UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA

CARRERA DE DERECHO

TITULO:

"REFORMA A LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL PARA QUE SE INCLUYA EL CONTROL Y REGULARIZACION DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL EN LOS CANTONES FRONTERIZOS".

TESIS PREVIA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ABOGADA

AUTORA:

ORFELIA NATIVIDAD CORDOVA MURILLO

DIRECTOR:

DR. FELIPE NEPTALI SOLANO GUTIERREZ Mg. Sc.

AÑO:

2014

CERTIFICACION

Dr. FELIPE NEPTALI SOLANO GUTIERREZ Mg. Sc.

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

TCERIFICA.

Que el presente trabajo investigativo de la postulante Orfelia Natividad Córdova Murillo. bajo el título: "REFORMA A LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL PARA QUE SE INCLUYA EL CONTROL Y REGULARIZACION DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL EN LOS CANTONES FRONTERIZOS", ha sido dirigido y revisado prolijamente en su forma y contenido de acuerdo a las normas de graduación vigentes en la Universidad Nacional de Loja, por lo que autorizo su presentación ante el respectivo Tribunal de Grado.

Loja, Noviembre de 2014

Dr. FELIPE NEPTALI SOLANO GUTIERREZ Mg. Sc.

DIRECTOR

AUTORIA

Yo, ORFELIA NATIVIDAD CORDOVA MURILLO, declaro ser la autora 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.

ORFELIA NATIVIDAD CORDOVA MURILLO

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

Yo, Orfelia Natividad Córdova Murillo, declaro ser autora de la tesis titulada **"REFORMA A LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL PARA QUE SE INCLUYA EL CONTROL Y REGULARIZACION DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL EN LOS CANTONES FRONTERIZOS"**, como requisito para optar al título de: **Abogada**, autorizo al Sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que con fines académicos, muestre al mundo la producción intelectual de la Universidad, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera en el Repositorio Digital Institucional:

Los usuarios 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 veinte y seis días del mes de noviembre del dos mil catorce, firma el autor.

Firma:.....

Autora: Orfelia Natividad Córdova Murillo

Número de cédula: 0702459231

Dirección: Avda. Republica y Velasco Ibarra (Huaquillas)

Correo electrónico: ofe2185@hotmail.com

Teléfono: 0295 093 * 0999627160

DATOS COMPLEMENTARIOS

Director de Tesis: Dr. Felipe Neftalí Solano Gutiérrez Mg. Sc
Tribunal de Grado: Dr. Mg. Augusto Astudillo Ontaneda (Presidente)
Dr. Gonzalo Iván Aguirre V. Mg. (Vocal)
Dr. Marcelo A. Costa Cevallos Mg. (Vocal)

AGRADECIMIENTO

Al concluir el presente trabajo de investigación, quiero dejar constancia de mi profundo agradecimiento a la Modalidad de Estudios a Distancia de la Universidad Nacional de Loja, en las personas de sus autoridades y a los distinguidos Catedráticos de la Carrera de Derecho, que me formaron en las aulas tanto como persona y académicamente y a mis amigos y compañeros de aula con los que compartí muchos buenos momentos.

Además dejo expresa constancia de mi gratitud al señor doctor Magíster. FELIPE NEPTALI LOZANO GUTIERREZ Mg Sc. Distinguido catedrático universitario, quien con paciencia y profesionalismo, dirigió el presente trabajo investigativo que me permitirá alcanzar la meta anhelada.

La autora

DEDICATORIA

Le dedico primeramente mi trabajo a Dios fue el creador de todas las cosas, el que me ha dado fortaleza para continuar cuando a punto de caer he estado; por ello, con toda la humildad que de mi corazón puede emanar.

De igual forma, a mi esposo, a mis hijos, a mis padres a quienes le debo toda mi vida, les agradezco el cariño y su comprensión, a ustedes quienes han sabido formarme con buenos sentimientos, hábitos y valores, lo cual me ha ayudado a salir adelante buscando siempre el mejor camino.

ORFELIA NATIVIDAD CÓRDOVA MURILLO

TABLA DE CONTENIDOS

I. TITULO

II. CERTIFICACION

III. AUTORIA

IV. AGRADECIMIENTO

V. DEDICATORIA

VI. TABLA DE CONTENIDOS

1. TITULO

2. RESUMEN

2.1. ABSTRCT

3. INTRODUCCION

4. REVISION DE LITERATURA

4.1. MARCO CONCEPTUAL

4.1.1. CONTROL

4.1.2. REGULARIZACION

4.1.3. TRANSITO

4.1.4. TERRESTRE

4.1.5. MOVILIDAD

4.1.6. TRANSPORTE

4.1.7. TRANSPORTE INTERNACIONAL

4.1.8. SEGURIDAD

4.1.9. PREVENCION

4.1.10. TIPIFICACION

4.1.11. SANCION

4.1.12. CONTRAVENCION

4.1.13. DELITO

4.1.14. ACCIDENTE DE TRANSITO

4.1.15. INDEMNIZAR

4.1.16. INDENNIZACION

4.1.17. LEY

4.1.18. SEGURIDAD VIAL

4.2. MARCO DOCTRINARIO

4.2.1. BREVE RESEÑA HISTORICA DEL TRANSPORTE TERRESTRE EN EL ECUADOR

4.2.2. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE EN EL ECUADOR

4.2.3. IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE TERRESTRE

4.2.4. LIBERTAD DE TRANSITO

4.2.5. OPERATIVIDAD DE LA CONDUCCIÓN

4.2.6. LOS ACCIDENTES DE TRANSITO

4.3. MARCO JURIDCO

4.3.1. ANALISIS DE LA CONSTITUCION RESPECTO A LA MOVILIDAD

4.3.2. GARANTIAS CONSTITUCIONALES DEL TRANSPORTE TERRESTRE

4.3.3. CODIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL: INFRACIONES DE TRANSITO; DELITOS CULPOSOS DE TRANSITO; CONTRAVENCIONES DE TRANSITO.

4.3.4. LA LEY DE TRANSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE

4.3.5. REGLAMENTO GENERAL A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL.

5. MATERIALES Y METODOS

5.1. MATERIALES

5.2. METODOS

5.3. PROCEDIMIENTOS

5.4. TECNICAS

6. RESULTADOS

6.1. RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS

6.2. RESULTADOS DE LAS ENTREVISTAS

7. DISCUSION

7.1. VERIFICACION DE OBJETIVOS

7.2. FUNDAMENTOS DE LA REFROMA

8. CONCLUSIONES

9. RECOMENDACIONES

9.1. PROPUESTA DE REFORMA

10. BIBLIOGRAFIA

11. ANEXOS

1. TITULO

“REFORMA A LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL PARA QUE SE INCLUYA EL CONTROL Y REGULARIZACION DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL EN LOS CANTONES FRONTERIZOS”

2. RESUMEN

El Estado ecuatoriano debe prevenir cualquier situación que ponga en riesgo la integridad física y la vida de los ciudadanos en este caso de los habitantes de las zonas fronterizas que por la falta de regulación y control a los vehículos de transporte internacional dado que estos cada vez que comenten infracciones quedan en la impunidad.

Lamentablemente la movilización de personas y mercancías de un lugar a otro a través de los diferentes medios de transporte que se han creado para ello, está amenazada por la posibilidad de que se produzcan hechos imprevistos que ponen en riesgo la integridad personal, la salud y la vida misma de las personas, especialmente de las personas de los cantones fronterizos.

Pero, la mayoría de las causas que repercuten en la alta incidencia de los accidentes de tránsito en las zonas fronterizas tiene que ver con la falta de control y regulación del tránsito internacional a más de la que tiene que ver con la negligencia e irresponsabilidad con que actúan las personas al conducir los vehículos, inobservando las normas legales, las señales de tránsito y las disposiciones de las autoridades que dirigen el tráfico vehicular asociadas a otras como el consumo del alcohol, aumentan drásticamente la posibilidad de que ocurra un accidente de tránsito, todo esto provoca el incremento de estos hechos que lamentablemente causan grandes pérdidas materiales y que

tienen una consecuencia irreparable como es la pérdida de muchas vidas humanas.

Por lo tanto el costo humano y material de este tipo de hechos que pueden ser evitados con una conducta más responsable de los conductores, y con un mayor control en las zonas fronterizas.

Con estos antecedentes considero de trascendental importancia el conocimiento y el estudio de estas normas jurídicas para que tanto los conductores del transporte internacional como los peatones y nuestras autoridades tomen conciencia de la realidad que pasa en las zonas fronterizas por la falta de control y regulación del transporte internacional en las zonas de frontera.

En este trabajo investigativo se aborda la problemática antes detallada, en donde se realiza un estudio conceptual, doctrinario y jurídico sobre la ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, en donde se determina las casusas y consecuencias de este problema jurídico.

También se realiza un acercamiento a la realidad a través de la realización de encuestas, a abogados en libre ejercicio profesional. Finalmente se anotan las conclusiones, recomendaciones y propuesta de reformas en donde se plantean soluciones orientadas a corregir el problema jurídico planteado.

2.1. ABSTRACT

The Ecuadorian State to prevent any situation that threatens the physical integrity and life of citizens in this case of the inhabitants of border areas by the lack of regulation and control international transport vehicles as these whenever discuss violations go unpunished.

Unfortunately the movement of people and goods from one place to another through different means of transport that have been created for it, is threatened by the possibility that unforeseen events that threaten personal integrity occur, health and life of people, especially people of border cantons.

But most of the cases resulting in the high incidence of traffic accidents in border areas has to do with the lack of control and regulation of international traffic more than it has to do with the negligence and irresponsibility that people act to drive the vehicles, failing to observe the legal rules, traffic signs and rules of the authorities managing vehicular traffic associated with others such as alcohol consumption, dramatically increase the likelihood of an accident occurring, all this causes the increase of these facts that unfortunately cause great material damage and have as a result an irreparable loss of many human lives.

Thus the human and material costs of such events can be avoided with a more responsible driver behavior, and greater control in the border areas.

With this background consider of vital importance the knowledge and study of these legal rules for both drivers of international transport and pedestrians and our authorities aware of the reality that happens in border areas by the lack of control and regulation of transport international in the frontier zones.

In this research work the problems detailed above, where a conceptual, doctrinal and legal study of the organic law of land transport traffic and road safety, where casusas and consequences of this legal issue is addressed determines is performed.

An approach to reality through surveys, lawyers in free practice is also performed. Finally, conclusions, recommendations and proposed reforms aimed at correcting where the legal problem posed solutions arise are noted.

3. INTRODUCCIÓN

La Constitución de la República del Ecuador garantizara la seguridad humana a través de políticas y acciones integradas, para asegurar la convivencia pacífica de las personas, promover una cultura de paz y prevenir las formas de violencia y discriminación y la comisión de infracciones y delitos. La planificación y aplicación de estas políticas se encargará a órganos especializados en los diferentes niveles de gobierno

En el presente trabajo de investigación intitulado “REFORMA A LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL PARA QUE SE INCLUYA EL CONTROL Y REGULARIZACION DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL EN LOS CANTONES FRONTERIZOS” el estudio sigue un orden previamente determinado en el esquema de tesis y comprende el siguiente desarrollo.

En la revisión de la literatura se realiza un análisis crítico jurídico conceptual y doctrinal sobre los principios y derechos constitucionales sobre la seguridad humana, se analiza la ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial respecto al control del tráfico internacional en las zonas fronterizas,

En lo referente a materiales y métodos se recogen los recursos metodológicos utilizados para el desarrollo del presente trabajo de

investigación, las fases que se siguieron en su ejecución y las técnicas que se emplearon con la finalidad de argumentar teórica y fácticamente.

En el proceso investigativo de campo se recogen los resultados obtenidos a través de la aplicación de la encuesta.

Otro de los contenidos es la discusión en donde se realiza la verificación de los objetivos planteados en el proyecto de investigación,

Para finalizar el presente trabajo investigativo pongo a consideración las conclusiones a las que he llegado luego de la revisión de los resultados teóricos y de aquellos obtenidos en la investigación de campo, así como las recomendaciones que considero pertinentes y la propuesta de reforma l a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, el mismo que presento como resultado concreto de todo el proceso de investigación.

Los resultados obtenidos en la encuesta se los presenta en cuadros estadísticos y gráficos, datos con los cuales se pudieron fundamentar las conclusiones, recomendaciones y finalmente la propuesta de reforma jurídica.

4. REVISION DE LITERATURA

4.1. MARCO CONCEPTUAL

4.1.1. CONTROL

"Como la función restrictiva de un sistema para mantener a los participantes dentro de los patrones deseados y evitar cualquier desvío. Es el caso del control de frecuencia y expediente del personal para evitar posibles abusos. Hay una imagen popular según la cual la palabra control está asociada a un aspecto negativo, principalmente cuando en las organizaciones y en la sociedad es interpretada en el sentido de restricción, coerción, limitación, dirección, refuerzo, manipulación e inhibición"[1].

De lo anotado anteriormente la palabra control significa regular, mantener, comprobar o verificar algo para prevenir si los resultados esperados se están alcanzando o si es que hay abusos de la norma establecer correctivos necesarios, con esto se pretende crear una mejor atención a los usuarios sea de la manera más eficaz y eficiente posible para alcanzar los objetivos de la propuesta

[1] http://www.monografias.com/trabajos14/control/control.shtml#ixzz31zoRXBT1

4.1.2. REGULARIZACION

"Es el proceso y la consecuencia de regularizar**.** Este verbo se refiere a normalizar, ordenar, reglamentar o sistematizar algo"**.**[2]

Se entiende por regularizar al ordenamiento legal de algo, es decir en el tema que trata esta investigación no se encuentra regulado o normalizado el control de tránsito internacional en las zonas fronterizas

4.1.3. TRANSITO

Concepto.- De acuerdo al diccionario Jurídico del Dr. CABANELLAS Guillermo, manifiesta que Tránsito " Es el conjunto de disposiciones legales, que dictadas por autoridad competente, previene, ordena, reglamenta y castiga, las faltas que se cometen en la conducción de vehículos"[3].

Se entiende por transito al conjunto de normativas que regulan el tráfico vehicular en cualquier de sus formas sean estos automotores, tricómotos, motos, etc., para ello se ha estipulado la autoridad competente para dictar dichas normas

---

[2]WordPress. (2008). *Definicion.de*. Recuperado el 26 de Marzo de 2014, de http://definicion.de/

[3]Cabanellas, G. (2002). *Diccionario Juridico elemental.* Argentina: Heliasta.

“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”[4]

Entonces accidente de tránsito, es la actividad de desplazamiento que realizan los seres vivientes dotados de libertad de movimientos, es decir, que es exclusiva de los seres pertenecientes al reino animal, para satisfacer las necesidades de carácter biológico y racional, por tanto accidente de tránsito es el suceso, evento dañoso, que se ha originado al desplazarse un vehículo a motor, por intervención de la fuerza humana, causando daño en las cosas o en las personas.

4.1.4. MOVILIDAD

“Por movilidad se entiende el conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías, que se producen en un entorno físico. Cuando

[4]ALbuja, B. (1999). *Curso Elemental de transito.* Quito: Editorial Corporacion.

hablamos de movilidad urbana nos referimos a la totalidad de desplazamientos que se realizan en la ciudad”.[5]

Del concepto expuesto se deduce que movilidad es el traslado de un lugar a otro este puede ser de mercancías de personas u objetos; persona que de manera voluntaria o forzada, regular o irregular ha cambiado de residencia dentro o fuera de su lugar de origen

4.1.5. TRANSPORTE.

“El concepto de transporte se utiliza para describir al acto y consecuencia de trasladar algo de un lugar a otro. También permite nombrar a aquellos artilugios o vehículos que sirven para tal efecto, llevando individuos o mercaderías desde un determinado sitio hasta otro”[6] .

El transporte en cambio, es un fenómeno muy complejo en el que intervienen gran cantidad de inversiones, sean estas públicas o privadas, para prestar un servicio de calidad al público y que se manifiesta estrictamente regulado por normas y leyes, debidamente analizadas por un Ministerio de Tránsito, Consejo Nacional de Tránsito y Trasporte Terrestre en nuestro país.

---

[5]Estevan, A., & Sanz, A. (1996). *Hacia la Reconversion ecologica del Transporte en España*. Madrid: Los Libros de la Catarata.

[6]geotres.aprenderapensar.net/2013/04/13/¿que-es-el-transporte/

“En un sentido genérico representa el hecho de llevar un objeto, o una persona, de un lugar a otro, utilizando cualquier medio de locomoción. Tiene importancia jurídica como contrato de esa índole. En el de cosas o mercaderías, quien hace el transporte se llama transportador y está obligado a hacer la entrega al destinatario en el lugar determinado por el expedidor. Cuando el transporte se refiere a personas, la obligación del transportista o transportador consiste en facilitar al pasajero el recorrido de un itinerario previamente determinado. Aparte lo mercantil traslaticio, transporte es arrebato. | Enajenación mental. | Gastos del contrato de transporte. | Buque destinado al traslado de mercaderías. Acerca de las variedades del transporte de mayor interés jurídico, se sintetizan, en las locuciones siguientes, explicaciones del Diccionario del Derecho Usual”.[7]

El término transporte se utiliza para designar al movimiento que una persona, objeto, animal o fenómeno natural puede hacer desde un lugar a otro. El transporte puede realizarse de muy diversas maneras, aunque normalmente la idea de transporte se relaciona con la de medios de transporte, es decir, aquellos vehículos que sirven para transportar o trasladar personas u objetos

[7]Osorio, M. (2006). *Diccionario de Ciencias Juridicas, Politicas Y Sociales - Edicion de Lujo* (31 ed.). (Heliasta, Ed.) Argentina.

4.1.6. TRANSPORTE TERRESTRE

"La conducción de personas o mercaderías de un punto a otro por vías terrestres, entendiendo por ellas, negativamente, las que no sean marítimas ni fluviales ni aéreas. El transporte lo puede efectuar una persona, un animal o un vehículo, o todos ellos, como en los antiguos carruajes de tracción a sangre".[8]

Se entiende por transporte terrestre la movilidad de personas o cosas a través de un vehículo a tracción que se desplaza por las carreteras o superficie terrestre

4.1.7. TRANSPORTE INTERNACIONAL

"Son transportes internacionales aquellos cuyo itinerario discurre parcialmente por el territorio de estados extranjero".[9]

Transporte internacional son aquellos medios para transporte de un país otro estado, es decir traspasa las fronteras patrias, es decir el transporte internacional se pude entender y emplear como la acción de llevar los bienes o personas de un estado a otro.

---

[8]Osorio, M. (2006). *Diccionario de Ciencias Juridicas, Politicas Y Sociales - Edicion de Lujo* (31 ed.). (Heliasta, Ed.) Argentina.
[9]Etrasa. (2007). *Capacitacion - Manual Especifico Marcancias.* Madrid: Etrasa.

4.1.8. SEGURIDAD

“Exención de peligro o daño. | Solidez. | Certeza plena. | Firme convicción. | Confianza. | Fianza. | Garantía. | Ofrecimiento de cumplir o hacer para determinado plazo. | Sistema de prevención racional y adecuada”.[10]

“La seguridad es el sentimiento de protección frente a carencias y peligros externos que afecten negativamente la calidad de vida; en tanto y en cuanto se hace referencia a un sentimiento, los criterios para determinar los grados de seguridad pecarán de tener algún grado de subjetividad. En general, el término suele utilizarse para hacer referencia al conjunto de medidas y políticas públicas implementadas para guarecer a la población del sufrimiento de delitos, en especial de aquellos que pongan en riesgo la integridad física”.[11]

Lo indicado en los conceptos se entiende a la seguridad como la protección que debe existir para garantizar a los habitantes frente a los peligros que pudieran ocurrir como la delincuencia que pone el peligro la integridad física de las personas.

4.1.9. PREVENCIÓN

[10] Osorio, M. (2006). *Diccionario de Ciencias Juridicas, Politicas Y Sociales - Edicion de Lujo* (31 ed.). (Heliasta, Ed.) Argentina.

[11] *Definicionabc*. (2007). Recuperado el 27 de Marzo de 2014, de http://www.definicionabc.com/

“Es la acción y efecto de prevenir (preparar con antelación lo necesario para un fin, anticiparse a una dificultad, prever un daño, avisar a alguien de algo). La prevención, por la tanto, es la disposición que se hace de forma anticipada para minimizar un riesgo”.[12]

Del concepto expuesto se deduce que el termino prevenir es anticipar para minimizar un riesgo. Es decir el Estado ecuatoriano debe prevenir cualquier situación que ponga en riesgo la integridad física y la vida de los ciudadanos en este caso de los habitantes de las zonas fronterizas que por la falta de regulación y control a los vehículos de transporte internacional cada vez que comenten infracciones quedan en la impunidad.

4.1.10. TIPIFICACIÓN

“Consiste en la descripción de un supuesto de hecho (delito) cuya comisión es conminada con una pena”.[13]

“Conjunto de elementos, definidos por la ley, constitutivos de un delito”.[14]

---

[12]IBIDEM
[13]www.oracionesydevociones.info/03020057.-tipificacion-de-delitos.ppt
[14]Cabanellas, G. (2002). *Diccionario Juridico elemental.* Argentina: Heliasta.

Para el tratadista Guillermo Cabanellas señala que tipicidad es "Concepto muy discutido en el derecho penal moderno, entre otras razones porque guarda relación con el derecho penal liberal, del cual es garantía, que se vincula con el principio de nullan crimen sine lege. Jiménez de Asúa, refiriéndose a Beling, creador de la teoría, dice que la vida diaria nos presenta una seria de hechos contrarios a la norma y que por dañar la convivencia social se sancionan con una pena, estando definidos por el código o las leyes, para poder castigarlos. (Esa descripción legal, desprovista de carácter valorativo, es lo que constituye la tipicidad. Por tanto, el tipo legal es la abstracción concreta que ha trazado el legislador, descartando los detalles innecesarios para la definición del hecho que se cataloga en la ley como delito). Añade que en la tipicidad no hay tipos de hechos, sino solamente tipos legales, porque se trata de la conducta del hombre que se subsume en el tipo legal".[15]

El nullum crimen sine lege señalado anteriormente es un principio jurídico de la tipicidad que significa que no hay crimen sin ley, por lo que se determina que la tipicidad está configurada en el delito, así si no hay tipificación tampoco hay sanción, es decir en la tipificación se describen los actos ilícitos que la ley considera delitos y este conlleva a imponerse una sanción.

[15] IBIDEM

4.1.11. SANCIÓN

“En general, ley, reglamento, estatuto. Solemne confirmación de una disposición legal por el jefe de un Estado, o quien ejerce sus funciones. Aprobación. Autorización. Pena para un delito o falta. Recompensa por observancia de preceptos o abstención de lo vedado. PENAL. La amenaza legal de un mal por la comisión u omisión de ciertos actos o por la infracción de determinados preceptos. (v. Cláusula penal, Pena.) SOCIAL. Todo género de coacción o amenaza que un grupo organizado, al menos rudimentariamente, dirige contra quienes desconocen las reglas que integran la manifestación de su modo de ser, actuar y entender las relaciones internas y externas”.[16]

Cabanellas recoge el concepto de la Academia en cuanto atribuye la sanción al jefe del Estado, y añade "o por quien de hecho ejerce sus atribuciones". Para Capitant es el acto por el cual el monarca considerado como de igual o superior jerarquía respecto de las Cámaras, presta su asentimiento a la ley votada por el Parlamento, idea que se encuentra asimismo en Guillent y Vincent. Frente a ese criterio, aparece el de quienes atribuyen la sanción de las leyes al propio órgano legislativo que las ha dictado. Por eso dice Couture que es "la aprobación que se da por una de las Cámaras que componen el

[16]Cabanellas, G. (2002). Diccionario Jurídico elemental. Argentina: Heliasta.

órgano legislativo, o por éste en su conjunto, a un proyecto de ley". Ramírez Gronda expresa que "en el proceso de la formación de las leyes, la sanción es el acto por el cual el Congreso, las legislaturas, etc. aprueban un proyecto de ley". Finalmente, J. C. Smith, explica que, "en la literatura jurídica constitucional argentina, la sanción es el acto por el cual el Poder Legislativo (es decir, ambas Cámaras en conjunto) aprueban un proyecto de ley". La doctrina y las Constituciones que atribuyen la función sancionadora de las leyes al propio órgano legislativo que las ha dictado, reservan al jefe del Estado la misión de promulgarla o de ejercer su derecho de veto (v.). Al Derecho Penal, porque para él, y dejando aparte el debatido tema puramente teórico de la existencia de sanciones prémiales, la sanción es la pena o castigo que la ley prevé para su aplicación a quienes incurran o hayan incurrido en una infracción punible".[17]

Para el presente estudio el concepto de sanción es netamente penal, y para los autores señalados anteriormente se refieren a que la sanción es la pena que la ley establece para el que infringe, lo que significa que la sanción es un tipo de condena para la persona que ha cometido un delito, debidamente tipificado y penalizado, por lo tanto la sanción es la pena o multa que se impone a una persona por el quebrantamiento de la ley, norma, obligación o contrato.

[17]Osorio, M. (2006). *Diccionario de Ciencias Juridicas, Politicas Y Sociales - Edicion de Lujo* (31 ed.). (Heliasta, Ed.) Argentina.

4.1.12. CONTRAVENCION

“Infracción; acción u omisión contraria a una conducta impuesta por la ley, el reglamento o un acto jurídico. Etimología. Cultismo, del latín jurídico medioeval * contraventio, -nis, y éste del verbo contravenire, latín clásico contra venire (en el clásico, contra es adverbio; en la Edad Media es prefijo) "venir en contra", de donde "desobedecer" y "contravenir". V. Traducción. Francés, Contravention; Italiano, Contravvenzione; Portugués, Contravenção; Inglés, Contravention; Alemán, Zuwiderhandlung”.[18]

“Más propiamente falta, es la infracción de disposiciones municipales o policiales. Por regla general, las contravenciones están sometidas para su juzgamiento a las propias autoridades municipales o de policía. Así sucede en la Argentina, mediante un procedimiento sumario, verbal y actuado, con apelación ante los jueces correccionales. Cuando la pena excede de determinado plazo de arresto o de cierta suma en la multa, la jurisdicción en primera instancia está atribuida a los jueces correccionales”.[19]

---

[18]Couture, E. J. (1976). *Vocabulario jurídico, con especial referencia al derecho procesal positivo vigente uruguayo.* Ediciones Depalma.

[19]Osorio, M. (2006). *Diccionario de Ciencias Juridicas, Politicas Y Sociales - Edicion de Lujo* (31 ed.). (Heliasta, Ed.) Argentina.

Las infracciones son consideradas acciones u omisiones a la ley, la norma o reglamentos. Normalmente, la idea de contravención se aplica a situaciones de falta de respeto a las normas de tránsito (por ejemplo, no usar cinturón de seguridad) ya que si bien muchos de ellos no son delitos de gravedad, Cuando hablamos de una contravención estamos hablando siempre de un acto que está tipificado en el derecho y que supone un tipo de castigo o sanción para aquel que la lleva a cabo. Esto es así ya que el hecho de contravenir la ley es entendido como un error y por lo tanto si la ley se aplica a todos por igual, aquel que no la respete debe recibir algún tipo de sanción, castigo o advertencia. Las contravenciones pueden ser muy diversas y aplicarse a numerosos aspectos de la vida social: desde las formas de comportarse públicamente hasta el modo de conducir y manejar un vehículo.

4.1.13. ACCIDENTE DE TRANSITO

“Las acciones u omisiones que pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el Agente, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos y más disposiciones de tránsito o de órdenes legítimas de las autoridades y agentes a cargo del control y vigilancia. La ley al hablar de agente, se

refiere a la persona o ser humano que ejecuta un determinado acto ya sea por acción o por omisión".[20]

Concepto jurídico.- "accidente de tránsito es todo suceso o acontecimiento anormal e imprevisto que acarrea un daño en las cosas o en las personas y que es causado con ocasión directa del empleo o uso de un vehículo motorizado o tracción animal o fuerza humana

Del concepto emitido se entiende que el causante directo de un accidente de tránsito necesariamente es el ocasionado con el empleo de un vehículo motorizado, o tracción animal o fuerza humana, que se ha originado por un acontecimiento casual, imprevisto y sin consentimiento, el cual ha provocado daño a una persona, o a un bien.

En el Diccionario de la Lengua Española de la Real Academia Española, al accidente de tránsito se le define como:

"Suceso eventual que altera el curso regular de las cosas". "Suceso eventual o acción de que involuntariamente resulta daños para las personas o las cosas"[21].

---

[20]LexiVox. (2011). *Diccionario Legal*. Recuperado el 16 de Abril de 2014, de http://www.lexivox.org/packages/lexml/mostrar_diccionario.php

[21]LexiVox. (2011). Diccionario Legal. Recuperado el 16 de Abril de 2014, de Http://www.lexivox.org/packages/lexml/mostrar_diccionario.php

En esta definición se considera al accidente de tránsito como un suceso, eventual que involuntariamente ha causado daño en las personas o en las cosas, estos daños no fueron planificados, lo que cabe decir que nadie sale a la calle con la intención de causar un accidente de tránsito.

4.1.15. INDEMNIZAR

"La indemnización es la compensación por un daño que se haya recibido. El término se emplea principalmente en el ámbito del Derecho y permite a través de él referirnos a la transacción que se realiza entre un acreedor o víctima y un deudor o victimario, es decir, es la compensación que un individuo puede exigir y eventualmente recibir como consecuencia de haber sufrido un daño, o en su defecto por alguna deuda que mantenga con él otra persona o entidad".[22]

La indemnización no es otra cosa que reparar, subsanar, remediar, desagraviar, compensar, equilibrar el daño ocasionado, es decir se debe cancelar por el perjuicio ocasionado. Entendemos que indemnizar es reparar los daños ocasionados, pues quien comete un acto debe responder al perjudicado por la destrucción de una cosa, por

[22] *Definicionabc*. (2007). Recuperado el 27 de Marzo de 2014, de http://www.definicionabc.com/

inferir en contra del ser humano; el cual debe ser sancionado penalmente.

El pago de daños y perjuicios siempre será de acorde al daño causado en lo material, moral, patrimonial, en la salud, etc., lo que es bien claro que el daño ocasionado debe ser indemnizado.

4.1.16. INDEMNIZACIÓN.

"Resarcimiento económico del daño o perjuicio causado. Suma o cosa con que se indemniza. En general, reparación, compensación, satisfacción" [23]

Generalizando podemos decir que la indemnización cubre el perjuicio, detrimento, lesión, mal ocasionado, con voluntad o no, con culpa o no, con intención o no, que va en perjuicio de la víctima. Por el hecho de existir un perjuicio, una desventaja se debe cubrir el costo de lo que se ha perjudicado, cumpliendo su obligación, mediante la respectiva orden emitida por la autoridad competente, subsanará económicamente por el daño obrado, este daño puede ser de orden emocional, de orden psicológico, daño moral.

[23]Cabanellas, G. (2002). Diccionario Jurídico elemental. Argentina: Heliasta.

4.1.17. SEGURIDAD VIAL

"El concepto de seguridad vial, por lo tanto, supone la prevención de accidentes de tráfico con el objetivo de proteger la vida de las personas. La seguridad vial puede dividirse en primaria (o activa), secundaria (o pasiva) y terciaria. La seguridad primaria es la asistencia al conductor para evitar posibles accidentes. La seguridad secundaria busca minimizar las consecuencias de un accidente al momento en éste que ocurre. Por último, la seguridad terciaria intenta minimizar las consecuencias después de que ocurre el accidente".[24]

Del concepto expuesto la seguridad vial es la protección que debe existir tanto para peatones como para conductores para prevenir los accidentes de tránsito los mismos que pueden ser ocasionados por la negligencia o impericia del conductor como por la no observación de las normas por parte de los peatones y conductores.

[24] WordPress. (2008). *Definicion.de*. Recuperado el 26 de Marzo de 2014, de http://definicion.de/

4.2. MARCO DOCTRINARIO

4.2.1. BREVE RESEÑA HISTORICA DEL TRANSPORTE TERRESTRE EN EL ECUADOR

El crecimiento del parque automotor del país tiene un proceso evolutivo que se analiza en base a datos históricos de los últimos años. La gestión pública del transporte colectivo en el Ecuador presenta el siguiente proceso evolutivo a través de los años:

1983 Creación de Transporte, que elaboró rutas y el terminal terrestre

1985 Gobierno Nacional crea el sistema de Transporte que otorga un plan de transporte para Quito y una provisión de 100 buses articulados para Quito y Guayaquil.

1990 Gobierno Nacional compra locomotoras en un intento de recuperar el ferrocarril e implementar el transporte fluvial en Guayaquil.

1991 Creación del Estudio de Transporte (Estudios de Diagnóstico y Propuesta Proyecto Trolebús).

1993 Municipio de Quito demandó al Estado la transferencia de la competencia de varios servicios, entre ellos el transporte.

1995 Municipio de Quito crea el sistema de Planificación y Gestión de Transporte.

1999 Mediante reforma constitucional se establece la posibilidad de transferir a los municipios la competencia del tránsito y el transporte terrestre.

La Constitución del Ecuador, protege los derechos de los ecuatorianos; partimos de la premisa “los derechos de una persona termina, cuando empiezan los derechos de la otra”, por lo que el responsable del accidente no exime su responsabilidad hacia la otra persona, por cuanto la victima sufre disminución en salud, economía, y tranquilidad familiar, sea a causa de impericia, negligencia, impericia, inobservancia de las leyes de Tránsito, reglamentos y ordenanzas.

Los accidentes de tránsito son causados por personas que sin querer cometer el acto lo produjeron cuando se encontraba transitando por las carreteras, con la utilización de un automotor”.

La necesidad del hombre de transportarse de un lugar a otro en forma organizada, ha permitido la creación de sistemas de transportes, así como de leyes y reglamentos que la rigen. El Estado, a través de los gobiernos de turno, ha implementado reformas a las leyes, de acuerdo a la necesidad de proteger y garantizar la movilización de las personas. Actualmente, nos rige la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que se fundamenta en la equidad y

solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación de espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados, y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables.

4.2.2. EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE EN EL ECUADOR

Como en todo el mundo, el transporte es y ha sido en Latinoamérica un elemento central para el progreso o el atraso de las distintas civilizaciones y culturas.

El Servicio de Transporte en el Ecuador comenzó a tener lugar desde la administración del Doctor Isidro Ayora, período en el que se crea el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones que tiene como función el estudio, construcción, explotación, conservación y financiamiento de las obras públicas; la vigilancia de las obras municipales; el progreso del comercio en todos sus ramos; el fomento del transporte vial terrestre.

El 9 de julio de 1929, la Asamblea Nacional promulgó la Ley de Régimen Político-Administrativo, en la que consta el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, como ente responsable en la

ejecución de obras viales en el país, para lo cual se implementó la correspondiente estructuración orgánico- funcional. Decisión ratificada el 15 de octubre de 1984, mediante acuerdo ministerial número 037.Para que el MOP (Ministerio de Obras Públicas) llegue a constituirse en una cartera de estado, transcurrieron 37 años, desde su primera creación el 6 de agosto de 1892.

La concentración de la población en grandes ciudades o grandes áreas metropolitanas ha supuesto la necesidad de dotación de un transporte colectivo eficiente para el desarrollo de la vida cotidiana de éstas. En los últimos años en los grandes núcleos urbanos de Ecuador se ha procedido a la implantación de diferentes tipos de transporte público para el traslado de la población

4.2.3. IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE TERRESTRE

El tránsito es facilitado a través del transporte, o mejor dicho de los medios a través de los cuales este se realiza. Respecto al transporte terrestre ha sido posible la recopilación de los siguientes conceptos.

Manuel Ossorio, en la obra Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales, manifiesta: “En un sentido genérico representa el hecho de llevar un objeto, o una persona, de un lugar a otro, utilizando cualquier medio de locomoción. Tiene importancia jurídica como contrato de esa

índole. En el de cosas o mercaderías, quien hace el transporte se llama transportador y está obligado a hacer la entrega al destinatario en el lugar determinado por el expedidor. Cuando el transporte se refiere a personas, la obligación del transportista o transportador consiste en facilitar al pasajero el recorrido de un itinerario previamente determinado”[25].

En la cita anterior se establece que el transporte hace referencia al hecho de llevar una persona o un objeto de un lugar a otro, empleando para ello los medios de locomoción existentes.

Desde la perspectiva jurídica es importante como contrato. La persona que moviliza cosas o mercaderías es conocida como transportador, y asume la obligación de entregar lo transportado a un destinatario y en un lugar específicamente determinados por quien contrata el servicio.

En los casos en que el transporte se refiere a la movilización de personas, la obligación del transportista, es permitir que el pasajero haga un recorrido y cumpla con un itinerario previamente establecido.

[25]Osorio, M. (2006). *Diccionario de Ciencias Juridicas, Politicas Y Sociales - Edicion de Lujo* (31 ed.). (Heliasta, Ed.) Argentina.

En el Diccionario Jurídico Espasa, se hace referencia al transporte terrestre, señalando: “Actividad económica de extraordinaria importancia, y sometida a una doble regulación: una primera, de Derecho Público, que trata de ordenar la actividad en sí misma y su desarrollo como servicio público en función del medio utilizado y la segunda, de Derecho privado, que norma el instrumento jurídico, que le sirve de base es decir el contrato de transporte”[26] .

El concepto anterior es interesante, porque permite entender que el transporte terrestre constituye una actividad de extraordinaria importancia económica, ya que permite el desarrollo de las diferentes transacciones comerciales que pueden realizar las personas gracias a este medio.

Pero además se debe agregar, que el transporte tiene una innegable importancia en otros ámbitos, como en lo social al ser facilitador de desarrollo; en lo humano al facilitar la interrelación entre los pueblos; en lo personal al permitir que la persona disfrute de actividades como el turismo y la interrelación con sus semejantes.

Dada la importancia evidente del transporte, se trata de una actividad que está regulada por el derecho público, puesto que le corresponde al

[26] Diccionario jurídico Espasa

Estado regular la actividad de la transportación pública como servicio prestado a la comunidad, y que es realizado a través de diferentes medios y delimitado en jurisdicciones específicas de acuerdo con la capacidad de servicio que pueden prestar las cooperativas involucradas en este ramo. También se trata de una actividad regulada por el derecho privado, ya que la prestación del servicio de transporte se basa en un contrato, instrumento jurídico que será analizado en detalle más adelante en este trabajo de investigación.

Para concluir con este tema es preciso indicar que el transporte es el medio que facilita el tránsito de personas, animales o cosas de un lugar a otro, haciendo factible su movilización a través de los recursos que existen para el efecto. En el caso del transporte terrestre este se realiza a través de medios como vehículos particulares, vehículos de transportación pública, motocicletas, bicicletas, y los demás vehículos que permiten el traslado de un lugar a otro, por tierra.

4.2.4 LIBERTAD DE TRANSITO

"De acuerdo a la ley de Tránsito y Transporte Terrestre, nos manifiesta que las carreteras y más vías públicas del país , son bienes de uso y dominio público y quedan abiertas al tránsito nacional e

internacional de vehículos , de conformidad con las leyes , reglamentos del Ecuador y a convenios internacionales".[27]

La facultad de libre tránsito comporta el ejercicio del atributo de ius movendi et ambulandi. Es decir es la ley nos da la posibilidad de desplazarnos auto determinativamente en función a las propias necesidades y aspiraciones personales, a lo largo y ancho del territorio, así como a ingresar o salir de él, cuando así se desee, la movilidad puede ser ejercida de modo individual y de manera física o a través de la utilización de herramientas tales como vehículos motorizados, locomotores, etc.

Esta movilidad no es un derecho absoluto, ya que puede y debe ser limitado por diversas razones. La facultad de desplazamiento supone el derecho a la libertad de tránsito, que se manifiesta a través del uso de las vías de naturaleza pública, como por ejemplo: calles, pistas, puentes, avenidas, etc.

Así mismo las aspiraciones personales, responden a necesidades que forman parte de la vida del ser humano: trabajo, salud, alimentación, descanso.

[27] Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial

También se considera que la movilidad humana incluye a personas emigrantes, inmigrantes, solicitantes de refugio, refugiadas, asiladas, apátridas, migrantes y desplazadas internas, víctimas de trata y tráfico de personas y sus familias desde su dimensión de género, generacional, étnica, ambiental, entre otras;

Que los flujos de movilidad humana se manifiestan en una lógica transfronteriza, binacional, intrarregional, intercontinental y multidireccional entre los países de origen, tránsito, destino y retorno migratorio; Que la movilidad humana forma parte de la construcción histórica de los países latinoamericanos.

4.2.5. **LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y LA MOVILIZACIÓN NORMAL**

Lamentablemente la movilización de personas de un lugar a otro a través de los diferentes medios de transporte que se han creado para ello, está amenazada por la posibilidad de que se produzcan hechos imprevistos que ponen en riesgo la integridad personal, la salud y la vida misma de las personas, estos hechos se denominan como accidentes de tránsito. Para entender mejor este concepto sirve la recopilación y análisis de las siguientes citas.

La palabra accidente sirve para hacer referencia a cualquier hecho que afecta la movilización normal, ocasionando lesiones en las personas o

daños en las cosas, está representando por cualquier emergencia o suceso que implique un evento incierto e imprevisto del cual resultan consecuencias negativas, y que no depende de la voluntad directa de las personas que están involucradas en este hecho.

En cuanto tenemos que ver con los accidentes de tránsito es importante mencionar que los mismos son definidos en la siguiente forma:

Se entiende por accidente de tráfico a aquellos actos en los que uno o más vehículos se ven involucrados generando daños materiales como también humanos. Los accidentes de tráfico son cada vez más numerosos y comunes si tenemos en cuenta que gran parte de la población mundial se moviliza en vehículos motorizados en vías de transporte muy concurridas en donde las condiciones de clima, el estado de las rutas o incluso la responsabilidad y el sentido común de los conductores son deficientes.

Se considera que los accidentes de tránsito son una de las principales formas de muerte en el mundo debido a que el tiempo que hoy en día utilizamos arriba de estos vehículos es muy importante en comparación a otras épocas históricas. El ser humano actual utiliza mucho tiempo para desplazarse de su hogar al trabajo o a otros espacios, así también como para viajar o tener vacaciones. Por otro lado, los vehículos de

todo tipo (autos, camiones, autobuses, motocicletas, bicicletas) son cada vez más modernos y presentan características que deberían servir para el beneficio del usuario (como por ejemplo, que alcanzan una mayor velocidad en menor tiempo) pero que muchas veces terminan siendo la causante de los mismos accidentes por el uso irresponsable que sus dueños hacen de ellos.

Los accidentes de tráfico pueden darse por varias causas. Algunas son imprevisibles y no medibles o evitables por el ser humano, por ejemplo como sucede con las condiciones climáticas. Sin embargo, el hombre puede tomar precauciones que muchas veces no son tenidas en cuenta (por ejemplo, no circular en días de lluvia, con pavimento mojado o en zonas de derrumbe o caída de piedras).

Otras causas tienen que ver con la mera negligencia e irresponsabilidad de los conductores, como es el caso de conducir sin el cinturón de seguridad colocado, sin que el vehículo cuente con la verificación técnica necesaria, sin horas de sueño, con alcohol, etc. Todas estas situaciones aumentan las posibilidades de algún tipo de accidente de tráfico que pueda generar lesiones humanas muy severas incluso la muerte, así como también graves pérdidas materiales

Desde la perspectiva identificada en la cita anterior, se considera que un accidente de tránsito, es un acto en que se encuentran involucrados vehículos y que generan daños tanto de carácter material como también humanos al afectar la integridad personal y la vida de las personas que son puestas en riesgo en este tipo de actos.

Lamentable es ratificar la aseveración que se hace en la cita en el sentido de que los accidentes de tránsito son cada vez más números, comunes y de desastrosas consecuencias, esto debido a que la mayoría de la población se moviliza utilizando vehículos motorizados, y a que la transportación es muy congestionada, sin descartar también que gran parte de estos hechos son producidos por la conducta irresponsable y la falta de sentido común que demuestran quienes conducen dichos vehículos, e infringen las normas legales inobservando los derechos de las demás personas involucradas en la circulación.

Los accidentes de tránsito, son una de las principales causas de muerte en el mundo. Debido a que todas las personas actualmente necesitamos movilizarnos en un lugar a otro, estando gran parte del tiempo a bordo de vehículos, y a que éstos tienen características tecnológicas y mecánicas que han sido incorporadas para el beneficio pero que mal utilizadas confluyen para que se produzcan los

accidentes de tránsito, a consecuencia del uso irresponsable de estos adelantos.

Las causas para que se produzcan accidentes de tránsito son muy diversas, algunas son imprevisibles, como por ejemplo aquellas que obedecen a condiciones climáticas o a obstáculos imprevistos en la circulación vehicular.

Pero, la mayoría de las causas que repercuten en la alta incidencia de los accidentes de tránsito tiene que ver con la negligencia e irresponsabilidad con que actúan las personas al conducir los vehículos, inobservando las normas legales, las señales de tránsito y las disposiciones de las autoridades que dirigen el tráfico vehicular asociadas a otras como el consumo del alcohol, aumentan drásticamente la posibilidad de que ocurra un accidente de tránsito, todo esto provoca el incremento de estos hechos que lamente causan grandes pérdidas materiales y que tienen una consecuencia irreparable como es la pérdida de muchas vidas humanas, lo y otro tanto de víctimas que quedan mutiladas o que padecen lesiones que son difíciles de superar. Por lo tanto el costo humano y material de este tipo de hechos que pueden ser evitados con una conducta más responsable de los conductores, es muy grande.

Por tanto puede decirse que un accidente de tránsito es aquel en el que se ve involucrado al menos un automóvil u otro tipo de vehículo de transporte por carretera; generalmente se trata de colisiones o vuelcos. Además cuando se ven afectadas las personas o animales producto de atropellos.

Sus consecuencias pueden ser muy variadas, desde simples rayones en un coche, hasta la muerte de las víctimas.

Actualmente las altas velocidades alcanzadas por los vehículos, el enorme incremento que ha tenido la flota vehicular y la imprudencia de los conductores y peatones hacen que los accidentes de tránsito sean algo frecuente.

Tomando en cuenta lo señalado anteriormente, se establece que un accidente de tránsito es un hecho imprevisto en el que se encuentra involucrado por lo menos un vehículo automotor u otro tipo de vehículo que facilita el transporte de personas o cosas, generalmente se trata de colisiones o vuelcos.

Se da el nombre de accidente de tránsito, también a los hechos imprevistos que afectan la integridad de las personas, o causan daños a los animales o las cosas, como por ejemplo los atropellos.

Las consecuencias que provocan los accidentes de tránsito son diversas y van desde pequeñas averías en los vehículos o en los bienes involucrados, hasta provocar graves lesiones e incluso la muerte de las personas que son los resultados más graves de este tipo de hechos.

Es importante la parte final que se señala en la cita en el sentido de que en la actualidad, problemas como las altas velocidades que alcanzan los vehículos modernos, el incremento incontenible de la flota vehicular y sobre todo la imprudencia con que actúan las personas involucradas en el tránsito y el transporte terrestre, en calidad de conductores y de peatones, constituyen las causas principales para que los accidentes de tránsito sean un problema grave que tiene que enfrentar la sociedad hoy en día.

Los criterios comunes que se identifican en las opiniones anteriores hacen posible establecer que los accidentes de tránsito, son acontecimientos imprevistos que suceden a consecuencia del tránsito y de la movilización de personas, y que implican efectos dañinos tanto para los automotores como para las personas, animales y cosas que están involucradas en los mismos.

Los accidentes de tránsito son hechos que provienen de la actuación, de las personas que intervienen en calidad de conductores o peatones, o que obedecen a circunstancias externas a la voluntad personal como los desperfectos mecánicos que pueden afectar a los automotores, y también los eventos de caso fortuito o fuerza mayor que pueden repercutir para que ocurra un hecho considerado como accidente de tránsito.

Los accidentes de tránsito generan como es conocido, dependiendo de las consecuencias que se produzcan y de las circunstancias que configuran los mismos diferentes tipos de responsabilidad, pero en este trabajo interesa principalmente hacer referencia a la responsabilidad civil.

Según lo mencionado en la cita la responsabilidad civil es aquella que implica la obligación de la persona de responder en forma pecuniaria por los actos que ha realizado ella misma, o por los de otra persona, indemnizando por los daños y perjuicios producidos a un tercero. Básicamente consiste en la obligación de indemnizar a la persona que ha sufrido un perjuicio a consecuencia de nuestros actos.

Considerando la parte anterior, la responsabilidad civil surge como consecuencia del cometimiento de un delito, y en estos eventos se

concreta a la obligación de pagar una indemnización a la persona o personas que resultan perjudicadas a consecuencia del delito o falta que otra a cometido, siendo ésta la que debe asumir el pago de dicha indemnización.

El tratadista, José García Falcón, se refiere a la responsabilidad civil señalando: “La doctrina señala que la responsabilidad civil es una sanción que consiste en la obligación de aquel que ha causado daño a otro, de reparar ese daño.

La importancia que genera la responsabilidad extracontractual civil y de daño como elemento inherente a ella, conlleva a que todos los autores que tratan el tema de la responsabilidad civil extracontractual, coinciden en señalar el extraordinario desarrollo que ha tenido esta materia durante la época contemporánea, esto es la reparación del daño causado en el patrimonio del tercero”[28] .

Conforme a la opinión anterior los criterios doctrinarios respecto a la responsabilidad civil se orientan a determinar que consiste en la imposición de sanciones por las cuales la persona que ha causado un daño a otro, está en la obligación de reparar ese daño.

[28] JOSE GARCIA FALCONI

Se establece además que la responsabilidad civil, ha tenido un importante desarrollo en la época contemporánea, pues procura la reparación del daño causado a terceras personas, como consecuencia de la actividad antijurídica de las personas responsables de ocasionar estos daños.

Para concluir este subtema es posible establecer que la responsabilidad civil, es aquella que impone a la persona la obligación de indemnizar a otra que es víctimas de sus acciones u omisiones, y en el ámbito que nos ocupa se refiere a la obligación de la personas que causa un accidente de tránsito de pagar la indemnización que corresponda a quienes resultan víctimas de este hecho lamentable.

4.2.6. LA INFRACCIÓN EN MATERIA DE TRÁNSITO

En lo que concierne a nuestra legislación ecuatoriana esta ha adoptado un sistema de dos vías, en la que se señala que las infracciones se dividen en delitos y contravenciones, fundamentándose en la gravedad del evento.

Walter Silva en relación a la infracción señala: “La infracción se define doctrinaria y conceptualmente al delito culposo con todas sus causales,

con la clásica representatividad de la acción u omisión con la que se ocasiona el evento de daño, ajeno a la intención de producirla."[29]

Así nuestra ley se recoge doctrinas básicas acerca de la culpa, que nos dictan que a la falta de diligencia o cuidado con la que debemos someternos por vivir en sociedad ad en nuestra vida diaria, lo que diferencia drásticamente los delitos dolosos cuyo conocimiento y juzgamiento al Código Penal común Lo que nos lleva a ver qué doctrinariamente las infracciones de Tránsito son un delito culposo, esto es que la acción u omisión que configura el delito se atribuye a la falta de diligencia con la que actúa el infractor de tránsito sin que este tenga la intención de cometer la infracción.

Para el tratadista Efraín Torres Chávez nos dice al respecto de la infracción que: "Para concebir de mejor manera a la infracción, es necesario recordar que lo intencional está descrito en el Código Penal como lo "previsto y querido", de donde se concluye que la infracción de Tránsito, al no ser intencional, es en esencia de carácter culposo"[30]

Al igual que el tratadista antes mencionado, muchos otros estudiosos de las infracciones en tránsito, dictan que este tipo de infracciones no

---

[29]SILVA, Walter. "ESTUDIO JURÍDICO DE LA LEY DE TRÁNSITO" Ed. Crissan Color, Quito- Ecuador, 1997, pp.
42-43

[30]TORRES CHAVEZ, Efraín. "COMENTARIOS A LA LEY DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE", Ed. UTPL, Loja –Ecuador, 1997. pp. 48

contienen un tipo de intencionalidad, al contrario son inintencionales y que no tienen mayor culpabilidad. Este punto de vista del análisis establece que deben ser sancionados de acuerdo a lo prescrito en las leyes de tránsito, y de ser el caso si existe un tipo de intencionalidad en un accidente de tránsito su sanción y pena se regirá por las normas del Código integral Penal.

En nuestro Código Orgánico Integral Penal vemos esta división de las infracciones en el artículo 19 del Código integral penal: "clasificación de las infracciones.-

Las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones.

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

Contravención es la infracción penal sancionada con pena no privativa de libertad o privativa de libertad de hasta treinta días."[31].

Al hablar de actos imputables vemos que son las acciones que derivaron en el cometimiento de la infracción que por su falta se derivan en delitos o contravenciones siendo estas últimas más leves ya que no tienen mayor repercusión.

[31] Código Orgánico Integral Penal

Es muy importante diferenciar las características que tiene la contravención, ya que por ser una infracción de tránsito leve se la tipifica de diferente manera que al delito y que sin lugar a duda es un sistema correcto, pero que no deja de ser preocupante la poca o nada conciencia de quienes cometen una infracción de tránsito y es común observar que nuestros juzgados de tránsito están llenos de gente que no cumple con la ley de tránsito y su reglamento, también es cotidiano observar que se comenten infracciones de tránsito y con más frecuencia las contravenciones repetidamente sin que el conductor o el peatón tomen conciencia de que la contravención de transito no es más que el preámbulo para un accidente de tránsito que está tipificado como delito.

4.2.7. CONTRAVENCIONES EN MATERIA DE TRÁNSITO

El tratadista argentino Guillermo Cabanellas al respecto de las contravenciones tiene su teoría la cual explica así: “Al hablar de las contravenciones nos referimos al irrespeto a la ley, al código de convivencia, que nos imponemos nosotros mismos por necesidad de regular el comportamiento de los miembros del conglomerado social. En el catálogo de las infracciones las contravenciones tienen el más bajo nivel de gravedad, mereciendo por lo general sanciones únicamente de carácter pecuniario, sin ser necesaria la pena de

privación de libertad, a excepción de ciertos casos, aplicándose por lo mismo, sanciones como asistencia ante un autoridad cada determinado tiempo, trabajo comunitario, labor social, etc.”

La contravención constituye un acto involuntario contrario a la ley que ocurre por factores como son la negligencia o imprudencia del mismo infractor sea peatón o conductor.

Así tenemos que para Mabel Goldstein “La contravención es la situación de hecho en cuyo mérito una persona aparece en contradicción con lo dispuesto en la ley, por lo que, en ocasiones, puede aplicarse una sanción sin que el hecho sancionado se deba a dolo de la persona que recibe la sanción”[32] .

“La contravención a diferencia del delito, constituye una “falta leve. Una transgresión o quebrantamiento de alguna orden más bien por impericia o negligencia que por malicia” [33]

Siendo que no existe dolo que es la característica fundamental para tipificar una conducta como delito, la contravención de transito es una mera falta que debe tener una sanción proporcional.

[32]CONSEJO NACIONAL DE LA JUDICATURA. “CURSO DE FORMACIÓN INICIAL DE JUECES”. Escuela de la Función Judicial. 2013., pp. 32

[33] ibídem

Así mismo se entiende a las contravenciones de Tránsito como culposas es decir no existe la intención de causar daño alguno, sin embargo existe sanción para cada tipo de contravención, esto por cuanto quien comete la contravención puede haberla prevenido porque estas infracciones siempre se las comete ya sea por negligencia, imprudencia, impericia, o inobservancia de la ley.

Es por esta razón que en nuestra legislación se ha previsto que si la persona causante de la contravención no tiene la intención de ocasionar daño por su comportamiento a pesar de ser negligente, imprudente, o por impericia, y que esta no resulta peligrosa para la sociedad, o al menos lo es en grado muy inferior. Sin embargo estas sanciones leves por ser solo “contravenciones” en nuestro país está teniendo gran repercusión en lo que respecta a accidentes de tránsito, ya que todo comienza con la actitud negligente, imprudente o por imprudencia tanto del peatón como del conductor, que no ve en la sanción impuesta por la autoridad una forma de meditar su comportamiento menos aun que esta multa (sanción) sea la vía idónea para construir una conciencia vial que permita reducir el alto índice de mortalidad por falta de educación vial que tenemos los ciudadanos del país.

Es verdad que los contraventores no son delincuentes, sin embargo deberíamos tomar conciencia respecto a que el infractor de una contravención es quien debe ser educado con conocimientos y que su sanción sea la adecuada para que tome conciencia vial de la importancia que tienen los actores de transito dentro de una sociedad organizada.

4.3. MARCO JURIDICO

4.3.1. ANALISIS DE LA CONSTITUCION RESPECTO A LOS DERECHOS DE LIBERTAD Y MOVILIDAD HUMANA

La Constitución de la República del Ecuador, establece algunos derechos relacionados al bienestar y cuidado de sus ciudadanos así tenemos:

Art. 66.- Derechos de Libertad

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

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

"5.- El derecho al libre desarrollo de la personalidad, sin más limitaciones que los derechos de los demás". [34]

Los derechos enunciados, son derechos sociales que protegen a los individuos en todo su contorno general, psíquico, mental, de salud, de deportes, etc., para cubrir sus necesidades, es decir al derecho de desarrollar enteramente como persona, como ser humano merecedor

[34] Constitución de la República del Ecuador

de contar con un buen ambiente sano, para su progreso personal y para el engrandecimiento de su familia.

"El derecho de transitar libremente por el territorio nacional y a escoger su residencia, así como a entrar y salir libremente del país, cuyo ejercicio se regulará de acuerdo con la ley. La prohibición de salir del país sólo podrá ser ordenada por Juez competente". [35]

Disposición que nos lleva al entendimiento que somos libres y podemos transitar por nuestro territorio nacional sin restricción alguna e incluso salir y entrar del mismo, pero siempre y cuando nos sujetemos al ordenamiento jurídico que regula el convivir de los ciudadanos en sociedad.

"Art. 392. El Estado velara por el derecho a las personas en movilidad humana y ejercerá la rectoría de la política migratoria a través del órgano competente en coordinación con los distintos niveles de gobierno. El Estado adoptara, ejecutara y evaluara políticas, planes, programas y proyectos, y coordinara la acción de sus organismos con la de otros estados y organizaciones de la sociedad civil que trabajen en movilidad humana a nivel nacional e internacional"[36]

[35] CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR
[36] IBIDEM

Es deber del estado garantizar la seguridad humana en movilidad humana, esto quiere decir que cualquier persona que se traslade de un lugar a otro sea dentro del estado ecuatoriano, o que ingresen al estado ecuatoriano se les garantizara la seguridad humana

"Art. 393. Garantías a la seguridad humana. El Estado garantizará la seguridad humana a través de políticas y acciones integradas, para asegurar la convivencia pacífica de las personas, promover una cultura de paz y prevenir las formas de violencia y discriminación y la comisión de infracciones y delitos. La planificación y aplicación de estas políticas se encargará a órganos especializados en los diferentes niveles de gobierno"[37].

El Estado está obligado a asegurar a los ecuatorianos a una vida con honor, cómoda, respetable, digna del ciudadano. El hombre debe vivir en una sociedad organizada, quienes no pueden estar abandonado a una suerte; dejándole sin albergue, sin alimentación, sin salud y peor aún desprotegido de un trabajo que es el sustento de su familia.

A pesar de los preceptos constitucionales y legales que garantiza la seguridad humana, el Estado no ha puesto en práctica a través de los organismo pertinentes las políticas y acciones para la convivencia pacífica de las personas, quienes deben desarrollarse en una cultura

[37]CONSTITUCIÓN DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR

de paz, previniendo las formas de violencia y discriminación, evitando la comisión de infracciones y delitos.

4.3.2. CÓDIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL; INFRACCIONES DE TRANSITO; DELITOS CULPOSOS DE TRANSITO; CONTRAVENCIONES DE TRANSITO

Con la expedición del Código, Integral Penal Ecuatoriano, en el Libro primero se refiere a la Infracción Penal, su Capítulo Octavo, se refiere a las infracciones de tránsito sección primera; en la sección segunda se refiere a los Delitos Culposos de Transito; y en la sección tercera se ha previsto las contravenciones de tránsito. Ya que dentro de las disposiciones derogatorias de Código Integral Penal se derogan los capítulos de la ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial que regulaban las infracciones de tránsito.

Así tenemos que el código integral penal se refiere a las infracciones de tránsito en los siguientes artículos:

INFRACCIONES DE TRANSITO:

“Artículo 371.- Infracciones de tránsito.- Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.”[38]

Se entiende por infracción de tránsito los actos u omisiones producidas dentro del ámbito del transporte y seguridad vial.

“Artículo 372.- Pena natural.- En caso de pena natural probada, en las infracciones de tránsito y cuando la o las víctimas sean parientes del presunto infractor hasta el cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad, la o el juzgador podrá dejar de imponer una pena o imponer exclusivamente penas no privativas de libertad”.[39]

La presente disposición se refiere cuando se ha producido un accidente de tránsito y las víctimas sean parientes del infractor en los grados de consanguineidad y afinidad cuarto y segundo respectivamente, el juzgador podrá imponer la pena o imponer sanciones exclusivas no privativas de libertad, esto con ocasión de que luego de haberse producido en accidente en donde fallezca la esposa o hijos del infractor, a amas de la perdida de los seres queridos tenga que pagar una pena privativa de libertad, lo que hace la ley es tomar en cuenta que las infracciones de tránsito no son dolosos sino culposos

[38] CÓDIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL ECUATORIANO
[39] CÓDIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL ECUATORIANO

“Artículo 373.- Responsabilidad de las o los peatones, pasajeros o controladores.- Cuando el responsable del accidente no sea la o el conductor de un vehículo sino la o el peatón, pasajero, controlador u otra persona, será sancionado con las penas previstas en los artículos correspondientes, según las circunstancias de la infracción, a excepción de la pérdida de puntos que se aplica en forma exclusiva a las o los conductores infractores”[40]

La disposición se refiere a que en las infracciones de tránsito no solo es responsable el conductor sino también tienen responsabilidad los peatones pasajeros o controladores, los mismos que serán sancionados de conformidad con los artículos correspondientes, pero la pérdida de los puntos será exclusiva para el conductor.

“Artículo 374.- Agravantes en infracciones de tránsito.- Para la imposición de la pena, en las infracciones de tránsito, se considerarán las siguientes circunstancias:

La persona que conduzca un vehículo a motor con licencia de conducir caducada, suspendida temporal o definitivamente y cause una infracción de tránsito, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.

[40] CÓDIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL ECUATORIANO

La persona que sin estar legalmente autorizada para conducir vehículos a motor o haciendo uso de una licencia de conducir de categoría y tipo inferior a la necesaria, según las características del vehículo, incurra en una infracción de tránsito, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.

La persona que ocasione un accidente de tránsito y huya del lugar de los hechos, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.

La persona que ocasione un accidente de tránsito con un vehículo sustraído, será sancionada con el máximo de las penas previstas para la infracción cometida, aumentadas en la mitad, sin perjuicio de la acción penal a que haya lugar por la sustracción del automotor”[41] .

La presente disposición se refiere a las circunstancias agravantes de las infracciones de tránsito. Como se conoce las agravantes no permiten la rebaja de penas por lo tanto si se encuentra dentro de una de las circunstancias agravantes como: conducir un vehículo a motor con la licencia caducada, suspendida temporal o definitiva; se huya del lugar de los hechos; quien haya sustraído un vehículo, y cause un accidente será sancionada con el máximo de la pena.

[41] CÓDIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL ECUATORIANO

DELITOS CULPOSOS DE TRÁNSITO:

"Artículo 376.- Muerte causada por conductor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan**.-** La persona que conduzca un vehículo a motor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan y ocasione un accidente de tránsito del que resulten muertas una o más personas, será sancionada con pena privativa de libertad de diez a doce años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos."[42]

Cuando la muerte de una persona se produzca por accidente de tránsito por culpa y causa del conductor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias psicotrópicas será sancionada con pena privativa de libertad, con esta pena se está protegiendo la vida de las personas, pero que pasa cuando el conductor es extranjero y no hay el respectivo control pasa a su lugar de origen y esta infracción queda en la impunidad.

"Artículo 381.- Exceso de pasajeros en transporte público.- La persona que conduzca un vehículo de transporte público, internacional,

[42] CÓDIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL ECUATORIANO

intrarregional, interprovincial, interprovincial con exceso de pasajeros, será sancionada con pena privativa de libertad de seis meses a un año, suspensión de la licencia de conducir por el mismo plazo”[43].

La presente disposición se refiere a la persona que conduzca un vehículo con exceso de pasajeros sea este de transporte local interprovincial o internacional, el mismo que será sancionado con pena privativa de libertad de seis meses a un año y suspensión de la licencia de conducir por el mismo plazo. Pero qué pasa si no existe el control correspondiente tampoco habrá la sanción respectiva para el infractor especialmente para el conductor extranjero que ha cometido esta clase de infracción.

CONTRAVENCIONES DE TRANSITO:

El Código Integral Penal ha previsto en su libro primero sección tercera las contravenciones de tránsito. Y así tenemos contravenciones de transito de primera clase, segunda clase, tercera clase, cuarta clase, quinta, sexta y séptima clase, en cada una de ellas se establece lo siguiente:

[43] Ibídem

Para la Contravención de Primera Clase: se ha previsto una sanción punitiva de 3 días de privación de libertad: una sanción pecuniaria de un salario básico unificado del trabajador en general, y una sanción administrativa de rebaja de 10 puntos de su licencia de conducir;

Para la Contravención de transito de segunda clase: se ha previsto una sanción pecuniaria del 50 % de un salario brisco unificado del trabajador en general, y una sanción administrativa de rebaja de 9 puntos en su licencia de conducir.

Para la Contravención de transito de tercera clase: se ha previsto una sanción pecuniaria del 40 % de un salario brisco unificado del trabajador en general, y una sanción administrativa de rebaja de 7 puntos en su licencia de conducir

Para la Contravención de transito de cuarta clase: se ha previsto una sanción pecuniaria del 30 % de un salario brisco unificado del trabajador en general, y una sanción administrativa de reducción de 6 puntos en su licencia de conducir

Para la Contravención de transito de quinta clase: se ha previsto una sanción pecuniaria del 15 % de un salario básico unificado del

trabajador en general, y una sanción administrativa de reducción de 4 puntos en su licencia de conducir

Para la Contravención de transito de sexta clase: se ha previsto una sanción pecuniaria del 10 % de un salario básico unificado del trabajador en general, y una sanción administrativa de reducción de 3 puntos en su licencia de conducir.

4.3.3. LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

"Art. 1.- La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos."[44]

De la presente disposición se desprende que el objeto de la ley es la organización y planificación y regulación y control de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro, pero nada se dice al

[44] Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial

control y regularización del transporte internacional en los cantones fronterizos que permanentemente se trasladan de un punto a otro de la frontera, que muchas de las veces cometen infracciones de tránsito pero por falta de control no son sancionados quedando en la impunidad esta clase de infracciones

"Art. 2.- La presente Ley se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización.

En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables." [45]

En la presente disposición se fundamenta en los principios del derecho a la vida, pero cómo puede el Estado asegurar el derecho a la vida si

[45] Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial

en las zonas fronterizas no existe el control adecuado para la vigilancia del transporte internacional fronterizo; en cuanto al libre tránsito existe esta libertad de tránsito y movilidad pero se necesita de las políticas adecuadas para proteger los derechos de los habitantes de las zonas fronterizas, considero que con las políticas adecuadas tendientes a controlar y vigilar el transporte internacional en las zonas fronterizas se puede garantizar, la seguridad humana de sus habitantes.

"Art. 3.- El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas."[46]

La presente disposición se refiere a que el estado debe garantizar la prestación del servicio público, en todos sus principios dando un servicio de calidad, seguridad, eficiencia, responsabilidad tanto de los conductores como de la administración de las empresas públicas

"Art. 4. Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial. Para el efecto se establecen, entre otras medidas, la enseñanza obligatoria en todos los establecimientos de educación públicos y

[46] Ibídem

privados del país en todos sus niveles, de temas relacionados con la prevención y seguridad vial, así como los principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización, el uso de las vías públicas, de los medios de transporte terrestre, de conformidad con los programas de estudios elaborados conjuntamente por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Ministerio de Educación"[47]

En la presente disposición se refiere a la obligación del Estado en garantizar el derecho a todos los ecuatorianos a ser capacitados en materia de tránsito y seguridad vial pero lamentablemente esta disposición no se cumple en las zonas fronterizas, peor aún con los conductores del transporte internacional, que pasan de un estado a otro no conocen el lugar en las vías no hay la señalética correspondiente, no existe el número adecuado de agentes civiles de tránsito, lo que ocasiona un elevado número de accidentes de tránsito que muchas de las veces quedan en la impunidad, y el infractor sin sanción.

"Artículo 87.- Ámbito de tránsito y la seguridad vial.- "Están sujetas a las disposiciones del presente Libro, todas las personas que como peatones, pasajeros, ciclistas o conductores de cualquier clase de

[47] Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial

vehículos, usen o transiten por las vías destinadas al tránsito en el territorio nacional”[48]

De acuerdo a lo citado en indicado artículo es entendible y estoy de acuerdo que todas las personas de cualquier condición social o circunstancia habitual, respeten las leyes fundamentando así la equidad, la seguridad social en beneficio del Estado ecuatoriano. Pero esta disposición no se la hace cumplir a los conductores extranjeros especialmente en la zona fronteriza del cantón Huaquillas, ya que muchos transportistas comenten un sinnúmero de infracciones y no hay autoridad quien controle y sancione.

Artículo 88.- Objetivos de la Ley.- “En materia de tránsito y seguridad vial, la presente Ley tiene por objetivo, entre otros, los siguientes:

a) La prevención, reducción sistemática y sostenida de los accidentes de tránsito y sus consecuencias, mortalidad y morbilidad; así como aumentar los niveles de percepción del riesgo en los conductores y usuarios viales;

b) El establecimiento de programas de capacitación y difusión para conductores, peatones, pasajeros y autoridades, en materia de seguridad vial, para la creación de una cultura y conciencia vial responsable y solidario (…).”

[48] Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial

Ante lo citado en el artículo 88 entre los objetivos de la LOTTTSV, se encuentra consolidada la prevención de los accidentes ya que día a día encontramos en nuestras vías los famosos corazones azules. Por lo tanto, es importante, que en nuestro estado social de derecho, todos los ecuatorianos y extranjeros que vivan dentro del país conozcan de programas de capacitación para la toda la ciudadanía y así aportar la optimización de la movilidad dentro del estado ecuatoriano especialmente en las zonas fronterizas.

“Art.- 97.-Se instituye el sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir, para los casos de comisión de infracciones de tránsito, de conformidad con esta Ley y el Reglamento respectivo.

Las licencias de conducir se otorgarán bajo el sistema de puntaje; al momento de su emisión, el documento tendrá puntos de calificación para todas las categorías de licencias de conducir aplicables para quienes la obtengan por primera vez, procedan a renovarla o cambiar de categoría.

Las licencias de conducir serán otorgadas con treinta puntos para su plazo regular de vigencia de cinco años, y se utilizará un sistema de reducción de puntos por cada infracción cometida según la siguiente tabla:

INFRACCIONES	PUNTOS
Contravenciones leves de primera clase	1.5
Contravenciones leves de segunda clase	3
Contravenciones leves de tercera clase	4.5
Contravenciones graves de primera clase	6
Contravenciones graves de segunda clase	7.5
Contravenciones graves de tercera clase	9
Contravención muy grave	10
Delito	11-30

Las licencias de conducir se otorgarán bajo el sistema de puntaje; al momento de su emisión, el documento tendrá puntos de calificación para todas las categorías de licencias de conducir aplicables para quienes la obtengan por primera vez, procedan a renovarla o cambiar de categoría.

Al cometer el conductor infracciones de tránsito no sólo puede ocasionar un accidente, sino que también se condenara obligatoriamente a la pérdida de puntos en la licencia de conducir de conformidad con la tabla contenida en el artículo 97 de la presente ley y sin perjuicio de la pena peculiar aplicable a cada infracción, razón por la cual el infractor según LOTTTSV, perdidos los primeros 30 puntos, la licencia será suspendida por 60 días y será obligatorio tomar un

curso en las escuelas de conducción legalmente autorizados por la Agencia Nacional de Tránsito, pero la pregunta que se hace es ¿qué pasa con la sanción sobre puntos a los conductores extranjeros que se movilizan en las zonas de frontera?.

Como se puede evidenciar está tipificado y sancionado en la ley de transporte terrestre las infracciones y contravenciones de tránsito, más sucede que en los cantones fronterizos no existe el control y regularización del transporte internacional en los cantones fronterizos pues al cometer una infracción de tránsito simplemente cruzan la frontera y estas infracciones quedan en la impunidad.

Pero este tipo de sanciones de rebaje de puntos solo se los puede sancionar a los conductores nacionales mas no a los conductores del transporte internacional que cometen faltas en las zonas fronterizas. Pero como en la actualidad no hay el control ni vigilancia adecuada tampoco se los sanciona.

5. MATERIALES Y MÉTODOS

De acuerdo a la naturaleza del problema jurídico, utilicé métodos generales y particulares, con las técnicas que detallo a continuación:

5.1 Materiales utilizados

Para el desarrollo del trabajo investigativo se utilizó: material bibliográfico, obras jurídicas, textos de información referentes a la problemática planteada; página web especializada, diccionarios de derecho, información de periódicos, entre otros, guías orientadas al desarrollo del marco conceptual, marco jurídico, marco doctrinario, o revisión de literatura.

Materiales de escritorio y útiles de oficina: papel, esferográficos, carpetas, discos compactos, flash memory.
Recursos técnicos: computadora, impresora, copiadora, scanner, grabadora.

5.2. Métodos

Dentro del proceso investigativo, utilicé entre otros, el método científico que fue el instrumento adecuado que me permitió llegar al

conocimiento del fenómeno social en materia de tránsito y la falta de control y regularización del transporte internacional en los cantones fronterizos esta problemática que involucra especialmente a conductores peruanos, quienes todos los días cruzan la frontera por diversas actividades y que mantienen una conducta y comportamiento diario en el transporte irrespetando las señales y normas de tránsito y ponen en peligro la seguridad humana, familiar y la paz social de los habitantes; sin que se tomen ninguna medida de seguridad para evitar la comisión de este tipo de infracción, lo cual conjuga de la reflexión comprensiva y el contacto directo con la realidad, que es conocido como el método general del conocimiento.

Los métodos aplicados son: deductivo e inductivo, que sirvieron para conocer la realidad de la problemática de investigación, partiendo desde lo particular para llegar a lo general en algunos casos, y partiendo de lo general para arribar a lo particular y singular del problema

El método analítico me permitió realizar el estudio jurídico, práctico y crítico del problema, orientándolo desde el orden social, jurídico, político y económico, sus causas, efectos, llegando a obtener conclusiones y recomendaciones para luego plantear, la propuesta jurídica.

5.3. Procedimientos y técnicas.

Los procedimientos utilizados fueron el documental – bibliográfico y de campo,

Como técnica para la recolección de la información, utilicé fichas bibliográficas, nemotécnicas y de transcripción con la finalidad de recolectar información doctrinaria, y la recolección de información a través de la aplicación de las técnicas de la encuesta y la entrevista.

La encuesta fue aplicada a treinta profesionales del derecho: de la ciudad de Huaquillas; y la entrevista a jueces y fiscales que laboran en el distrito judicial de la provincia de El Oro, Los resultados de la investigación están expuestos en el informe final, que contiene la recopilación bibliográfica y análisis de los resultados, que se enunciaron mediante cuadros estadísticos y culminé realizando la comprobación de los objetivos, redactando las conclusiones, recomendaciones, propongo un proyecto de reformas legales consideradas necesarias e importantes, en nuestra legislación.

6. RESULTADOS

6.1. Resultados de la aplicación de las encuestas:

PRIMERA PREGUNTA

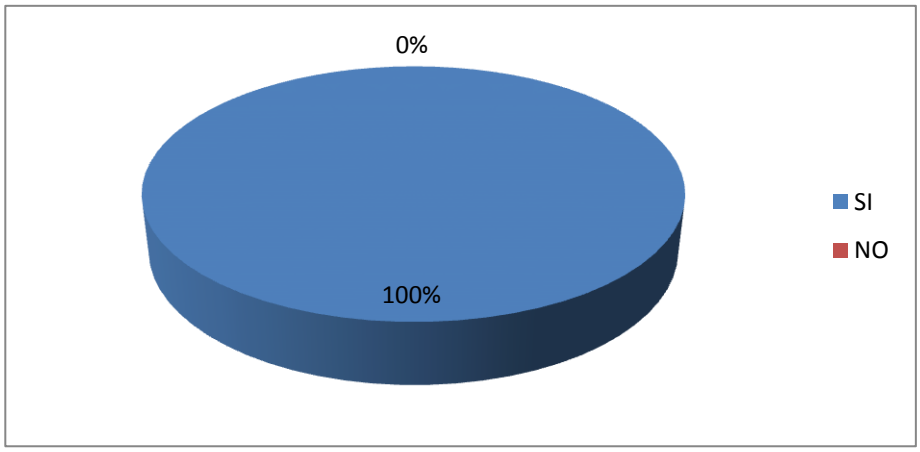
¿conoce usted, cuáles son las principales causas que inducen a conductores y conductoras de vehículos y peatones a la comisión de las contravenciones de tránsito contempladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Cuadro Nº 1

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

FUENTE: Profesionales del Derecho
AUTORA: Orfelia Natividad Córdova Murillo

GRÁFICO Nº 1



INTERPRETACIÓN:

De la población encuestada, 30 personas que representan el 100%expresaron que si conocen cuáles son las principales causas que inducen a conductores y conductoras de vehículos y peatones a la comisión de las contravenciones de tránsito contempladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Entre el desconocimiento de la ley, la falta de señalética, la imprudencia y negligencia de los conductores y la falta de control por parte de las autoridades de tránsito.

ANÁLISIS:

De las respuestas emitidas por los encuestados claramente se observa que la mayoría de encuestados desconocen el contenido dela ley de L.O.T.T.T.S.V., pero esto no les exime de responsabilidad alguna si es que hubiera la autoridad correspondiente que se encargue de cumplir y hacer cumplir la ley, especialmente a los conductores extranjeros que cometen este tipo de infracciones.

SEGUNDA PREGUNTA:

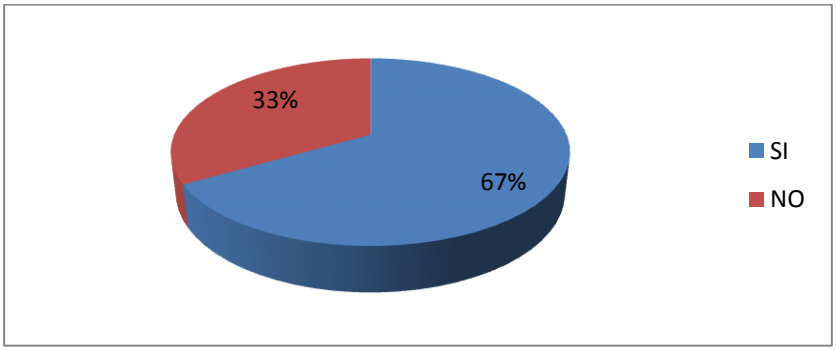
Conoce usted, cuales son las razones de índole social y cultural de los usuarios de las vías Públicas en la comisión de contravenciones de tránsito

Cuadro Nº 2

INDICADOR	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	20	66.67%
NO	10	33.33%
TOTAL	30	100%

FUENTE: Profesionales del Derecho
AUTORA: Orfelia Natividad Córdova Murillo

GRÁFICO Nº 2



INTERPRETACIÓN:

De la muestra de los encuestados 20 de ellos que representan el 66.67 % manifestaron que si conocen cuales son las razones de índole social y cultural de los usuarios de las vías Públicas en la comisión de

contravenciones de tránsito, entre ellas manifestaron que son la falta de instrucción en materia de transito el desconocimiento de la ley, la falta de socialización de la ley por parte de las autoridades, el poco interés por aprender las normas de tránsito ya que lo único que les interesa es aprender a manejar para conducir un vehículo sin importarles las normas de transito

ANÁLISIS:

Coincidió con la opinión de la mayoría de los encuestados que la gran mayoría de los conductores en la zona fronteriza lo único que les interesa es saber conducir un vehículo, sin importarles cuales son las normas de tránsito, y aún más cuando no existe el control respectivo en las zonas fronterizas a esto hay que agregar que las escuelas de conducir solamente les exigen ser mayores de edad y cumplir con el tiempo determinado y no se les da fondo materias de carácter general para que los conductores tengan una cultura sobre materia de tránsito y el beneficio social que esto representa..

TERCERA PREGUNTA:

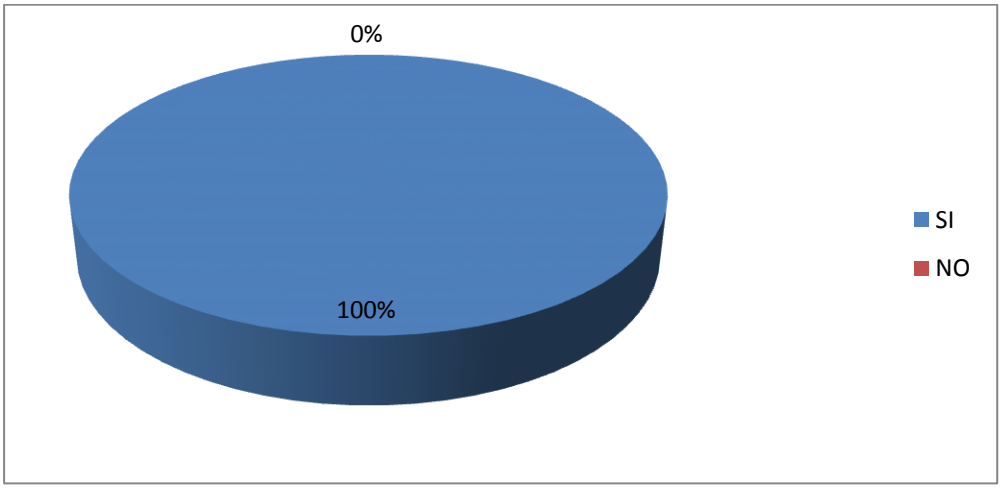
¿Considera usted, que la falta de control e instrucción en materia de tránsito incide para el aumento de las contravenciones de tránsito en las zonas fronterizas?

Cuadro Nº 3

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

FUENTE: Profesionales del Derecho
AUTORA: Orfelia Natividad Córdova Murillo

GRAFICO Nº 3



INTERPRETACIÓN:

Los encuestados en el 100% consideran que la falta de control e instrucción en materia de transito incide para el aumento de las contravenciones de tránsito en las zonas fronterizas,

ANÀLISIS:

Los encuestados, en su totalidad expresaron categóricamete que la falta de control e instrucción en materia de transito incide para el aumento de las contravenciones de tránsito en las zonas fronterizas, esto conceurdan con las interrogantes anteriores que la mayoria de infracciones de dan por falta de señaletica, por la falta de control, de las autoridades y por la falta de prevencion de los conductores.

CUARTA PREGUNTA:

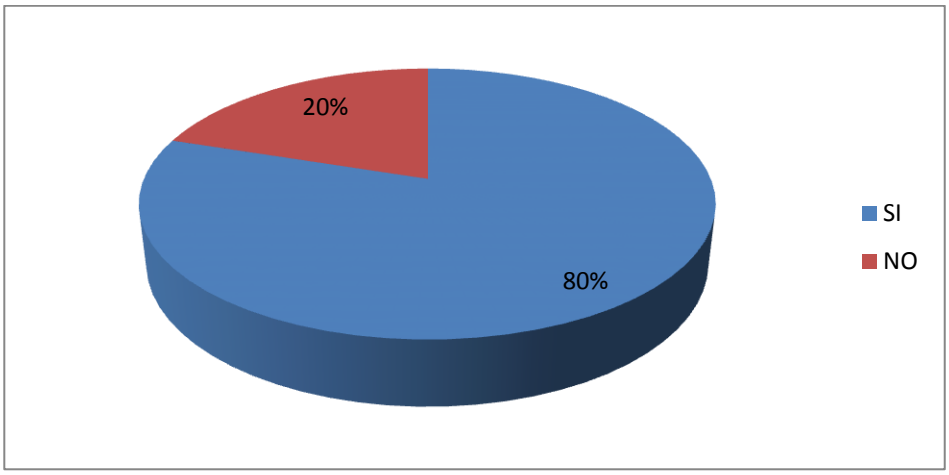
¿**Considera usted, que el desconocimiento de la norma jurídica en materia de tránsito influye en los conductores de vehículos y en los peatones la comisión de contravenciones de tránsito?**

Cuadro Nº 4

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

FUENTE: Profesionales del Derecho
AUTORA: Orfelia Natividad Córdova Murillo

GRAFICO Nº 4



INTERPRETACIÓN:

Veinte y cuatro encuestados que representa el 80%, manifestaron que el desconocimiento de la norma jurídica en materia de tránsito influye en los conductores de vehículos y en los peatones la comisión de contravenciones de tránsito, mientras que seis personas que representan el 20% no consideran que el desconocimiento de la nnorma influya en los conductores y peatones en las contravenciones de transito.

ANÀLISIS:

Se puede establecer que los encuestados en su mayoría coinciden que el deconocimiento de lan norma influye tanto en los conductores como en los peatones en las contravenciones de transito coincido con esta opinion.

QUINTA PREGUNTA:

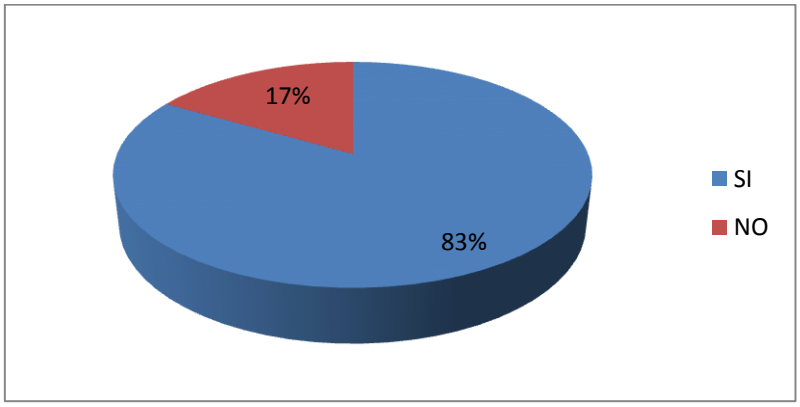
¿Considera usted, que se debió socializar la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial con todos los entes involucrados?

Cuadro Nº 5

INDICADOR	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	25	83.%
NO	5	17%
TOTAL	30	100%

FUENTE: Profesionales del Derecho
AUTORA: Orfelia Natividad Córdova Murillo

GRAFICO Nº 5



INTERPRETACIÓN:

Veinticinco encuestados que corresponde al 83% indicaron que se debió haber socializado la nueva Ley de, Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial con todos los entes involucrados con la finalidad de que por lo menos conozcan de la nueva normativa, mientras que cinco personas que representan el 17%, manifestaron que no eran ni es necesario que las normas sean socializadas por los entres involucrados

ANÀLISIS:

La respuesta de la mayoria de los encuestados es clara al indicaron su conformidad que se debio haber socializado la ley con todos los entes involucrados ya que esto les permitira conocer a fondo la ley y saber cuales son las sanciones por su incumplimiento.

SEXTA PREGUNTA:

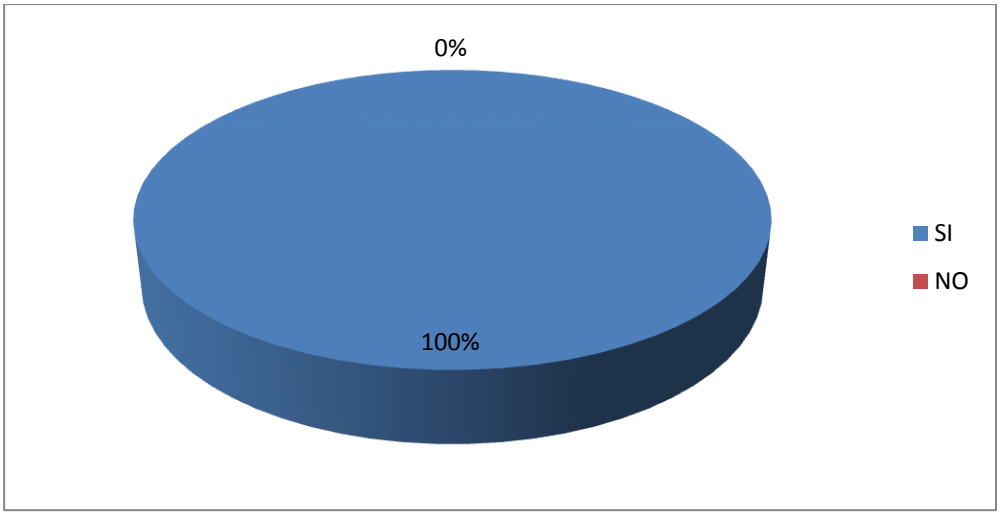
¿considera usted, que se debe regular en la ley de transporte terrestre transito y segurida vial de forma expresa el control en las zonas fronterizas?

Cuadro Nº 6

INDICADOR	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	30	100%
NO		
TOTAL	30	100%

FUENTE: Profesionales del Derecho
AUTORA: Orfelia Natividad Córdova Murillo

GRAFICO Nº 6



INTERPRETACIÓN:

La mayoria delas personas enceusntas que representa el 100% de la muestraconsideran, que se debe regular en la ley de transporte terrestre transito y segurida vial de forma expresa el control del transito en las zonas fronterizas? Ya que en la actualidad existe un simnumero

de contravenciones que se sucita<n a diario las mismas que no son sancionadas esto debido a la falta de control por los agentes de

ANÀLISIS:

De las repuestas de los encuestados claramente se deduce que la falta de normativa, y control incide en el aumento de contravenciones en las zonas fronterizas las mismas que quedan en la impunidad ya que la mayoria de ellas las cometen los conductores peruanos ya que tienen el libre paso, si es que habria la regulacion y control se sancionaria y se protegeria las ciudadbnos de las zonas fronterizas en este caso del Canton Huaquillas.

6.2. Resultados de las Entrevistas

Con el propósito de fundamentar el tema de investigación se realizó cinco entrevistas a jueces y fiscales del distrito judicial de El Oro, quienes con sus respuestas coadyuvaron a despejar las incógnitas de la problemática planteada.

Primera Pregunta:

¿Cuáles considera usted, que son las principales causas que inducen a conductores y conductoras de vehículos y peatones a la comisión de

las contravenciones de tránsito contempladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial?

Respuesta:

La mayoría de los entrevistados consideran, que las principales causas que inducen a los conductores o conductoras a la comisión de las infracciones de tránsito: son la falta de control, por los agentes de tránsito, la falta de prevención de los conductores, la falta de señalética en las vías, que a pesar de la rebaja de puntos no se ha logrado concienciar a los conductores.

Segunda Pregunta:

¿Está usted de acuerdo que la mayoría de las infracciones de tránsito se dan por el desconocimiento de la norma jurídica en materia de tránsito, e irrespeto a la sociedad influyen en la comisión de contravenciones de tránsito por parte de conductores y peatones?

Respuesta:

Su respuesta es afirmativa, indican que la comisión de contravenciones de transito se debe al desconocimiento de la norma jurídica en materia de transito tanto por el conductor y el peatón, y que si existe el irrespeto a la sociedad, porque no se cumple con lo dispuesto en la ley,

tampoco existe el control de los padres a diario se ve menores de edad conduciendo vehículos a grandes velocidades,

Tercera Pregunta:

¿Está usted de acuerdo que cuando se han quebrantado los derechos de los ciudadanos por no existir control ni una adecuada regulación en materia de tránsito en las zonas fronterizas, se da origen a la inseguridad jurídica?

Respuesta:

La seguridad Jurídica garantiza que nuestros derechos no sean violados, por lo que es necesario que en las normas legales conste la regulación y control del tránsito en las zonas fronterizas para que no se vulneren los derechos de los ciudadanos; la seguridad jurídica implica eficacia y certeza para conocer lo que está determinado en la Constitución y demás leyes. Si no está tipificado en la ley, no puede solicitar se le proteja por su derecho transgredido, esta falta de protección si da origen a la inseguridad jurídica, pues es conocido por todos que la seguridad jurídica garantiza la protección de los derechos e impone respeto a ello, de acuerdo al ordenamiento jurídico.

Cuarta Pregunta:

¿Considera usted que se debe controlar y regularizar el transporte internacional en los cantones fronterizos?

Respuesta:

Toda los entrevistados coinciden que se debe controlar y regular de mejor manera el transporte internacional en los cantones fronterizos, ya que con el control adecuado se protegería a las personas que ha sido transgredida en su derecho, debe ser resarcido por el daño recibido, mucho más si este daño ha causado desmedro en su salud, trabajo, bienestar familiar, de esta manera habrá seguridad jurídica.

Quinta Pregunta:

¿Considera usted necesario que se reforme la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, respecto al control y regulación del tránsito en las zonas fronterizas?

Respuesta:

Todos los entrevistados consideran que se deben normar el control del transporte terrestre internacional en las cantones fronterizos para

prevenir de que se comentan contravenciones y que no se trasgredan los derechos de los ciudadanos.

7. DISCUSIÓN

7.1. Análisis Jurídico y Crítico de la Problemática.

La presente investigación ha sido realizada para demostrar la necesidad de que se incorpore en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el control y regulación del transporte terrestre internacional, con la finalidad que se sancione a los conductores de transporte internacional en las zonas fronterizas por las contravenciones que cometan y se proteja a la seguridad de los ciudadanos, cancelándose por los daños recibidos, ya que la Transgresión de los principios constitucionales da origen a la inseguridad jurídica, lo cual se contrapone a la confianza y estabilidad que una sociedad debe tener, conforme con la Constitución.

7.2. Verificación de Objetivos.

El trabajo de investigación jurídica, fue propuesto con un objetivo general y tres objetivos específicos:

OBJETIVO GENERAL:

"Diagnosticar cuáles son las principales causas que inducen a conductores y conductoras de vehículos y peatones a la comisión

de las contravenciones de tránsito contempladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial".

El objetivo general se verificó, A través de la recopilación de información bibliográfica, concretamente con los referentes conceptuales, jurídica y doctrinaria. Así también por medio de la investigación de campo recabada, a través de encuestas y entrevistas, permitió diagnosticar que las principales causas que inducen a los conductores y conductores de vehículos de transporte internacional a la comisión de contravenciones en la zona fronteriza son: la falta de control por parte de los agentes de tránsito; el desconocimiento de la ley, la falta de señalética y la falta de cultura en materia de tránsito.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

Conocer las razones de índole social y cultural de los usuarios de las vías

Públicas en la comisión de contravenciones de tránsito.

El primer objetivo específico, quedó verificado a través de la investigación de campo realizada, con la segunda pregunta de la encuesta y segunda pregunta de la entrevista quienes responden que

la comisión de contravenciones de transito se debe al desconocimiento de la norma jurídica en materia de transito tanto por el conductor y el peatón, y que si existe el irrespeto a la sociedad, porque no se cumple con lo dispuesto en la ley,

“Determinar si hay desconocimiento de la norma jurídica en materia de tránsito y si influye en los conductores de vehículos y en los peatones la comisión de contravenciones de tránsito”.

El segundo objetivo específico se lo verifica a través del análisis del marco jurídico y la investigación de campo con la respuesta a la pregunta Considera usted, que el desconocimiento de la norma jurídica en materia de tránsito influye en los conductores de vehículos y en los peatones la comisión de contravenciones de tránsito? Quienes en 80% coinciden que el deconocimiento de lan norma influye tanto en los conductores como en los peatones en las contravenciones de transito.

“**Realizar un diagnóstico que permita conocer si los organismos de control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial socializaron la nueva Ley de Tránsito”.**

El tercer objetivo específico se ha lo ha verificado con la respuesta a la quinta pregunta quienes en un 83% manifestaron que se debió

socializar la nueva Ley de, Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial con todos los entes involucrados, ya que cada uno de ellos conocedores de su realidad podrían haber aportado para una mejor regulación y control especialmente en las zonas fronterizas

“Construir una propuesta de reforma a la Ley De Transporte Terrestre Tránsito Y Seguridad Vial respecto al control del transporte internacional en las zonas fronterizas”.

El cuarto y último objetivo específico se verifica con la presentación de la propuesta de reforma la misma que se fundamenta en la contestación e las preguntas sexta de la encuesta y quinta de la entrevista quienes en su mayoría manifiestan que es necesaria la reforma para que los cantones fronterizos tengan un mejor control de transporte internacional y se dé seguridad a toda la población.

8. CONCLUSIONES.

El presente trabajo de investigación jurídica, permite llegar a las siguientes conclusiones:

- Que, las principales causas que induzcan a conductores y conductoras de vehículos y peatones a la comisión de las contravenciones de tránsito contempladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial son: el desconocimiento de la ley, la falta de señalética, la imprudencia y negligencia de los conductores y la falta de control por parte de las autoridades de tránsito.

- Que las contravenciones de tránsito se debe a razones de índole social y cultural de los usuarios de las vías Públicas.

- Que la falta de control e instrucción en materia de transito incide para el aumento de las contravenciones de tránsito en las zonas fronterizas.

- Que el desconocimiento de la norma jurídica en materia de tránsito influye en los conductores de vehículos y en los

peatones la comisión de contravenciones de tránsito en las zonas fronterizas.

- Que se debió socializar la nueva Ley de, Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial con todos los entes involucrados, para un mejor control en las zonas fronterizas

- El desconocimiento de la L.O.T.T.T.S.V. y su Reglamento hacen que los ciudadanos sigan cometiendo contravenciones, de tránsito que originan problemas de índole social, económica.

9. RECOMENDACIONES.

- Se recomienda a las autoridades de transito se dé un mejor control de transporte internacio0na en las zonas fronterizas por cuanto no se protege el derecho de los cuídanos a la seguridad jurídica.

- La reforma a la L.O.T.T.T.S.V. deben establecerse en procura de contar con un sistema protector, ágil, que permita la rápida y efectiva aplicación de los derechos constitucionales, derechos humanos y derechos internacionales.

- Es necesario dictar leyes eficaces para proteger los derechos ciudadanos, debido a que la falta de normas concretas en la L.O.T.T.T.S.V., para que las contravenciones cometidas por los conductores del transporte internacional en las zonas fronterizas sean sancionados y no queden en la impunidad

- Los asambleístas quienes tienen a su cargo crear, modificar, reformar o derogar las leyes, y para legislar deben realizar debates con todos los sectores involucrados, con análisis jurídicos, para que las leyes que dicten vayan en beneficio del pueblo ecuatoriano.

- Que las instituciones encargas del Transporte Terrestre, tránsito y seguridad vial, junto con las escuelas de conducir y los sindicatos de choferes y los colegios, realicen foros, conferencias, charlas para socializar sobre la materia y poner en conocimiento del público en general, además se debe realizar campañas dando a conocer el contenido de la L.O.T.T.T.S.V. y de algún modo frenar el cometimiento de las contravenciones de tránsito.

9.1. Propuesta Jurídica de Reforma.

LA HONORABLE ASAMBLEA NACIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

CONSIDERANDO:

Que: La Constitución de la República del Ecuador en su Art. 82, norma el derecho a la seguridad jurídica, cuyo fundamento se sustenta en el respeto al mandato constitucional y de las leyes de la República,

Que: El más alto deber del Estado consiste en respetar y hacer respetar las garantías constitucionales, el derecho al debido proceso en toda clase de trámites judiciales y la aplicación de los principios constitucionales.

Que: El Estado reconoce y garantiza a las personas, el derecho a la movilidad humana, el derecho al libre tránsito, el derecho a la seguridad humana,

Que: Las garantías constitucionales someten a que la sociedad respete en todas sus dimensiones, la dignidad de las personas y las

colectividades para alcanzar la armonía y el buen vivir de los ecuatorianos.

Que: las Garantías a la seguridad humana. El Estado garantizará la seguridad humana a través de políticas y acciones integradas, para asegurar la convivencia pacífica de las personas, promover una cultura de paz y prevenir las formas de violencia y discriminación y la comisión de infracciones y delitos. La planificación y aplicación de estas políticas se encargará a órganos especializados en los diferentes niveles de gobierno.

Que: todas las personas que como peatones, pasajeros, ciclistas o conductores de cualquier clase de vehículos, usen o transiten por las vías destinadas al tránsito en el territorio nacional

En ejercicio de sus facultades constitucionales prescritas en el Art. 120 numeral 6 de la Constitución de la República del Ecuador, expide la siguiente

REFORMA:

A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, después el artículo 214. Agréguese uno que dirá: sobre la autorización eventual de tránsito de transporte público y privado en las zonas de frontera.

Art…innumerado. Autorización eventual: Acto administrativo por el cual la autoridad competente autoriza a un transportista del servicio de transporte público o privado de personas o de carga de ámbito internacional, para que realice un servicio extraordinario originado en un contrato de servicios. La autorización eventual se regulara por la autoridad municipal del cantón fronterizo

Los conductores del transporte internacional deberán observar las leyes ecuatorianas de acuerdo al principio territorial de la ley y serán sancionados de acuerdo a la normativa de tránsito, para abandonar el territorio firmaran el documento de salida**:**

DISPOSICIÓN FINAL

Única.- La presente Ley entrará en vigencia desde la fecha de su publicación en el Registro oficial.

Dado en el Distrito Metropolitano de Quito de la República del Ecuador, en la sala de sesiones de la Asamblea Nacional, a los..... Días del mes de..... Del 2014

f. EL PRESIDENTE f. EL SECRETARIO

10. BIBLIOGRAFIA

- Http://www.monografias.com/trabajos14/control/control.shtml#ixzz31zorxbt1
- Wordpress. (2008). Definicion.de. Recuperado el 26 de marzo de 2014, de http://definicion.de/
- Cabanellas, g. (2002). Diccionario jurídico elemental. Argentina: heliasta.
- Albuja, b. (1999). Curso elemental de tránsito. Quito: editorial corporación.
- Estevan, a., & Sanz, a. (1996). Hacia la reconversión ecológica del transporte en España. Madrid: los libros de la catarata.
- Geotres.aprenderapensar.net/2013/04/13/¿que-es-el-transporte/
- Osorio, m. (2006). Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales - edición de lujo (31 ed.). (heliasta, ed.) Argentina.
- Etrasa. (2007). Capacitación - manual especifico marcancias. Madrid: Etrasa.
- Definicionabc. (2007). Recuperado el 27 de marzo de 2014, de http://www.definicionabc.com/
- Www.oracionesydevociones.info/03020057.-tipificacion-de-delitos.ppt

- Couture, e. J. (1976). Vocabulario jurídico, con especial referencia al derecho procesal positivo vigente uruguayo. Ediciones depalma.
- Lexivox. (2011). Diccionario legal. Recuperado 2014, de http://www.lexivox.org/packages/lexml/mostrar_diccionario.ph
- Diccionario jurídico Espasa
- Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial
- José García Falcón
- Silva, Walter. "estudio jurídico de la ley de tránsito" ed. Crissan color, quito- ecuador, 1997, pp.
- Torres Chávez, Efraín. "comentarios a la ley de tránsito y transporte terrestre", ed. Utpl, Loja –ecuador, 1997. Pp. 48
- Consejo nacional de la judicatura. "curso de formación inicial de jueces". Escuela de la función judicial. 2013., pp. 32
- Constitución de la republica del ecuador
- Código orgánico integral penal ecuatoriano

11. ANEXOS

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA

CARRERA DE DERECHO

TEMA:

REFORMA A LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGUIRIDAD VIAL PARA QUE SE INCLUYA EL CONTROL Y REGULARIZACION DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL EN LOS CANTONES FRONTERISOS

ALUMNA:

ORFELIA NATIVIDAD CORDOVA MURILLO

COORDINADOR DE LA CARRERA DE DERECHO DE LA MED-U.N.L

Dr. Mg. Sc. AUGUSTO ASTUDILLO ONTANEDA

AÑO LECTIVO

2014

M E D

1.- TEMA.

REFORMA A LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL PARA QUE SE INCLUYA EL CONTROL REGULARIZACION DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL EN LOS CANTONES FRONTERIZOS.

2 - PROBLEMATICA.

Durante doce años estuvo vigente la ley de tránsito, transporte terrestre y seguridad Vial, publicada en el registro oficial Nro. 1002 de fecha 2 de agosto de 1.996 ,en el Ecuador ,cuerpo legal que contemplaba sanciones, multa y prisión para a aquellos conductores que infringían la norma jurídica; sin embargo con el gobierno del economista Rafael Correa, obtuvo un cambio radical en el marco jurídico de varias materias , y la de tránsito no podía ser la excepción ;la Asamblea Constituyente tomando en cuenta que no se han dictado verdaderas políticas en el ámbito del transporte y seguridad que garantice a los ciudadanos y ciudadanas en la movilidad , es necesario una ley de carácter eminentemente técnico que de forma integral, norme los diferentes aspectos relacionados con el trasporte terrestre, tránsito y seguridad vial, por cuanto la ley de Tránsito anterior no contemplaba normas relacionadas con la prevención, por

lo que expide la Ley Orgánica de Transporte terrestre , tránsito y Seguridad Vial y se establece la nueva ley pública en el registro Oficial Nro. 398 de fecha 7 de Agosto del año 2008 ;y el registro General de Aplicación, publicada en el registro Oficial Nro.376 de fecha 3 de junio en el año 2009.

Esta nueva Ley Orgánica de Tránsito; y de Transporte Terrestre y seguridad Vial contempla reformas e involucra a otros actores sociales que anteriormente no eran sujetos de sanción; principalmente se instituye el sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir, lo que ocasionó múltiples reacciones por parte de los conductores de vehículos y moto taxi, en especial aquellos que trabajan en el transporte público y que se encuentra legalmente asociados en cooperativas o compañías de transporte público en razón de que corren el riesgo de perder su trabajo por la reducción de puntos en su licencias de conducir, logrando hasta completar el máximo de treinta puntos que otorga la ley .

Además dispone que los peatones deban ser sancionados pecuniariamente por infringir la ley, cuando cometan una contravención de tránsito; y serán privados de la libertad cuando sean responsables de un delito de tránsito.

Habiendo puesto en vigencia la Ley Orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial ,de una manera sorpresiva y sin que se de conocer a todos y cada uno de los ciudadanos se generó un grave problema, por cuanto su aplicación fue inmediata a los contraventores de tránsito los agentes empezaron a entregar boletas de citación a partir del 8 de octubre del año 2008 , una vez que a nivel Nacional los diferentes organismos de tránsito se pusieron de acuerdo en la elaboración del formato único de dichas boletas .por lo cual , los agentes de control de tránsito, siendo a los policías de Tránsito a quienes se les entregó las boletas de citación empezaron a desarrollar su labor y encontraron mucho trabajo en la vías públicas, el mismo que luego fue trasladado a los Juzgados de Tránsito, dependencias públicas que se saturaron de partes policiales por contravenciones de tránsito.

Frente al desafío que implica la vigencia de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General de Aplicación se considera necesario realizar un estudio, plantear el problema sobre las **REFORMA A LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL PARA QUE SE INCLUYA EL CONTROL Y REGULARIZACION DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL EN LOS CANTONES FRONTERIZOS.**

A fin de dar a conocer a los actores sociales todo lo relacionado a este tipo de infracciones para que a futuro no se vean inmersos o involucrados en una falta contravención de tránsito que incidan en la economía personal y de la familia.

3 - JUSTIFICACIÓN

La Universidad Nacional de Loja, ha desplegado innumerables esfuerzos humanos, económicos y académicos, destinados a preparar profesionales en las diferentes ramas del saber, en el caso que nos ocupa, en Derecho, con el fin de que estos conocimientos sean aplicados por los estudiantes, egresados y profesionales en las diferentes actividades del buen vivir nacional.

Considero que el esfuerzo de dicha entidad educativa y el mío propio se vea cristalizado en la titulación profesional que nos comprometa a retribuir la preparación académica al servicio de la sociedad, a través de instituciones o actividades que nos corresponda desempeñar. En virtud de lo expuesto presento este trabajo que a la vez servirá como aporte de consulta para los estudiantes, egresados o profesionales en la rama.

4. -OBJETIVO

GENERAL.-

Diagnosticar cuáles son las principales causas que inducen a conductores y conductoras de vehículos y peatones a la comisión de las contravenciones de tránsito contempladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

ESPECÍFICOS.-

- Conocer las razones de índole social y cultural de los usuarios de las vías Públicas en la comisión de contravenciones de tránsito.
- Determinar si hay desconocimiento de la norma jurídica en materia de tránsito y si influye en los conductores de vehículos y en los peatones la comisión de contravenciones de tránsito.
- Realizar un diagnóstico que permita conocer si los organismos de control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial socializaron la nueva Ley de Tránsito.
- Construir una propuesta de reforma a la Ley De Transporte Terrestre Tránsito Y Seguridad Vial respecto al control del transporte internacional en las zonas fronterizas.

5 - MARCO TEÓRICO

5 .1 INFRACCIONES DE TRÁNSITO.

La Ley de Tránsito sin lugar a duda se convierte en la actualidad en la materia jurídica de moda en nuestro país, luego de la Constitución de la República por su puesto; todos o casi todos los ciudadanos comentan de una u otra manera la trascendencia e importancia sobre las nuevas disposiciones legales a las cuales tenemos que someternos los ecuatorianos y extranjeros que residen o están de paso por nuestro país, desde su nacimiento como Ley de la República; efectivamente la Asamblea Nacional Constituyente expidió la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que fue publicada en el Registro Oficial No. 398 de fecha 7 de agosto del año 2.008, desde este momento entró en vigor, ante la sorpresa de conductores y peatones que no estaban preparados a asumir y someterse a la nueva normativa jurídica por no existir socialización de la misma; y su Reglamento fue publicado en el Registro Oficial Suplemento No. 604, de 3 de junio del año 2.009. El tratadista Walter Guerrero Vivanco al referirse al tema considera que: “La primera Ley de Tránsito de la República fue dictada el 18 de octubre de 1.963, con el propósito de juzgar todas las infracciones de tránsito cometidas dentro del territorio de la República, las mismas que se dividían en delitos y contravenciones; que en dicho cuerpo legal se crearon los juzgados de

tránsito, que administraban justicia en una sola audiencia oral de juzgamiento”1, (Guerrero, 1996, Pág. 245).

6 .METODOLOGIA

6 .1 MÉTODOS.-

El método constituye el camino más idóneo y accesible para llegar al descubrimiento de conocimientos objetivos, seguros y confiables que permitirán abordar la problemática de las contravenciones de tránsito en la ciudad de HUAQUILLAS por conductores peruanos

La metodología constituye el procedimiento por el cual se llega a obtener la verdad de la investigación

6.1.1 METODO INDUCTIVO

Es el que permite realizar la búsqueda y la concreción a la reforma de la ley de tránsito permita de manera equitativa las multas y sanciones entre los extranjeros y nacionales en las fronteras.

6.1.2 METODO CIENTIFICO,

Se procederá a investigar las leyes facultativas en los países vecinos concernientes a las sanciones y multas, permitiendo así analizar los procesos que faculten una equidad de sanciones y multas de conductores nacionales y extranjeros.

7 - CRONOGRAMA

ACTIVIDAD	SEMANAS																											
	MAYO				JUNIO				JULIO				AGOSTO				SEPTIEMBRE				OCTUBRE				NOVIEMBRE			
Entrega del plan de tesis y de los resúmenes de texto por CORREO ELECTRONICO al tutor correspondiente.	X																											
Entrega de correcciones del plan de tesis	X																											
Entrega del plan de tesis definitivo y bosquejo del segundo capítulo.		X	X																									
Recepción de sugerencias al trabajo realizado por parte del tutor				X	X																							
Entrega del primer capítulo de tesis y el bosquejo del segundo capítulo							X	X	X	X																		
Revisión del primer									X	X	X	X																

capítulo y bosquejo del segundo capítulo e instrucciones para la elaboración del tercer capítulo.																											
Entrega del segundo capítulo, bosquejo del tercer capítulo											X	X	X	X													
Entrega del tercer capítulo y bosquejo del cuarto capítulo.														X	X	X	X										
Revisión del tercer capítulo E instrucciones para la entrega del cuarto capítulo y resumen de la tesis																X	X	X									
Entrega del cuarto capítulo																		X	X	X	X						
Recepción de sugerencias por parte del tutor sobre el cuarto capítulo																						X	X	X			
Entrega final de tesis.																									X	X	X	X

8 - PRESUPUESTO Y FINANCIAMIENTO.-

- RECURSOS
- HUMANOS, Director de Tesis, personal del Área Ejecutiva, estudiante.
- MATERIALES, computador, material bibliográfico, útiles de oficina.
- ECONOMICOS, 2000.00

9 - BIBLIOGRAFIA.-

- LEY ORGANICA Y REGLAMENTO DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL.
- CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR
- DICCIONARIO CAVANELLA.
- LEY DE TRANSITO DE COLOMBIA Y PERU.
- DECLARACION DEDERECHOS INTERNACIONALES.
- ENCICLOPEDIA JURIDICA.
- WWW.DERECHOECUADOR.COM
- WWW.WIKIPEDIA.COM

INDICE

TITULO…….……I
CERTIFICACION……..……....II
AUTORIA…….…..III
CARTA DE AUTORIZACION……..IV
AGRADECIMIENTO……..….....V
DEDICATORIA…….……VI
TABLA DE CONTENIDOS……...……..VII
1. TITULO…….…1
2. RESUMEN…….....2
2.1. ABSTRCT…….…..….4
3. INTRODUCCION……..….6
4. REVISION DE LITERATURA……..……..…8
4.1.MARCO CONCEPTUAL……..….…….8
4.2. MARCO DOCTRINARIO……...…….....25
4.3. MARCO JURIDCO……..……..……...…..….49
5. MATERIALES Y METODOS…….…..…67
6. RESULTADOS……..……..……....70
7. DISCUSION……...….85
8. CONCLUSIONES……..…..89
9. RECOMENDACIONES…….....91
a. PROPUESTA DE REFORMA……..….93
10. BIBLIOGRAFIA……...….97
11. ANEXOS……..….99
12. INDICE……..11