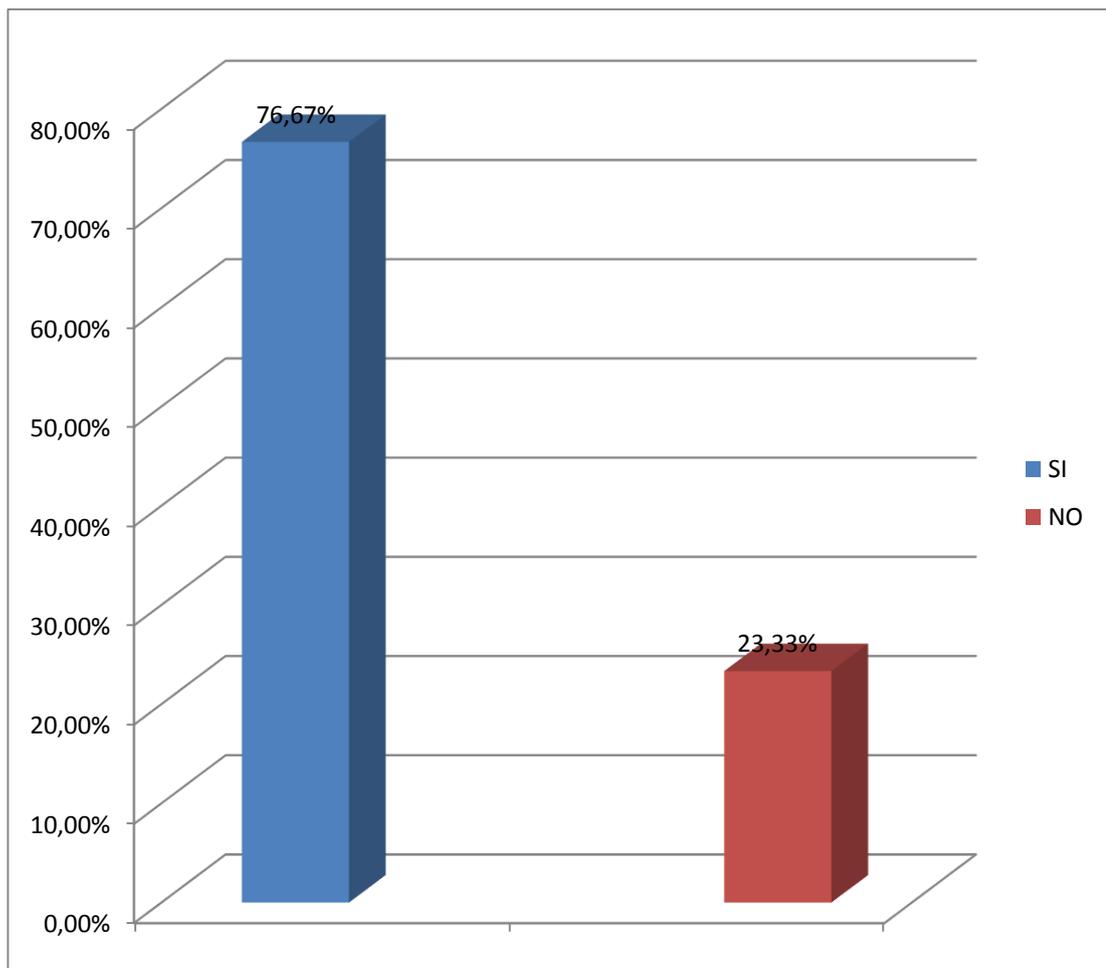
CUADRO N° 4

RESPUESTA	f	%
SI	23	76.67
NO	7	23.33
TOTAL:	30	100.00

FUENTE: Aplicación de encuestas a Abogados en libre ejercicio

ELABORACIÓN: Carlos Cambizaca Vera

REPRESENTACIÓN GRÁFICA N° 4



INTERPRETACIÓN:

En el presente caso se obtiene el criterio de veintitrés profesionales del derecho participantes en la encuesta, o sea el 76.67%, quienes dan una respuesta positiva a la interrogante planteada, es decir consideran que la falta de formación en derechos humanos por parte de los conductores, incide en el irrespeto a los derechos fundamentales de las personas, que se encuentran establecidos en la Constitución de la República del Ecuador, y en los Instrumentos Jurídicos Internacionales, suscritos por el Estado ecuatoriano.

Por su parte, siete personas que corresponden al 23.33% del total de participantes de la encuesta, da una respuesta negativa, es decir no consideran que la falta de formación de las conductoras y conductores, en temas de derechos humanos, incida en el irrespeto que en algunos casos demuestran a los derechos fundamentales de las personas, que están previstos en la Constitución de la República del Ecuador y los Instrumentos Jurídicos Internacionales.

INTERPRETACIÓN:

Los resultados que se obtienen en esta pregunta, permiten establecer que una de las causas para el irrespeto a los derechos fundamentales de las personas, que demuestran ciertas conductoras y conductores, es la falta de formación en temas de derechos humanos, como requisito para obtener el título de conducir.

Quinta Pregunta: ¿Está usted de acuerdo en que se incorpore una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y su Reglamento General de Aplicación, con la finalidad de incorporar normas que garanticen la formación de los conductores en materia de derechos humanos?

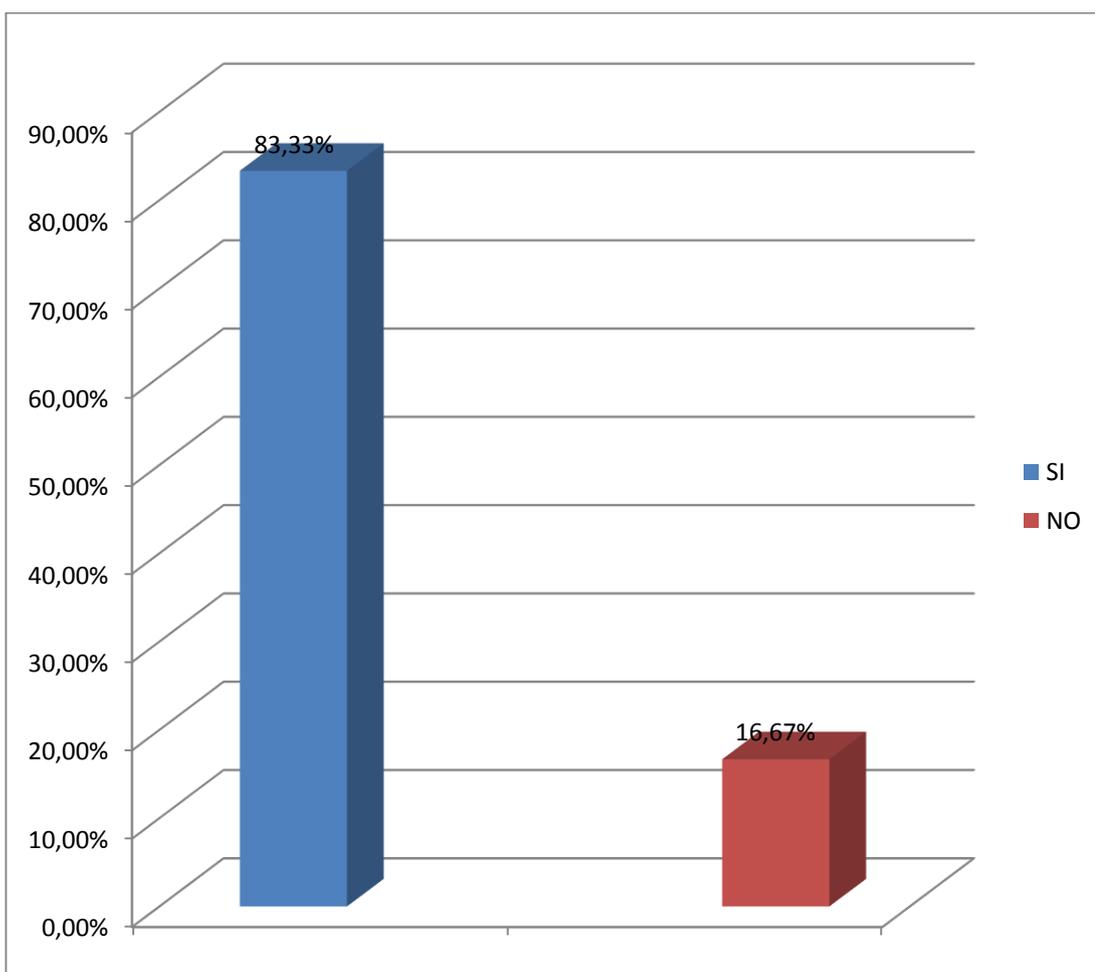
CUADRO N° 5

RESPUESTA	f	%
SI	25	83.33
NO	5	16.67
TOTAL:	30	100.00

FUENTE: Aplicación de encuestas a Abogados en libre ejercicio

ELABORACIÓN: Carlos Cambizaca Vera

REPRESENTACIÓN GRÁFICA N° 5



INTERPRETACIÓN:

Veinticinco personas que corresponden al 83.33% de la población investigada contestan de forma positiva la interrogante, es decir están de acuerdo con que se realice una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General de Aplicación, a propósito de incorporar normas que garanticen la formación de los conductores en materia de derechos humanos.

Por otro lado cinco personas encuestadas que corresponden al 16.67% de la población investigada contestan negativamente la pregunta que se les planteó es decir no están de acuerdo en que se realice ninguna reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a objeto de incorporar la formación en derechos humanos, como un requisito principal para la obtención del título para conducir automotores.

ANÁLISIS:

De acuerdo con los resultados que se obtienen en esta pregunta es posible establecer que la mayoría de las personas participantes en la encuesta están de acuerdo con que se incorpore una reforma destinada a establecer como requisito para la obtención del título de conducir, la formación específica en materia de derechos humanos, esta respuesta justifica el planteamiento de la correspondiente reforma que será presentada en la parte pertinente de este trabajo investigativo.

6.2. RESULTADOS DE LA ENTREVISTA.

A más de la encuesta, y para sustentar la información teórica presentada en este trabajo de investigación se recurrió al empleo de la técnica de la entrevista, que fue empleada de acuerdo con el siguiente detalle.

Se elaboró un formato de entrevista, que contiene cuatro preguntas, relacionadas cada una de ellas con el problema abordado en este estudio. Una vez concretadas las preguntas, se seleccionó una muestra de cinco personas que desempeñan actividades relacionadas con la temática de investigación.

El trabajo de aplicación de la entrevista al igual que en el caso de la encuesta se realizó de manera directa, lo que significó que como investigador deba acudir personalmente hacia cada uno de los lugares y dependencias en que laboran las personas entrevistadas, los criterios que se obtuvieron de ellas, son los que se presentan a continuación.

PRIMERA ENTREVISTA A JUEZ DE GARANTÍAS PENALES

- 1. ¿Considera usted, que por parte de las conductoras y conductores ecuatorianos, existe una cultura de respeto hacia los derechos humanos de las demás personas, que tienen participación en las actividades de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial?**

No soy amigo de hacer generalizaciones, pero es verdad que existe en la mayoría de los conductores especialmente de vehículos de transporte público,

un manifiesto irrespeto a los derechos humanos de quienes participan como pasajeros, peatones y los propios agentes de autoridad, esta es una realidad que se hace evidente en algunas ciudades del país especialmente en aquellas donde existe gran intensidad de tráfico vehicular.

2. ¿La formación en derechos humanos, por parte de los conductores, está establecida como requisito principal para obtener la licencia de conducir, en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, y su Reglamento General de Aplicación?

No hay normas específicas que se refieran a la incorporación de una formación específica de derechos humanos, como requisito para que se pueda obtener la licencia de conducir, ni en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, ni en su Reglamento General de Aplicación.

3. ¿Considera usted que la falta de normas que incorporen la formación en derechos humanos, como un requisito principal para la obtención del título de conducir, es una de las causas para la alta incidencia de accidentes de tránsito en el Ecuador y el irrespeto a los derechos fundamentales de las demás personas, por parte de las conductoras y conductores profesionales?

Yo creo que sí, porque si existiese una cultura de respeto a los derechos de las personas de parte de las conductoras y conductores, esto haría posible que se observen de mejor forma las normas de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, consecuentemente disminuir el número de accidentes de tránsito y proteger los derechos fundamentales de las personas, especialmente la vida, y la integridad personal, que son los más expuestos en este tipo de eventos desastrosos, a los que estamos expuestos todas las personas en razón de las actividades que realizamos.

- 4. ¿Sería conveniente realizar una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y su Reglamento General de Aplicación, con la finalidad de incorporar normas que garanticen la formación de los conductores en materia de derechos humanos?**

Yo pienso que sería oportuna la reforma que usted plantea, pues es necesario que todos quienes obtenemos un título para conducir vehículos automotores tengamos plena conciencia acerca de la importancia de respetar los derechos humanos de las personas, esto contribuiría a garantizar de mejor manera los derechos de todos los involucrados en las actividades de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

SEGUNDA ENTREVISTA A ABOGADO EN LIBRE EJERCICIO

- 1. ¿Considera usted, que por parte de las conductoras y conductores ecuatorianos, existe una cultura de respeto hacia los derechos humanos de las demás personas, que tienen participación en las actividades de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial?**

Es evidente que existe un comportamiento absolutamente violento e irrespetuoso en las actividades de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, esto sucede debido a que las conductoras y conductores no demuestran un respeto a los derechos de las demás personas.

- 2. ¿La formación en derechos humanos, por parte de los conductores, está establecida como requisito principal para obtener la licencia de conducir, en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, y su Reglamento General de Aplicación?**

Lamentablemente existen muchos problemas en la formación de los conductores, pues ni aún en los casos en que obtienen un título o licencia

profesional para conducir, son formados adecuadamente en materia de derechos humanos, mucho menos en los casos de los no profesionales que reciben un curso que ha sido muy criticado a nivel nacional por las limitaciones que presenta.

- 3. ¿Considera usted que la falta de normas que incorporen la formación en derechos humanos, como un requisito principal para la obtención del título de conducir, es una de las causas para la alta incidencia de accidentes de tránsito en el Ecuador y el irrespeto a los derechos fundamentales de las demás personas, por parte de las conductoras y conductores profesionales?**

Yo pienso que sí, porque como dije antes hay un irrespeto absoluto entre conductores y respecto de las demás personas que intervienen en el transporte y tránsito terrestre, ello convierte al país en uno de los que más alta incidencia de accidentes de tránsito presenta, además no hay consideración ni siquiera respecto a la vida de peatones, de los demás conductores e incluso de quienes dirigen el tránsito, entonces no se puede hablar de un respeto a los derechos fundamentales de las personas.

- 4. ¿Sería conveniente realizar una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y su Reglamento General de Aplicación, con la finalidad de incorporar normas que garanticen la formación de los conductores en materia de derechos humanos?**

Pienso que existe la necesidad de la reforma que usted sugiere, pues creo que la forma irresponsable y negligente con la que asumen la actividad de la conducción algunas personas, obedece a que no cuentan con una sólida formación humana, que les haga conscientes de la importancia del respeto a los derechos fundamentales de los seres humanos.

TERCERA ENTREVISTA A JEFE PROVINCIAL DE TRÁNSITO DE MORONA SANTIAGO

- 1. ¿Considera usted, que por parte de las conductoras y conductores ecuatorianos, existe una cultura de respeto hacia los derechos humanos de las demás personas, que tienen participación en las actividades de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial?**

En la circunscripción territorial provincial se observan muchos casos de conductores que se consideran dueños hasta de la vida de las demás personas, y demuestran un irrespeto absoluto a los derechos humanos, de quienes participan como peatones y de los demás conductores, pasajeros, entre otras personas, esta es una problemática que afecta a todas las ciudades del país.

- 2. ¿La formación en derechos humanos, por parte de los conductores, está establecida como requisito principal para obtener la licencia de conducir, en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, y su Reglamento General de Aplicación?**

Haber, para contestar a su pregunta, debemos decir que como organismo de tránsito hemos criticado siempre la deficiente formación de los conductores profesionales y no profesionales, reciben apenas unas horas de práctica y los contenidos teóricos son muy limitados, y no se aborda para nada la formación en temas de derechos humanos, esto no está establecido ni en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ni tampoco en su Reglamento General de Aplicación.

- 3. ¿Considera usted que la falta de normas que incorporen la formación en derechos humanos, como un requisito principal para**

la obtención del título de conducir, es una de las causas para la alta incidencia de accidentes de tránsito en el Ecuador y el irrespeto a los derechos fundamentales de las demás personas, por parte de las conductoras y conductores profesionales?

Yo pienso que sí, pues son muchos los problemas que se podrían evitar si de parte de los conductores existe una actitud más responsable y respetuosa frente a los derechos de las demás personas, lo que se vive en el país es una cultura de violencia en el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en donde lo que prevalece es el irrespeto, a estos derechos.

- 4. ¿Sería conveniente realizar una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y su Reglamento General de Aplicación, con la finalidad de incorporar normas que garanticen la formación de los conductores en materia de derechos humanos?**

Yo estoy de acuerdo con que se incorpore la reforma que usted sugiere pues es necesario que en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como en su Reglamento General de Aplicación, se establezca la obligación de las Escuelas de Conducción, de impartir a sus estudiantes temas acerca de derechos humanos, para que a partir de la formación integral de la personalidad se logre contar con conductores más respetuosos de la ley.

CUARTA ENTREVISTA A JUEZ PROVINCIAL DE TRÁNSITO DE MORONA SANTIAGO

- 1. ¿Considera usted, que por parte de las conductoras y conductores ecuatorianos, existe una cultura de respeto hacia los derechos humanos de las demás personas, que tienen**

participación en las actividades de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial?

Si existiese respeto por los derechos de las demás personas, por la vida, la integridad personal, la seguridad ciudadana, el Ecuador no fuese uno de los países en donde el índice de accidentes de tránsito, representa una de las principales causas de muerte de la población. Yo creo que la mayoría de conductores, especialmente de los que se dedican a la transportación pública, se evidencia una cultura de irrespeto a los derechos humanos.

2. ¿La formación en derechos humanos, por parte de los conductores, está establecida como requisito principal para obtener la licencia de conducir, en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, y su Reglamento General de Aplicación?

Es una omisión que se evidencia en el texto de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General de Aplicación, el hecho de que en la formación de conductores no se exija como un requisito esencial para la obtención de la licencia de conducir, que acrediten conocimientos en materia de derechos humanos.

3. ¿Considera usted que la falta de normas que incorporen la formación en derechos humanos, como un requisito principal para la obtención del título de conducir, es una de las causas para la alta incidencia de accidentes de tránsito en el Ecuador y el irrespeto a los derechos fundamentales de las demás personas, por parte de las conductoras y conductores profesionales?

Como dije al responder la primera pregunta, la alta incidencia de accidentes de tránsito como consecuencia de la poca consideración y respeto que los conductores demuestran a derechos fundamentales, como la vida, la integridad personal, la salud, entre otros, es causa de la poca formación y de

la escasa cultura que demuestran respecto a los derechos humanos de las demás personas.

- 4. ¿Sería conveniente realizar una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y su Reglamento General de Aplicación, con la finalidad de incorporar normas que garanticen la formación de los conductores en materia de derechos humanos?**

Yo comparto la necesidad de que se haga una reforma, pues más que sanciones graves que es lo que caracteriza a la normativa en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, es necesario insistir en la adecuada formación de quienes obtienen un título para la realización de una actividad tan delicada como es la de conducir un vehículo, por eso apoyo la iniciativa de que se reforme la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y su Reglamento General de Aplicación, respecto a este tema.

QUINTA ENTREVISTA A FISCAL DE TRÁNSITO DE MORONA SANTIAGO

- 1. ¿Considera usted, que por parte de las conductoras y conductores ecuatorianos, existe una cultura de respeto hacia los derechos humanos de las demás personas, que tienen participación en las actividades de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial?**

No hay respeto a los derechos humanos de los ciudadanos, existe más bien una cultura de violencia en la conducción y el transporte, que hace que todas las personas estemos expuestas a convertirnos en víctimas mortales de un accidente de tránsito.

2. ¿La formación en derechos humanos, por parte de los conductores, está establecida como requisito principal para obtener la licencia de conducir, en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, y su Reglamento General de Aplicación?

No hay normas específicas que se refieran a la incorporación de temas relacionados con los derechos humanos, en el pensum de formación de los conductores, dentro de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General de Aplicación, esta es una insuficiencia de la Ley, puesto que los problemas en materia de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, que afectan a la sociedad ecuatoriana, son producto de la falta de cultura de las conductoras y conductores profesionales.

3. ¿Considera usted que la falta de normas que incorporen la formación en derechos humanos, como un requisito principal para la obtención del título de conducir, es una de las causas para la alta incidencia de accidentes de tránsito en el Ecuador y el irrespeto a los derechos fundamentales de las demás personas, por parte de las conductoras y conductores profesionales?

Si yo creo que una de las causas principales para la alta incidencia de accidentes de tránsito que existe en las principales ciudades del Ecuador y el irrespeto a los derechos fundamentales de las personas, por parte de los conductores profesionales y no profesionales, obedece a que no tenemos una cultura de respeto a los derechos humanos, y no consideramos la necesidad de mantener un comportamiento responsable frente a la vida, y la integridad personal de nuestros semejantes.

4. ¿Sería conveniente realizar una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y su Reglamento General de Aplicación, con la finalidad de incorporar normas que

garanticen la formación de los conductores en materia de derechos humanos?

Yo comparto que se haga la reforma jurídica que usted sugiere, pues es necesario que el régimen severo que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el cual no resulta suficiente para bajar la incidencia de accidentes de tránsito, sea complementado más bien con un aspecto de formación de los conductores, y que mejor hacerlo incluyendo temáticas relacionadas con los derechos humanos.

COMENTARIO A LAS ENTREVISTAS:

Respecto a la información que se ha recopilado en las entrevistas es posible realizar los siguientes comentarios:

Las personas entrevistadas manifiestan que por parte de las conductoras y conductores ecuatorianos no existe una cultura de respeto hacia los derechos humanos de las demás personas, que intervienen en el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, como peatones, pasajeros, otros conductores e incluso agentes de tránsito; este comportamiento es evidente en la mayoría de las personas que conducen un automotor pero se hace más palpable en la conducta de los conductores de automotores que prestan el servicio de transportación pública.

Los criterios de las personas entrevistadas son coincidentes al manifestar que la formación en derechos humanos, a los conductores, como un requisito

esencial para que puedan obtener la licencia de conducir, no se encuentra establecida en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ni tampoco en su Reglamento General de Aplicación.

Las personas entrevistadas están de acuerdo en que la falta de una normativa específica que incorpore la formación en derechos humanos, como requisito esencial para que las personas puedan obtener un título de conducir, se convierte en una de las causas para la alta incidencia de accidentes de tránsito en el Ecuador y para el irrespeto a los derechos fundamentales de las personas, por parte de las conductoras y conductores profesionales.

Finalmente, las personas entrevistadas coinciden en la necesidad de que se realice el planteamiento de una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y su Reglamento General de Aplicación a propósito de incluir disposiciones jurídicas que garanticen la formación de los conductores en materia de derechos humanos.

Los criterios que se han obtenido de parte de las personas entrevistadas sirven para confirmar la existencia del problema jurídico investigado, y también para determinar la necesidad de que se incorpore una propuesta de reforma legal, a objeto de que la misma sea afrontada, señalando como un requisito esencial para la obtención del título de conducir, que las conductoras y conductores, acrediten como parte de su formación, una capacitación en temas de derechos humanos, esto con la finalidad de evitar la

incidencia de accidentes de tránsito y el irrespeto a los derechos fundamentales de las personas.

7. DISCUSIÓN

7.1. VERIFICACIÓN DE OBJETIVOS.

Los objetivos que se plantearon en este trabajo, para ser verificados con los resultados obtenidos, son los siguientes:

OBJETIVO GENERAL:

- **Estudiar desde el punto de vista crítico, los criterios conceptuales y doctrinarios, y la regulación jurídica existente en la legislación ecuatoriana acerca de la formación de los conductores, en materia de derechos humanos.**

Este objetivo específico se ha verificado de forma positiva por cuanto en la parte correspondiente a la revisión de literatura, se hace un análisis de orden conceptual y doctrinario, además se presenta un estudio pormenorizado de las normas contenidas en la Constitución de la República del Ecuador, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su Reglamento General de Aplicación, y la normativa establecida en la legislación comparada, orientado a determinar la manera en que se regula lo concerniente a la formación específica de las conductoras y conductores en materia de derechos humanos, como uno de los requisitos indispensables para la obtención del título de conducir. En este análisis se ha priorizado siempre la posición crítica, aportada por parte del autor del trabajo.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- **Determinar que en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ni en su Reglamento General de Aplicación, existen disposiciones suficientes para garantizar la formación de las conductoras y conductores profesionales en materia de derechos humanos.**

Este objetivo específico se verifica de acuerdo con los resultados obtenidos de parte de las personas encuestadas y entrevistadas, al responder la segunda pregunta que se les formuló, pues los criterios que se manifiestan son mayoritarios en el sentido de que ni en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ni en su Reglamento General de Aplicación, existen disposiciones orientadas a garantizar la formación de las conductoras y conductores sobre temas relacionados con derechos humanos, como un requisito indispensable para la obtención del título de conducir.

- **Demostrar que la falta de normas que incorporen la formación en derechos humanos, como requisito principal para la obtención del título de conducir, es una de las causas para la alta incidencia de accidentes de tránsito.**

Este objetivo específico se verifica porque de acuerdo con las opiniones obtenidas de parte de las personas encuestadas y entrevistadas, en respuesta a la tercera pregunta que se planteó en los respectivos

cuestionarios, se determina que el criterio mayoritario de los profesionales participantes, se orienta en el sentido de aceptar que una de las causas para la alta incidencia de accidentes de tránsito en el Ecuador, es precisamente la falta de una normativa específica en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General de Aplicación, que esté orientada a establecer como un requisito esencial en la formación de las conductoras y conductores ecuatorianos, el tratamiento de temas específicos relacionados con los derechos humanos.

- **Plantear una propuesta jurídica de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y a su Reglamento General de Aplicación, con la finalidad de incorporar normas que garanticen la formación de los conductores en materia de derechos humanos.**

Este objetivo específico se verifica de forma positiva, sobre la base de los resultados que han sido obtenidos en la última pregunta de la encuesta, y de la entrevista, en donde encuestados y entrevistados consignan su criterio mayoritario en el sentido de que si es conveniente plantear una propuesta de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General de Aplicación, en el sentido de que se incorporen disposiciones que establezcan como un requisito esencial para la obtención del título de conducir, la formación específica de parte de las conductoras y conductores en materia de derechos humanos.

Además, hay que anotar que, en la parte pertinente de este trabajo investigativo, de forma expresa se realiza el planteamiento de una propuesta jurídica de reforma, que plantea la incorporación de reformas tanto a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, como a su Reglamento General de Aplicación, respecto a la inclusión de una formación específica en materia de derechos humanos, como un requisito esencial para la obtención del título de conducir.

7.2. CONTRASTACIÓN DE HIPOTESIS.

En el proyecto de investigación, se realizó también el planteamiento de una hipótesis para ser contrastada con los resultados obtenidos en el trabajo desarrollado; la hipótesis dice lo siguiente:

Para dar por contrastada la hipótesis anterior, sirven los resultados obtenidos en la segunda pregunta de la encuesta y de la entrevista, en donde los profesionales participantes, de manera mayoritaria aceptan que en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y su Reglamento General de Aplicación, no contiene normas destinadas a establecer la formación en derechos humanos, como un requisito principal para la obtención de la licencia de conducir.

Así mismo, es mayoritario el criterio de las personas encuestadas y entrevistadas, señalado como respuesta a la tercera y cuarta pregunta de la

encuesta y tercera pregunta de la entrevista, en el sentido de que la falta de formación en materia de derechos humanos, como un requisito para poder obtener el título de conducir, por parte de las conductoras y conductores ecuatorianos, incide como una de las causas para la incidencia de accidentes de tránsito y el irrespeto a los derechos fundamentales reconocidos en los Instrumentos Jurídicos Internacionales y en la Constitución de la República del Ecuador.

Finalmente la mayoría de las personas encuestadas y todos los profesionales entrevistados coinciden en que es conveniente que se realice el planteamiento de una propuesta jurídica de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General de Aplicación, respecto a incluir como un requisito esencial para la obtención del título de conducir, la formación específica en materia de derechos humanos por parte de las conductoras y conductores profesionales.

La confirmación de la hipótesis planteada, ratifica la existencia de la problemática jurídica investigada, y también la necesidad de que se plantee una reforma jurídica al cuerpo legal y reglamentario en donde se identifica la insuficiencia normativa, con la finalidad de garantizar los derechos fundamentales de las personas, que de una u otra manera nos involucramos en el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, y se garantice también un ejercicio más responsable de la delicada tarea de conducir un vehículo automotor, tomando consciencia de los riesgos que la realización inadecuada de esta actividad representada.

7.3. FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA DE LA PROPUESTA DE REFORMA.

Para sustentar el planteamiento de la propuesta jurídica de reforma que consta en la parte final de este trabajo investigativo, se deben plantear los siguientes argumentos.

El Estado ecuatoriano, es suscriptor de importantes instrumentos internacionales como la Declaración Universal de los Derechos Humanos, en el cual se garantizan de manera expresa, a todas las personas derechos trascendentales como la vida, la integridad personal y la salud. Este reconocimiento es ratificado en la Constitución de la República de Ecuador, en sus artículos 32, y 66, numerales 1 y 3, disposiciones que han sido expresamente estudiadas y analizadas en el marco jurídico que consta en la revisión de literatura en la presente investigación.

Los derechos antes mencionados, sumados a otros bienes jurídicos, reconocidos a las personas, son puestos en riesgo de vulneración como consecuencia de una problemática que afronta actualmente la sociedad ecuatoriana, que es la alta incidencia de accidentes de tránsito, pues estos sucesos trágicos se verifican a diario en las diferentes jurisdicciones territoriales del Ecuador.

Una de las causas principales para la verificación de accidentes de tránsito y de otras situaciones de vulneración de los derechos fundamentales de las personas, está en el hecho de que de parte de las conductoras y conductores ecuatorianos, no existe una cultura de observancia y respecto a los derechos humanos de sus semejantes.

Uno de los requisitos esenciales, que según el artículo 93 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, debe cumplirse para que una persona pueda obtener su licencia o título de conducir, es el certificado de aprobación de estudios que es otorgado por las escuelas de formación de conductores no profesionales y de choferes profesionales.

Sin embargo, dentro de la formación que se requiere para que pueda extenderse el mencionado certificado a los conductores, no está incluido un contenido específico acerca de los derechos humanos reconocidos en favor de todas las personas, de manera que quienes van a obtener un título de conducir se concienticen y adquieran una formación suficiente, para mantener una conducta de respeto a los derechos de quienes estamos involucrados en el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Es de destacar también el hecho, que el Reglamento General de Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tampoco contiene una norma específica que determine el tratamiento de los derechos humanos como una materia específica dentro de la formación de los

conductores no profesionales y de los choferes profesionales, ratificándose con esta ausencia normativa, la insuficiencia legal detectada en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

La falta de una normativa adecuada, que incorpore como un requisito esencial para la obtención de la licencia de conducir el acreditar una formación específica en materia de derechos humanos, es aceptada por parte de las personas encuestadas y entrevistadas en este trabajo investigativo, quienes aceptan también que esta es una de las causas principales para la alta incidencia de accidentes de tránsito, y para el irrespeto que las conductoras y conductores demuestran a los derechos fundamentales de las personas.

Así mismo los profesionales del derecho que participan como encuestados y entrevistados, asumen que es necesario que a través de una reforma se incorpore en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General de Aplicación, las disposiciones legales necesarias para garantizar una formación específica de las conductoras y conductores en materia de derechos humanos, como una forma de proteger derechos fundamentales como la vida, la integridad personal y la salud de las personas que a diario nos involucramos, en diferentes roles, como actores de las actividades de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

8. CONCLUSIONES

En este trabajo se ha llegado a las conclusiones que se presentan a continuación:

- En la sociedad ecuatoriana es evidente que de parte de la mayoría de las conductoras y conductores de vehículos automotores, no existe una cultura de respeto hacia los derechos humanos de las demás personas que tienen participación en las actividades de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, como peatones, otros conductores, agente de tránsito, pasajeros, entre otros.
- En la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y en su Reglamento General de Aplicación, no se establecen disposiciones legales, que establezcan la formación en derechos humanos, como un requisito indispensable para la obtención del título de conducción.
- La falta de disposiciones legales que exijan la formación en derechos humanos como un requisito indispensable para la obtención del título de conducir se identifica como una de las causas para que en la sociedad ecuatoriana exista una alta incidencia de accidentes de tránsito, que lamentablemente representan la vulneración del derecho a la vida, la integridad personal y la salud de muchas personas.

- La falta de normativa legal que exija como un requisito esencial para la obtención del título de conducir la formación en derechos humanos por parte de las conductoras y los conductores, incide en el irrespeto que en muchos casos demuestran a los derechos fundamentales de las personas que han sido consagrados en la Constitución de la República del Ecuador, y en los Instrumentos Jurídicos Internacionales suscritos por el Estado ecuatoriano.

- Los resultados obtenidos en la investigación, permiten establecer que es necesario realizar el planteamiento de una reforma jurídica a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y a su Reglamento General de Aplicación, con el objeto de que se garantice la formación de las conductoras y los conductores de vehículos, en materia de derechos humanos.

9. RECOMENDACIONES

Es necesario realizar el planteamiento de las siguientes recomendaciones o sugerencias respecto a la problemática planteada:

- A la Asamblea Nacional de la República del Ecuador, con la finalidad de que la propuesta jurídica que se presenta en este trabajo de investigación, sea sometida al análisis y estudio que corresponde por parte de la Comisión Legislativa correspondiente, y si es considerada oportuna, sea puesta en vigencia con la finalidad de proteger de manera eficiente los derechos humanos de las personas que participan en las actividades de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.
- A la Asamblea Nacional de la República del Ecuador, con la finalidad de que se haga una revisión general de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, de manera que sus normas sean orientadas más a la prevención que a la sanción, pues el marco coercitivo exagerado que existe en la actualidad no ha resultado un mecanismo eficiente, frente a la alta incidencia de accidentes de tránsito en el país.
- A las conductoras y conductores profesionales y no profesionales que transitan diariamente a través de las calles y carreteras existentes en el territorio ecuatoriano, con la finalidad de que demuestren una conducta

responsable y racional de respeto a los derechos fundamentales de todas las personas que intervienen en el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

- A las Escuelas de Conducción, que forman a conductores no profesionales y a choferes profesionales, con la finalidad de que procuren integrar en el pensum de estudios contenidos que garanticen la formación integral de estas personas en el ámbito teórico y práctico de modo que se pueda lograr reducir la alta incidencia de accidentes de tránsito en la sociedad ecuatoriana.

- A los medios de comunicación a nivel nacional y al Gobierno Nacional de la República del Ecuador, para que se realicen campañas de concienciación a las conductoras y conductores profesionales, acerca de la importancia del respeto a los derechos humanos de las personas demostrado en la observancia y cumplimiento de las normas de tránsito de manera que no exista la alta incidencia de accidentes de tránsito que hoy caracteriza al Ecuador y que se proteja la vida y los derechos fundamentales de las personas.

9.1. PROPUESTA DE REFORMA JURÍDICA.

**ASAMBLEA NACIONAL
DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR**

CONSIDERANDO:

QUE, la Declaración Universal de los Derechos Humanos, consagra derechos trascendentales de las personas, entre los que están la vida, la integridad personal y la salud;

QUE, la Constitución de la República del Ecuador, garantiza como derechos de libertad: la vida, la integridad personal y la salud de los seres humanos;

QUE, en la sociedad ecuatoriana existe de parte de la mayoría de las conductoras y conductores de vehículos, una manifiesta falta de cultura acerca de los derechos humanos;

QUE, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General de Aplicación, no establecen como un requisito para la obtención de la licencia de conducir, la formación específica de las conductoras y conductores de vehículos, en materia de derechos humanos;

QUE, el irrespeto a los derechos fundamentales de las personas manifestado en el irrespeto a las normas de tránsito y transporte terrestre, obedece a la falta de formación de las conductoras y conductores de vehículos, en materia de derechos humanos; y,

QUE, es necesario garantizar el derecho a la vida, la integridad personal, la salud y demás derechos fundamentales de las personas, puestos en riesgo de vulneración por las conductas de irrespeto a los derechos humanos, cometidas por las personas que conducen vehículos a motor;

En uso de las atribuciones que le confiere el numeral 6 del artículo 120 de la Constitución de la República del Ecuador, resuelve expedir la siguiente:

**LEY REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE
TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL Y SU REGLAMENTO
GENERAL DE APLICACIÓN**

Art. 1.- Inclúyase luego del segundo inciso del Art. 93, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el siguiente inciso:

“Los certificados de aprobación de estudios a los que se refieren los incisos anteriores, deberán hacer constar de forma obligatoria que el postulante a obtener la licencia de conducir, ha recibido capacitación

específica en tema de derechos humanos como parte de su formación, si no existe la inclusión de este requisito en el correspondiente certificado el mismo no será válido para la obtención de la licencia”.

Art. 2.- Inclúyase luego del numeral 6 del artículo 128 del Reglamento General Para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el siguiente numeral.

“7. Haber aprobado el pensum de estudio relacionado con derechos humanos, y derechos fundamentales de las personas, el mismo que será parte de la malla curricular impartida por las Escuelas de Conductores no Profesionales y por las Escuelas de Conductores Profesionales, para obtener el certificado previsto en el numeral 2 de este artículo. La formación específica en materia de derechos humanos, será considerada de forma obligatoria dentro del banco de preguntas de los exámenes teóricos que deberá rendir el postulante a obtener la licencia de conducir”.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA: Todas las normas que en su contenido se opongan a lo dispuesto en la presente ley, quedan expresamente derogadas.

DISPOSICIÓN FINAL: Esta ley entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Dado en la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional de la República del Ecuador, en la ciudad de San Francisco de Quito, Distrito Metropolitano, a los, días del mes de, del año

PRESIDENTA DE LA ASAMBLEA

SECRETARIA DE LA ASAMBLEA

10. BIBLIOGRAFÍA

- AGUILAR ORTIZ, César Oswaldo, Los Accidentes de Tránsito en el Ecuador, en <http://qualityconsultinggroup.com/los-accidentes-de-transito-en-el-ecuador/1040/#!>
- ALBUJA, Byron Curso Elemental de Tránsito, Editorial Corporación Editora Nacional, Quito-Ecuador, 2006.
- BRAMBATI, Gustavo, Seguridad Vial, Conductores Agresivos, Ira al Volante, Editorial Centro de Experimentación y Seguridad Vial, Buenos Aires-Argentina, 2012.
- CABANELLAS, Guillermo, Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, Tomo VIII, Editorial Heliasta S.R.L., Buenos Aires-Argentina, 2001.
- CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Publicación Oficial de la Asamblea Nacional, Quito-Ecuador, 2012
- CHANAMÉ ORBE, Raúl, Diccionario de Derecho Constitucional, Editorial Adrus, Lima-Perú, 2010.
- DECLARACIÓN UNIVERSAL DE DERECHOS HUMANOS, Art. 3, <http://www.un.org/es/documents/udhr/>
- DICCIONARIO JURÍDICO ESPASA SIGLO XXI, Editorial Espasa Calpe S.A., Madrid-España, 2001.

- ENCICLOPEDIA JURÍDICA OMEBA, Tomo AP8, Editorial Bibliográfica Omeba, México D.F., 2007.
- <http://diariodigitalcentro.com/index.php/3674-auditoria-a-escuelas-de-conduccion-por-indice-de-accidentes>, 21-06.2013
- https://es.wikipedia.org/wiki/Derechos_constitucionales
- http://es.wikipedia.org/wiki/Tr%C3%A1nsito_vehicular
- http://es.wikipedia.org/wiki/Seguridad_vial
- http://www.buenosaires.gob.a/areas/seguridad_justicia/-trabaj/adm_faltas/ley_451_faltas.pdf.21-06-2013.
- <http://www.consumoteca.com/economia-familiar/seguros/conductor>
- <http://www.diariocorreo.com.ec/noticia.aspx?idNoticia=6364>,28-05-2013
- <http://www.ecuadortimes.net/es/2013/04/30/impericia-principal-causa-de-accidentes-en-ecuador/>, 30-04-2013
- <http://www.ecuavisa.com/noticias/nacionales/62082-35-escuelas-de-conduccion-bajo-la-lupa-de-las-autoridades.html>, 05-09-2012
- <http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/autos-y-violencia-365765.html>
- http://www.lahora.com.ec/index.php/noticias/show/1101292992/1/Violencia_tras_el_volante_en_evidencia.html#.UdxF5G2M6So

- http://www.lahora.com.ec/index.php/noticias/show/1101523310/-1/Ecuador_es_el_segundo_pa%C3%ADs_en_muertes_por_accidentes_de_tr%C3%A1nsito.html#.UcRkZpyM6So, 19-06-2013
- <http://www.proyectosfindecarrera.com/definicion/conductor-profesional.htm>
- <http://www.maritimoportuario.cl/contents/36>
- ISOBA, María Cristina, Manual de Tránsito y Transporte Terrestre, Editorial Kapelusz, México D.F., 2003.
- LEY DE TRÁNSITO DE ARGENTINA, <http://mdns.com.ar/BiblioBacac/Ley%20de%20transito.pdf>, 21-06-2013
- LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013.
- MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTE DE CHILE, Nuevos enfoques en la prevención de accidentes de tránsito, Editorial UNED, Santiago –Chile, 2003.
- MORALES GIL DE LA TORRE, Héctor, Notas sobre la transición en México y los derechos humanos». *Derechos humanos: dignidad y conflicto*, Editorial Universidad Interamericana, México D.F., 2000.

- NARVAEZ IZQUIERDO, Juan Patricio, Manual de Tránsito y Transportación Terrestre, Editorial Adruss, Lima-Perú, 2004.
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD, Informe Sobre la Salud en el Mundo, Ginebra-Suiza, 2006.
- REGLAMENTO A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013.
- REGLAMENTO DE ESCUELAS DE CONDUCCIÓN E INSTITUTOS SUPERIORES DE CAPACITACIÓN PARA CONDUCTORES PROFESIONALES, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013.

11. ANEXOS

11.1. ANEXO N° 1. PROYECTO DE INVESTIGACIÓN APROBADO.



**UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA
MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA**

CARRERA DE DERECHO

TEMA:

“NÓRMESE EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA FORMACIÓN DE LOS CONDUCTORES EN BASE A LOS DERECHOS HUMANOS Y CONSTITUCIONALES”

Proyecto de tesis previo a la obtención del Título de Abogado

AUTOR: Carlos Guillermo Cambizaca Vera

Loja - Ecuador
2013

1. TEMA.

NÓRMESE EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA FORMACIÓN DE LOS CONDUCTORES EN BASE A LOS DERECHOS HUMANOS Y CONSTITUCIONALES.

2. PROBLEMÁTICA.

El Ecuador es un Estado, suscriptor de la Declaración Universal de Derechos Humanos, instrumento jurídico que garantiza a todas las personas derechos como la vida, la integridad personal y la salud. De igual forma la Constitución de la República del Ecuador, hace un reconocimiento expreso de estos derechos en sus artículos 32, y 66, numerales 1 y 3.

Los derechos mencionados anteriormente y otros bienes jurídicos, de los que es titular la persona, se ponen en riesgo a consecuencia del alto índice de accidentes de tránsito que se verifica en el Ecuador, situación que tienen entre sus causas principales, la falta de una formación específica de los conductores, en cuanto se refiere al respeto de los derechos humanos, reconocidos internacionalmente, y ratificados por el Estado ecuatoriano, en las normas constitucionales.

Al revisar el Art. 93 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad vial, se determina que como requisito para el otorgamiento de la licencia, se requiere el certificado o título de aprobación de estudios otorgados por las escuelas de formación de conductores no profesionales, y de choferes profesionales.

Sin embargo, dentro de la formación de los conductores no se incluye un pensum en donde se les capacite acerca de los derechos humanos, de que gozamos todas las personas, y de la importancia del respeto de estos derechos.

Por lo tanto es necesario reformar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, y su Reglamento General de Aplicación, con la finalidad de incluir como un elemento esencial dentro de la formación de los conductores no profesionales y profesionales, un pensum especializado en materia de derechos humanos, esto con la finalidad de crear una conciencia positiva en quienes ejercen esta actividad como forma de vida.

Los elementos que se han manifestado en las líneas anteriores confirman la existencia de un problema jurídico, el cual radica en la inexistencia de disposiciones que impongan de manera obligatoria, la formación de los conductores ecuatorianos, en materia de derechos humanos, como una forma de concienciar acerca del respeto a la salud, la integridad personal, y sobre todo la vida de las personas, y de esta manera contribuir a reducir la incidencia de los accidentes de tránsito en el Ecuador.

3. JUSTIFICACIÓN.

Para desarrollar este trabajo, existen algunos elementos de justificación entre los cuales se pueden mencionar los siguientes:

EN LO SOCIAL: Se justifica esta investigación por cuanto la problemática que se abordará, está relacionada con la alta incidencia de accidentes de tránsito en la sociedad ecuatoriana, por lo que al pretender plantear una propuesta que contribuya a disminuir estas estadísticas, se estará aportando para que se garantice de mejor manera el derecho a la salud, integridad personal y la vida de las personas.

EN LO JURÍDICO: Está justificado el desarrollo del trabajo investigativo propuesto, por cuanto para la adecuada fundamentación del mismo se recurrirá al análisis de las normas contempladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y su Reglamento General de Aplicación, como también las norma de orden Constitucional, y la que se encuentren reconocidas en instrumentos jurídicos por el Estado ecuatoriano y aplicables en el territorio nacional, en este ámbito se recurrirá también a la revisión de las disposiciones pertinentes que constan en la legislación de otros países, tratando de realizar un análisis jurídico comparativo de la normativa vigente en esta materia.

EN LO ACADÉMICO: También se justifica la investigación desde este punto de vista por cuanto se constituye en un requisito esencial, a través del cual

será posible la obtención del grado de abogado, que es la meta que se persigue por parte del responsable del estudio propuesto.

Además es necesario destacar que la temática escogida está ubicada dentro del objeto de estudio del módulo relacionado con las Leyes Especiales, y con el Derecho Penal, que son tratados de manera específica en la formación de los estudiantes de derecho.

Se debe mencionar como un justificativo académico, el hecho de que el desarrollo de la investigación planteada, estará orientada y dirigida de manera permanente por los Docentes, que participen en la revisión de este proyecto, dirección de la tesis, y análisis como miembros del Tribunal de Grado, quienes darán sus mejores criterios, para el adecuado desarrollo de la investigación.

La realización de este estudio es factible porque se ha corroborado la existencia de material bibliográfico, a través del cual se recopilarán los elementos conceptuales, doctrinarios y jurídicos, para sustentar la parte correspondiente a la revisión de literatura, además de ello cuento con la posibilidad de establecer contacto con profesionales del derecho, y personas vinculadas con el problema, para que participen como encuestados y entrevistados.

El sustento económico de la investigación existe por cuanto, hay el presupuesto suficiente para asumir todos los gastos que demande el desarrollo del trabajo planteado.

4. OBJETIVOS

4.1. OBJETIVO GENERAL

- Estudiar desde el punto de vista crítico, los criterios conceptuales y doctrinarios, y la regulación jurídica existente en la legislación ecuatoriana acerca de la formación de los conductores, en materia de derechos humanos.

4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Determinar que en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ni en su Reglamento General de Aplicación, existen disposiciones suficientes para garantizar la formación de las conductoras y conductores profesionales en materia de derechos humanos.
- Demostrar que la falta de normas que incorporen la formación en derechos humanos, como requisito principal para la obtención del título de conducir, es una de las causas para la alta incidencia de accidentes de tránsito.
- Plantear una propuesta jurídica de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y a su Reglamento

General de Aplicación, con la finalidad de incorporar normas que garanticen la formación de los conductores en materia de derechos humanos.

5. HIPÓTESIS:

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y su Reglamento General de Aplicación, no contienen disposiciones jurídicas que incluyan a la formación en derechos humanos, como un requisito esencial para la obtención de la licencia de conducir, lo que incide como una causa de los accidentes de tránsito y del irrespeto a derechos fundamentales reconocidos en los Instrumentos Jurídicos Internacionales y en la Constitución de la República, por lo que es indispensable desarrollar una propuesta jurídica a los mencionados cuerpos legales.

6. MARCO TEORICO.

Es necesario tener un concepto de los derechos humanos, a los cuales se los ha definido en la siguiente forma:

“Los derechos humanos son aquellas libertades, facultades, instituciones o reivindicaciones relativas a bienes primarios o básicos que incluyen a toda

persona, por el simple hecho de su condición humana, para la garantía de una vida digna. Son independientes de factores particulares como el estatus, sexo, orientación sexual, etnia o nacionalidad; y son independientes o no dependen exclusivamente del ordenamiento jurídico vigente.

Desde un punto de vista más relacional, los derechos humanos se han definido como las condiciones que permiten crear una relación integrada entre la persona y la sociedad, que permita a los individuos ser personas, identificándose consigo mismos y con los otros”³⁵.

De acuerdo con la opinión anterior son derechos humanos, los que tienen una relación directa con la condición humana de la persona, que son indispensables para su vida digna. El reconocimiento y garantía de estos derechos se aplica sin discriminación alguna.

Son derechos humanos, los que permiten establecer una relación directa entre el individuo y la sociedad, a través de la identificación consigo mismo y con los demás.

En el contexto universal, está vigente la Declaración Universal de Derechos Humanos, que en su artículo 3, manifiesta:

³⁵ MORALES GIL DE LA TORRE, Héctor, Notas sobre la transición en México y los derechos humanos». Derechos humanos: dignidad y conflicto, Editorial Universidad Interamericana, México D.F., 2000, pág. 16.

“Art. 3.- Todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona”³⁶.

De acuerdo con la norma anterior, la vida es un derecho universal de todos los seres humanos, como también lo es la seguridad personal, del individuo.

Por su parte el artículo 25 de la Declaración Universal de Derechos Humanos, manifiesta:

“Art. 25.- 1. Toda persona tiene derecho a un nivel de vida adecuado que le asegure, así como a su familia, la salud y el bienestar, y en especial la alimentación, el vestido, la vivienda, la asistencia médica y los servicios sociales necesarios; tiene asimismo derecho a los seguros en caso de desempleo, enfermedad, invalidez, viudez, vejez y otros casos de pérdida de sus medios de subsistencia por circunstancias independientes de su voluntad”³⁷.

De acuerdo con la norma anterior, todas las personas tienen derecho a la salud y al bienestar, siendo obligación del Estado, garantizar por todos los medios posible el más alto nivel de salud de la población, enfrentando para ello las situaciones de las cuales pueda derivarse un daño o alteración de la salud del ser humano.

³⁶ DECLARACIÓN UNIVERSAL DE DERECHOS HUMANOS, Art. 3, <http://www.un.org/es/documents/udhr/>

³⁷ DECLARACIÓN UNIVERSAL DE DERECHOS HUMANOS, Art. 3, <http://www.un.org/es/documents/udhr/>

En la Constitución de la República del Ecuador, se encuentran previstos los siguientes artículos que deben ser analizados, por guardar relación con el tema que se trata en este trabajo.

“Art. 32.- La salud es un derecho que garantiza el Estado, cuya realización se vincula al ejercicio de otros derechos, entre ellos el derecho al agua, la alimentación, la educación, la cultura física, el trabajo, la seguridad social, los ambientes sanos y otros que sustentan el buen vivir”³⁸.

De acuerdo con la norma anterior la salud es un derecho humano principal de los ecuatorianos, el cual debe ser garantizado por el Estado, a través de la protección eficiente para el ejercicio de los demás derechos, que en conjunto configuran el buen vivir.

Además la Constitución de la República del Ecuador, contiene los siguientes preceptos:

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

1. El derecho a la inviolabilidad de la vida, no habrá pena de muerte.
2. El derecho a una vida digna, que asegure la salud, alimentación, y nutrición, agua potable, vivienda, saneamiento ambiental, educación,

³⁸ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013, pág. 24.

trabajo, empleo, descanso y ocio, cultura física, vestido, seguridad social y otros servicios sociales necesarios.

3. El derecho a la integridad persona, que incluye:
 - a) La integridad física, psíquica, moral y sexual³⁹.

A través del artículo anterior, se reconoce como derechos de libertad, es decir fundamentales de la persona, la vida, la salud, y la integridad personal, en consecuencia, el Estado ecuatoriano está obligado a desarrollar todos los mecanismos legales a través de los cuales sea posible garantizar la vigencia de estos derechos.

La vida, la salud, y la integridad personal, son los principales derechos afectados por la incidencia alta de accidentes de tránsito en la sociedad ecuatoriana, siendo una de las causas para que se produzca este fenómeno que los conductores, no tiene una formación específica en el conocimiento de los derechos humanos que el Estado nos reconoce a todas las personas.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, menciona:

“Art. 93.- Requisito para el otorgamiento de licencia.- El certificado o los títulos de aprobación de estudios que otorgan las Escuelas autorizadas para

³⁹ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013, pág. 50.

conductores no profesionales, constituye requisito indispensable para el otorgamiento de la licencia de conducir.

El certificado o título de aprobación de estudio que otorguen las Escuelas de Conducción de Choferes Profesionales, el SECAP, FEDESOMECE, los Institutos Técnicos de Educación Superior, las Escuelas Politécnicas y las Universidades debidamente autorizadas por la Agencia Nacional, constituye requisito indispensable para el otorgamiento de la licencia de conducir profesional, operador de maquinaria agrícola y equipo caminero pesado”⁴⁰.

En la norma anterior se determina de forma clara que un requisito esencial para la obtención del título de conductores no profesionales y profesionales, es el certificado expedido por las Escuelas autorizadas para la formación en esta materia.

El artículo 128 del Reglamento General de Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, respecto a los requisitos para la obtención de licencias de conducir, señala:

“Art. 128.- No se otorgará licencia para conducir vehículos a motor a quien no presente el correspondiente título o certificado de conductor profesional o no profesional, respectivamente, debidamente conferido por las escuelas, institutos técnicos, escuelas politécnicas y universidades autorizados.

⁴⁰ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013, pág. 25.

Las licencias de conductor profesional y no profesional se concederán a los ciudadanos que cumplan con los siguientes requisitos:

1. Ser mayor de edad;
2. Título o certificado de conductor profesional o no profesional respectivamente; en el caso de los aspirantes a conductores profesionales, el curso se deberá aprobar, además, con una asistencia a clases de al menos el 95%.
3. Aprobar los exámenes médicos, psicosenométricos, y teórico-prácticos correspondientes. El examen médico previsto será un examen visual, el mismo que también podrá ser realizado a través de equipos psicosenométricos;
4. Haber aprobado la educación básica para licencias no profesionales (A, B y F); y, haber aprobado el primero de bachillerato para licencias profesionales (A1, C, C1, D, D1, E, E1 y G).
5. Cédula de ciudadanía; y,
6. Certificado de votación vigente⁴¹.

En ninguno de los requisitos señalados en el artículo anterior, se impone como requisito para la obtención de licencia de conducir, el que las

⁴¹ REGLAMENTO A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013, pág. 35.

conductoras y conductores profesionales, reciban y aprueben la capacitación especial en materia de derechos humanos.

La falta del requisito anterior, es un vacío legal que repercute en la inadecuada formación de los conductores profesionales, y en consecuencia pone en riesgo los derechos humanos de las personas, que pueden ser vulneradas por el comportamiento negligente e irresponsable de quien no conoce y no valor la importancia trascendental del respeto a estos derechos, como garantía esencial para la vigencia de las normas constitucionales e internacionales.

7. METODOLOGÍA

Toda investigación científica debe ser desarrolla en base al seguimiento estricto de un proceso metodológico.

En el caso de la presente investigación haré uso del método científico con sus procesos de inducción y deducción los cuales me permitirán descubrir el problema a investigar en toda su magnitud y a la vez determinar sus componentes principales. Así mismo, me permitirán llegar mediante la realización de un examen crítico a la verificación de los objetivos y las hipótesis antes planteados; luego de lo cual me será propicio el planteamiento de las conclusiones y recomendaciones a que haya lugar y finalmente de la elaboración de la propuesta de proyecto de reforma a la Ley de Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General de

Aplicación. Emplearé también los métodos inductivo y deductivo que me permitirán encuadrar de mejor manera el tema estudiado, así como los métodos analítico, sintético y descriptivo, que serán empleados en determinadas fases de la investigación, ya que son propicios para ello.

Como técnicas de investigación debo indicar que para el acopio de la información bibliográfica utilizaré las fichas mnemotécnicas de transcripción y mnemotécnicas de comentario y las fichas bibliográficas.

Para la investigación de campo utilizaré las técnicas de la entrevista y la encuesta, la primera aplicada a cinco personas conocedoras y relacionadas con la problemática a investigar; y la segunda, a 30 profesionales del derecho.

Toda la información recolectada, será debidamente ordenada y presentada a través de la utilización de cuadros estadísticos sencillos, y de la representación gráfica, así mismo será analizada e interpretada en base a la posición del autor de la investigación.

Finalmente tanto la parte teórica como los resultados de la investigación de campo serán presentados en un informe final, el cual será sometido al criterio de los docentes y organismos pertinentes de la Carrera de Derecho de la Modalidad de Estudios a Distancia de la Universidad Nacional de Loja.

8. CRONOGRAMA DE TRABAJO.

AÑO 2013

Actividades Tiempo	Mar	Abril	Mayo	Junio	Juli	Ago	Sep	Oct	Novie	Diciem
Selección y Definición del Problema Objeto de Estudio	x									
Elaboración del Proyecto de Investigación y Aplicación		xx								
Desarrollo del Marco Teórico de la Tesis			xxx	xxxx	xxx	xxx	xxx			
Aplicación de Encuestas y Entrevistas								xxx		
Verificación y Contrastación de Objetivos e Hipótesis									xx	
Planteamiento de Conclusiones y Recomendaciones									xx	
Presentación del Borrador de la Tesis									xx	
Presentación del Informe Final										Xx
Sustentación y Defensa de la Tesis										xx

9. PRESUPUESTO Y FINANCIAMIENTO

9.1 Recursos Humanos

Autor:

Director de Tesis:

Personas Encuestadas:

Personas Entrevistadas:

9.2. Recursos Materiales y Costos

Materiales	Valor
Libros	300,00
Hojas	100,00
Copias	50,00
Internet	50,00
Levantamiento de texto, impresiones y encuadernación	400,00
Imprevistos	100,00
Total	1.000,00

9.3 Financiamiento.

Los gastos presentados en el Trabajo de Investigación los financiaré con recursos propios y con el crédito otorgado por el Instituto Ecuatoriano de

Crédito Estudiantil, (IECE) que equivale a la suma de mil dólares americanos (\$ 1000,00), que serán cubiertos en su totalidad por el postulante o autor.

10. BIBLIOGRAFIA BÁSICA:

ALBUJA, Byron Curso Elemental de Tránsito, Editorial Corporación Editora Nacional, Quito-Ecuador, 2006.

ARBUOLA VALVERDE, Allan, Hechos de Tránsito como Disciplina de la Criminalística, Editorial Kapeluz, México D.F., 2008.

BALSECA ALDÉAN, David, La siniestralidad en tránsito y sus repercusiones legales, Editorial Astrea, Bogotá-Colombia, 2008.

CABANELLAS, Guillermo, Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, Tomo III, Editorial Heliasta S.R.L., Buenos Aires-Argentina, 2001.

CLAVIJO GÓMEZ, Neil, Guía Institucional de Conciliación en Tránsito, Editorial Ministerio del Interior y de Justicia, Bogotá-Colombia, 2012.

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013.

DECLARACIÓN UNIVERSAL DE DERECHOS HUMANOS, Art. 3, [http://www.un.org/es/documents /udhr/](http://www.un.org/es/documents/udhr/)

LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013.

MORALES GIL DE LA TORRE, Héctor, Notas sobre la transición en México y los derechos humanos». *Derechos humanos: dignidad y conflicto*, Editorial Universidad Interamericana, México D.F., 2000.

REGLAMENTO A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013.

11.2. ANEXO N° 2. FORMATO DE ENCUESTA.

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

FORMATO DE ENCUESTA A ABOGADOS EN LIBRE EJERCICIO

Señor Abogado:

Mucho agradeceré que se sirva dar contestación a las preguntas que son formuladas en esta encuesta, realizada con el propósito de obtener información que sirva para la elaboración del trabajo de tesis titulado: **"NÓRMESE EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA FORMACIÓN DE LOS CONDUCTORES EN BASE A LOS DERECHOS HUMANOS Y CONSTITUCIONALES"**. Por la colaboración que me brinde anticipo mi gratitud.

CUESTIONARIO:

1. ¿Cree usted, que las conductoras y conductores ecuatorianos, demuestran una cultura de respeto hacia los derechos humanos de las demás personas, que tienen participación en las actividades de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial?

SI ()

NO ()

¿Por qué?

.....
.....
.....

2. ¿En la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, y su Reglamento General de Aplicación, se establecen normas jurídicas que dispongan la formación en derechos humanos, como requisito esencial para la obtención de la licencia de conducir?

SI ()

NO ()

¿Por qué?

.....
.....

.....
.....
3. ¿Considera usted que la falta de normas que incorporen la formación en derechos humanos, como un requisito principal para la obtención del título de conducir, es una de las causas para la alta incidencia de accidentes de tránsito en el Ecuador?

SI ()

NO ()

¿Por qué?

.....
.....
.....

4. ¿Cree usted que la falta de formación en derechos humanos por parte de los conductores, incide en el irrespeto a los derechos fundamentales de las personas, recodidos tanto en la Constitución de la República como en los Instrumentos Jurídicos Internacionales, que se observa en la conducta de algunos conductores?

SI ()

NO ()

¿Por qué?

.....
.....
.....

5. ¿Está usted de acuerdo en que se incorpore una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y su Reglamento General de Aplicación, con la finalidad de incorporar normas que garanticen la formación de los conductores en materia de derechos humanos.

SI ()

NO ()

¿Por qué?

.....
.....
.....

GRACIAS POR SU PARTICIPACIÓN

11.3. ANEXO N° 3. FORMATO DE ENTREVISTA.

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

FORMATO DE ENCUESTA A ABOGADOS EN LIBRE EJERCICIO

Señor Entrevistado:

Mucho agradeceré que se sirva dar contestación a las preguntas que son formuladas en esta encuesta, realizada con el propósito de obtener información que sirva para la elaboración del trabajo de tesis titulado: **“NÓRMESE EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA FORMACIÓN DE LOS CONDUCTORES EN BASE A LOS DERECHOS HUMANOS Y CONSTITUCIONALES”**. Por la colaboración que me brinde anticipo mi gratitud.

1. ¿Considera usted, que por parte de las conductoras y conductores ecuatorianos, existe una cultura de respeto hacia los derechos humanos de las demás personas, que tienen participación en las actividades de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial?

.....
.....
.....
.....

2. ¿La formación en derechos humanos, por parte de los conductores, está establecida como requisito principal para obtener la licencia de conducir, en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, y su Reglamento General de Aplicación?

.....
.....
.....

3. ¿Considera usted que la falta de normas que incorporen la formación en derechos humanos, como un requisito principal para la obtención del título de conducir, es una de las causas para la alta incidencia de accidentes de tránsito en el Ecuador y el irrespeto a los derechos fundamentales de las demás personas, por parte de las conductoras y conductores profesionales?

.....
.....

-
-
4. ¿Sería conveniente realizar una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y su Reglamento General de Aplicación, con la finalidad de incorporar normas que garanticen la formación de los conductores en materia de derechos humanos?

.....

.....

.....

.....

GRACIAS POR SU PARTICIPACIÓN

12. ÍNDICE

Portada	I
Certificación del Director	II
Declaración de Autoría	III
Carta de Autorización de tesis.....	IV
Dedicatoria	V
Agradecimiento	VI
1. TÍTULO	1
2. RESUMEN	2
2.1. ABSTRACT	4
3. INTRODUCCIÓN	6
4. REVISIÓN DE LITERATURA	10
4.1. <u>MARCO CONCEPTUAL</u>	10
4.1.1. Los Derechos Humanos	10
4.1.2. Los Derechos Constitucionales	14
4.1.3. Los Derechos Fundamentales.....	16
4.1.4. El Transporte Terrestre	19
4.1.5. El Tránsito Terrestre	22
4.1.6. La Seguridad Vial	25
4.1.7. Los Conductores Profesionales	27
4.2. <u>MARCO DOCTRINARIO</u>	30
4.2.1. Las Escuelas de Conductores Profesionales	30
4.2.2. Los accidentes de tránsito en el Ecuador	32

4.2.3. La violencia de las conductoras y los conductores de vehículos en el Ecuador	37
4.3. <u>MARCO JURÍDICO</u>	40
4.3.1. En la Constitución de la República del Ecuador	40
4.3.2. En la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	44
4.3.3. En el Reglamento General a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	45
4.3.4. En el Reglamento de Escuelas de Conducción e Institutos Superiores de Capacitación para Conductores Profesionales	47
4.4. <u>LEGISLACIÓN COMPARADA</u>	49
4.4.1. Ley de Tránsito de Argentina	49
4.4.2. Régimen de Faltas de la Ciudad de Buenos Aires	50
4.4.3. Código Nacional de Tránsito de Colombia	52
4.4.4. Código Nacional de Tránsito de Bolivia	53
5. MATERIALES Y MÉTODOS	55
5.1. <u>MATERIALES</u>	55
5.2. <u>MÉTODOS</u>	55
5.3. <u>TÉCNICAS</u>	57
5.4. <u>PROCEDIMIENTOS</u>	58
6. RESULTADOS	59
6.1. <u>RESULTADOS DE LA ENCUESTA</u>	59
6.2. <u>RESULTADOS DE LA ENTREVISTA</u>	70
7. DISCUSIÓN	82

7.1.	<u>VERIFICACIÓN DE OBJETIVOS</u>	82
7.2.	<u>CONTRASTACIÓN DE HIPOTESIS</u>	85
7.3.	<u>FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA DE LA PROPUESTA DE REFORMA</u>	87
8.	CONCLUSIONES	90
9.	RECOMENDACIONES	92
9.1.	<u>PROPUESTA DE REFORMA JURÍDICA</u>	94
10.	BIBLIOGRAFÍA	98
11.	ANEXOS	102
11.1.	<u>PROYECTO DE INVESTIGACIÓN</u>	102
11.2.	<u>FORMATO DE ENCUESTA</u>	121
11.3.	<u>FORMATO DE ENTREVISTA</u>	123
12.	ÍNDICE	125