



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA

CARRERA DE DERECHO

TÍTULO:

**“LA NECESIDAD DE REFORMAR LA LEY
ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE,
TRANSITO, Y SEGURIDAD VIAL, EN LA RELACIÓN
A LA SANCIÓN QUE SUSPENDE POR 60 DÍAS A
LAS OPERADORAS DE TRANSPORTE A LAS
CUALES PERTENECEN LAS UNIDADES
SINIESTRADAS”**

TESIS PREVIA A LA
OBTENCIÓN DEL TÍTULO
DE ABOGADO

AUTOR:

Héctor Ricardo Barreno Guijarro

DIRECTOR:

Dr. Carlos Manuel Rodríguez. Mg. Sc.

Loja – Ecuador
2016

CERTIFICACION

Dr. Carlos Manuel Rodríguez Mg. Sc.

DIRECTOR DE TESIS

CERTIFICO:

Haber dirigido el proceso de desarrollo, revisión y corrección de la Tesis Titulada: **“LA NECESIDAD DE REFORMAR LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO, Y SEGURIDAD VIAL, EN LA RELACIÓN A LA SANCIÓN QUE SUSPENDE POR 60 DÍAS A LAS OPERADORAS DE TRANSPORTE A LAS CUALES PERTENECEN LAS UNIDADES SINIESTRADAS”**, que presenta el Señor Egresado Héctor Ricardo Barreno Guijarro, como requisito previo a la obtención del Título de Abogado, y una vez que se ha verificado que el mencionado trabajo, cumple con todas las normas reglamentarias, tanto de fondo como de forma, Autorizo al postulante que continúe con los tramites de ley.

Loja, Marzo del 2016


Dr. Carlos Manuel Rodríguez Mg. Sc.

DIRECTOR DE TESIS

AUTORÍA

Yo, Héctor Ricardo Barreno Guijarro, declaro ser el autor del presente trabajo de tesis y eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y a sus representantes jurídicos de posibles reclamos o acciones legales, por el contenido de la misma.

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

Autor: Héctor Ricardo Barreno Guijarro

Firma: 

Cedula: 0602848103

Fecha: Loja, Marzo de 2016

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

Yo, Héctor Ricardo Barreno Guijarro, declaro ser autor de la tesis titulada: **“LA NECESIDAD DE REFORMAR LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO, Y SEGURIDAD VIAL, EN LA RELACIÓN A LA SANCIÓN QUE SUSPENDE POR 60 DÍAS A LAS OPERADORAS DE TRANSPORTE A LAS CUALES PERTENECEN LAS UNIDADES SINIISTRADAS”** Como requisito para optar el Grado de Abogado, autorizo al Sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que con fines académicos, muestre al mundo la producción intelectual de la Universidad, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera en el Repositorio Digital Institucional.

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

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

Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Loja, a los 01 días del mes de Marzo del dos mil dieciséis, firma el Autor:

FIRMA.....

AUTOR: Héctor Ricardo Barreno Guijarro

CEDULA: 0602848103

DIRECCION: Riobamba, Barrio el Florecer, Calles: Costa Rica y Circunvalación

CORREO ELECTRONICO: barrenohector@yahoo.es

TELÉFONOS: 0984235820

DATOS COMPLEMENTARIOS

DIRECTOR DE TESIS: Dr. Carlos Manuel Rodríguez Mg. Sc.

TRIBUNAL DE GRADO:

Dr. Sebastián Díaz Páez Mg. Sc.	(Presidente)
Dr. Marco Ortega Cevallos Mg. Sc.	(Vocal)
Dr. Felipe Solano Gutiérrez Mg. Sc.	(Vocal)

DEDICATORIA

Dedico este trabajo a toda la sociedad en general y, en especial a mi esposa y mi familia por quienes he luchado y seguiré luchando a fin de alcanzar todos los logros anhelados durante mi vida.

HÉCTOR BARRENO

AGRADECIMIENTO

Mi gratitud más sincera:

A la Universidad Nacional de Loja, en la persona de sus autoridades, docentes y administrativos.

A mis Maestros.

Al Dr. Mg. Carlos Manuel Rodríguez., Director de Tesis, por haber orientado el proceso de elaboración de este trabajo con absoluta abnegación y entrega orientándome adecuadamente para la mejor realización del mismo.

A los profesionales que participaron como encuestados y entrevistados.

A todas las personas que de una u otra forma contribuyeron para la ejecución de este trabajo.

El Autor

1. TÍTULO

“LA NECESIDAD DE REFORMAR LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO, Y SEGURIDAD VIAL, EN LA RELACIÓN A LA SANCIÓN QUE SUSPENDE POR 60 DÍAS A LAS OPERADORAS DE TRANSPORTE A LAS CUALES PERTENECEN LAS UNIDADES SINIESTRADAS”

2. RESUMEN

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, determina que en el caso que un conductor, o una unidad perteneciente a una operadora o cooperativa de transporte, se involucre en el cometimiento de una infracción o en un accidente de tránsito, se sancionará a la operadora con la suspensión del permiso de operación por un período determinado e incluso en forma definitiva.

La suspensión del permiso de operación a las operadoras de transporte, implica la aplicación de una sanción que lesiona gravemente los derechos de los demás socios de la cooperativa, que están impedidos durante el tiempo de la suspensión o de forma definitiva de laborar en la prestación de servicio de transporte público, lo cual provoca la vulneración del derecho al trabajo reconocido en la Constitución de la República del Ecuador e incluso en los instrumentos jurídicos internacionales.

De igual forma al suspenderse el permiso de operación e impedir el ejercicio del derecho al trabajo, se está contraviniendo un principio constitucional para la vigencia de los derechos de las personas, como es que ninguna norma jurídica puede restringir los derechos y garantías reconocidos en la Constitución de la República del Ecuador.

La vulneración al derecho al trabajo y la contradicción de principios constitucionales trascendentales por la vigencia de la suspensión del permiso de operación a las operadoras de transporte, genera una problemática jurídica y social, que es estudiada en este trabajo el cual se titula: “LA NECESIDAD DE REFORMAR A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, EN RELACIÓN A LA SANCIÓN QUE SUSPENDE POR 60 DÍAS A LAS OPERADORAS DE TRANSPORTE A LAS CUALES PERTENECEN A LAS UNIDADES SINIESTRADAS”

La investigación cumple en todas sus partes con las normas previstas en el Reglamento del Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja, y concluye con el planteamiento de una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, que está orientada a suprimir la posibilidad de que se aplique la suspensión del permiso de operación a las operadoras de transporte, con la finalidad de garantizar el derecho al trabajo de las personas que participan en la prestación del servicio público, en calidad de socios de estas cooperativas.

2.1. ABSTRACT

The Organic Law of Land Transport, Traffic and Road Safety, determines if a driver, or a unit of an operator or cooperative transport is involved in the commission of an offense or a traffic accident, is punishable the operator with the suspension of the operating permit for a fixed period or even permanently.

The suspension of the operating permit carriers to transport, involves the application of a sanction that seriously injures the rights of other members of the cooperative who are disabled during the time of suspension or final form of labor in the provision of public transport, which causes the violation of the right to work recognized in the Constitution of the Republic of Ecuador and even in international legal instruments.

Similarly to suspend the operating license and impeding the exercise of the right to work is in contravention of a constitutional principle for the exercise of the rights of individuals, as is that no legal rule may restrict the rights and guarantees recognized in the Constitution of the Republic of Ecuador.

The violation of the right to work and the contradiction of momentous constitutional principles by the effect of the suspension of the operating permit to transport operators, creates legal and social issues, which is studied in this paper which is entitled: "THE NEED FOR REFORMING THE ORGANIC LAW OF LAND TRANSPORT, TRANSIT AND ROAD SAFETY IN

RELATION TO SANCTION THAT SUSPENDED FOR 60 DAYS TO
TRANSPORT OPERATORS TO WHICH BELONG TO UNITS stricken"

The investigation conforms in all its parts with the rules laid down in the Regulations of Academic Board of the National University of Loja, and concludes with some proposals for reform of the Organic Law of Land Transport, which is aimed at suppressing the possibility of apply the suspension of the operating permit to transport operators, in order to guarantee the right to work of those involved in the delivery of public service, as members of these cooperatives.

3. INTRODUCCIÓN

La Constitución de la República del Ecuador, reconoce el derecho al trabajo como uno de los derechos de libertad de las personas y determina que el Estado está en el deber de proteger su adecuado y ejercicio, y de respetar y garantizar que se respeten de los derechos de los trabajadores.

De igual forma, como uno de los principios constitucionales para el adecuado ejercicio de los derechos de las personas, se determina que estos no podrán ser restringidos ni afectados por la vigencia de una norma jurídica, esto tiene relación con la supremacía constitucional según la cual todas las normas deben guardar perfecta armonía con las disposiciones y normas reconocidas en la Constitución de la República del Ecuador.

Pese a la vigencia de los preceptos constitucionales a los que se ha hecho referencia, en la Ley Orgánica de Transporte Público, Tránsito y Seguridad Vial, se establecen disposiciones que afectan de manera directa su vigencia.

La Ley antes mencionada, determina que las operadoras de transporte terrestre podrán ser sancionadas con la suspensión del permiso de operación, por las infracciones de tránsito en las que se involucren sus socios y también las unidades que pertenecen a estas cooperativas.

Sin duda alguna la suspensión de los permisos de operación, implica una extensión de la responsabilidad individual de quienes incurren en una infracción de tránsito u ocasionan un accidente de tránsito a la operadora de transporte y a todos su socios, situación que es coherente en el ámbito civil, pues existe la obligación de ellos de reparar los daños sufridos en las víctimas.

Pero lo que no es coherente, es el hecho de que se vulnere de manera directa el derecho al trabajo de los socios que no tuvieron una participación directa en la infracción o en el accidente de tránsito, al suspender el permiso de operación de la cooperativa, lo que implica que durante el tiempo que dure ésta o de forma definitiva, queden impedidos de trabajar y de ganar dignamente su sustento personal y el de sus familias.

Por lo tanto se genera un problema jurídico, el cual ha provocado mucha polémica en el país especialmente por la inconformidad de los transportistas, frente a la posibilidad de ser impedidos de trabajar, siendo una temática que merece ser analizada profundamente, como en efecto se lo realiza en el presente trabajo investigativo que se titula: “LA NECESIDAD DE REFORMAR A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, EN RELACIÓN A LA SANCIÓN QUE SUSPENDE POR 60 DÍAS A LAS OPERADORAS DE TRANSPORTE A LAS CUALES PERTENECEN A LAS UNIDADES SINIESTRADAS”

En la investigación se hace constar todas las partes establecidas en el Reglamento del Régimen Académico, de la Universidad Nacional de Loja, iniciando con: título, resumen en castellano e inglés, introducción.

En la revisión de literatura, se presentan todos los elementos teóricos de la investigación, mediante la elaboración del Marco Conceptual, Marco Doctrinario, Marco Jurídico Y la Legislación Comparada. En el Marco Conceptual se estudia: el tránsito terrestre, el transporte terrestre, las cooperativas de transporte, los accidentes de tránsito, la responsabilidad civil, la responsabilidad administrativa, el derecho al trabajo; como parte del marco doctrinario se abordan los temas: el transporte terrestre como contrato, la responsabilidad civil por accidentes de tránsito, la suspensión del permiso de operación impuesta a las operadoras de transporte a las que pertenecen las unidades involucradas en accidentes de tránsito y la vulneración al derecho al trabajo; en el marco jurídico se estudian las normas pertinentes de la Constitución de la República del Ecuador, en el Código Orgánico Integral Penal ecuatoriano, en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y finalmente como parte del estudio de la legislación comparada se abordan las normas pertinentes de la Ley de Tránsito de Venezuela.

En los materiales y métodos, se hace una descripción de los materiales, métodos, técnicas y procedimientos que se han utilizado en el presente trabajo investigativo.

Como parte de los resultados, se hace la exposición de la información que se obtuvo a través del proceso de aplicación de las técnicas del a encuesta y la entrevista.

También se presenta la discusión, a través de la cual se desarrolla la verificación de los objetivos y la contrastación de la hipótesis propuesta, y se puntualizan los fundamentos jurídicos que sustentan el planteamiento de la propuesta jurídica de reforma.

Considerando los criterios teóricos y los resultados obtenidos en la investigación de campo, se realiza la presentación de las conclusiones y las recomendaciones, y finalmente se concreta la propuesta jurídica de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que se orienta a eliminar la suspensión del permiso a las operadoras de transporte terrestre, como sanción aplicable por las infracciones de tránsito, con la finalidad de proteger el derecho al trabajo de las personas que en calidad de socios prestan el servicio de transporte público.

4. REVISIÓN DE LITERATURA

4.1. MARCO CONCEPTUAL

4.1.1. El tránsito terrestre

El tránsito terrestre es una actividad que en la actualidad se encuentra presente en todos los lugares del mundo, pues constituye el medio de locomoción más difundido en la humanidad. Ha sido definido desde diversos puntos de vista como se puede observar a continuación:

Guillermo Cabanellas, en el Diccionario Jurídico de Derecho Elemental, dice:

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

...En materia de circulación de vehículos y peatones en las calles de las ciudades populosas o en las carreteras, tránsito es la voz adecuada, aunque se confunda por bastantes con tráfico, sin que resulte absolución convincente al respecto la equiparación académica, sin la reserva siquiera de constituir vulgarismo”¹.

La palabra tránsito significa el traslado a través de vías o lugares públicos, es la voz adecuada para referirse a la circulación de vehículos y personas en calidad de peatones por las calles de las ciudades o las carreteras.

¹ CABANELLAS, Guillermo Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, Editorial Heliasta S.R.L., Buenos Aires-Argentina, 2001, pág. 170.

Otro concepto sobre el tránsito, lo conceptúa así:

“La palabra tránsito, proveniente etimológicamente del latín “transitus” alude a la acción de circular, de pasar de un sitio hacia otro, ya sea a pie o conduciendo algún vehículo, por calles u otros caminos, aunque también puede referirse a la circulación que se produce en el interior de las viviendas para desplazarse de un cuarto a otro”².

En la cita anterior, se establece la derivación etimológica de la palabra tránsito, que proviene de latín transitus, y que sirve para hacer referencia a la acción de circular o de moverse de un lugar a otro, ya sea empleando la propia locomoción humana, o a través de la conducción de un vehículo por las diferentes arterias viales, sean estas calles, carreteras o caminos.

Por estar relacionada con la acción de moverse, el tránsito se emplea para indicar el mínimo movimiento que realizamos los seres humanos, incluso el que se produce dentro de una vivienda, para movilizarse entre los diferentes ambientes que integran la misma.

Se ha encontrado otro criterio sobre la palabra tránsito que dice:

“Tránsito es la acción de transitar (ir de un lugar a otro por vías o parajes públicos). El concepto suele utilizarse para nombrar al movimiento de los

² <http://deconceptos.com/ciencias-sociales/transito>

vehículos y las personas que pasan por una calle, una carretera u otro tipo de camino”³.

Según la opinión anterior, el tránsito es la palabra que se relaciona con el verbo que designa la acción de transitar, es decir movilizarse de un lugar a otro utilizando para ello las vías existentes o simplemente los parajes públicos. Principalmente este concepto se utiliza con la finalidad de hacer referencia al movimiento de vehículos o personas que se movilizan por una carretera o cualquier otro camino.

Es decir, el tránsito es la actividad de trasladarse de un lugar a otro, que pueden realizar las personas por sí mismas, o utilizando como medio de movilización los vehículos contruidos para el efecto, a través de las calles, vías, carreteras y lugares públicos en los que es posible transitar. Es una actividad común en la sociedad de hoy pues todas las personas necesitamos a diario movilizarnos de un lugar a otro.

4.1.2. El 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:

³ <http://definicion.de/transito/>

“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”⁴.

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.

En el Diccionario Jurídico Espasa, se hace referencia al transporte terrestre, señalando:

⁴ OSSORIO Manuel, Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales, Editorial Datascam S.A., Ciudad de Guatemala-Guatemala, 2007, pág. 961.

“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”⁵.

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 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

⁵ DICCIONARIO JURÍDICO ESPASA, Editorial Espasa Calpe S.A., Madrid-España, 2001, pág. 1391.

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.

4.1.3. Las Cooperativas de Transporte

El transporte como un servicio que se presta a la colectividad, es ofrecido por organizaciones que se han constituido específicamente con esa finalidad, las cuales reciben el nombre de cooperativas de transporte. Para entender en qué consisten estas asociaciones es importante conocer los conceptos que existen en relación a las mismas.

Sobre la cooperativa, vista desde un punto de vista general se ha encontrado el siguiente concepto:

"Una cooperativa es una asociación autónoma de personas que se han unido de forma voluntaria para satisfacer sus necesidades y aspiraciones económicas, sociales y culturales en común, mediante una empresa de propiedad conjunta y de gestión democrática.

Las cooperativas están basadas en los valores de la autoayuda, responsabilidad propia, la democracia, la igualdad, la equidad y la solidaridad. Los asociados cooperativos hacen suyos los valores éticos de la honestidad, la transparencia, la responsabilidad, la apertura y la vocación social"⁶.

El criterio manifestado en la cita permite comprender que la cooperativa hace referencia a la asociación de personas, que de forma voluntaria se unen con el propósito de lograr un objetivo común que puede estar relacionado con la satisfacción de sus necesidades en el ámbito económico, social y cultural, el cual se logra a través de la constitución de una empresa de propiedad conjunta y que es gobernada y administrada de una forma democrática.

Importante es lo señalado en el segundo párrafo del criterio analizado en el sentido de manifestar que las cooperativas y el cooperativismo como tal está basado en algunos valores como la auto ayuda, la democracia, la igualdad, la equidad y la solidaridad. Así mismo se habla del principio de responsabilidad propia, que permite entender que cada socio es responsable de sus actos personales. Este principio es afectado en el caso de imposición de sanciones a las operadoras de transporte, pues se impone responsabilidad a los socios que no tienen nada que ver con el accidente de tránsito que da lugar a la imposición de esa sanción.

⁶ SALGADO Esteban, El Movimiento Cooperativista, Historia y Actualidad, Editorial KarPei, Colombia-Ecuador, 2010 pág. 13.

De igual forma el hecho de asociarse a una entidad cooperativa, implica que los socios deben apersonarse de los valores que caracterizan a las mismas, entre ellas la ética, la honestidad, la transparencia, la responsabilidad, la apertura y la vocación social.

Entendido el concepto de las cooperativas desde una perspectiva general es importante especificar en qué consisten las cooperativas de transporte.

Un concepto, sobre cooperativas de transporte las define como:

“Aquellas que agrupan como socios y socias a profesionales del transporte que, mediante su trabajo en común, ejercen la actividad de transporte de mercancías o de personas, o cualquier otra para la que se encuentren expresamente facultadas por la ley, con vehículos adquiridos por la sociedad cooperativa o aportados por las personas socias”⁷.

Es decir que según la cita, se entiende como cooperativas de transporte a aquellas que agrupan a un número de personas profesionales del transporte, en calidad de socios o socias para prestar el servicio de transporte de personas, mercaderías o cualquier otra para la cual expresamente les faculta la ley, utilizando los vehículos que son adquiridos por la propia cooperativa o que son aportadas por sus socios.

“Las cooperativas de transporte son grupos de conductores que deciden formar parte de una organización en la cual podrán trabajar de manera

⁷ <http://www.juntadeandalucia.es/organismos/economiainnovacioncienciayempleo/areas/emprendedores-cooperativas/cooperativas/paginas/tipos-cooperativas.html>

conjunta con sus socios para poder brindar un eficiente servicio de transporte de personas o de cargas directamente”⁸.

Conforme a lo mencionado en el criterio anterior reciben el nombre de cooperativas de transporte, aquellas integradas por un conjunto de conductores que deciden agruparse para constituir una organización que les permita trabajar de forma conjunta, en calidad de socios con la finalidad de brindar un eficiente servicio de transportación de personas o de carga, de un lugar a otro.

Considerando los criterios que se han presentado en las líneas anteriores es posible determinar que son cooperativa de transporte, aquellas que están constituidas por personas que tienen el título de conductores profesionales el cual les habilita para la conducción de vehículos a través de los cuales pueden prestar servicio de transportación de personas, cosas o mercancías de un lugar a otro. Estas personas se agrupan en calidad de socios y están sujetos a las normas estatutarias y reglamentarias que se ponen en vigencia en cada una de las cooperativas, así como a la normativa legal y constitucional vigente en el país.

4.1.4. Los accidentes de tránsito

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

⁸ <http://es.scribd.com/doc/161408837/65096140-d-Cooperativas-de-Transporte>

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.

El Diccionario Jurídico Espasa, desde el punto de vista general, define la palabra accidente cuando dice:

“Desde un punto de vista semántico, el término “accidente” (sinónimo de contingencia, evento, emergencia, suceso, percance), viene a significar cualquier hecho que causa un trastorno en la marcha normal o lesiones o daños en las personas o cosas”⁹.

De acuerdo con lo anterior, 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 veces también enunciado como accidente de tránsito) a aquellos actos en los que uno o más vehículos se

⁹ DICCIONARIO JURÍDICO ESPASA, Editorial Espasa Calpe S.A., Madrid-España, 2001, pág. 42.

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 tráfico 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 materiales¹⁰.

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.

¹⁰ <http://www.definicionabc.com/general/accidente-de-traffic.php>

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 lamentablemente 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.

Otro criterio interesante dentro de la definición de los accidentes de tránsito menciona textualmente:

“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”¹¹.

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

¹¹ MONGE SALAS, Juan José, Accidentes de Tránsito, Consejo de Seguridad Vial, Dirección de Proyecto, San José-Costa Rica, 2012, pág. 4-5.

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.

4.1.5. La responsabilidad civil

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.

“La responsabilidad civil es la obligación de responder pecuniariamente de los actos realizados personalmente o por otra persona, indemnizando al efecto los daños y perjuicios producidos a un tercero. O, dicho de otro modo, la obligación de indemnizar a quien has dañado.

Puede surgir también como consecuencia de un delito y, en ese caso, se concreta en la obligación de indemnizar al perjudicado por un delito o falta que has cometido”¹².

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.

José García Falconí, 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, así lo señala el tratadista Mezeaud.

¹² OCAMPO, Carla, Diccionario Jurídico: Responsabilidad, en: <http://carlacampoabogada.wordpress.com/tag/responsabilidad-civil-solidaria/>

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”¹³.

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.

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.

Aníbal Torregrosa, también aporta con un concepto acerca de la responsabilidad civil, señalando:

“En el ámbito del Derecho, responsabilidad civil significa, fundamentalmente, “sujeción de una persona a la obligación de reparar el daño producido tras la vulneración de un deber de conducta”, por tanto, la responsabilidad civil sólo surge en función de la existencia de una previa obligación con consecuencias jurídicas”¹⁴.

¹³ GARCÍA FALCONÍ, José, La Demanda Civil de Daños y Perjuicios y Daño Moral por Responsabilidad Subjetiva en Contra de los Jueces, Fiscales y Defensores Públicos, Primera Edición, Quito-Ecuador, 2010, pág. 180.

¹⁴ TORREGROSA MESEGUER, Aníbal, Responsabilidad Civil, en el Ámbito del Deporte, <http://agaxede.org/uploads/file/responsabilidad-de-xestor-deportivo/APUNTES%20DE%20RC%20EN%20EL%20DEPORTE.pdf>

Partiendo de lo señalado en la cita, se establece que jurídicamente la responsabilidad civil hace referencia al sometimiento de una persona, por el cual es obligada a la reparación de un daño producido tras haber incumplido un deber de comportamiento. Por lo tanto el presupuesto para que surja la responsabilidad civil es la previa existencia del incumplimiento de una obligación el cual genera obligaciones jurídicas. Es decir se trata de una consecuencia proveniente de la inobservancia de una norma jurídica por parte de una persona, que provoca un daño o perjuicio a los derechos e intereses de otra.

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.

4.1.6. Las sanciones administrativas

La suspensión del permiso de operaciones como pena que se aplica al caso de las operadoras de transporte cuyas unidades se involucran en un accidente de tránsito, se identifica como una especie de sanción administrativa, por lo que es necesario abordar desde el punto de vista conceptual a este tipo de sanciones:

“Siendo así, podemos definir a la sanción administrativa como “Cualquier mal infringido por la Administración Pública a un administrado como consecuencia de una conducta ilegal a resultas de un procedimiento administrativo y con una finalidad puramente represora”.

Las sanciones administrativas como tal forman parte y son producto ineludible de un determinado procedimiento administrativo sancionador. Este deberá estar revestido de las garantías del debido procedimiento administrativo y principios, preferentemente los que inspiran el procedimiento administrativo sancionador.

Existe sanción administrativa cuando las administraciones imponen actos o gravámenes a determinado administrado, por el incumplimiento o contravención de éste a normativas de derecho público. El efecto inmediato es el siguiente: la esfera jurídica de este administrado, compuesta por derechos y beneficios derivados de éstos se va a ver mermada o disminuida”¹⁵.

El concepto anterior, empieza definiendo lo que debe entenderse por sanción administrativa, señalando que se trata de una pena impuesta por la administración pública a un administrado, para reprimir una conducta ilegal, luego de haberse sustanciado el correspondiente procedimiento, y con la finalidad específica de reprimir este comportamiento.

Las sanciones administrativas son producto indispensable de un procedimiento administrativo sancionador, en el cual debe cumplirse forma

¹⁵ MARTÍNEZ ZAMORA, Marco Antonio, Sanciones a Proveedores y Árbitros, http://www.osce.gob.pe/consucode/userfiles/image/cap2_m5a.pdf

ineludible con las garantías del debido proceso, con la finalidad de garantizar los derechos del administrado.

Finalmente se establece que existe sanción administrativa, en los casos en que las administraciones imponen un gravamen a determinado administrado, por haber incurrido en el incumplimiento de alguna norma jurídica o contravenir las normas de derecho público. El efecto que ocasiona la imposición de una sanción administrativa para el administrado, es la disminución de algunos derechos o beneficios. A través de este tipo de decisiones la administración pretende garantizar la observación fiel de los preceptos y normas jurídicas de parte de los administrados como mecanismo para garantizar el orden y la paz social.

"Una resolución administrativa de gravamen que disminuye o debilita - incluso elimina- algún espacio de la esfera jurídica de los particulares, bien porque se le priva de un derecho, bien porque se le impone un deber u obligación, siempre como consecuencia de la generación de una responsabilidad derivada de la actitud de los mismos"¹⁶.

Según el autor de la cita la sanción administrativa, constituye una resolución a través de la cual se impone una pena que disminuye algún derecho o bien de los particulares administrados, pues implica la disminución o privación de un derecho, o la imposición de alguna obligación, siempre por el hecho de que se ha generado una responsabilidad del particular derivada de sus actos en contradicción con las disposiciones legales pertinentes.

¹⁶ BERMEJO VERA, José, Derecho Administrativo Básico, Parte General, Novena Edición, Editorial Civitas Ediciones, Madrid-España, 2009, pág. 421.

Otra opinión elaborada por Eduardo García de Enterría, acerca de la sanción administrativa, señala lo siguiente:

“Por sanción administrativa entendemos aquí un mal inflingido por la Administración a un administrado como consecuencia de una conducta ilegal. Ese mal (fin aflictivo de la sanción) consistirá siempre en la privación de un bien o de un derecho (revocación de un acto favorable, pérdida de una expectativa o de un derecho, imposición de una obligación de pago de una multa, eventualmente incluso, como veremos, arresto o prisión personal del responsable)”¹⁷.

De acuerdo con lo mencionado en la cita, la sanción administrativa es un mal que infringe la administración a un administrado, en retribución o como consecuencia de una conducta ilegal cometida por éste.

Lo anterior determina que la sanción administrativa, lleva implícito un fin aflictivo, que tiene que ver con la privación de un bien o derecho al administrador, que puede reflejarse en la revocación de un acto que le era favorable, la pérdida de un derecho, o la imposición de una obligación de cancelar una multa, e incluso en los casos más graves implica la privación de derechos más importantes como la libertad.

Sobre la base de los elementos que han sido expuestos en cada una de las citas anteriores se puede establecer que la sanción administrativa, es una impuesta por la administración a los administrados, que se hace efectiva a

¹⁷ GARCÍA DE ENTERRÍA, Eduardo, El Problema Jurídico de las Sanciones Administrativas, Curso de Derecho Administrativo, www.jussantiago.gov.ar/jusnueva/.../Garcia-de-Enterria-sanciones

través de la restricción de derechos producida por la revocatoria de actos administrativos, la imposición de sanciones pecuniarias o la restricción de derechos.

En el caso que nos ocupa la suspensión del permiso de operación a las operadoras de transporte, encaja en el concepto de sanción administrativa, porque implica la revocatoria del acto administrativo a través del cual las autoridades competentes revocan el acto por el cual concedieron tal permiso de operación, o disponen la suspensión del mismo por un período establecido en la ley de acuerdo con la naturaleza de la infracción que se pretende sancionar.

4.1.7. El derecho al trabajo

Al imponerse responsabilidad administrativa, y disponer la suspensión del permiso de operación a las operadoras de transporte, se está poniendo el riesgo el derecho al trabajo de las personas que perteneciendo a dichas operadoras no tienen una responsabilidad directa en el accidente de tránsito en el que se involucró alguna de las unidades que pertenecen a la operadora sancionada.

Sobre el derecho al trabajo, se ha recopilado la siguiente opinión conceptual:

“Derecho constitucionalmente reconocido, de carácter económico-social, cuyo contenido básico está constituido por el derecho a obtener un puesto de trabajo”¹⁸.

¹⁸ DICCIONARIO JURÍDICO ESPASA, Editorial Espasa Calpe S.A., Madrid-España, 2001, pág. 526.

En realidad el derecho al trabajo se encuentra reconocido en la mayoría de los ordenamientos constitucionales, como una garantía fundamental de las personas, que tienen un innegable característica económica y social, pues permite que los seres humanos obtengan dignamente su subsistencia y contribuyan al desarrollo de la sociedad en general, de manera sencilla se traduce en el derecho que tienen las personas de obtener un puesto de trabajo.

Otro criterio respecto al derecho al trabajo de forma textual establece:

“El derecho al trabajo hace referencia a la posibilidad de participar libremente en las actividades de producción y de prestación de servicios a la sociedad y al disfrute de los beneficios obtenidos mediante estas actividades. Estos beneficios deben garantizar un nivel de vida adecuado. El derecho al trabajo es el primero de los derechos reconocidos de forma específica en el Pacto por los Derechos Económicos, Sociales y Culturales”¹⁹.

La opinión anterior es muy importante porque permite establecer que el derecho al trabajo es el que garantiza a las personas la posibilidad de que participen libremente en las actividades relacionadas con la producción y la prestación de servicios que requieren los demás integrantes de la sociedad de manera que los trabajadores puedan disfrutar de los beneficios obtenidos mediante esta actividad a través de la satisfacción de sus necesidades y las de la familia que depende de ellos, procurando un nivel de vida adecuado.

¹⁹ <http://www.observatoridesc.org/es/derecho-al-trabajo>

Es tal la importancia del derecho al trabajo, que en el contexto internacional es el primer derecho reconocido en el Pacto por los Derechos Económicos, Sociales y Culturales, instrumento jurídico suscrito por algunos estados entre ellos el Ecuador, como medio para garantizar efectivamente la vigencia de los derechos de los ciudadanos.

También es importante hacer referencia al siguiente aporte que permitirá entender, el concepto del derecho al trabajo.

“El derecho al trabajo es la base para una vida digna. Significa que todas las personas deben tener la posibilidad de ganarse la vida con el trabajo que elijan, y condiciones de trabajo seguras y saludables que no sean degradantes de la dignidad humana”²⁰.

En realidad el derecho al trabajo es aquel que le da la posibilidad a la persona de vivir una vida digna, al tener la posibilidad de ganarse la vida y prodigarse lo necesario para la subsistencia, ejerciendo un trabajo libremente elegido y desarrollado en condiciones seguras y saludables que de ninguna forma sean degradantes para la dignidad humana del trabajador.

Particularmente estimo que el derecho al trabajo es uno de los más importantes bienes jurídicos que poseemos las personas pues nos da la oportunidad de podernos realizar sobre la base del desempeño de una actividad honesta que nos permita obtener los recursos indispensables para

²⁰ <http://www.escr-net.org/docs/i/428592>

nuestra subsistencia, así como la del núcleo familiar, contribuyendo también a que todos a través de nuestro trabajo contribuyamos al progreso y desarrollo de la colectividad en general.

El derecho al trabajo está reconocido constitucionalmente por lo tanto ninguna norma jurídica puede ser restrictiva de esta garantía, ya que como reitero permite la posibilidad de desarrollo económico y social siendo indispensable que se agoten todos los mecanismos legales para la plena vigencia de este importante derecho.

4.2. MARCO DOCTRINARIO

4.2.1. El transporte terrestre como contrato

Como se mencionó ya en alguna parte de este trabajo investigativo, desde las perspectiva del derecho, el transporte constituye en una actividad que es prestada, sustentándose en la existencia de un contrato, por lo tanto en referencia con esta situación se apuntan los siguientes criterios doctrinarios.

Francisco Restrepo, escribe su opinión sobre el contrato de transporte señalando:

“Podemos definir este contrato, como aquél por medio del cual una persona, denominada antiguamente acarreador, y actualmente transportador, se obliga, por una determinada contraprestación a trasladar o conducir de una parte a otra, personas o cosas, y entregar éstas en el sitio convenido, al destinatario”²¹.

Según el criterio doctrinario anterior, el contrato de transporte es aquel por el cual una persona a la que se le denomina como transportador, asume la obligación de trasladar o movilizar de un lugar a otro a personas, o cosas, y entregar éstas en un sitio convenido al destinatario de las mismas, recibiendo a cambio una contraprestación, que generalmente es de tipo económico.

²¹ RESTREPO GUTIÉRREZ, Francisco, El Contrato de Transporte, en <http://www.udea.edu.co/portal/page/portal/bibliotecaSedesDependencias/unidadesAcademicas/FacultadDerechoCienciasPoliticasyPublicacionesMedios/EstudiosDerecho/SegundaEpoca/Tab/Vol%20XXI%20Rev%2062%20parte%204.pdf>

Carlos Villanueva, aporta una opinión doctrinaria más amplia acerca del contrato de transporte:

“El contrato de transporte es aquel por el cual el porteador se obliga, mediante un precio, a trasladar de un lugar a otro a personas o cosas. Esta definición comprende todos los tipos o variedades del transporte, que puede tener, sin embargo, diferentes regulaciones según de qué modalidad se trate.

Los caracteres fundamentales del contrato de transporte son:

- 1) el porteador asume la obligación de llevar a cabo una tarea determinada, que es el traslado de una cosa o una persona de un lugar a otro.
- 2) Esta prestación tiene como contrapartida el pago de una determinada cantidad”²².

El criterio citado es más amplio que el que se comentó anteriormente pues permite entender que el contrato de transporte, es una especie de contrato a través del cual el porteador, se obliga mediante el cobro de un precio, a movilizar de un lugar a otro a personas o cosas. En esta definición están comprendidos todos los tipos de transporte que pueden existir, sin embargo existen diferentes regulaciones de acuerdo con la modalidad en el que esta actividad se desarrolle.

Se aporta en la cita algunos elementos esenciales que permiten identificar o diferenciar al contrato de transporte, y que están dados por a través de él el

²² VILLANUEVA DELPRADILLO, Carlos, Lecciones de Derecho Mercantil, Casa Editorial Bosch, Madrid-España, 2009, pág. 35.

porteador asume la obligación de cumplir una labor específica, que es movilizar de un lugar a otro a una persona o a una cosa; y, que el porteador recibe como contraprestación económica consistente en una determinada cantidad de dinero que debe ser pagada por la persona que es movilizada o por quien realiza el envío de las cosas hacia un determinado destinatario.

Otro criterio doctrinario que permite entender el contrato de transporte, es el que se hace constar en la siguiente cita:

“Se denomina contrato de transporte a aquel acuerdo voluntario por el cual una empresa de transporte terrestre, marítimo, fluvial, lacustre o aéreo, se compromete a transportar personas o cosas, de un sitio a otro, a cambio de un precio. Si no hay precio convenido, y se transportan personas o cosas por amistad o acto de beneficencia, se denomina transporte benévolo, y no existe contrato de transporte. Las partes son: el transportista, porteador o empresario de transporte, y el pasajero, si se trata de un transporte de personas, o el cargador, cuando se trate de transporte de cosas. El objeto es el traslado de personas o cosas. Configura una obligación de hacer.

Es un contrato no formal, aunque obligatoriamente deba expedirse un pasaje en los transportes de personas. En caso de transporte de cosas, se utilizan la carta de porte, para el traslado por vía terrestre, y el conocimiento de embarque, en el traslado por vía fluvial o marítima. En ambos casos (carta de porte y conocimiento de embarque) se hace constar en esos documentos, los datos personales de las partes, el sitio de partida y el de entrega, el plazo de entrega, las cosas transportadas, con el mayor detalle posible, la fecha de inicio del transporte, y la firma. Se hace en doble ejemplar (uno para cada parte).

Es un contrato consensual (comienza sus efectos a partir del acuerdo de partes), bilateral (genera obligaciones para ambas partes) y oneroso²³.

Según este criterio, el contrato doctrinario se identifica como un acuerdo, que voluntariamente se establece entre una empresa de transporte, la cual se compromete a realizar la movilización de personas o cosas de un lugar a otro. El servicio de transporte prestado por la empresa puede ser terrestre, marítimo, fluvial, lacustre o aéreo.

Se debe destacar que en el caso de que la movilización de la persona o de las cosas no se realice a cambio de un precio, sino por razones de familiaridad, amistad o actos de beneficencia, se trata de una especie de transporte llamado benévolo en el cual no existe ningún tipo de contrato, aunque sí la voluntad de las personas, pues la una tienen la intención de llevar a otra u otras, y éstas en cambio voluntariamente acceden a ser movilizadas.

Volviendo al análisis del contrato de transporte es necesario señalar que en el mismo intervienen algunas partes que son: el transportista, el empresario del transporte y el pasajero. En el caso del transporte de carga, intervienen en vez del pasajero la persona que es dueña de las cosas que constituyen la carga que va a ser transportada.

El objeto lícito del contrato de transporte está por representado por la movilización o traslado de personas o cosas de un lugar a otro, por lo tanto implica para las partes una obligación de hacer. Pues el transportista se

²³ <http://derecho.laguia2000.com/derecho-comercial/contrato-de-transporte>

compromete a realizar tal movilización, mientras que el pasajero o dueño de la carga se compromete a la realización del pago el precio acordado por la prestación de este servicio.

Es una especie de contrato no formal, pues no requiere de mayores solemnidades, sin embargo existe la obligación de que se expida un pasaje, para el transporte de personas; y en el caso del transporte de cosas es necesario que se realice una carta de porte, si éstas van a ser transportadas por tierra, y otros documentos como el conocimiento de embarque, en la transportación realizada mediante vía fluvial o marítima. En estos documentos obligatoriamente se hace constar los datos personales de los contratantes, el sitio de partida y de entrega, el plazo para la entrega, la fecha de inicio de la transportación y la firma.

El contrato de transporte se trata de un contrato consensual, en el que se requiere la concurrencia de la voluntad de las partes, de hecho comienza a surtir efectos jurídicos desde la celebración del correspondiente acuerdo; se asimismo se configura como un contrato bilateral ya que su celebración implica obligaciones para ambas partes; y finalmente se trata de un contrato oneroso pues la persona que desea ser transportada o aquella que pretende enviar una carga de un lugar a otro debe pagar el precio fijado como contraprestación en favor del transportista.

4.2.2. La responsabilidad civil por accidentes de tránsito

Uno de los actos en los que se involucran las personas a consecuencia de múltiples causas son los accidentes de tránsito, por lo que al ser los causantes de los mismos, se convierten en civilmente responsables por los daños ocasionados a consecuencia de estos hechos. Abordemos las opiniones doctrinarias que existen al respecto.

“La responsabilidad civil protege los bienes materiales e inmateriales de los afectados en el accidente de tránsito y busca el equilibrio en el patrimonio del autor del daño y la víctima. En otras palabras, busca una indemnización económica en la reparación del daño causado a través de una demanda civil ante un juzgado. La responsabilidad civil busca amparar dos tipos de daños: los daños patrimoniales y daños extra patrimoniales.

a) Daños patrimoniales: Son daños en los bienes cuantificables que se vieron afectados en el accidente de tránsito.

Los daños patrimoniales pueden ser de dos tipos: (1) el daño emergente: se presenta cuando un bien económico sale del patrimonio de una persona o una organización por deterioro en los bienes materiales de la víctima (pintura dañada, alguna pieza del auto destruida), o de la infraestructura pública (andenes, postes, construcciones, entre otros). En estos casos, los bienes afectados deberán reestablecerse en igualdad de condiciones en las que estaban antes del accidente); y (2) el lucro cesante, que es el dinero que deja de recibir el afectado como consecuencia del siniestro (por ejemplo, la incapacidad médica que le impide a una persona ir a trabajar o el dinero que dejó de percibir un vehículo de servicio público

por cuenta de su inoperatividad). Este monto se mide por lo que el afectado hubiera recibido en caso de no haberse presentado el accidente.

b) Daños extra-patrimoniales: Son bienes de difícil cuantía pues no tienen un valor económico preestablecido, pero sí son protegidos por la Constitución o la Ley. Ejemplo: la vida, la honra, el buen nombre, la tranquilidad, entre otros.

Existen tres grandes categorías en esta clase de daños: (1) daño a la vida en relación, que consiste en la pérdida de los placeres de la vida por cuenta del accidente de tránsito, aunque éstos no le generen a la víctima ninguna compensación económica (por ejemplo, que por consecuencia de una lesión, una persona no pueda volver a entrenar su deporte favorito o realizar algún hobby o pasatiempo); (2) el daño estético, que es el que afecta los contornos del cuerpo (cicatriz en la cara, quemaduras en brazos y piernas, entre otros) y (3) el perjuicio moral, que es el sufrimiento físico o psíquico que desencadena el propio accidente de tránsito (por ejemplo: el dolor de estar postrado en una cama por una lesión o por haber perdido un ser querido en un accidente de tránsito)²⁴.

El criterio doctrinario anterior establece con mucha claridad que la responsabilidad civil en materia de accidentes de tránsito, tiene la finalidad de proteger los bienes materiales e inmateriales de las personas, en el evento de que puedan ser afectados por acontecer uno de estos hechos lamentables, buscando con ello lograr una especie de equilibrio patrimonial

²⁴ RUEDA JORGE, Qué son la responsabilidad contravencional, civil y penal en accidentes de tránsito?, en: <http://www.sura.com/blogs/autos/accidentes-responsabilidad-civil.aspx>

entre el daño ocasionado por el autor y la reparación o indemnización que recibe la víctima.

La responsabilidad civil, como bien se señala en el aporte que se está comentando consiste en el pago de una indemnización, la cual generalmente implica cancelar una cantidad de dinero con la finalidad de reparar el daño causado, la víctima obtiene esta indemnización a través de la interposición de la correspondiente demanda.

La finalidad de la imposición de responsabilidad civil a los responsables de accidentes de tránsito, es la reparación de dos tipos de daños, los patrimoniales y los extra patrimoniales.

Dentro de los daños patrimoniales, están aquellos que se evidencian en los bienes afectados a consecuencia del accidente de tránsito y que pueden ser cuantificables.

Es preciso indicar que este tipo de daños patrimoniales pueden ser de dos especies: el daño emergente, cuando se afecta de forma directa el patrimonio de la víctima, por el deterioro de los bienes de su propiedad, verbigracia: los daños mecánicos del vehículo, los daños que presenta una estructura física como una pared, un poste, etc. En estos casos la responsabilidad civil quedará satisfecha con el pago del dinero necesario para que los bienes afectados se restablezcan a iguales condiciones en las que se encontraban antes de que se produzca el accidente.

La otra especie de daño patrimonial se refiere al lucro cesante, que tiene que ver con los beneficios de carácter económico que deja de percibir la víctima a consecuencia del accidente. Por ejemplo la pérdida económica de la persona que no puede laborar porque a consecuencia del accidente de tránsito sufrió una lesión que le impide trabajar; o el dinero que dejó de percibir el propietario de un vehículo de transportación pública que resultó averiado en el accidente. Este monto de la indemnización es evaluado considerando lo que el afectado hubiere recibido en el caso de no verse afectado por el accidente de tránsito.

También existen los daños extra patrimoniales, cuya característica esencial es que son muy difíciles de cuantificar desde una perspectiva económica, pues no tienen un valor preestablecido, sin embargo son bienes jurídicos importantes protegidos por la Constitución o la Ley, entre estos está la vida, la salud la integridad personal, entre otros.

Dentro de los daños extra patrimoniales se identifican también algunas categorías, como por ejemplo: daño a la vida, que es muy difícil de cuantificar porque no hay una suma de dinero que compense la pérdida de un ser humano, este tipo de daño también puede ser sufrido por la víctima que no puede desarrollar de manera normal su existencia luego de haberse producido el accidente, como por ejemplo cuando una persona dedicada al deporte sufre una lesión irreparable que le impide seguir cumpliendo con esta disciplina; el daño estético caracterizado por que la víctima sufre daños que afectan su apariencia como por ejemplo cortes, quemaduras, entre

otros; y el perjuicio moral que está representado por el sufrimiento psicológico que ocasiona a la víctima el accidente, como por ejemplo la frustración de estar postrado en una cama o el hecho de haber perdido a un ser querido en el accidente de tránsito.

La responsabilidad civil persigue en el caso de los daños extra patrimoniales compensar en algo la afectación física o psicológica sufrida por la víctima o por sus familiares, en los casos de fallecimiento del directamente afectado por el accidente de tránsito, a través de la entrega de una cantidad de dinero.

Otro criterio interesante, que permite identificar aspectos particulares a ser considerados en cuenta en la determinación de la responsabilidad civil en accidentes de tránsito, señala lo siguiente:

“Debemos identificar que en los accidentes de tránsito se genera la denominada Responsabilidad Civil Extra-contractual por actividades peligrosas. Gracias al dictamen que emiten las autoridades competentes, podemos deducir quién es el posible responsable de los accidentes. Pues bien, hay ocasiones en que el responsable es quien sufrió el daño, como el peatón o conductor de moto o carro imprudente, imperito, o que violó alguna norma o reglamento de tránsito.

Pero hay ocasiones en las cuales quien causa el daño a la víctima es el responsable del accidente, de acuerdo con las pruebas recolectadas. En estos casos hay que identificar muy bien al causante del accidente, para determinar si se puede reclamar la indemnización a otras personas diferentes a él. Por ejemplo, si el responsable de un accidente es un bus de

Servicio Público, se podrá reclamar indemnización al conductor (por ser el directo responsable), al propietario del bus (por ser el guardián del vehículo), a la empresa de transportes a la que se encuentra afiliado el bus (porque por lo general las empresas contratan a los conductores de manera directa) y a una empresa aseguradora (porque es obligación contratar seguros de responsabilidad civil en transporte público)”²⁵.

Es muy importante especialmente la segunda parte del criterio doctrinario citado porque permite establece que existe la posibilidad de reclamar responsabilidad civil a la persona que ocasiona un accidente, quien deberá ser obligada al pago de una indemnización.

Hay casos en los cuales la responsabilidad civil no es solamente del conductor responsable del accidente sino que ésta se extiende, a otras personas.

En el caso de la transportación pública que es el que está directamente relacionado con el trabajo de investigación la responsabilidad civil y la correspondiente indemnización debe ser reclamada al conductor, como responsable directo del accidente de tránsito; el propietario del bus por ser el responsable del uso que se le da al vehículo y de los accidentes que pueden ocasionarse en su conducción; a la empresa de transporte a la que se encuentra afiliado el vehículo accidentado; y finalmente a una empresa aseguradora pues en los casos en que se trata de vehículos dedicados a la

²⁵ <http://bermudezabogadosasociados.blogspot.com/2011/10/responsabilidad-civil-solidaria-en.html>

prestación del servicio de transporte público es indispensable que cuenten con un seguro para cubrir las responsabilidades derivadas de un eventual accidente de tránsito.

4.2.3. La suspensión del permiso de operación impuesta a las operadoras de transporte a las que pertenecen las unidades involucradas en accidentes de tránsito y la vulneración al derecho al trabajo

En el Ecuador a partir de la vigencia de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, pese al justo reclamo de los transportistas, se dieron algunas sanciones a las operadoras de transporte, que prestan especialmente el servicio de movilización de personas de un lugar a otro de la jurisdicción ecuatoriana, las mismas que consistían en la suspensión e incluso en el retiro definitivo del permiso de operación, lo que sin duda alguna afecta el derecho al trabajo, como se puede establecer en los criterios que se puntualizan y comentan en la forma siguiente.

El transporte es una actividad laboral que implica la participación de algunos actores, principalmente de quienes trabajan como conductores de las unidades de transportación, de sus propietarios y de las personas que trabajan como auxiliares en cada una de estas unidades.

Las cooperativas u operadoras de transporte en todos los ámbitos, tanto de la transportación urbana como de la intercantonal están integradas por un

buen número de personas en calidad de socios, todas éstas resultarían afectadas en los casos en que se declara la suspensión del permiso de operación, pues durante el tiempo que dure la misma quedarían en una especie de desocupación que les impide obtener los recursos suficientes para poder asumir las obligaciones que tienen tanto en el ámbito individual como también en lo familiar.

Situaciones como las anteriores, son las que han provocado malestar en el sector del transporte especialmente porque las garantías jurisdiccionales y específicamente la acción de protección que fue presentada en su momento ante las instancias correspondientes ha sido rechazada, manteniéndose en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, e incluso en el proyecto de Código Orgánico Integral Penal, la posibilidad de aplicar la suspensión del permiso de operación como una de las sanciones aplicables por infracciones de tránsito.

Es innegable que existe la necesidad de proteger los derechos de las personas que ocupan los servicios de transportación pública, y para ello es conveniente sancionar de manera drástica a los conductores responsables, e imponer responsabilidades civiles tanto para el conductor como para la operadora, pero no puede recurrirse a medios tan severos que afectan los derechos de otras personas, como es la suspensión del permiso de operación a las operadoras de transporte que implica una restricción injustificada al derecho al trabajo de los demás socios de estas cooperativas.

4.3. MARCO JURÍDICO

4.3.1. En la Constitución de la República del Ecuador

En la Constitución de la República del Ecuador, encontramos las siguientes normas que deben ser analizadas en este trabajo.

“Art. 11.- El ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios:

4. Ninguna norma jurídica podrá restringir el contenido de los derechos ni de las garantías constitucionales”²⁶.

Conforme a la norma constitucional anterior, ninguna norma jurídica, puede restringir el contenido de los derechos ni de las garantías constitucionales. A través de esta forma se instituye un principio de obligatorio cumplimiento para garantizar el ejercicio efectivo de los derechos de las personas.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a través de las normas que determinan la suspensión del permiso de operación de las operadoras de transporte, está restringiendo el contenido de uno de los derechos fundamentales de las personas como es el derecho al trabajo en consecuencia está afectando la vigencia del principio constitucional trascendental dentro de la aplicación de los derechos constitucionales al que hace referencia la norma analizada.

²⁶ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013, pág. 3.

El derecho al trabajo se encuentra expresamente reconocido y garantizado en las siguientes normas de la Constitución de la República:

“Art. 33.- El trabajo es un derecho y un deber social, y un derecho económico, fuente de realización personal y base de la economía.

El Estado garantizará a las personas trabajadoras el pleno respeto a su dignidad, una vida decorosa, remuneraciones y retribuciones justas y el desempeño de un trabajo saludable y libremente escogido o aceptado”²⁷.

Es importante el precepto constitucional que se cita por cuanto determina que el trabajo es ante todo un derecho, esto obliga a que el Estado brinde todas las condiciones indispensables para su adecuado y expedito ejercicio.

Además de acuerdo con la Constitución de la República el trabajo constituye un deber social, puesto que debe ser ejercido por todas las personas que tienen la aptitud necesaria para desempeñar una actividad laboral; además se trata de un derecho económico que les permita a las personas su realización individual y sirve de base para el desarrollo de la economía nacional.

Además en el segundo inciso de la norma citada se establece que el Estado está en la obligación de garantizar a las personas trabajadoras, el respeto a su dignidad, así como una vida adecuada, remuneraciones justas y el desempeño de un trabajo saludable y libremente escogido y aceptado.

²⁷ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013, pág. 9.

La norma constitucional anterior, evidentemente se incumple en el caso de que se impone la suspensión de los permisos de operación de las operadoras de transporte, pues se está afectando por parte del mismo Estado a través de los organismos de ejecución de estas sanciones el derecho al trabajo de los socios que no tienen una responsabilidad directa en el cometimiento de un accidente de tránsito.

Finalmente es preciso comentar y analizar la norma constitucional que está contenida en el siguiente artículo:

“325.- El Estado garantizará el derecho al trabajo. Se reconocen todas las modalidades de trabajo, en relación de dependencia o autónomas, con inclusión de labores de auto sustentó y cuidado humano; y como actores sociales productivos, a todas las trabajadoras y trabajadores”²⁸.

Según la norma anterior se ratifica el deber del Estado de garantizar el derecho al trabajo. Para ello se establece el reconocimiento de todas las modalidades de trabajo, tanto aquellas que se realizan en relación de dependencia como las ejecutadas de forma autónoma. Dentro de estas actividades están las labores de auto sustentó y cuidado humano, y como actores productivos a todos los trabajadores y trabajadoras.

Es decir en la norma constitucional anterior, se establece el deber del Estado de garantizar el derecho al trabajo, y consecuentemente de todos los principios que rigen para su adecuada vigencia; pero lamentablemente estos

²⁸ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013, pág. 41.

preceptos no se están cumpliendo adecuadamente en el caso de las suspensión del permiso de las operadoras de transporte en donde se vulnera de manera directa y evidente el derecho al trabajo de los demás socios de dichas cooperativas.

4.3.2. En la ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial vigente en el Ecuador

La temática está relacionada con la imposición de la sanción de suspensión del permiso de operación a las operadoras de transporte, por lo tanto es pertinente enmarcar el análisis de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en las siguientes disposiciones.

“Art. 77.- Constituye una operadora de transporte terrestre, toda empresa, ya sea esta compañía o cooperativa que habiendo cumplido con todos los requisitos exigidos en esta Ley y su Reglamento, haya obtenido legalmente el título habilitante, para prestar el servicio de transporte terrestre en cualquier de sus clases y tipos”²⁹.

De acuerdo con la norma anterior las operadoras de transporte están representadas por las empresas, que están constituidas en la forma de compañías o cooperativas, y que luego de cumplir con los requisitos legales y reglamentarios pertinentes, han sido habilitadas para la prestación del servicio de transporte terrestre en cualquiera de sus clases y tipos.

²⁹ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, pág. 26.

Sobre la imposición de la suspensión del permiso de operación como sanción a las operadoras, se ha encontrado las siguientes normas:

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

En el caso del transporte público, a más de la sanción establecida en el párrafo anterior, será responsable solidariamente por los daños civiles la operadora de transporte y el propietario del vehículo. En este caso se retirará el cupo del vehículo accidentado y la operadora será sancionada con hasta 60 días de suspensión de su permiso de operación, y de conformidad con la Ley³⁰.

A través de la norma anterior, se sanciona la conducta de quien al conducir un vehículo, encontrándose en estado de embriaguez, o bajo efectos de sustancias estupefacientes y psicotrópicas, ocasiona un accidente de tránsito, que provoque la muerte de una o más personas, en cuyo caso el responsable será sancionado con reclusión mayor ordinaria de ocho a doce años, revocatoria definitiva de la licencia de conducir, y una multa de que alcanzan los nueve mil quinientos cuarenta dólares.

³⁰ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, pág. 31-32.

Si la infracción anterior es cometida, en un vehículo de transporte público, además de la sanción mencionada, se aplicará responsabilidad por los daños civiles a la operadora del transporte y al propietario del vehículo. Adicionalmente se retirará el cupo del vehículo que sufrió el percance, y la operadora a la que pertenece será sancionada con suspensión del permiso de operación hasta por un plazo de sesenta días. Es decir que, al producirse una infracción de las señaladas en el artículo, se impone una sanción que afecta a todos los socios de la operadora, quienes quedan impedidos de trabajar, durante el transcurso del plazo de suspensión señalado por los organismos competentes.

Otra norma jurídica, que impone también la sanción de suspensión del permiso de operación, es la siguiente:

“Art. 129.- Será sancionado con prisión de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo, multa de quince (15) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, quien ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas, y en el que se verifique que la circunstancia del accidente se debió a cansancio, sueño o malas condiciones físicas del conductor, con sujeción a los parámetros específicos establecidos en el Reglamento a esta Ley. La misma multa se impondrá al empleador que hubiere exigido o permitido al conductor trabajar en dichas condiciones, en el caso del transporte público además se suspenderá la operación de la compañía por el plazo de hasta 60 días”³¹.

³¹ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, pág. 32-33.

En este caso se sanciona la conducta de quien ocasiona un accidente de tránsito, que provoca la muerte de una o más personas, y que obedezca a circunstancias como cansancio, sueño, o malas condiciones físicas del conductor, a quien se le impondrá pena de prisión de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo, y multa de cuatro mil setecientos setenta dólares americanos.

La sanción pecuniaria antes señalada, se impondrá también al empleador que hubiere permitido al conductor trabajar en tales condiciones, y si se trata de un vehículo de transporte público, se suspenderá el permiso de operación de la compañía, por el plazo de hasta sesenta días. Es decir se impone también, una sanción, que afectaría a todos los socios de la operadora suspendida, quienes quedan imposibilitados de ejercer su derecho al trabajo.

En la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se impone también la sanción de suspensión del permiso de operación a las operadoras de transporte, en el siguiente artículo.

“Art. 135.1.- Será sancionado con prisión de 6 meses a un año, suspensión de la licencia de conducir por el mismo plazo, multa de tres a cinco salarios básicos unificados del trabajador en general, quien conduzca un vehículo de transporte público Internacional, Intra regional, Interprovincial, Interprovincial con exceso de pasajeros. Será responsable solidariamente el propietario del vehículo y la operadora a la cual pertenece, la misma que será sancionada con la suspensión de hasta 60 días de sus permiso de operación sin perjuicio de las demás sanciones previstas en la ley”³².

³² LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, pág. 34.

En este caso se sanciona la conducta de quien conduce un vehículo de transporte público, con exceso de pasajeros, la pena para el conductor es de seis meses a un año de prisión, suspensión de la licencia de conducir por el mismo plazo, y multa que va desde novecientos cincuenta y cuatro hasta mil quinientos noventa dólares americanos.

Se establece la responsabilidad solidaria del propietario del automotor y de la operadora de transporte al que pertenece, la cual será sancionada también con la suspensión de hasta sesenta días de su permiso de operación. Vuelve a ratificarse el criterio legislativo, de imponer como multa accesoria la suspensión del permiso de operación, situación que afecta el derecho al trabajo de los socios de la operadora de transporte sancionada.

Finalmente, otra norma que impone la sanción de suspensión del permiso de operación de la operadora, es la siguiente:

“Art. 135.2.- Será sancionado con prisión de 6 meses a un año, suspensión de la licencia de conducir por el mismo plazo, multa de tres a cinco salarios básicos unificados del trabajador en general, quien conduzca un vehículo de transporte público y/o comercial, con llantas lisas o daños mecánicos previsibles. Será responsable solidariamente el propietario del vehículo y la operadora a la cual pertenece, la misma que será sancionada con la suspensión de hasta 60 días de su permiso de operación sin perjuicio de las demás sanciones previstas en la ley”³³.

³³ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, pág. 34.

La conducta sancionada en este caso, es la de conducir un vehículo de transporte público, que esté con sus llantas lisas o que tenga algún daño mecánico previsible, la pena impuesta al conductor es de prisión de seis meses a un año, suspensión de la licencia de conducir por el mismo tiempo y multa de novecientos cincuenta y cuatro a mil quinientos noventa dólares americanos, serán responsables solidarios, el propietario del vehículo y la operadora de transporte al que pertenece el mismo, la cual podrá ser sancionada también con la suspensión del permiso de operación hasta por sesenta días.

El criterio expresado en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, por el cual se impone la sanción de suspensión del permiso de operaciones de las operadoras de transporte, provoca una sanción en contra de los demás socios pertenecientes a la operadora, quienes no tienen una responsabilidad directa en la infracción sancionada.

4.4. LEGISLACIÓN COMPARADA

Como elemento teórico final de sustento del trabajo de investigación se presenta enseguida el análisis de las normas vigentes en otros países, que están relacionadas con el tema de estudio.

4.4.1. Ley de Tránsito de Venezuela

En la legislación venezolana lo concerniente a la responsabilidad de las operadoras en los accidentes de tránsito ha sido regulado en la siguiente forma.

“Artículo 54.- El conductor, el propietario del vehículo y su empresa aseguradora están solidariamente obligados a reparar todo daño material que se cause con motivo de la circulación del vehículo, a menos que se pruebe que el daño proviene de un hecho de la víctima o de un tercero que haga inevitable el daño o el accidente hubiese sido imprevisible para el conductor. Cuando el hecho de la víctima o del tercero haya contribuido a causar el daño, se aplicará el artículo 1.189 del Código Civil. Para apreciar la extensión y reparación del daño moral, el Juez se regirá por las disposiciones del Derecho Común. En caso de colisión entre vehículos se presume, salvo prueba en contrario, que los conductores tienen igual responsabilidad por los daños causados.

Parágrafo Único:

El propietario no será responsable de los daños causados por su vehículo cuando haya sido privado de su posesión como consecuencia de hurto,

robo, apropiación indebida o requisición forzosa una vez demostrado suficientemente el hecho”³⁴.

Conforme a lo señalado anteriormente la operadora de transporte asume una responsabilidad de carácter civil que está relacionada con el pago de los daños materiales que se causan a consecuencia de la circulación de uno de sus vehículos.

Es decir que en la legislación venezolana se impone únicamente responsabilidad de tipo civil, sin incurrir en la aplicación de sanciones como la suspensión, este criterio jurídico es adecuado puesto que pretende la reparación de los daños de las víctimas de accidentes de tránsito, sin incurrir en la privación y restricción exagerada del derecho al trabajo de los demás integrantes de la cooperativa.

4.4.2. Código Nacional de Tránsito Terrestre de Colombia

En la legislación especializada de tránsito vigente en Colombia, se establecen las siguientes normas relacionadas con las sanciones que se pueden aplicar a las operadoras o a las empresas que prestan servicio de transporte.

“ARTÍCULO 93. CONTROL DE INFRACCIONES DE CONDUCTORES DE SERVICIO PÚBLICO. Los organismos de tránsito remitirán mensualmente a las empresas de transporte público las estadísticas sobre las infracciones de

³⁴ LEY DE TRÁNSITO DE VENEZUELA, <http://www.tsj.gov.ve/legislacion/ltt.htm#11>

tránsito de los conductores y éstas a su vez remitirán los programas de control que deberán establecer para los conductores.

PARÁGRAFO. Serán sancionadas con multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, las empresas de transporte público que no establezcan programas de control sobre las infracciones de tránsito de sus conductores.

En tal sentido, remitirán semestralmente informe escrito a los organismos de tránsito de su jurisdicción, con los comentarios y medidas adoptadas en tal sentido, sobre los casos reportados que eviten su reincidencia”³⁵.

Se establece en el primer inciso de la norma un aspecto interesante en el sentido de que los organismos que controla el tránsito deberán remitir con una periodicidad mensual a las empresas de transporte, los reportes estadísticos acerca de las infracciones de tránsito de los conductores, y estas deben remitir los programas de control que se establecerán para los conductores.

Se establece una sanción pecuniaria para las empresas de transporte, que no establezcan programas de control respecto a las infracciones de tránsito que cometen los conductores, y deberán remitir semestralmente reporte escrito a los organismos de tránsito con los comentarios y medidas adoptadas con la finalidad de evitar la reincidencia en el cometimiento de nuevas infracciones.

Otro artículo de la legislación colombiana, que está relacionado con el estudio que se desarrolla dice:

“ARTÍCULO 131. MULTAS.. Los infractores de las normas de tránsito pagarán multas liquidadas en salarios mínimos legales diarios vigentes así:

³⁵ <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=5557>

...D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes, el conductor de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

...Permitir el servicio público de pasajeros que no tenga las salidas de emergencia exigidas. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado y al propietario. Si se tratare de vehículo particular, se impondrá la sanción solidariamente al propietario.

...Cambio del recorrido o trazado de la ruta para vehículo de servicio de transporte público de pasajeros, autorizado por el organismo de tránsito correspondiente. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado el vehículo y al propietario. Además el vehículo será inmovilizado³⁶.

En las disposiciones anteriores se establece en ambos casos la responsabilidad solidaria que debe afrontar la empresa a la cual se encuentra afiliado el vehículo a bordo del cual se comete la infracción de tránsito.

Es decir que en la legislación colombiana no se encuentra establecida la suspensión del permiso de operaciones, como una sanción aplicable a las operadoras de transporte, por las infracciones de tránsito que cometen sus socios.

4.4.3. Ley General de Transporte y Tránsito del Perú

En el caso de la legislación que en materia de transporte terrestre y tránsito, está vigente en el Perú, se establece lo siguiente:

³⁶ <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=5557>

“Artículo 24º.- De la responsabilidad administrativa por las infracciones

24.1 El conductor de un vehículo es responsable administrativamente de las infracciones del tránsito y del transporte vinculadas a su propia conducta durante la circulación.

24.2 El propietario del vehículo y, en su caso, el prestador del servicio de transporte son solidariamente responsables ante la autoridad administrativa de las infracciones vinculadas a las condiciones técnicas del vehículo, incluidas las infracciones a las normas relativas a la protección del ambiente y seguridad, según lo que establece esta Ley y los reglamentos nacionales.

24.3 El prestador es adicionalmente responsable por el incumplimiento de las obligaciones derivadas del servicio de transporte y, en su caso, de los términos del contrato de concesión, permiso o autorización.

24.4 Para efectos de la responsabilidad administrativa, cuando no se llegue a identificar al conductor del vehículo infractor, se presume la responsabilidad del propietario del mismo y, en su caso, del prestador del servicio, salvo que acredite de manera indubitable que lo había enajenado, o no estaba bajo su tenencia o posesión, denunciando en ese supuesto al comprador, tenedor o poseedor responsable.

24.5 Los peatones son responsables por las infracciones administrativas que se tipifiquen en el reglamento nacional respectivo.

24.6 En el transporte de carga, la responsabilidad del dador y del receptor de la misma serán las establecidas por el Reglamento Nacional de Administración de Transporte”³⁷.

En el numeral 2 del artículo anterior se establece la responsabilidad solidaria del propietario del vehículo y del prestador del servicio de transporte, es decir de la cooperativa, ante la autoridad administrativa, por infracciones

³⁷ http://www.gtu.munlima.gob.pe/normaslegales/disposiciones/ley_general_transporte.pdf

que estén relacionadas con las condiciones técnicas del vehículo; de igual forma se impone una responsabilidad adicional por el cumplimiento de las obligaciones derivadas del servicio de transporte; en los casos en que no se pueda identificar al conductor de un vehículo responsable de una infracción de tránsito, será responsable el propietario del vehículo y el prestador del servicio.

Es decir en la legislación peruana se determina la existencia de responsabilidad solidaria en el ámbito civil, que debe ser asumida por las empresas de transporte pero no existe incorporada la sanción de suspensión del permiso de operaciones.

Del análisis de la legislación comparada se logra establecer que en la normativa especializada en materia de tránsito y transporte terrestre de Venezuela, Colombia y Perú, no se han establecido normas jurídicas destinadas establecer la suspensión del permiso de operación de las operadoras de transporte terrestre. Estos criterios sirven para determinar que la incorporación de estas disposiciones en el caso de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es atentatoria contra los derechos de las personas, y jurídicamente injustificada.

5. MATERIALES Y MÉTODOS

5.1. Materiales utilizados

Se emplearon en el desarrollo de este trabajo de investigación materiales como útiles de oficina, papel, tinta, calculadora, computadora, impresora, copiadora, y proyector infocus. También se utilizaron textos nacionales e internacionales relacionados con el problema de estudio, la Constitución, los Códigos y Leyes que tienen normas que guardan pertinencia con el estudio ejecutado.

5.2. Métodos

Como método principal se utilizó el **Método Científico**, que permitió estructurar la base teórica así como la elaboración, análisis e interpretación de los resultados del trabajo de campo y la consecuente verificación de objetivos y contrastación de hipótesis.

En el desarrollo de la investigación documental y de campo se aplicaron los **Métodos Inductivo y Deductivo** los cuales permitieron elaborar y presentar una real dimensión de la problemática investigada y confirmar las particularidades del problema en general así como sus consecuencias más significativas.

En la formulación y realización del trabajo se utilizó primordialmente el **Método Analítico Sintético**, para analizar los resultados obtenidos, a través de la aplicación de la técnica de la encuesta y la entrevista, que permitieron el contacto con profesionales del derecho en libre ejercicio que tengan conocimientos acerca del problema investigado.

El **Método Comparativo** se utilizó para la revisión de la legislación comparada, pues se acudió a la revisión de la legislación venezolana para determinar cómo se ha regulado la problemática en ese país.

El **Método Estadístico**, se emplea con la finalidad de presentar el reporte de los resultados de la encuesta, graficarlos y realizar la correspondiente interpretación y análisis.

5.3. Técnicas y procedimientos

Para la recolección de la información bibliográfica que consta en la parte teórica de la investigación se recurrió a la técnica del fichaje mediante la elaboración de fichas nemotécnicas, bibliográficas y documentales.

La información de campo se recopiló con la aplicación de la técnica de la encuesta aplicada a treinta profesionales del derecho y de la entrevista aplicada a un número de cinco profesionales que en su ejercicio han acumulado más experiencia en el ámbito del derecho penal y específicamente en el juzgamiento de infracciones de tránsito, por lo que

conocen ampliamente acerca del problema investigado, es decir: Jueces de Tránsito, representantes de organismos encargados aplicar las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, representantes de Empresas Operadoras de Transporte, entre otros.

El procedimiento que se siguió para el desarrollo de este trabajo se adapta a lo establecido en el Reglamento del Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja, por lo que en sus partes comprende: Título, Resumen, Introducción, Revisión de Literatura, Materiales y Métodos, Resultados, Discusión, Conclusiones, Recomendaciones, Propuesta, Bibliografía, Anexos e Índice.

6. RESULTADOS

En esta parte del trabajo se presentan los resultados de la investigación de campo que fue ejecutada con la aplicación de las técnicas de la encuesta y en la entrevista, realizadas a profesionales del derecho y a personas que tienen conocimiento acerca de la temática que se aborda en el presente estudio.

6.1. Resultados de la aplicación de encuestas

En este trabajo se utilizó la técnica de la encuesta para conocer los criterios de los profesionales del derecho en libre ejercicio acerca del problema que se investiga.

Se elaboró un formulario el cual consta de cinco preguntas que tienen una relación directa con el problema investigado y su incidencia en la sociedad ecuatoriana; luego se hizo la selección al azar de una muestra de treinta profesionales del derecho que se desempeñan en el libre ejercicio en el Distrito Judicial de Orellana.

Seleccionada la muestra de profesionales del derecho a encuestar se hizo la aplicación directa del formulario preparado, habiendo obtenido de todas las personas requeridas la colaboración necesaria, que hizo posible que se pueda obtener los resultados que son presentados, graficados, interpretados y analizados en la forma siguiente.

Pregunta N° 1.- ¿Conoce usted si en el Ecuador se han aplicado sanciones de suspensión de permiso a las operadoras de transporte como consecuencia de los accidentes de tránsito en los que se ha involucrado alguna de sus unidades?

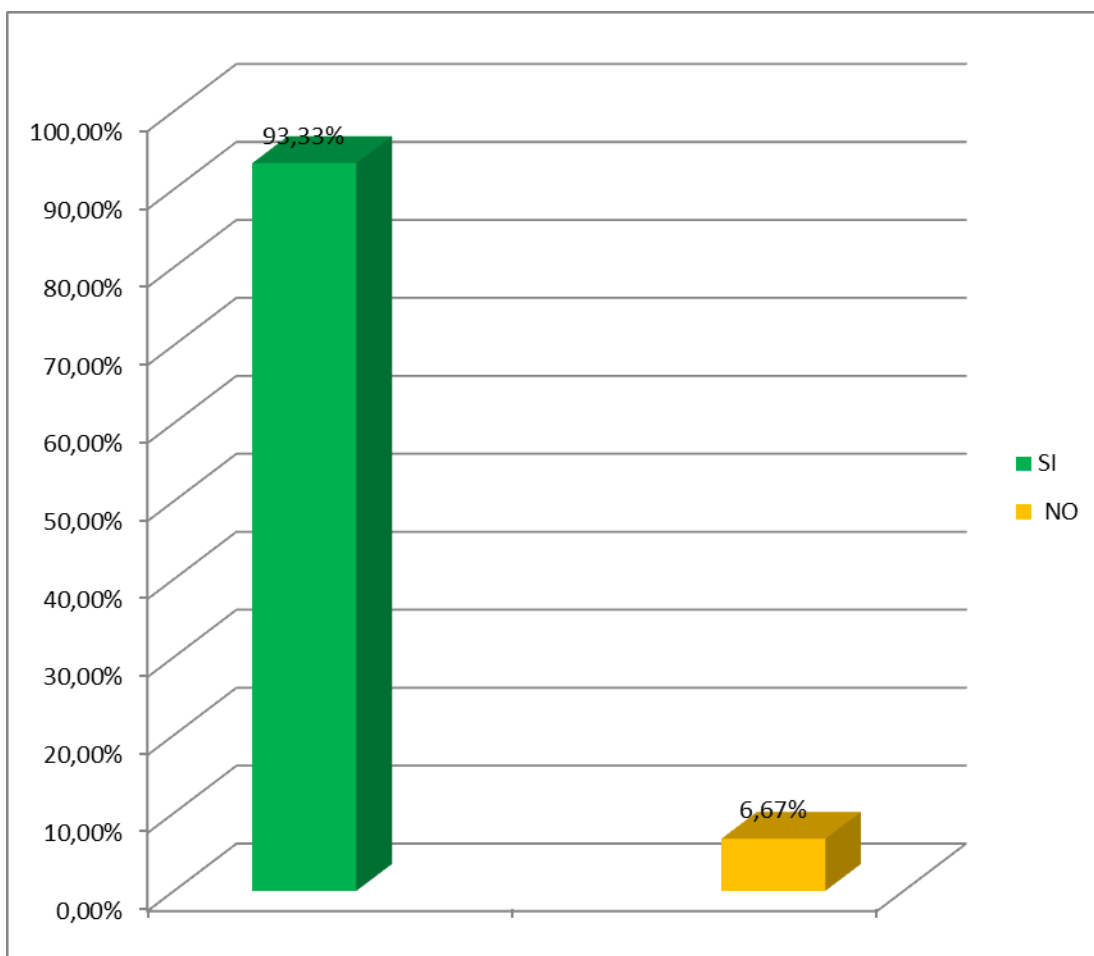
CUADRO N° 1

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	28	93.33 %
No	2	6.67 %
TOTAL:	30	100.00 %

ELABORADO POR: Héctor Ricardo Barreno Guijarro

FUENTE: Aplicación de encuestas a Abogados en libre ejercicio en Riobamba

REPRESENTACIÓN GRÁFICA N° 1



INTERPRETACIÓN:

Veintiocho encuestados, que representan el 93.33% del total, señalan que en el Ecuador si se han aplicado sanciones de suspensión de permiso a las operadoras de transporte, a consecuencia de los accidentes de tránsito en los que se ha involucrado alguna de sus unidades.

Por otro lado dos profesionales del derecho, que corresponden al 6.67% de la población, manifiestan que no conocen si en el Ecuador, se ha aplicado sanciones de suspensión de permiso a las operadoras de transporte como consecuencia de los accidentes de tránsito en los que se ha involucrado alguna de sus unidades.

ANÁLISIS:

La mayoría de profesionales del derecho que participaron en la encuesta señalan que si conocen casos en los cuales en el Ecuador se haya suspendido el permiso a las operadoras de transporte, es decir a las cooperativas que prestan este servicio a la colectividad, a consecuencia de accidentes de tránsito en los que se vieron involucradas algunas de las unidades que forman parte de las mismas. Este criterio confirma una realidad que causó mucha polémica en la sociedad ecuatoriana y especialmente en el sector de los transportistas, pues se suspendieron las actividades de algunas cooperativas por un período considerable de tiempo.

Pregunta N° 2.- ¿Está usted de acuerdo en que como consecuencia de la suspensión del permiso de las operadoras de transporte se perjudique los intereses de todos los socios de estas entidades?

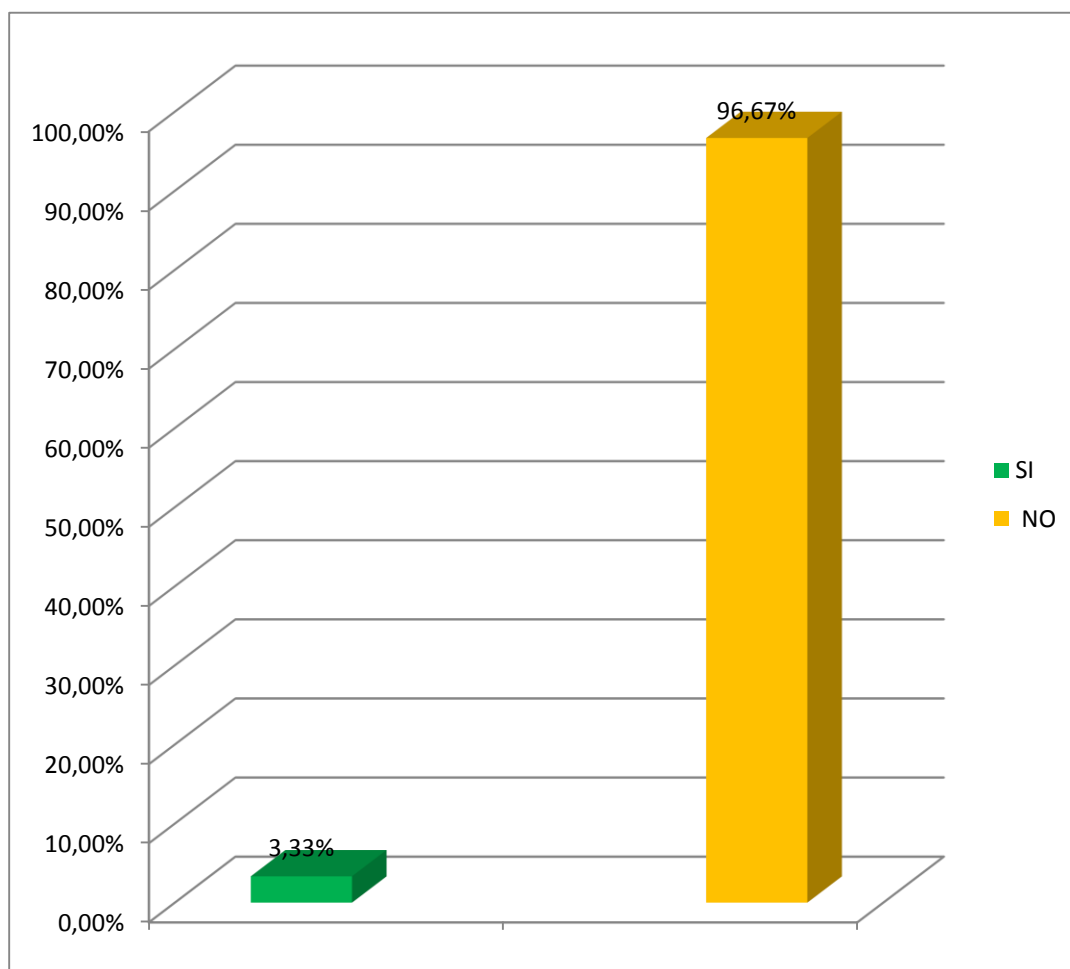
CUADRO N° 2

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	1	3.33 %
No	29	96.67 %
TOTAL:	30	100.00 %

ELABORADO POR: Héctor Ricardo Barreno Guijarro

FUENTE: Aplicación de encuestas a Abogados en libre ejercicio en Riobamba

REPRESENTACIÓN GRÁFICA N° 2



INTERPRETACIÓN:

En esta pregunta se obtiene el criterio de una sola persona, que corresponde al 3.33% quien contesta de forma positiva la pregunta planteada es decir está de acuerdo en que como consecuencia de la suspensión del permiso de las operadoras se perjudique los intereses de todos los socios que pertenecen a estas entidades.

Existe por otro lado la opinión mayoritaria de veintinueve personas encuestada quienes representan el 96.67% del total de profesionales del derecho participantes, que dan una respuesta negativa a la pregunta formulada, manifestando que no están de acuerdo en que como consecuencia de la suspensión del permiso de las operadoras, aplicada en sanción por las infracciones de tránsito se afecte los intereses de todos los socios que pertenecen a estas entidades.

ANÁLISIS:

La opinión mayoritaria de las personas encuestadas, permite establecer que ellas no están de acuerdo en que como consecuencia de la suspensión del permiso a las operadoras de transporte se afecte los derechos e intereses de los demás socios de la entidad, lamentablemente esta es la consecuencia directa de la aplicación de esta sanción, que alcanza a otras personas que no tienen una responsabilidad directa en el accidente de tránsito en el cual se involucra específicamente sólo un determinado conductor o propietario de la unidad siniestrada.

Pregunta N° 3.- ¿Considera usted que las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, que imponen la suspensión del permiso de operación a las operadoras de transporte lesionan el derecho al trabajo de los demás socios de la operadora?

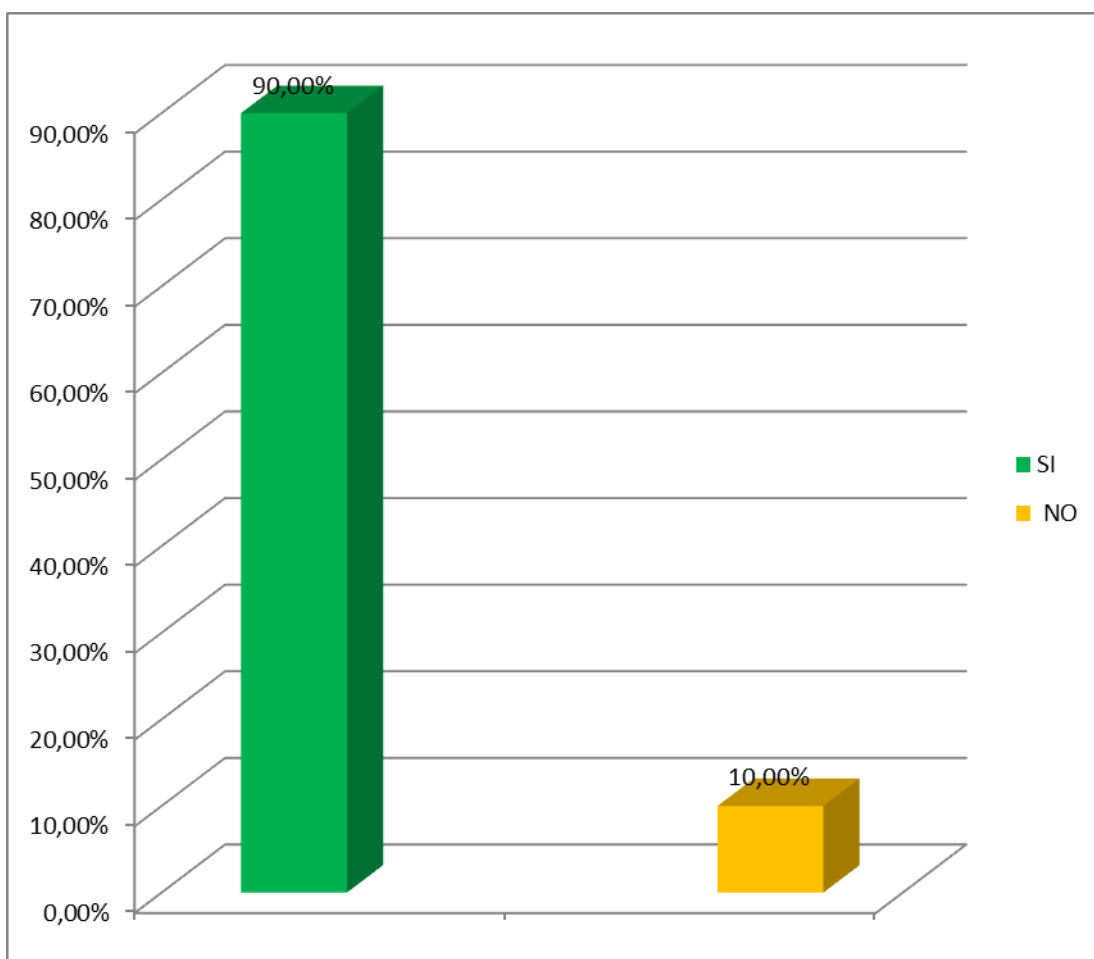
CUADRO N° 3

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	27	90.00 %
No	3	10.00 %
TOTAL:	30	100.00 %

ELABORADO POR: Héctor Ricardo Barreno Guijarro

FUENTE: Aplicación de encuestas a Abogados en libre ejercicio en Riobamba

REPRESENTACIÓN GRÁFICA N° 3



INTERPRETACIÓN:

En esta pregunta se obtiene la respuesta positiva de veintisiete personas que representan el 90% de la población investigada, quienes consideran que las normas previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por las cuales se impone como sanción la suspensión del permiso de operación a las operadoras de transporte lesionan el derecho al trabajo de los demás socios de la operadora.

Por otro lado se tiene la opinión negativa de tres encuestados, que alcanzan el 10% del total de participantes, ellos manifiestan que las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, que disponen la suspensión del permiso de operación de las operadoras de transporte, como sanción, no son atentatorias al derecho al trabajo de los demás socios que pertenecen a dichas operadoras.

ANÁLISIS:

La información que se ha recopilado en la tabla anterior permite establecer que de acuerdo con el criterio de la mayoría de los profesionales del derecho que fueron encuestados, la sanción de suspensión del permiso a las operadoras de transporte terrestre, si vulneran el derecho al trabajo de los demás socios que pertenecen a estas entidades. La respuesta confirma lo que se ha mencionado desde el planteamiento de esta investigación en el sentido de que el derecho al trabajo resulta gravemente afectado a consecuencia de la suspensión del permiso de las operadoras.

Pregunta N° 4.- ¿Cree usted que las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que señalan como pena la suspensión del permiso de operación a las operadoras de transporte, afectan el principio constitucional de que ninguna norma podrá restringir derechos y garantías constitucionales?

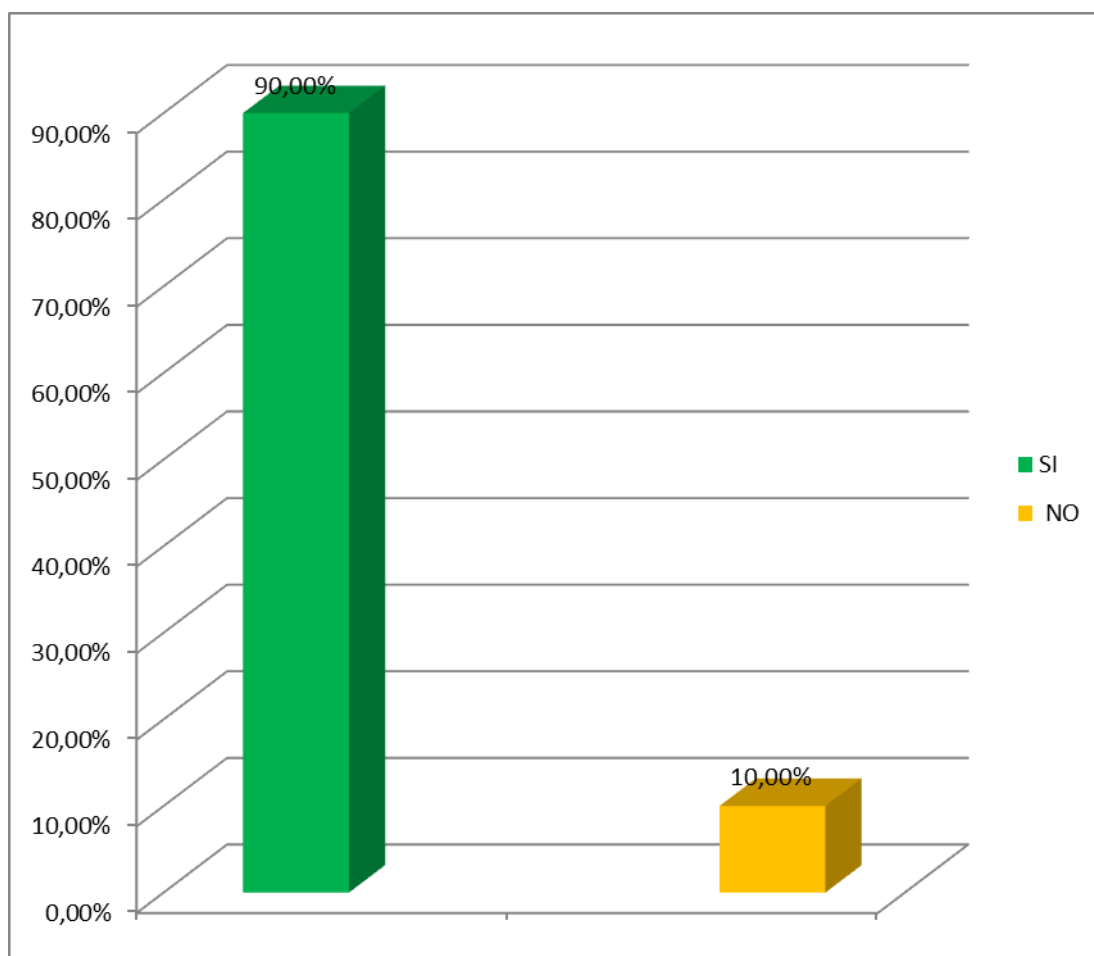
CUADRO N° 4

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	27	90.00 %
No	3	10.00 %
TOTAL:	30	100.00 %

ELABORADO POR: Héctor Ricardo Barreno Guijarro

FUENTE: Aplicación de encuestas a Abogados en libre ejercicio en Riobamba

REPRESENTACIÓN GRÁFICA N° 4



INTERPRETACIÓN:

Veintisiete profesionales del derecho participantes de la encuesta, que corresponden al 90% de la población investigada, manifiestan que las normas establecidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que imponen como pena la suspensión del permiso de operación de las operadoras de transporte, afectan el principio constitucional de que ninguna norma podrá restringir derechos y garantías constitucionales.

Por su parte tres personas que corresponden al 10% de la población investigada, señalan una respuesta negativa es decir no están de acuerdo en que la vigencia de las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que señalan como pena la suspensión del permiso de operación a las operadoras de transporte, afecten el principio constitucional de que ninguna norma puede restringir derechos y garantías constitucionales.

ANÁLISIS:

Tomando en cuenta el criterio pronunciado por la mayoría de las personas investigadas es posible establecer que las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que disponen la suspensión del permiso de operación de las operadoras de transporte, afectan el principio señalado en la Constitución de la República del Ecuador, según el cual ninguna norma puede restringir derechos y garantías reconocidos constitucionalmente.

Pregunta N° 5.- ¿Estaría usted de acuerdo en que se plantee una reforma jurídica a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, destinada a eliminar la suspensión del permiso a las operadoras como sanción aplicable por los accidentes de tránsito?

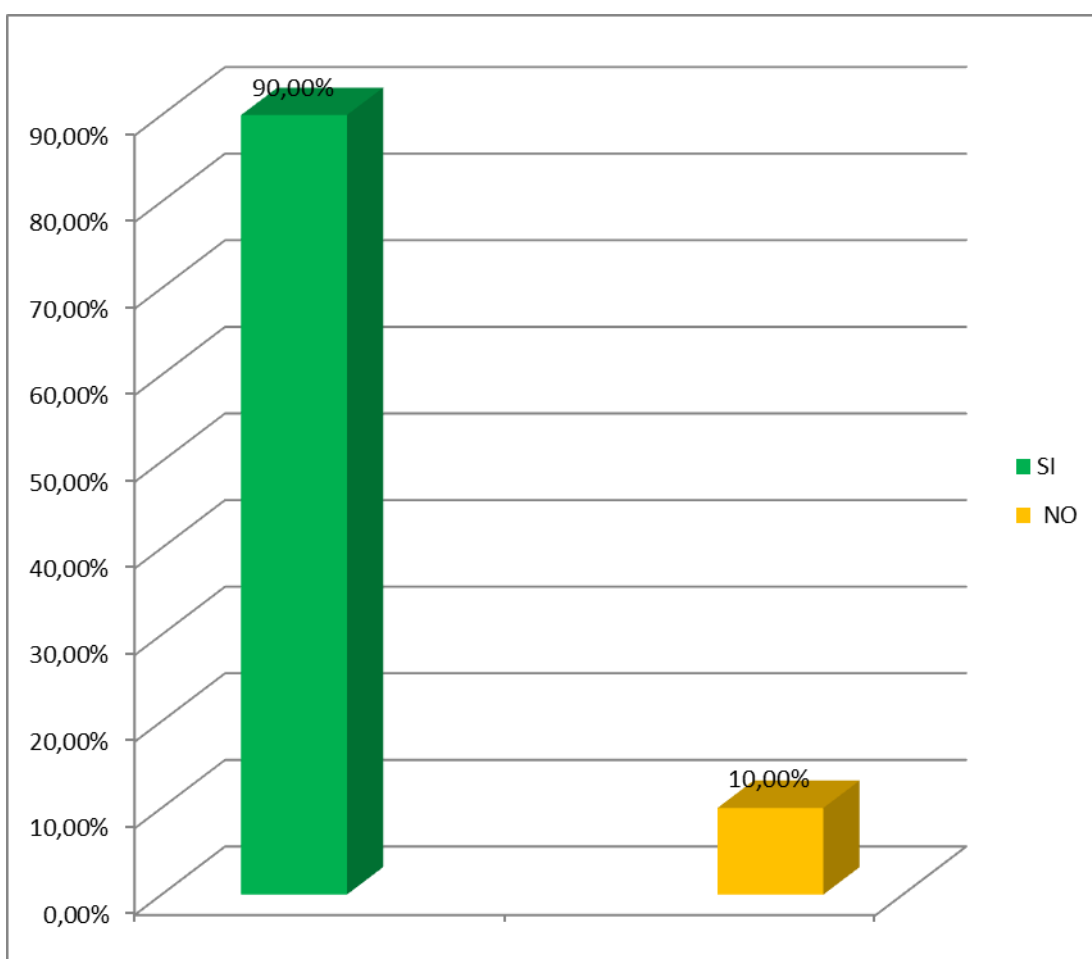
CUADRO N° 5

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	27	90.00 %
No	3	10.00 %
TOTAL:	30	100.00 %

ELABORADO POR: Héctor Ricardo Barreno Guijarro

FUENTE: Aplicación de encuestas a Abogados en libre ejercicio en Riobamba

REPRESENTACIÓN GRÁFICA N° 5



INTERPRETACIÓN:

En el cuadro anterior se obtiene el criterio de veintisiete personas que corresponden al 90% de la población investigada, quienes están de acuerdo en que se realice el planteamiento de una reforma jurídica a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con la finalidad de que se elimine la suspensión del permiso de operación de las operadoras como una sanción aplicable por los accidentes de tránsito.

Por otro lado tenemos el criterio manifestado por tres profesionales que participaron en la encuesta, o sea el 10% de la población total investigada, quienes manifiestan que no están de acuerdo en que se plantee una reforma jurídica a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en cuanto tienen que ver con la posibilidad de eliminar la suspensión del permiso de operación de las operadoras como una sanción aplicable por los accidentes de tránsito.

ANÁLISIS:

La información que se ha obtenido en esta pregunta permite determinar que el criterio de la mayoría de las personas investigadas está en el sentido de que si es pertinente que se plantee una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el sentido de suprimir la posibilidad de que las operadoras de transporte sean sancionadas mediante la suspensión del permiso de operaciones.

6.2. RESULTADOS DE LA APLICACIÓN DE LA ENTREVISTA

Se hizo la aplicación de la técnica del a entrevista a cinco personas que por la función que desempeñan tienen un conocimiento directo acerca del problema jurídico que se investiga. Las opiniones que ellos manifestaron se presentan a continuación.

ENTREVISTA A PRESIDENTE DE COOPERATIVA DE TRANSPORTES BAÑOS

- 1. ¿Conoce usted si en el Ecuador se han aplicado sanciones de suspensión de permiso a las operadoras de transporte como consecuencia de los accidentes de tránsito en los que se ha involucrado alguna de sus unidades?**

Respuesta: Si existen algunas operadoras que han sido sancionadas con la suspensión de los permisos de operación, esto ha generado mucho malestar en nuestro sector ya que es injusto.

- 2. ¿Considera usted que las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, que imponen la suspensión del permiso de operación a las operadoras de transporte lesionan el derecho al trabajo de los demás socios de la operadora?**

Respuesta: Evidentemente, y esto es lo que ha generado angustia en quienes trabajamos en esta actividad, no es justo que si lamentablemente una unidad se accidenta, además de asumir la responsabilidad civil, la cooperativa sea suspendida en sus operaciones, esto representa un grave

atentado al derecho que tenemos los socios de trabajar y mediante el trabajo honesto llevar el pan a nuestros hogares.

- 3. ¿Cree usted que las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que señalan como pena la suspensión del permiso de operación a las operadoras de transporte, afectan el principio constitucional de que ninguna norma podrá restringir derechos y garantías constitucionales?**

Respuesta: Un derecho constitucional es justamente el trabajo, el cual está siendo restringido cuando arbitrariamente se dispone que una operadora de transporte sea suspendida en sus operaciones, que hacen los demás socios durante el tiempo que dura la suspensión, de que se mantienen nuestras familias en ese lapso.

- 4. ¿Estaría usted de acuerdo en que se plantee una reforma jurídica a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, destinada a eliminar la suspensión del permiso a las operadoras como sanción aplicable por los accidentes de tránsito?**

Respuesta: A nivel nacional a través de nuestros representantes hemos acudido ante el gobierno nacional y en especial ante la asamblea legislativa reclamando que se reforme la Ley en ese sentido por eso me parece importante la iniciativa que usted ha tenido y particularmente la apoyo porque como reitero no es justo que se atente contra derechos constitucionales tan importantes como es el derecho al trabajo el cual está siendo afectado en contra de los transportistas.

ENTREVISTA A ABOGADO EN LIBRE EJERCICIO DE LA PROVINCIA DE CHIMBORAZO

- 1. ¿Conoce usted si en el Ecuador se han aplicado sanciones de suspensión de permiso a las operadoras de transporte como consecuencia de los accidentes de tránsito en los que se ha involucrado alguna de sus unidades?**

Respuesta: Han existido algunos casos de suspensión que han sido ampliamente difundidos por los medios de comunicación, por mencionar algunos de ellos señalo la Cooperativa Espejo, la Cooperativa Reina del Camino, la Cooperativa Putumayo, entre otras.

- 2. ¿Considera usted que las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, que imponen la suspensión del permiso de operación a las operadoras de transporte lesionan el derecho al trabajo de los demás socios de la operadora?**

Respuesta: La suspensión de las operadoras de transporte se da por el hecho de que una de sus unidades se accidente, el responsable de estos siniestros es directamente el conductor en el ámbito penal, y en el ámbito civil el propietario, la cooperativa e incluso las aseguradoras. Al suspender el permiso de operación se está afectando gravemente los derechos de los demás socios a trabajar dignamente.

- 3. ¿Cree usted que las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que señalan como pena la suspensión del permiso de operación a las operadoras de**

transporte, afectan el principio constitucional de que ninguna norma podrá restringir derechos y garantías constitucionales?

Respuesta: Claro pues la Constitución de la República determina claramente que ninguna norma legal podrá restringir los derechos y garantías constitucionales reconocidos en ella, el derecho al trabajo es indudablemente uno de los derechos más importantes de las personas que no puede ser restringido por normas arbitrarias y exageradamente coercitivas como las que están previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

4. ¿Estaría usted de acuerdo en que se plantee una reforma jurídica a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, destinada a eliminar la suspensión del permiso a las operadoras como sanción aplicable por los accidentes de tránsito?

Respuesta: Yo estoy de acuerdo los permisos de operación no deben ser suspendidos temporal y menos definitivamente, esta no es la solución para los percances de tránsito que afectan a las unidades de transporte público, debe seguir insistiéndose en la concienciación, pero si debe mantenerse la responsabilidad civil solidaria tanto para los conductores como para las operadoras.

**ENTREVISTA A GERENTE DE EMPRESA DE TRANSPORTES
ESMERALDAS S.A.**

- 1. ¿Conoce usted si en el Ecuador se han aplicado sanciones de suspensión de permiso a las operadoras de transporte como consecuencia de los accidentes de tránsito en los que se ha involucrado alguna de sus unidades?**

Respuesta: Si, incluso la cooperativa a la que me pertenezco fue suspendida treinta días por un lamentable accidente que tuvo una de nuestras unidades en la provincia de Manabí; incluso en el caso de otras cooperativas han sido suspendidas por una mayor tiempo y hasta sancionadas con la suspensión definitiva del permiso de operar.

- 2. ¿Considera usted que las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, que imponen la suspensión del permiso de operación a las operadoras de transporte lesionan el derecho al trabajo de los demás socios de la operadora?**

Respuesta: Es injusto en nuestro caso por ejemplo se trató de un problema mecánico, sin embargo de esto se aplicó una sanción que nos afectó a todos los socios sin permitirnos trabajar por ese lapso de tiempo, esto es injusto e inconstitucional.

- 3. ¿Cree usted que las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que señalan como pena la suspensión del permiso de operación a las operadoras de transporte, afectan el principio constitucional de que ninguna norma podrá restringir derechos y garantías constitucionales?**

Respuesta: Si, este es un argumento que se ha manejado por parte de nuestros dirigentes en algunas acciones que se ha presentado al respecto, no puede ser que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, restrinja y anule prácticamente un derecho constitucional como es el trabajo.

- 4. ¿Estaría usted de acuerdo en que se plantee una reforma jurídica a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, destinada a eliminar la suspensión del permiso a las operadoras como sanción aplicable por los accidentes de tránsito?**

Respuesta: Por supuesto que comparto con la reforma a la que usted hace referencia y ojalá la misma sea acogida por parte de la asamblea nacional de forma que no se siga afectando injustamente nuestros derechos, debemos ser responsables de nuestros actos y lógicamente compartimos que se extienda la responsabilidad civil a la cooperativa pero no que se sancione con la suspensión de los permisos de operación.

ENTREVISTA A DELEGADO DE LA AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO DE CHIMBORAZO

- 1. ¿Conoce usted si en el Ecuador se han aplicado sanciones de suspensión de permiso a las operadoras de transporte como consecuencia de los accidentes de tránsito en los que se ha involucrado alguna de sus unidades?**

Respuesta: Si se han dado algunos casos de suspensión del permiso de operadoras de transporte por la causa que usted señala.

2. **¿Considera usted que las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, que imponen la suspensión del permiso de operación a las operadoras de transporte lesionan el derecho al trabajo de los demás socios de la operadora?**

Respuesta: Es necesaria la limitación de derecho con la finalidad de que la norma tenga un poder coercitivo que garantice su observancia por parte de las personas obligadas al cumplimiento de los preceptos legales, las normas que no son suficientemente drásticas simplemente no se cumplen.

3. **¿Cree usted que las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que señalan como pena la suspensión del permiso de operación a las operadoras de transporte, afectan el principio constitucional de que ninguna norma podrá restringir derechos y garantías constitucionales?**

Respuesta: No, porque no se está afectando un derecho los choferes pueden libremente trabajar en el ejercicio de su profesión, pero fuera de la transportación pública o al menos de la operadora en la cual han sido sancionados. Recuerde usted que las normas penales como la Ley a la que hace referencia significan la disminución o limitación de algunos derechos como la libertad por ejemplo, desde la perspectiva que usted plantea no sería posible aplicar penas para no afectar los derechos de las personas sancionadas.

4. **¿Estaría usted de acuerdo en que se plantee una reforma jurídica a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, destinada a eliminar la suspensión del permiso a las**

operadoras como sanción aplicable por los accidentes de tránsito?

Respuesta: No creo que sea necesaria ninguna reforma en ese sentido, la drasticidad de las disposiciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ha significado una mayor observancia a sus preceptos y la disminución de la incidencia de un problema grave en la sociedad ecuatoriana como son los accidentes de tránsito.

ENTREVISTA A JUEZ PROVINCIAL DE TRÁNSITO DE CHIMBORAZO

- 1. ¿Conoce usted si en el Ecuador se han aplicado sanciones de suspensión de permiso a las operadoras de transporte como consecuencia de los accidentes de tránsito en los que se ha involucrado alguna de sus unidades?**

Respuesta: Si, se trata de hechos públicos que en realidad son conocidos por todas las personas, pues han sido varias las operadoras o cooperativas de transporte que han sido sancionadas con la suspensión del permiso de operación, en algunos casos con el carácter de definitivo.

- 2. ¿Considera usted que las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, que imponen la suspensión del permiso de operación a las operadoras de transporte lesionan el derecho al trabajo de los demás socios de la operadora?**

Respuesta: Si porque se establece una extensión de responsabilidad en casos en que se trata de acciones que involucran únicamente a una persona, el conductor de la unidad de transporte, no se puede afectar el

derecho al trabajo de los demás socios decretando la suspensión de los permisos de operación esto es injusta.

- 3. ¿Cree usted que las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que señalan como pena la suspensión del permiso de operación a las operadoras de transporte, afectan el principio constitucional de que ninguna norma podrá restringir derechos y garantías constitucionales?**

Respuesta: Si, se está restringiendo como dije antes el derecho al trabajo, a consecuencia de la extensión de responsabilidades, a personas que únicamente pertenecen a la cooperativa, de la cual es parte también el socio y la unidad que lamentablemente se accidenta.

- 4. ¿Estaría usted de acuerdo en que se plantee una reforma jurídica a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, destinada a eliminar la suspensión del permiso a las operadoras como sanción aplicable por los accidentes de tránsito?**

Respuesta: Sería conveniente pensar en la posibilidad de que se incorpore una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para que se elimine la suspensión del permiso a las operadoras de transporte, pero que se mantenga la responsabilidad civil y se apliquen las sanciones que en este ámbito le corresponda asumir a la propia operadora y también al propietario del vehículo de transporte público accidentado.

7. DISCUSIÓN

7.1. Verificación de objetivos

Objetivo general:

- **Realizar un estudio crítico, jurídico y doctrinario de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre , Tránsito y Seguridad Vial, respecto a la suspensión del permiso de operación a las operadoras de transporte**

Este objetivo de carácter general se verifica en el presente trabajo de investigación porque especialmente en la revisión de literatura se ha hecho un amplio análisis de carácter conceptual, doctrinario y jurídico basado en la análisis de las normas pertinentes de la Constitución de la República del Ecuador, el Código Orgánico Integral Penal y por supuesto la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, todo en relación con la suspensión del permiso de operación a las operadoras de transporte, que de acuerdo a la mencionada ley puede imponerse en los casos en que se den accidentes de tránsito en los que se vean involucradas unidades de transporte público pertenecientes a estas operadoras.

Objetivos específicos.

- **Establecer que la suspensión del permiso de operación a las operadoras del transporte, lesiona de forma grave el derecho fundamental al trabajo.**

El objetivo anterior se verifica positivamente a través de los resultados que se han obtenido en la tercera pregunta de la encuesta y segunda pregunta de la entrevista en donde las personas participantes de manera mayoritaria aceptan que la suspensión del permiso de operación a las operadoras de transporte impuesto como sanción por las infracciones de tránsito afecta de forma grave el derecho fundamental al trabajo en perjuicio de los demás socios que pertenecen a esta entidad.

Además el análisis que se ha realizado en la parte doctrinaria de la investigación, pone en evidencia como a consecuencia de la suspensión del permiso de operación de las operadoras de transporte, se lesiona los derechos de los demás socios al trabajo.

- **Determinar que las normas de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que imponen la suspensión del permiso de operación a las operadoras del transporte, contradice el principio constitucional de que ninguna norma puede restringir el contenido de los derechos ni las garantías constitucionales.**

De acuerdo con la información recopilada en la cuarta pregunta de la encuesta y tercera pregunta de la entrevista es posible determinar que el criterio de las personas que participaron en ellas, es que las normas de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que imponen la suspensión del permiso de operación de las operadoras del transporte es

contradictorio con el principio establecido en la Constitución de la República del Ecuador, según el cual ninguna norma legal puede restringir los derechos y garantías reconocidos y garantizados en ella.

- **Plantear una propuesta jurídica de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General de Aplicación, con la finalidad de reformar las normas que imponen la suspensión del permiso de operación a las operadoras de transporte.**

Este objetivo específico se confirma por la información que se ha obtenido en la quinta pregunta de la encuesta y tercera de la entrevista en donde las personas investigadas de forma mayoritaria aceptan que es necesario realizar el planteamiento de una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a objeto de cambiar el marco jurídico de las normas que imponen la suspensión del permiso de operación a las transportadoras.

Es conveniente indicar que a propósito de que se verifique positivamente este objetivo específico en la parte final de la investigación se realiza el planteamiento de una propuesta jurídica de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con la finalidad de suprimir la posibilidad de que se pueda imponer como sanción la suspensión del permiso de operación a las operadoras de transporte, y de esta forma garantizar los derechos constitucionales de los demás socios.

7.2. Contrastación de hipótesis

La hipótesis señala lo siguiente:

Las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que imponen la suspensión del permiso de operación, hasta por un plazo de sesenta días a las operadoras de transporte, lesionan el derecho al trabajo, y vulneran el principio constitucional de que ninguna norma jurídica podrá restringir los derechos y garantías constitucionales, por lo que es necesario realizar la correspondiente reforma a la mencionada Ley.

La hipótesis anterior se confirma por los resultados de la tercera pregunta de la encuesta y la segunda pregunta de la entrevista en donde mayoritariamente las personas participantes, manifiestan que las normas previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a través de las cuales se impone la suspensión del permiso de operación hasta por un plazo de sesenta días, a las operadoras de transporte, como sanción por el accidente en que se involucra una de sus actividades, son atentatorias y por lo tanto lesionan el derecho al trabajo reconocido en la Constitución de la República.

De igual forma los criterios que se han obtenido de parte de las personas encuestadas en la cuarta pregunta de la encuesta y de los entrevistados en la tercera pregunta, se determina que las normas que imponen la suspensión del permiso de operación contradicen el principio constitucional

de que ninguna norma jurídica puede restringir los derechos y garantías constitucionales.

Finalmente es preciso indicar que en la última pregunta de la encuesta y la entrevista, las personas participantes en estas técnicas señalan que sería conveniente el planteamiento de una reforma jurídica orientada a suprimir la suspensión del permiso de operación a las operadoras de transporte como sanción en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por lo que para contrastar efectivamente la hipótesis en la parte final del trabajo se plantea la correspondiente propuesta.

7.3. Fundamentación jurídica de la propuesta de reforma.

Uno de los principios para el ejercicio de los derechos, que se encuentra establecido en la Constitución de la República del Ecuador, es que ninguna norma jurídica podrá restringir el contenido de los derechos ni de las garantías constitucionales.

Además, la Constitución de la República del Ecuador, en su artículo 33 reconoce al trabajo como un derecho y un deber social. Además el artículo 325 del texto constitucional, establece que el Estado garantizará el derecho al trabajo.

Las normas constitucionales relacionadas con el derecho al trabajo son vulneradas de forma flagrante por las normas contenidas en los artículos 126, 129, 135.1 y 135.2, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre,

Tránsito y Seguridad Vial, que establecen como una pena accesoria para las infracciones descritas en sus preceptos, la suspensión de la operación de la compañía de transporte por el plazo de hasta sesenta días. Período en el cual los socios de la operadora de transporte no podrán ejercer su derecho constitucional al trabajo.

Las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, contradicen lo señalado en el artículo 11 del Código Orgánico Integral, en el sentido de que ninguna persona será reprimida por un acto previsto en la Ley como infracción, si el acontecimiento dañoso que configura la misma, no es consecuencia de su acción u omisión.

Además de los elementos jurídicos que se han presentado es conveniente destacar que de la información de campo que se ha podido recopilar mediante la aplicación de las técnicas de la encuesta y de la entrevista se llega a establecer que el criterio de las personas investigadas, es que la imposición de la suspensión del permiso de operaciones a las operadoras de transporte terrestre, como sanción por los accidentes de tránsito, es contradictoria con el principio constitucional que los derechos de las personas no podrán ser restringidos por normas legales y que también vulnera la plena vigencia del derecho constitucional al trabajo.

Todo lo señalado en las líneas anteriores, corrobora la existencia del problema jurídico que se ha investigado en este trabajo, y además la necesidad de que se plantee la correspondiente propuesta de reforma

jurídica, orientada a eliminar la suspensión del permiso de operación como sanción aplicable a las operadoras de tránsito, a las cuales pertenecen las unidades de transporte público, involucradas en algún accidente de tránsito.

8. CONCLUSIONES

Las conclusiones a las que se arriba en este trabajo, son las siguientes:

- En el Ecuador por parte de los organismos competentes se han aplicado sanciones de suspensión del permiso de las operadoras de transporte, como sanción accesoria por los accidentes de tránsito en los que se ha involucrado alguna de las unidades pertenecientes a estas cooperativas.
- La aplicación de la suspensión del permiso de las operadoras de transporte, aplicada de acuerdo con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, perjudica los derechos e intereses de todos los socios que pertenecen a estas cooperativas.
- Las normas establecidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por las cuales se impone la sanción de suspensión del permiso de operación a las operadoras de transporte, provocan la lesión del derecho al trabajo reconocido en la Constitución de la República del Ecuador, en perjuicio de los demás socios de la operadora.
- Las normas señaladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que imponen como pena la suspensión del

permiso de operación a las operadoras de transporte terrestre, son contradictorias con las normas constitucionales según las cuales ninguna norma jurídica podrá restringir los derechos establecidos y garantizados en la Constitución.

- Según los criterios obtenidos de parte de las personas encuestadas y entrevistadas se establece que sería conveniente el planteamiento de una reforma jurídica a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial con la finalidad de que se elimine la suspensión el permiso de las operadoras de transporte como sanción por los accidentes de tránsito.

9. RECOMENDACIONES

Como recomendaciones o sugerencias es conveniente plantear las siguientes:

- A la Asamblea Nacional de la República del Ecuador, con la finalidad de que acoja el planteamiento de la reforma que se plantea en este trabajo de investigación, para que se elimine la suspensión del permiso de las operadoras de transporte terrestre, puesto que se está lesionando gravemente el derecho al trabajo de las personas dedicadas a la prestación del servicio de transporte público.
- A la Asamblea Nacional de la República del Ecuador, para que en las normas que tienen que ver con la regulación del transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial, se revise el régimen punitivo de manera que el mismo no sea exageradamente drástico, sino que más bien se oriente a la prevención como una alternativa para disminuir la incidencia de los accidentes de tránsito.
- A las operadoras de transporte que prestan sus servicios a la sociedad ecuatoriana con la finalidad de que realicen todos los esfuerzos necesarios a propósito de concienciar a sus socios sobre la importancia de respetar las normas de tránsito y de respetar los derechos de las personas que utilizan sus servicios, y que además se

adopten mecanismos internos de sanción que contribuyan al respeto de la ley.

- A los organismos que tienen a su cargo la vigilancia del cumplimiento de las normas de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, con la finalidad de que ejerzan un control eficiente especialmente en el caso de los vehículos y de los conductores que prestan servicios de transporte público como una forma de garantizar los derechos de las personas.

- A la Agencia Nacional de Transito con la finalidad de que denuncien las irregularidades que sean evidenciadas en la prestación de este servicio y exijan de las autoridades las sanciones correspondientes.

9.1. Propuesta de Reforma Jurídica.

ASAMBLEA NACIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

CONSIDERANDO

QUE, la Constitución de la República del Ecuador, reconoce el derecho al trabajo como un derecho fundamental de las personas;

QUE, la Constitución de la República del Ecuador, establece como principio para el ejercicio adecuado de los derechos, que ningún derecho ni garantía constitucional podrá ser restringido por una norma jurídica;

QUE, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece como sanción accesoria, la suspensión del permiso de operación de las operadoras de transporte terrestre, cuyas unidades se vean involucradas en accidentes de tránsito;

QUE, la suspensión del permiso de operación de las operadoras de transporte terrestre, es una sanción que restringe y atenta drásticamente contra el derecho al trabajo; y,

QUE, es necesario garantizar eficientemente los derechos de las personas que pertenecen en calidad de socias a las operadoras de transporte terrestre,

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

**REFORMA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE,
TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**

Art.- 1.- Suprímase en el Art. 126, la frase que señala lo siguiente: **“y la operadora será sancionada con hasta 60 días de suspensión de su permiso de operación, y de conformidad con la Ley”**.

Art. 2.- Suprímase en el Art. 129, la frase siguiente: **“en el caso del transporte público además se suspenderá la operación de la compañía por el plazo de hasta 60 días”**.

Art. 3.- Suprímase en el Art. 135.1, la siguiente frase: **“la misma que será sancionada con la suspensión de hasta 60 días de sus permiso de operación sin perjuicio de las demás sanciones previstas en la ley”**.

Art. 4.- Suprímase en el Art. 135.2, la siguiente frase: **“la misma que será sancionada con la suspensión de hasta 60 días de su permiso de operación sin perjuicio de las demás sanciones previstas en la ley”**.

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

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

Dado en el Salón de Sesiones de la Asamblea Nacional de la República del Ecuador, a los.... días, del mes de..., del año....

f). Presidenta

f). Secretario

10. BIBLIOGRAFÍA

- BERMEJO VERA, José, Derecho Administrativo Básico, Parte General, Novena Edición, Editorial Civitas Ediciones, Madrid-España, 2009.
- CABANELLAS, Guillermo Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, Editorial Heliasta S.R.L., Buenos Aires-Argentina, 2001.
- CÓDIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL ECUATORIANO, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2012.
- CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013.
- DICCIONARIO JURÍDICO ESPASA, Editorial Espasa Calpe S.A., Madrid-España, 2001.
- GARCÍA DE ENTERRÍA, Eduardo, El Problema Jurídico de las Sanciones Administrativas, Curso de Derecho Administrativo, *www.jussantiago.gov.ar/jusnueva/.../Garcia-de-Enterria-sanciones*
- GARCÍA FALCONÍ, José, La Demanda Civil de Daños y Perjuicios y Daño Moral por Responsabilidad Subjetiva en Contra de los Jueces, Fiscales y Defensores Públicos, Primera Edición, Quito-Ecuador, 2010.
- <http://bermudezabogadosasociados.blogspot.com/2011/10/responsabilidad-civil-solidaria-en.html>

- <http://deconceptos.com/ciencias-sociales/transito>
- <http://definicion.de/transito/>
- <http://derecho.laguia2000.com/derecho-comercial/contrato-de-transporte>
- <http://es.scribd.com/doc/161408837/65096140-d-Cooperativas-de-Transporte>
- <http://www.definicionabc.com/general/accidente-de-trafico.php>
- <http://www.escri-net.org/docs/i/428592>
- <http://www.juntadeandalucia.es/organismos/economiainnovacioncienciaempleo/areas/emprendedores-cooperativas/cooperativas/paginas/tipos-cooperativas.html>
- <http://www.observatoridesc.org/es/derecho-al-trabajo>
- LEY DE TRÁNSITO DE VENEZUELA, <http://www.tsj.gov.ve/legislacion/ltt.htm#11>
- LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013.
- MARTÍNEZ ZAMORA, Marco Antonio, Sanciones a Proveedores y Árbitros, http://www.osce.gob.pe/consucode/userfiles/image/cap2_m5a.pdf

- MONGE SALAS, Juan José, Accidentes de Tránsito, Consejo de Seguridad Vial, Dirección de Proyecto, San José-Costa Rica, 2012.
- OCAMPO, Carla, Diccionario Jurídico: Responsabilidad, en: <http://carlacampoabogada.wordpress.com/tag/responsabilidad-civil-solidaria/>
- OSSORIO Manuel, Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales, Editorial Datascam S.A., Ciudad de Guatemala-Guatemala, 2007.
- SALGADO Esteban, El Movimiento Cooperativista, Historia y Actualidad, Editorial KarPei, Colombia-Ecuador, 2010.
- RESTREPO GUTIÉRREZ, Francisco, El Contrato de Transporte, en <http://www.udea.edu.co/portal/page/portal/bibliotecaSedesDependencias/unidadesAcademicas/FacultadDerechoCienciasPolitic/PublicacionesMedios/EstudiosDerecho/SegundaEpoca/Tab/Vol%20XXI%20Rev%2062%20parte%204.pdf>
- RUEDA JORGE, Qué son la responsabilidad contravencional, civil y penal en accidentes de tránsito?, en: <http://www.sura.com/blogs/autos/accidentes-responsabilidad-civil.aspx>
- TORREGROSA MESEGUER, Aníbal, Responsabilidad Civil, en el Ámbito del Deporte, <http://agaxede.org/uploads/file/responsabilidad-de-xestor-deportivo/APUNTES%20DE%20RC%20EN%20EL%20DEPORTE.pdf>

- UNEFF, Directiva Nacional, Modos de Producción Pre capitalistas, Editorial Universitaria, Universidad Central, Quito-Ecuador, 1984.

- VILLANUEVA DELPRADILLO, Carlos, Lecciones de Derecho Mercantil, Casa Editorial Bosch, Madrid-España, 2009.

11. ANEXOS.

11.1. PROYECTO APROBADO



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

“LA NECESIDAD DE REFORMAR LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO, Y SEGURIDAD VIAL, EN LA RELACIÓN A LA SANCIÓN QUE SUSPENDE POR 60 DÍAS A LAS OPERADORAS DE TRANSPORTE A LAS CUALES PERTENECEN LAS UNIDADES SINIESTRADAS”

PROYECTO DE TESIS PREVIO A LA
OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
ABOGADO

AUTOR:

HECTOR RICARDO BARRENO GUIJARRO

LOJA – ECUADOR

2016

1. TEMA.

“LA NECESIDAD DE REFORMAR LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO, Y SEGURIDAD VIAL, EN LA RELACIÓN A LA SANCIÓN QUE SUSPENDE POR 60 DÍAS A LAS OPERADORAS DE TRANSPORTE A LAS CUALES PERTENECEN LAS UNIDADES SINIESTRADAS”

2. PROBLEMÁTICA.

La Constitución de la República del Ecuador, en su artículo 33 reconoce al trabajo como un derecho y un deber social. Además el artículo 325 del texto constitucional, establece que el Estado garantizará el derecho al trabajo.

Las normas constitucionales relacionadas con el derecho al trabajo son vulneradas de forma flagrante por las normas contenidas en los artículos 126, 129, 135.1 y 135.2, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que establecen como una pena accesoria para las infracciones descritas en sus preceptos, la suspensión de la operación de la compañía de transporte por el plazo de hasta sesenta días. Período en el cual los socios de la operadora de transporte no podrán ejercer su derecho constitucional al trabajo.

Las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, contradicen lo señalado en el artículo 11 del Código Orgánico Integral, en el sentido de que ninguna persona será reprimida por un acto previsto en

la Ley como infracción, si el acontecimiento dañoso que configura la misma, no es consecuencia de su acción u omisión.

Todo lo señalado en las líneas anteriores, configura un problema jurídico, que debe ser estudiado, con la finalidad de plantear una alternativa de solución legal para el mismo, y evitar de esta forma que se vulnere un derecho trascendental, como es el derecho al trabajo.

3. JUSTIFICACIÓN.

Para desarrollar el trabajo investigativo propuesto, existen algunos criterios de justificación, entre los que se deben mencionar los siguientes:

En lo social, se justifica desarrollar la investigación, por cuanto pretende abordar el estudio de una problemática que está presente en la sociedad ecuatoriana, y que afecta derechos fundamentales de un grupo poblacional importante, como son las personas que laboran en el sector del transporte, además para garantizar el orden y la equidad social, es necesario contar con normas que no contravengan los preceptos establecidos en la Constitución de la República del Ecuador.

En lo político, se justifica el trabajo de investigación propuesto, por cuanto se pretende dar cumplimiento al principio de Supremacía Constitucional, según el cual las normas prevista en la Constitución de la República del Ecuador,

prevalecen sobre cualquier otra disposición vigente en el Ecuador, además se dará plena vigencia al Estado garantista, en el que vivimos actualmente.

Jurídicamente, el trabajo planteado encuentra su justificación en el hecho de que su base teórica, estará sustentada en el análisis de las normas previstas en la Constitución de la República del Ecuador, el Código Orgánico Integral ecuatoriano, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, vigente en nuestro país. Además de ello se revisarán las normas contenidas en las legislaciones de otros países, y los instrumentos jurídicos internacionales que guardan alguna relación con la problemática estudiada. Además desde este mismo punto de vista, se justifica el presente trabajo, porque se pretende garantizar la vigencia y cumplimiento de un derecho fundamental, como es el derecho al trabajo.

Académicamente, se justifica el desarrollo del presente trabajo investigativo en primer lugar porque se constituye en un requisito trascendental para la obtención del Título de Abogado, además el proceso de elaboración, estará asesorado y orientado de forma permanente por los docentes de la Carrera de Derecho de la Modalidad de Estudios a Distancia, que sean designados para la revisión del proyecto de investigación y para dirigir la elaboración de la Tesis. Así mismo es preciso anotar que la temática se enmarca dentro del Derecho Penal, que es tratado como asignatura dentro de la formación de los futuros profesionales del Derecho.

Es preciso mencionar, que se ha realizado la revisión previa del material bibliográfico relacionado con el tema de investigación, corroborando que

existen suficientes fuentes de información, que permitirán sustentar de manera adecuada el trabajo propuesto.

De igual forma cuento con la posibilidad de establecer contacto con profesionales del derecho en libre ejercicio, Jueces de Garantías Penales, y miembros de Tribunales de Garantías Penales, que participarán en esta investigación en condición de encuestados y entrevistados.

La originalidad del tema, es indiscutible, pues el mismo surge de un estudio que en forma personal he realizado a la legislación ecuatoriana, además la temática escogida es actual, pues se trata de una situación que genera una permanente controversia hoy en día en nuestra sociedad.

Por todos los elementos expuestos es necesario ejecutar el trabajo investigativo propuesto con la finalidad, de garantizar efectivamente el derecho al trabajo, de las personas que tienen la calidad de socios de las operadoras de transporte, que prestan el servicio de transportación en la sociedad ecuatoriana.

4. OBJETIVOS.

Los objetivos que se van a verificar mediante el desarrollo de la presente investigación, son los siguientes:

4.1. OBJETIVO GENERAL.

- Realizar un estudio crítico, jurídico y doctrinario de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre , Tránsito y Seguridad Vial, respecto a la suspensión del permiso de operación a las operadoras de transporte

4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

- Establecer que la suspensión del permiso de operación a las operadoras del transporte, lesiona de forma grave el derecho fundamental al trabajo.
- Determinar que las normas de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que imponen la suspensión del permiso de operación a las operadoras del transporte, contradice el principio constitucional de que ninguna norma puede restringir el contenido de los derechos ni las garantías constitucionales.
- Plantear una propuesta jurídica de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General de Aplicación, con la finalidad de reformar las normas que imponen la suspensión del permiso de operación a las operadoras de transporte.

5. HIPÓTESIS.

Las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que imponen la suspensión del permiso de operación, hasta por un plazo de sesenta días a las operadoras de transporte, lesionan el derecho al trabajo, y vulneran el principio constitucional de que ninguna norma jurídica podrá restringir los derechos y garantías constitucionales, por lo que es necesario realizar la correspondiente reforma a la mencionada Ley.

6. MARCO TEÓRICO.

La problemática que se aborda en el presente estudio está relacionada con la vulneración del derecho al trabajo, por lo tanto es necesario partir entendiendo en qué consiste el mismo.

El trabajo se define como: “La actividad del hombre encaminada a un fin, mediante la cual transforma y adapta los objetos de la naturaleza para dar satisfacción a sus necesidades. El trabajo es una exigencia natural, condición inexcusable de la existencia del hombre. Sin el trabajo, hasta la misma vida humana sería imposible”³⁸.

De acuerdo con la norma anterior, el trabajo es la actividad desarrollada por los seres humanos, con la finalidad de obtener los recursos necesarios para su subsistencia.

³⁸ UNEFF, Directiva Nacional, Modos de Producción Precapitalistas, Editorial Universitaria, Universidad Central, Quito-Ecuador, 1984, pág. 6.

En el ámbito jurídico ecuatoriano, el trabajo está reconocido en la Constitución de la República del Ecuador, que al respecto manifiesta lo siguiente: “Art. 33.- El trabajo es un derecho y un deber social, y un derecho económico, fuente de realización personal y base de la economía.

El Estado garantizará a las personas trabajadoras el pleno respeto a su dignidad, una vida decorosa, remuneraciones y retribuciones justas y el desempeño de un trabajo saludable y libremente escogido o aceptado”³⁹.

Es decir en el Ecuador, el trabajo es reconocido como un derecho, por lo tanto el Estado está en la obligación de garantizar su plena vigencia; constituye además un deber social, según el cual todas las personas, que cumplan las aptitudes físicas, psicológicas y legales, deben trabajar, pues el trabajo se constituye en promotor de la realización personal y es también base de la economía social. Respecto al ejercicio del derecho al trabajo, el Estado está obligado a garantizar a los trabajadores, dignidad, una vida decorosa, remuneraciones justas y el desempeño de un trabajo libremente escogido o aceptado.

Otra norma constitucional que debe ser analizada y comentada, es la prevista en el artículo 325 de la Constitución de la República del Ecuador, que señala lo siguiente:

³⁹ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2012, pág. 9.

“Art. 325.- El Estado garantizará el derecho al trabajo. Se reconocen todas las modalidades de trabajo, en relación de dependencia o autónomas, con inclusión de labores de autosustento y cuidado humano; y como actores sociales productivos, a todas las trabajadoras y trabajadores”⁴⁰.

De acuerdo con el precepto anterior, el Estado está llamado a garantizar el derecho al trabajo en todas sus modalidades, además debe reconocer a todos los trabajadores, como actores sociales productivos.

La vigencia de las normas constitucionales relacionada con el derecho al trabajo, que se han citado y comentado anteriormente, es afectada por las normas que están previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que imponen como sanción accesoria, la suspensión del permiso de operación de las operadoras de transporte, hasta por el plazo de sesenta días. Los artículos pertinentes de la mencionada Ley, de forma textual disponen lo siguiente:

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

⁴⁰ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2012, pág. 9.

En el caso del transporte público, a más de la sanción establecida en el párrafo anterior, será responsable solidariamente por los daños civiles la operadora de transporte y el propietario del vehículo. En este caso se retirará el cupo del vehículo accidentado y la operadora será sancionada con hasta 60 días de suspensión de su permiso de operación, y de conformidad con la Ley⁴¹.

A través de la norma anterior, se sanciona la conducta de quien al conducir un vehículo, encontrándose en estado de embriaguez, o bajo efectos de sustancias estupefacientes y psicotrópicas, ocasiona un accidente de tránsito, que provoque la muerte de una o más personas, en cuyo caso el responsable será sancionado con reclusión mayor ordinaria de ocho a doce años, revocatoria definitiva de la licencia de conducir, y una multa de que alcanzan los nueve mil quinientos cuarenta dólares.

Si la infracción anterior es cometida, en un vehículo de transporte público, además de la sanción mencionada, se aplicará responsabilidad por los daños civiles a la operadora del transporte y al propietario del vehículo. Adicionalmente se retirará el cupo del vehículo que sufrió el percance, y la operadora a la que pertenece será sancionada con suspensión del permiso de operación hasta por un plazo de sesenta días. Es decir que, al producirse una infracción de las señaladas en el artículo, se impone una sanción que afecta a todos los socios de la operadora, quienes quedan impedidos de

⁴¹ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, pág. 31-32.

trabajar, durante el transcurso del plazo de suspensión señalado por los organismos competentes.

Otra norma jurídica, que impone también la sanción de suspensión del permiso de operación, es la siguiente:

“Art. 129.- Será sancionado con prisión de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo, multa de quince (15) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, quien ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas, y en el que se verifique que la circunstancia del accidente se debió a cansancio, sueño o malas condiciones físicas del conductor, con sujeción a los parámetros específicos establecidos en el Reglamento a esta Ley.

La misma multa se impondrá al empleador que hubiere exigido o permitido al conductor trabajar en dichas condiciones, en el caso del transporte público además se suspenderá la operación de la compañía por el plazo de hasta 60 días”⁴².

En este caso se sanciona la conducta de quien ocasiona un accidente de tránsito, que provoca la muerte de una o más personas, y que obedezca a circunstancias como cansancio, sueño, o malas condiciones físicas del conductor, a quien se le impondrá pena de prisión de uno a tres años,

⁴² LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, pág. 32-33.

suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo, y multa de cuatro mil setecientos setenta dólares americanos.

La sanción pecuniaria antes señalada, se impondrá también al empleador que hubiere permitido al conductor trabajar en tales condiciones, y si se trata de un vehículo de transporte público, se suspenderá el permiso de operación de la compañía, por el plazo de hasta sesenta días. Es decir se impone también, una sanción, que afectaría a todos los socios de la operadora suspendida, quienes quedan imposibilitados de ejercer su derecho al trabajo.

En la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se impone también la sanción de suspensión del permiso de operación a las operadoras de transporte, en el siguiente artículo.

“Art. 135.1.- Será sancionado con prisión de 6 meses a un año, suspensión de la licencia de conducir por el mismo plazo, multa de tres a cinco salarios básicos unificados del trabajador en general, quien conduzca un vehículo de transporte público Internacional, Intraregional, Interprovincial, Intraprovincial con exceso de pasajeros. Será responsable solidariamente el propietario del vehículo y la operadora a la cual pertenece, la misma que será sancionada con la suspensión de hasta 60 días de sus permiso de operación sin perjuicio de las demás sanciones previstas en la ley”⁴³.

⁴³ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, pág. 34.

En este caso se sanciona la conducta de quien conduce un vehículo de transporte público, con exceso de pasajeros, la pena para el conductor es de seis meses a un año de prisión, suspensión de la licencia de conducir por el mismo plazo, y multa que va desde novecientos cincuenta y cuatro hasta mil quinientos noventa dólares americanos. Se establece la responsabilidad solidaria del propietario del automotor y de la operadora de transporte al que pertenece, la cual será sancionada también con la suspensión de hasta sesenta días de su permiso de operación. Vuelve a ratificarse el criterio legislativo, de imponer como multa accesoria la suspensión del permiso de operación, situación que afecta el derecho al trabajo de los socios de la operadora de transporte sancionada.

Finalmente, otra norma que impone la sanción de suspensión del permiso de operación de la operadora, es la siguiente:

“Art. 135.2.- Será sancionado con prisión de 6 meses a un año, suspensión de la licencia de conducir por el mismo plazo, multa de tres a cinco salarios básicos unificados del trabajador en general, quien conduzca un vehículo de transporte público y/o comercial, con llantas lisas o daños mecánicos previsibles. Será responsable solidariamente el propietario del vehículo y la operadora a la cual pertenece, la misma que será sancionada con la suspensión de hasta 60 días de su permiso de operación sin perjuicio de las demás sanciones previstas en la ley”⁴⁴.

⁴⁴ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, pág. 34.

La conducta sancionada en este caso, es la de conducir un vehículo de transporte público, que esté con sus llantas lisas o que tenga algún daño mecánico previsible, la pena impuesta al conductor es de prisión de seis meses a un año, suspensión de la licencia de conducir por el mismo tiempo y multa de novecientos cincuenta y cuatro a mil quinientos noventa dólares americanos, serán responsables solidarios, el propietario del vehículo y la operadora de transporte al que pertenece el mismo, la cual podrá ser sancionada también con la suspensión del permiso de operación hasta por sesenta días.

El criterio expresado en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, por el cual se impone la sanción de suspensión del permiso de operaciones de las operadoras de transporte, provoca una sanción en contra de los demás socios pertenecientes a la operadora, quienes no tienen una responsabilidad directa en la infracción sancionada, criterio que contraviene lo señalado en el siguiente artículo, del Código Orgánico Integral ecuatoriano:

“Art. 11.- Nadie podrá ser reprimido por un acto previsto por la Ley como infracción, si el acontecimiento dañoso o peligroso de que depende la existencia de la infracción, no es consecuencia de su acción u omisión”⁴⁵.

A través de la suspensión del permiso de operación a la operadora de transporte, se está reprimiendo a personas que no han tenido una conducta ni activa ni omisiva, respecto de la infracción sancionada.

⁴⁵ CÓDIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL ECUATORIANO, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2012, pág. 4.

La sanción, impuesta a las operadoras, finalmente contraviene lo señalado en el artículo 11, numeral 4 de la Constitución de la República, que expresan lo siguiente:

“Art. 11.- El ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios:

4. Ninguna norma jurídica podrá restringir el contenido de los derechos ni de las garantías constitucionales”⁴⁶.

De acuerdo con la norma anterior, ninguna norma legal vigente en el Ecuador, puede restringir los derechos y garantías reconocidos en la Constitución de la República; esta restricción es evidente, respecto del derecho fundamental al trabajo, como resultado de la suspensión del permiso de operación, impuesta como sanción para las infracciones tipificadas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, las cuales contradicen flagrantemente el principio de Supremacía de la Constitución.

Todos los criterios mencionados en este marco teórico, corroboran la problemática investigada y la necesidad de que la misma sea estudiada y analizada con el propósito, de arribar hacia el planteamiento de una solución legal para la misma, la cual estaría necesariamente, en la formulación de una propuesta jurídica de reforma al Código Orgánico Integral ecuatoriano.

⁴⁶ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2012, pág. 3.

7. METODOLOGÍA.

7.1. MÉTODOS:

Como método principal se utilizará el **método científico**, que permitirá estructurar la base teórica así como la elaboración, análisis e interpretación de los resultados del trabajo de campo y la consecuente verificación de objetivos y contrastación de hipótesis.

En el desarrollo de la investigación documental y de campo se aplicarán los **métodos inductivo y deductivo** los cuales permitirán elaborar y presentar una real dimensión de la problemática investigada y confirmar las particularidades del problema en general así como sus consecuencias más significativas.

En la formulación y realización del trabajo se utilizará primordialmente el **método analítico** para analizar los resultados obtenidos, a través de la aplicación de la técnica de la encuesta y la entrevista, que permitirán el contacto con profesionales del derecho en libre ejercicio que tengan conocimientos acerca del problema investigado.

El **método comparativo** será utilizado para la revisión de la legislación comparada, pues se acudirá a la revisión de la forma en que se ha regulado la problemática objeto de estudio en otros países, así como también en

normas del derecho internacional que al haber sido suscritas por el Estado ecuatoriano están vigentes en nuestro país.

7.2. TÉCNICAS.

Para la recolección de la información bibliográfica que constará en la parte teórica de la investigación se recurrirá a la técnica del fichaje mediante la elaboración de fichas nemotécnicas, bibliográficas y documentales.

La información de campo será recopilada con la aplicación de la técnica de la encuesta aplicada a treinta profesionales del derecho y de la entrevista aplicada a un número de cinco profesionales que en su ejercicio hayan acumulado más experiencia en el ámbito del derecho penal y específicamente en el juzgamiento de infracciones de tránsito, por lo que conocen ampliamente acerca del problema investigado, es decir: Jueces de Garantías Penales, Jueces de Tránsito, Fiscales, representantes de organismos encargados aplicar las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, entre otros.

7.3. PROCEDIMIENTOS.

En base a la información recopilada en el trabajo de campo y el estudio teórico realizado hasta entonces se procederá a la comprobación de los objetivos, la verificación de la hipótesis y finalmente, se elaborará las conclusiones y recomendaciones del trabajo investigativo, para dar paso a la presentación de una propuesta de reforma a la Ley Orgánica de Transporte

Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y a su Reglamento General de Aplicación, de modo que el derecho al trabajo reconocido en la Constitución de la República del Ecuador, no sea conculcado por la suspensión del permiso de operación.

Toda la información recopilada una vez ordenada será presentada en el informe final de la investigación que será puesto a consideración tanto del Director de Tesis y de los miembros del Honorable Tribunal de Grado, para luego de su aprobación proceder a la sustentación y defensa de la misma, a este propósito me ajustaré siempre a lo previsto en el Art. 151 del Reglamento del Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja, y a las partes formales que esta disposición prevé, así como a los criterios señalados en la Guía de Investigación Jurídica, elaborada en la Carrera de Derecho de la Modalidad de Estudios a Distancia.

Tentativamente se presenta el siguiente esquema:

TÍTULO: “LA NECESIDAD DE REFORMAR LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, EN RELACIÓN A LA SANCIÓN QUE SUSPENDE POR 60 DÍAS A LAS OPERADORAS DE TRANSPORTE A LAS CUALES PERTENECEN LAS UNIDADES SINIESTRADAS”.

Además contemplará el desarrollo de las siguientes partes de orden formal: resumen en castellano y traducido al inglés, introducción, y revisión de

literatura en la cual constarán los contenidos que se describen a continuación.

Marco conceptual, en el que se abordarán conceptos como el transporte terrestre, el tránsito terrestre, la seguridad vial, el derecho al trabajo, los accidentes de tránsito, la responsabilidad civil, los permisos de operación, la suspensión de los permisos de operación.

Marco doctrinario en el que se estudiará lo relacionado con la responsabilidad civil de las operadoras de transporte por accidentes de tránsito, la afectación del derecho constitucional al trabajo a consecuencia de la suspensión de los permisos de operación de las operadoras de transporte.

Marco jurídico, en el cual abordaré el análisis de las normas de la Constitución de la República del Ecuador, el Código Orgánico Integral Ecuatoriano, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y el Reglamento General de Aplicación a esta Ley.

La revisión de literatura concluirá con el análisis de la legislación comparada de otros países, en los que tentativamente menciono Venezuela, Colombia y Chile.

En lo relacionado con los materiales y métodos, en esta parte constará el detalle de los materiales, métodos, técnicas y procedimientos empleados. Como métodos se emplearán fundamentalmente el método científico, el

método inductivo deductivo, el método analítico y el método comparativo; y como técnicas la consulta bibliográfica para la parte teórica, y la encuesta y la entrevista para recopilar información sobre el problema investigado.

En resultados se presentará la información recopilada a través de la encuesta y la entrevista.

En la discusión, se desarrollará el proceso de verificación de objetivos, contrastación de hipótesis y fundamentación jurídica de la propuesta de reforma.

Sobre la base de los elementos teóricos y los resultados de la investigación se presentarán las conclusiones y recomendaciones, y finalmente se estructurará la correspondiente propuesta de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

En la parte final de la tesis se harán constar la bibliografía utilizada, los anexos y el índice.

8. CRONOGRAMA DE TRABAJO.

ACTIVIDADES / SEMANAS	2014 MARZO				ABRIL				MAYO				JUNIO				JULIO			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
SELECCIÓN DEL TEMA	X																			
PROBLEMATIZACIÓN		X																		
JUSTIFICACIÓN			X	X																
OBJETIVOS					X															
MARCO REFERENCIAL					X															
HIPÓTESIS					X															
ACOPIO CIENTÍFICO DE INFORMACIÓN BIBLIOGRÁFICA						X	X	X												
ELABORACIÓN DE PROYECTO DE INVESTIGACIÓN									X	X	X									
PRESENTACIÓN, ANÁLISIS Y CONFRONTACIÓN DE LOS RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN												X	X	X						
VERIFICACIÓN DE OBJETIVOS E HIPÓTESIS													X							
CONCLUSIONES RECOMENDACIONES Y PROPUESTA JURÍDICA															X	X				
INFORME FINAL																	X			
REVISIÓN																		X	X	
SOCIALIZACIÓN, EVALUACIÓN DE PRESENTACIÓN Y LOS INFORMES FINALES																				X

9. RESUPUESTO Y FINANCIAMIENTO.

9.1. RECURSOS HUMANOS:

- POSTULANTE: Héctor Ricardo Barreno Guijarro
- DIRECTOR DE TESIS: Por designarse
- POBLACIÓN INVESTIGADA: Abogados en libre ejercicio, Jueces de Garantías Penales, Fiscales.

9.2. RECURSOS MATERIALES:

	\$
- Bibliografía	450.00
- Reproducción de ejemplares	100.00
- Encuadernación	100.00
- Materiales de oficina	250.00
- Gastos de investigación	150.00
- Transporte, movilización y hospedaje	450.00
- Varios	200.00
	\$ 1.700.00

SUMAN: **Un** mil setecientos dólares.

9.3. FINANCIAMIENTO:

La investigación será financiada con recursos propios del investigador.

10. BIBLIOGRAFÍA.

- ALBUJA, Byron Curso Elemental de Tránsito, Editorial Corporación Editora Nacional, Quito-Ecuador, 2006.
- ANDRADE Santiago, La Nueva Constitución del Ecuador, Estado, Derechos e Instituciones, Editorial Universidad Andina Simón Bolívar, Corporación Editora Nacional, Quito-Ecuador, 2010.
- ARBUOLA VALVERDE, Allan, Hechos de Tránsito como Disciplina de la Criminalística, Editorial Kapeluz, México D.F., 2008.
- BALSECA ALDÉAN, David, La siniestralidad en tránsito y sus repercusiones legales, Editorial Astrea, Bogotá-Colombia, 2008.
- CABANELLAS, Guillermo, Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, Tomo III, Editorial Heliasta S.R.L., Buenos Aires-Argentina, 2001.
- CÁRDENAS RAMÍREZ, Jorge Washington, Práctica de Tránsito, Análisis Doctrinario, Explicativo y Práctico en Materia de Tránsito, Editorial Ediciones CARPOL, Cuenca-Ecuador, 2013.
- CLAVIJO GÓMEZ, Neil, Guía Institucional de Conciliación en Tránsito, Editorial Ministerio del Interior y de Justicia, Bogotá-Colombia, 2012.
- COMBELLAS Ricardo, "Derecho Constitucional. Una Introducción al estudio de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela". Mc Graw Hill Interamericana de Venezuela, S.A, Páginas 107 y 108, Caracas, año 2001.
- CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Publicación Oficial de la Asamblea Nacional de la República del Ecuador, Quito-Ecuador, 2012.
- CHANAMÉ ORBE, Raúl, Diccionario de Derecho Constitucional, Serie Abogados, Editorial Andrus, Lima-Perú, 2011.

- DICCIONARIO JURÍDICO ESPASA, Editorial Espasa Calpe S.A., Madrid-España, 2003.
- NEFFA, Julio, El Trabajo Humano, Editorial Lumen Humanitas, Buenos Aires-Argentina, 2007.
- REGLAMENTO GENERAL PARA LA APICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2012.
- SILVA Silva, Hernán.- “El Delito de manejar en estado de ebriedad”, Editorial Jurídica Chile, Santiago de Chile, 2000.
- TABASSO, Carlos.- “Fundamentos del Tránsito, Jurídicos, Técnicos, Accidentalógicos, Volumen I, Editorial Julio César Faria, Buenos Aires Argentina, 1995.
- YÁVAR Núñez, Fernando, Apuntes Criminológicos Sobre Doce Ciencias Penales, Editorial FERYANÚ, Guayaquil-Ecuador, 2004.

ANEXO 2

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

Encuesta sobre la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en relación a la SANCION QUE SUSPENDE POR 60 DIAS A LAS OPERADORAS DE TRANSPORTE ALAS CUALES PERTENECEN LAS UNIDADES SINIESTRADAS.

Pregunta N° 1.- ¿Conoce usted si en el Ecuador se han aplicado sanciones de suspensión de permiso a las operadoras de transporte como consecuencia de los accidentes de tránsito en los que se ha involucrado alguna de sus unidades?

SI ()

NO ()

Pregunta N° 2.- ¿Está usted de acuerdo en que como consecuencia de la suspensión del permiso de las operadoras de transporte se perjudique los intereses de todos los socios de estas entidades?

SI ()

NO ()

Pregunta N° 3.- ¿Considera usted que las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, que imponen la suspensión del permiso de operación a las operadoras de transporte lesionan el derecho al trabajo de los demás socios de la operadora?

SI ()

NO ()

Pregunta N° 4.- ¿Cree usted que las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que señalan como pena la suspensión del permiso de operación a las operadoras de transporte, afectan el principio constitucional de que ninguna norma podrá restringir derechos y garantías constitucionales?

SI ()

NO ()

Pregunta N° 5.- ¿Estaría usted de acuerdo en que se plantee una reforma jurídica a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, destinada a eliminar la suspensión del permiso a las operadoras como sanción aplicable por los accidentes de tránsito?

SI ()

NO ()

ANEXO 3

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

Entrevista sobre la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en relación a la SANCION QUE SUSPENDE POR 60 DIAS A LAS OPERADORAS DE TRANSPORTE ALAS CUALES PERTENECEN LAS UNIDADES SINIESTRADAS.

Pregunta N° 1.- ¿Conoce usted si en el Ecuador se han aplicado sanciones de suspensión de permiso a las operadoras de transporte como consecuencia de los accidentes de tránsito en los que se ha involucrado alguna de sus unidades?

Pregunta N° 2.- ¿Está usted de acuerdo en que como consecuencia de la suspensión del permiso de las operadoras de transporte se perjudique los intereses de todos los socios de estas entidades?

Pregunta N° 3.- ¿Considera usted que las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, que imponen la suspensión del permiso de operación a las operadoras de transporte lesionan el derecho al trabajo de los demás socios de la operadora?

Pregunta N° 4.- ¿Cree usted que las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que señalan como pena la suspensión del permiso de operación a las operadoras de transporte, afectan el principio constitucional de que ninguna norma podrá restringir derechos y garantías constitucionales?

Pregunta N° 5.- ¿Estaría usted de acuerdo en que se plantee una reforma jurídica a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, destinada a eliminar la suspensión del permiso a las operadoras como sanción aplicable por los accidentes de tránsito?

ÍNDICE

PORTADA.....	I
CERTIFICACIÓN.....	II
AUTORÍA.....	III
CARTA DE AUTORIZACIÓN	IV
DEDICATORIA	V
AGRADECIMIENTO	VII
1. TÍTULO	1
2. RESUMEN.....	2
2.1. Abstract.....	4
3. INTRODUCCIÓN	6
4. REVISIÓN DE LITERATURA.....	10
5. MATERIALES Y MÉTODOS	63
6. RESULTADOS.....	66
7. DISCUSIÓN	86
8. CONCLUSIONES	93
9. RECOMENDACIONES	95
9.1. Propuesta de Reforma.....	97
10. BIBLIOGRAFÍA	100
11. ANEXOS.....	104
ÍNDICE.....	130