



Universidad
Nacional
de Loja

Universidad Nacional de Loja

Facultad Jurídica Social Administrativa

Carrera de Derecho

“Falta de Control de las Horas De Conducción y Periodos de Descanso en Vehículos de Transporte Terrestre y su Incidencia en los Accidentes de Tránsito”

**Trabajo de Integración
Curricular previo a la
Obtención del Título de
Abogado**

AUTOR:

Álvaro Julián Cevallos Sánchez

Directora:

Dra. Gladys Beatriz Reategui Cueva. Mg. Sc

Loja - Ecuador

2024

Certificación

Loja, 18 de marzo del 2024

Dra. Gladys Beatriz Reategui Cueva. Mg. Sc.

DIRECTORA DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

CERTIFICO:

Que he revisado y orientado todo el proceso de elaboración del Trabajo de Integración Curricular denominado: “Falta de Control de las Horas De Conducción y Periodos de Descanso en Vehículos de Transporte Terrestre y su Incidencia en los Accidentes de Tránsito”, previo a la obtención del título de Abogado, de la autoría del estudiante Álvaro Julián Cevallos Sánchez, con cédula de identidad Nro.1104779697, una vez que el trabajo cumple con todos los requisitos exigidos por la Universidad Nacional de Loja, para el efecto, autorizo la presentación del mismo para su respectiva sustentación y defensa.

DIRECTORA DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

Autoría

Yo, Alvaro Julián Cevallos Sánchez, declaro ser autor del presente Trabajo de Integración Curricular y eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y a sus representantes jurídicos, de posibles reclamos y acciones legales, por el contenido del mismo. Adicionalmente acepto y autorizo a la Universidad Nacional de Loja, la publicación de mi Trabajo de Integración Curricular en el Repositorio Digital Institucional- Biblioteca Virtual.

Firma:

Cédula de identidad: 1104779697

Fecha: 18 de marzo de 2024

Correo electrónico: alvaro.cevallos@unl.edu.ec

Teléfono: 0991063509

Carta de autorización por parte del autor, para consulta, reproducción parcial o total y publicación electrónica del texto completo, del Trabajo de Integración Curricular.

Yo, Alvaro Julian Cevallos Sánchez, declaro ser autor del Trabajo de Integración Curricular denominado, “**Falta de Control de las Horas de Conducción y Periodos de Descanso en Vehículos de Transporte Terrestre y su Incidencia en los Accidentes de Tránsito**” como requisito para optar por el título de Abogado, autorizo al sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que, con fines académicos, muestre la producción intelectual de la Universidad, a través de la visibilidad de su contenido en el Repositorio Institucional.

Los usuarios pueden consultar el contenido de este trabajo en el Repositorio Institucional, 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 del Trabajo de Integración Curricular que realice un tercero. Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Loja, a los quince días del mes de marzo de dos mil veinte y cuatro.

Firma: _____

Autor: Alvaro Julián Cevallos Sánchez

Cédula: 1104779697

Dirección: Parroquia Sucre barrio Clodoveo Jaramillo - Loja - Ecuador.

Correo electrónico: alvaro.cevallos@unl.edu.ec

Teléfono: 0991063509

DATOS COMPLEMENTARIOS:

Directora del Trabajo de Integración Curricular o de Titulación: Dra. Gladys Beatriz Reátegui Cueva Mg. Sc.

DEDICATORIA

Quiero dedicar la culminación del presente trabajo a Dios, fuente de todo el conocimiento plasmado en estas hojas, que mi labor académica sea un tributo a tu grandeza. Que mis acciones en el mundo reflejen el amor y la compasión que Tú nos enseñas.

Para mis padres, Víctor y Mónica, a ustedes, que han sido mi sostén inquebrantable desde el primer día, les dedico este logro con profundo amor y gratitud. Su sacrificio, su apoyo incondicional y su ejemplo de perseverancia han sido la fuerza motriz que me ha llevado a alcanzar este momento, a mis hermanos, Farha y Bernardo, que este logro sea también un motivo de alegría para ustedes, y que sigamos creciendo juntos, compartiendo sueños y celebrando logros y a mi sobrina Barbara, a la luz de mi vida, la pequeña chispa de alegría que ilumina mis días, dedico este logro con la esperanza de inspirarte a perseguir tus propios sueños con valentía y determinación. Que este trabajo sea un ejemplo de la importancia del conocimiento y la educación en la búsqueda de un futuro brillante. Que siempre sepas que cuentas con mi amor incondicional y mi apoyo inquebrantable en cada paso de tu camino. A mi abuelito Domingo, y a mis abuelitos que me cuidan desde el cielo. A todos ustedes, gracias por ser mi familia, mi fortaleza y mi inspiración.

A una persona muy especial, quien, a formado parte de mi vida en los últimos años, y quien me ha motivado y apoyado en las adversidades que se me han presentado y con quien quiero seguir celebrando muchos más triunfos.

A mis mejores amigos Sam, Sebas y a los amigos que me deja la Universidad Nacional de Loja.

Con mucho cariño, Álvaro.

AGRADECIMIENTO

Quiero dar mi gratitud a la Universidad Nacional de Loja, a la Facultad Jurídica, Social y Administrativa y a la prestigiosa carrera de Derecho, por haber prestado su infraestructura donde se impartió el conocimiento necesario para llegar la culminación de mi carrera, a los docentes por compartir con esmero y empeño su conocimiento en las aulas de tan noble institución.

De manera especial expreso mi gratitud a la directora del presente trabajo de integración curricular Dra. Gladys Beatriz Reategui Cueva. Mg. Sc. por su dirección brindada, su apoyo, tiempo, guía y paciencia durante el proceso de elaboración del presente trabajo de integración curricular.

INDICE DE CONTENIDOS

Certificación	ii
Autoría	iii
Carta de autorización por parte del autor, para consulta, reproducción parcial o total y publicación electrónica del texto completo, del Trabajo de Integración Curricular.	iv
DEDICATORIA.....	v
AGRADECIMIENTO	vi
Índice de Tablas	xi
Índice de Figuras.....	xii
Índice de Anexos	xii
1. Título.....	1
2. Resumen	2
2.1 Abstract.....	3
3. Introducción	4
4. Marco Teórico.....	9
4.1 Derecho a la Vida	9
4.2 Definición de Tránsito	12
4.3 Definición de Conductor	14
4.4 Licencia de Conducir.....	15
4.5 Salud y Seguridad de los Conductores	17
4.6 Definición de Transporte Terrestre.....	20

4.7	Transporte Terrestre de Pasajeros.....	22
4.8	Transporte Terrestre de Mercancías	24
4.9	Seguridad Vial	25
4.10	Periodos de Descanso	27
4.11	Evolución del Transporte Terrestre	28
4.12	Accidentes de Tránsito	35
4.13	Accidentes de Tránsito en el Ecuador	37
4.14	Principales causas de accidentes de Tránsito en Ecuador	38
4.14.1	Exceso de velocidad.....	39
4.14.2	Conducción bajo los efectos del alcohol o sustancias catalogadas sujetas a fiscalización	41
4.14.3	Distracciones al conducir.....	44
4.14.4	Fatiga de conducción	45
4.14.5	La inobservancia de Leyes, Reglamentos, Resoluciones y demás Regulaciones de Tránsito.....	49
4.14.6	La imprudencia	51
4.14.7	La impericia	53
4.15	El Tacógrafo y su Funcionamiento.....	54
4.15.1	Tacógrafo Analógico	55
4.15.2	Tacógrafo digital.....	56
4.16	Constitución de la República del Ecuador.....	57
4.17	Convenio 153: la Duración del Trabajo en los Transportes de Carretera. .	63

4.18	Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial	68
4.18.1	Ministerio del Sector del Tránsito Y transporte Terrestre.	69
4.18.2	Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional.....	70
4.18.3	Agentes Civiles de Tránsito.....	72
4.18.4	Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	78
4.18.5	Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales	79
4.18.6	Jornada Laboral de Conductores de Vehículos de Transporte Terrestre	80
4.19	Derecho Comparado	84
4.20	España.....	85
4.20.1	Reglamento (CE) no 561/2006 de la Unión Europea.	85
4.20.2	Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres de España.	91
4.20.3	Hechos sancionables referente a los tiempos de conducción y periodos de descanso.....	91
4.20.4	Sanciones relacionadas al tiempo de conducción y periodos de descanso.....	94
4.20.5	El tacógrafo en España.....	95
4.20.6	Hechos sancionables referentes a la instalación del tacógrafo.	96
4.20.7	Hechos sancionables referente al uso del tacógrafo.	98
4.20.8	Control por Parte de la Guardia Civil de Tráfico.....	102

5.	Metodología.....	106
5.1	Materiales.....	107
5.2.	Métodos.....	107
5.2.1.	Método Científico	107
5.2.2.	Método Inductivo.....	108
5.2.3.	Método Analítico	108
5.2.4.	Método Exegético	108
5.2.5.	Método Hermenéutico	108
5.2.6.	Método Mayéutica	109
5.2.7.	Método Comparativo	109
5.2.8.	Método Estadístico.....	109
5.3.	Enfoque de la investigación	109
5.4.	Tipo de investigación.....	110
5.5.	Población y muestra.....	110
5.6.	Técnicas.	110
6.	Resultados.....	111
6.1	Resultados de las encuestas	111
6.2	Resultados de las Entrevistas	122
6.3	Estudio de Casos	127
6.3.1	Caso número uno, noticia.	128
6.3.2	Caso número dos, noticia.....	129

6.3.3 Caso número tres, noticia.....	131
6.4 Análisis de datos estadísticos.	134
6.4.2 Provincias de Ecuador con mayor número	135
7. Discusión	136
7.1 Verificación de los Objetivos.....	137
7.1.1. Objeto General	137
7.1.2 Objetos específicos	139
7.2. Fundamentación jurídica del lineamiento propositivo.....	142
4 Conclusiones	144
8.Recomendaciones	145
9.Lineamiento Propositivo	147
10.Bibliografía	151
11.Anexos	161

Índice de Tablas

Tabla 1: Cuadro Estadístico Pregunta 1.....	111
Tabla 2: Cuadro Estadístico pregunta 2.....	113
Tabla 3: Cuadro Estadístico pregunta 3.....	115
Tabla 4: Cuadro Estadístico pregunta 4.....	117
Tabla 5: Cuadro Estadístico pregunta 5.....	119
Tabla 6: Cuadro Estadístico pregunta 6.....	120

Índice de Figuras

Figura 1: Conducción diaria en vehículos de transporte terrestre de mercancías y pasajeros.	87
Figura 2: Conducción bisemanal en vehículos de transporte terrestre de mercancías y pasajeros.	88
Figura 3: Conducción ininterrumpida de vehículos de transporte terrestre de mercancías y pasajeros.	90
Figura 4: Representación Gráfica Pregunta 1.	112
Figura 5: Representación Gráfica pregunta 2.....	114
Figura 6: Representación Gráfica pregunta 3.....	116
Figura 7: Representación Gráfica pregunta 4.....	117
Figura 8: Representación Gráfica pregunta 5.....	119
Figura 9: Representación Gráfica pregunta 6.....	121

Índice de Anexos

Anexo 1: Grafico de encuesta y entrevista.....	161
Anexo 2: Certificado de Abstract.	167
Anexo 3: Caso número uno, noticia.....	168
Anexo 4: Caso número dos, noticia.	168
Anexo 5: Caso número tres, noticia.....	169

Anexo 6: Informe de estructura y coherencia del proyecto de tesis previo al título de abogado.....	170
Anexo 7: Certificado de aprobación por parte del director.....	174
Anexo 8: Declaratoria de aptitud de titulación	175

1. Título

Falta de Control de las Horas de Conducción y Periodos de Descanso en Vehículos de Transporte Terrestre y su Incidencia en los Accidentes de Tránsito

2. Resumen

En Ecuador, a diario se provocan accidentes de tránsito, sin embargo, el presente trabajo de integración curricular se centra en el estudio de los accidentes causados por la fatiga de conducción de los conductores de vehículos de transporte terrestre. La Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador, en su página Web muestra el número de accidentes anuales que se producen por esta causa y es alarmante ver, ya que, año tras año este número ha ido en aumento. Si bien es cierto, el no conducir más allá de las horas permitidas es un tema de educación del conductor, es necesario que, a través de los diferentes organismos de control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, con los que cuenta el país, se realice controles a conductores de estos medios de transporte para verificar el cumplimiento de la normativa referente al tema.

Hay que tener en cuenta que, en Ecuador, ya se determina que las compañías dedicadas al transporte terrestre, cuenten en sus unidades con dispositivos de seguridad como el tacógrafo y que el Ecuador tiene ratificado el Convenio 153 de la Organización Internacional del Trabajo, en el que se establece las horas máximas de conducción ininterrumpida, las horas máximas de conducción diaria, semana y bisemanal así como, los periodos de descanso que deben respetar los conductores, es poco o nada el control que se está dando a los mismos, lo cual refleja la gran cantidad de accidentes de tránsito causados por fatiga de conducción.

La educación vial y una cultura consciente también son esenciales, ya que pueden influir en el cumplimiento de las regulaciones. Una cultura vial respetuosa fomenta comportamientos responsables y el cumplimiento de los tiempos de conducción, contribuyendo así a la seguridad vial y la prevención de la fatiga del conductor.

Palabras claves: Accidentes de Tránsito, Transporte Terrestre, Tacógrafo, Fatiga de Conducción, Educación Vial.

2.1 Abstract

In Ecuador, traffic accidents occur daily, however, this curricular integration work focuses on the study of accidents caused by driving fatigue of drivers of land transport vehicles. The National Transit Agency of Ecuador, on its website, exposes the number of annual accidents that occur for this reason, and it is alarming to see, year after year, this number has been increasing. While it is true, not driving beyond the permitted hours is a driver education issue, it is necessary, through the different traffic control agencies, land transportation and road safety organizations that the country has, Controls must be carried out on drivers of these transport vehicles to verify compliance of the regulations regarding the subject.

It must be taken into account that, in Ecuador, it is already determined that companies dedicated to land transportation have in their units security devices such as the tachograph and that Ecuador has ratified Convention 153 of the International Labor Organization, that establishes the maximum hours of uninterrupted driving, the maximum hours of daily, weekly and biweekly driving, as well as the rest periods that drivers must respect, there is little or no control that is being given to them, which reflects the large number of traffic accidents caused by driving fatigue.

Driver education and a conscious culture are also essential, as they can influence compliance of regulations. A respectful road culture encourages responsible behavior and compliance with driving times, thus contributing to road safety and prevention of driver fatigue.

Keywords: Traffic Accidents, Land Transportation, Tachograph, Driving Fatigue, Road Education.

3. Introducción

El presente Trabajo de Integración Curricular titulado: **“Falta de control de las horas de conducción y periodos de descanso en vehículos de transporte terrestre y su incidencia en los accidentes de tránsito”**, surge debido al incremento de accidentes de tránsito en vehículos de transporte terrestre, de pasajeros como de mercancía, en territorio ecuatoriano, causados por fatiga de conducción, vulnerando los derechos reconocidos en la Constitución de la República del Ecuador y en diferentes tratados internacionales. Estos accidentes de tránsito no solo ponen en peligro la integridad física y la vida de los conductores, sino que también afecta a los usuarios de este tipo de transporte.

Los accidentes de tránsito es una problemática de carácter global, que, durante las últimas décadas, ha afectado en gran medida en Ecuador, hay diferentes causas que pueden producir un accidente de tránsito, ergo, para el desarrollo de este trabajo de integración curricular, nos centraremos en el estudio de la fatiga de conducción de conductores de vehículos de transporte terrestre, ya que, en nuestro país es común escuchar noticias de accidentes de tránsito causados por que es conductor se quedó dormido, esto se debe al agotamiento físico y mental al que se exponen los conductores al manejar durante un periodo largo de tiempo sin haber realizado descansos.

Sin bien es cierto, en Ecuador dentro de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial como en el Reglamento a esta Ley se han implementado medidas con la finalidad de que se reduzca el número de este tipo de accidentes, tales como; el respeto de las horas de trabajo, la alternancia obligatoria de conductores, el uso de dispositivos de seguridad como el tacógrafo y sanciones económicas para las compañías dedicadas al transporte terrestre cuando se incumpla con el número de horas de conducción y descanso. Además que, el Ecuador ha ratificado el convenio 153 de la Organización Internacional de Trabajo referente a la jornada laboral y periodos de descanso de conductores de vehículos de

transporte terrestre, es poco el control que se ha realizado por parte de los organismos de control sobre los parámetros de; horas de conducción diarias permitidas, periodos de descanso y horas máximas de conducción semanales.

El propósito de este trabajo es analizar y comparar las medidas en el ámbito del transporte terrestre implementadas en otros contextos para el control de las horas de conducción y periodos de descanso, con el fin de proponer estrategias y medidas efectivas que puedan aplicarse en Ecuador con la intención es buscar soluciones que contribuyan a disminuir los accidentes de tránsito de vehículos de transporte terrestre causados por la fatiga de conducción. Es importante destacar que, en el marco de la Constitución de la República del Ecuador, se reconoce y garantiza el derecho a la vida, la salud y la integridad de las personas, por lo tanto, es fundamental abordar esta problemática desde una perspectiva legal y política para proteger estos derechos fundamentales.

Es por lo que, a través de este trabajo de integración curricular, se espera obtener resultados y propuestas que contribuyan a la implementación de políticas en el área del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial más efectivas en el control de dispositivos de control como el tacógrafo para verificar el cumplimiento de las horas máximas de conducción y los periodos de descanso de conductores de vehículos de transporte de pasajeros y mercancías, con el objetivo final de proteger la seguridad y los derechos de los conductores y de todos los usuarios.

Dentro de este Trabajo de Integración Curricular se puede encontrar un objetivo general que propone: “Realizar un estudio jurídico y comparado referente a el incremento de accidentes de tránsito por la falta de control de la jornada de trabajo y periodos de descanso en vehículos de transporte terrestre” este objetivo se verifica y se ve evidenciado a lo largo del desarrollo del marco teórico, donde se realizó un amplio estudio y análisis jurídico referente a la jornada

laboral, las horas de conducción permitidas y los periodos de descanso de los conductores de vehículos de transporte terrestre dentro de la normativa ecuatoriana. Además, de verificarse mediante derecho comparado el control hecho en otro país referente a las horas máximas de conducción ininterrumpidas diarias, semanales y bisemanales, así como, los periodos de descanso tras un periodo de conducción, la instalación y manejo del tacógrafo y finalmente las sanciones que acarrea el incumplimiento de estas disposiciones.

A más del objetivo general descrito, también hay presentes tres objetivos específicos, los cuales proponen lo siguiente, el primero indica sobre: “Analizar el marco jurídico respecto de la jornada de trabajo y los periodos de descanso en los vehículos de transporte terrestre”, el segundo objetivo específico propone “Realizar un estudio en derecho comparado referente a la jornada de trabajo y los periodos de descanso en los vehículos de transporte terrestre” y finalmente el tercer objetivo específico expresa “Elaborar lineamientos propositivos o alternativas de solución con respecto al control sobre la jornada de trabajo y periodos de descanso en vehículos de transporte terrestre para evitar el incremento de accidentes de tránsito”

La estructura que conforma al Trabajo de Integración Curricular se desprende del marco teórico aborda los siguientes temas: derecho a la vida, definición de accidentes de tránsito, definición de conductor, licencia de conducir, salud y seguridad de los conductores, definición de transporte terrestre, transporte terrestre de pasajeros, transporte terrestre de mercancías, seguridad vial, periodos de descanso, accidentes de tránsito, accidentes de tránsito en Ecuador principales causales de accidentes de tránsito en Ecuador, el exceso de velocidad, conducción bajo los efectos del alcohol o sustancias catalogadas sujetas a fiscalización, distracciones al conducir, fatiga de conducción, la inobservancia, la imprudencia, la impericia, tacógrafo y su funcionamiento, Constitución de la República del Ecuador, Convenio 153: la Duración del Trabajo en los Transportes por Carretera, Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y

Seguridad Vial, Ministerio del Sector del Tránsito y Transporte Terrestre, Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional, Agentes Civiles de Tránsito, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, jornada laboral de conductores de vehículos de transporte terrestre, derecho comparado(España), Reglamento (CE) no 561/2006, Ley de Ordenación de los Transporte Terrestres, hechos sancionables referente a los tiempos de conducción y periodos de descanso, sanciones relacionadas al tiempo de conducción y periodos de descanso, el tacógrafo en España, hechos sancionables referentes a la instalación del tacógrafo, hechos sancionables referente al uso del tacógrafo.

Los materiales y métodos que fueron utilizados para lograr la obtención de información del presente Trabajo de Integración Curricular fueron las técnicas de la encuesta y la entrevista, además del estudio de casos y análisis de datos estadísticos que contribuyeron positivamente con la obtención de información pertinente para fundamentar la presente investigación, con ello se ha podido verificar los objetivos, general y específicos a los que se hizo mención

En la parte final del trabajo de integración curricular, se logró describir las conclusiones y recomendación que se lograron obtener de todo el desarrollo de la investigación, con la finalidad de presentar la fundamentación de los lineamientos propositivos con el fin de garantizar una estricto control por parte de los organismos de control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, sobre la jornada laboral, las horas máximas de conducción ininterrumpida diaria permitida, así como las horas máximas semanales, los periodos de descanso y además la instalación de dispositivos de seguridad en vehículos destinados al transporte terrestre.

De esta manera queda presentado el Trabajo de Integración Curricular que trata sobre la falta de control respecto a la jornada laboral y periodos de descanso de conductores de vehículos de transporte terrestre y su incidencia en accidentes de tránsito causados por fatiga de conducción, esperando que esta investigación sea útil y sirva como guía para los estudiantes y profesionales del Derecho como una fuente de consulta útil, por lo tanto, este trabajo queda presentado ante el Tribunal de Grado para su respectiva corrección y aprobación.

4. Marco Teórico

4.1 Derecho a la Vida

El derecho a la vida es uno de los principios fundamentales y universales en el ámbito de los derechos humanos. Este derecho reconoce la inherentemente invaluable naturaleza de la vida humana y establece la obligación de protegerla en todas sus etapas. El concepto subyacente implica que cada individuo tiene el derecho inherente a vivir libre de amenazas injustificadas y a recibir la protección necesaria para preservar su existencia.

Este derecho se encuentra consagrado en varios documentos internacionales, como la Declaración Universal de Derechos Humanos de las Naciones Unidas, que establece en su art.3 que "todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona". Además, muchas constituciones nacionales y leyes internas reconocen y protegen este derecho como un principio fundamental.

El derecho a la vida –vida corporal–, se refiere al mayor de los bienes que tenemos en el orden temporal los hombres, fuente de todos los demás, y que se identifica parcialmente con la propia persona humana, pues como dice Aristóteles para los vivientes el vivir es su ser .

La vida es obra de Dios, tanto la espiritual como la corporal: solo Él tiene poder para darla, y Él quita la vida corporal con la muerte; Él solo es pues el señor y árbitro de la vida.

La vida corporal, que es la que puede extinguirse, es complemento substancial de la del alma espiritual, constituyendo con ella la plenitud natural y operativa del ser humano. (Ugarte Godoy, 2006)

Ugarte Godoy, resalta la trascendental importancia del derecho a la vida, específicamente la vida corporal, considerándolo el bien supremo en el ámbito temporal. Se

sugiere que este derecho es la fuente fundamental de todos los demás y se asocia de manera parcial con la esencia misma de la persona humana, como afirmarían Aristóteles al señalar que vivir constituye el ser de los seres vivos. Se establece la perspectiva de que la vida, tanto espiritual como corporal, es una obra divina. Solo Dios posee el poder de otorgar la vida, y la muerte corporal se presenta como una manifestación de la voluntad divina al retirarla. En este contexto, se subraya que Dios es el único soberano y árbitro de la vida humana.

Si bien en la literatura nacional, en general, no es posible hallar un concepto o una definición explícita sobre el derecho a la vida, sí es posible encontrar en algunos autores algunas declaraciones que permiten reconstruir una noción sobre el derecho a la vida. Si a esas declaraciones que exhibe cierta literatura nacional sumamos algunos aportes de literatura extranjera, podemos identificar cinco concepciones sobre el derecho a la vida: 1) Una de ellas sostiene que el derecho a la vida consiste en el derecho a vivir, a permanecer con vida. 2) Otra sugiere que este derecho consiste en el derecho a vivir bien, o vivir con dignidad. 3) Una tercera propone entender que el derecho a la vida consiste en el derecho a recibir todo lo mínimamente necesario para no morir en lo inmediato. 4) Una cuarta concepción propone entender el derecho a la vida simplemente como el derecho a que no nos maten. Finalmente, 5) una quinta postura suscribe la idea de que este derecho consiste en que no nos maten arbitrariamente. (Figuroa García-Huidrobo, 2008, p. 262)

De acuerdo con lo antes mencionado, se señala que algunos autores han proporcionado declaraciones que, aunque no conforman un concepto preciso, permiten la reconstrucción de una noción acerca de este derecho. Este reconocimiento de la diversidad de enfoques en la literatura establece el punto de partida para la identificación de diversas concepciones sobre el derecho a la vida, identificando cinco concepciones distintas sobre el derecho a la vida. Estas concepciones se derivan de interpretaciones y perspectivas diversas presentes en la literatura.

Las cinco concepciones incluyen: 1) el derecho a vivir, 2) el derecho a vivir bien o con dignidad, 3) el derecho a recibir lo necesario para no morir inmediatamente, 4) el derecho a no ser asesinado y 5) el derecho a no ser matado arbitrariamente. Este análisis categoriza las diversas interpretaciones y enfoques que existen en la literatura nacional e internacional en relación con el derecho a la vida.

La variedad de concepciones presentadas refleja la diversidad de perspectivas en torno al derecho a la vida. Desde la idea de simplemente permanecer con vida hasta la exigencia de vivir con dignidad, estas perspectivas ofrecen distintos matices sobre el alcance y la naturaleza de este derecho. La inclusión de nociones como recibir lo mínimo necesario para la supervivencia o la prevención del asesinato arbitrario resalta la complejidad y la amplitud de las interpretaciones existentes.

La vulneración del derecho a la vida en un accidente de tránsito constituye una problemática grave que pone de manifiesto la fragilidad de este derecho fundamental en situaciones cotidianas. En un accidente de tránsito, el derecho a la vida emerge como un principio fundamental. Este derecho se considera prioritario y debe ser protegido y resguardado por todas las partes involucradas. La vida humana, como un valor supremo, debe prevalecer sobre otros intereses o derechos que puedan estar en juego en el contexto de un accidente. La sociedad y los individuos tienen la responsabilidad de adoptar medidas preventivas para evitar accidentes de tránsito y, por ende, preservar el derecho a la vida. Esto implica cumplir con normas de tránsito, respetar señales, y conducir de manera responsable. La prevención se convierte en una herramienta clave para salvaguardar vidas y minimizar los riesgos en las vías.

El derecho a la vida no solo implica evitar la pérdida de esta, sino también proporcionar asistencia y apoyo a las víctimas de accidentes de tránsito. La atención médica oportuna, la rehabilitación y el respaldo emocional son aspectos importantes para garantizar que aquellos

afectados por un accidente puedan recuperarse y reconstruir sus vidas de la mejor manera posible.

4.2 Definición de Tránsito

En el contexto del tránsito vehicular, "tránsito" se refiere al movimiento de vehículos en una vía pública, ya sea en calles, carreteras u otras infraestructuras destinadas al transporte. Este concepto incluye la circulación de automóviles, motocicletas, bicicletas y peatones, así como la regulación y control del flujo vehicular mediante señales, normas de tráfico y leyes específicas.

Para, Fernández A, (2011) “El tránsito o tráfico es la circulación de personas, algunas de ellas en vehículos, por el espacio público. Se trata de un fenómeno físico y, a la vez, social”(p.9) este autor describe el tránsito como la circulación que ocurre en el espacio público. Este espacio abarca desde calles y carreteras hasta plazas y avenidas, donde individuos se desplazan de un lugar a otro, se destaca que en el tránsito participan tanto personas como vehículos. Esta dualidad implica la interacción entre peatones y conductores. En conclusión, el tránsito se caracteriza como un fenómeno físico y social, donde la circulación de personas y vehículos en el espacio público requiere una gestión adecuada para garantizar tanto la eficiencia como la seguridad en la movilidad urbana. La comprensión de esta dualidad ayuda a abordar los desafíos y a diseñar estrategias efectivas para la planificación y regulación del tránsito.

El tránsito vehicular (también llamado tráfico vehicular, o simplemente tráfico) es el fenómeno causado por el flujo de vehículos en una vía, calle o autopista. Antes de cualquier diseño geométrico de una vía se deben conocer las características del tránsito que va a ocupar esa carretera o calle. (Mozo Sánchez, 2012)

Se establece que el tránsito vehicular es el fenómeno generado por el flujo de vehículos en una vía, calle o autopista. Esta definición destaca la interacción dinámica de vehículos que

se desplazan en el espacio vial, subrayando el carácter dinámico y fluido de esta actividad. Se recalca la importancia de conocer las características del tránsito antes de diseñar una vía. Esto implica comprender aspectos como la cantidad de vehículos, sus velocidades, patrones de movimiento y otros factores que influyen en la circulación. Este enfoque anticipado es esencial para planificar una infraestructura vial que se ajuste a las necesidades específicas del tráfico en cada ubicación.

“Tránsito o circulación de vehículos, personas y animales por las vías y terrenos de utilización general” (Diccionario Panhispánico del Español Jurídico, 2023) describe el tránsito o circulación de vehículos, personas y animales por las vías y terrenos de utilización general, engloba varios elementos esenciales en la movilidad y la interacción humana. La inclusión de vehículos, personas y animales en la definición refleja la amplitud del concepto de tránsito. No se limita únicamente a la circulación de automóviles, sino que abarca una variedad de modos de transporte, incluyendo peatones y animales, lo que refleja la diversidad de actores en el entorno vial.

La definición destaca la interconexión entre vehículos, personas y animales en el acto de transitar o circular. Esta interacción dinámica en espacios públicos implica la necesidad de regular y gestionar de manera efectiva la convivencia de estos elementos para garantizar la seguridad y la fluidez del tránsito. La mención de "vías y terrenos de utilización general" subraya que el tránsito no se limita a entornos específicos, sino que se extiende a áreas de uso común. Esto incluye carreteras, calles, aceras, y posiblemente, zonas compartidas con animales. La noción de utilización general destaca la accesibilidad y la importancia de estos espacios compartidos en la vida cotidiana.

4.3 Definición de Conductor

El término "conductor" se refiere a una persona que opera o maneja un vehículo. En el contexto del transporte y la conducción vehicular, el conductor es el individuo responsable de controlar y dirigir el movimiento del vehículo. Este rol implica diversas responsabilidades, como obedecer las normas de tráfico, mantener la seguridad de los ocupantes del vehículo y de otros usuarios de la vía, y operar el vehículo de acuerdo con las leyes y regulaciones establecidas. En muchos lugares, los conductores deben poseer una licencia de conducir emitida por las autoridades correspondientes, la cual suele requerir la aprobación de exámenes teóricos y prácticos para asegurar la competencia y conocimiento necesario para conducir de manera segura y responsable.

“Persona que maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo, está a cargo de los mandos adicionales de los vehículos destinados al aprendizaje de la conducción o es el responsable de uno o varios animales” (Diccionario Panhispánico del Español Jurídico, 2023) se refiere a la responsabilidad de conducir un vehículo. La persona que maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo asume la crucial tarea de operar dicho vehículo de manera segura y cumplir con las normativas de tránsito. Este rol implica la necesidad de estar atento al entorno, respetar las señales viales y garantizar la seguridad propia y de los demás usuarios de la vía.

Todos los vehículos que circulan por la vía pública necesitan un conductor. El conductor es la persona que maneja el mecanismo de dirección o va a los mandos.

Cuando conducimos un vehículo realizamos un desplazamiento de un lado a otro, por una vía y un entorno que cambia constantemente, montados en una máquina muy compleja que, a pesar de su perfección y del buen conocimiento que tenemos de su manejo y comportamiento, no siempre responde como esperamos. Esta gran

complejidad de la tarea de la conducción hace que los conductores deban mantener una actuación continua sobre el vehículo que les permita ajustar constantemente la trayectoria del vehículo por la vía, sin salirse de ella y sin colisionar con otros usuarios de la misma. (Ministerio del Interior de España, 2014)

La definición de conductor proporcionada destaca dos aspectos esenciales: la persona encargada de manejar el mecanismo de dirección y los mandos de un vehículo en la vía pública. Este individuo cumple un papel fundamental al realizar desplazamientos de un lugar a otro en un entorno dinámico y cambiante. La descripción resalta la complejidad propia a la tarea de la conducción, considerando que, a pesar del conocimiento y destreza del conductor, la respuesta del vehículo puede variar, lo que requiere una actuación continua.

La referencia a la complejidad de la conducción resalta la responsabilidad propia a ser conductor y la importancia de mantener un enfoque constante para garantizar la seguridad propia y de otros en la vía. En este sentido, se destaca la necesidad de habilidades de manejo y toma de decisiones que permitan adaptarse a situaciones variables y garantizar una circulación segura. En resumen, la definición proporcionada presenta al conductor como un actor clave en el control y la dirección de un vehículo, subrayando la complejidad y la responsabilidad asociadas con esta actividad.

4.4 Licencia de Conducir

Art. 92.- Licencia para Conducir.- La licencia constituye el título habilitante para conducir vehículos a motor, maquinaria agrícola, equipo caminero o pesado.

El documento lo entregará la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o los Gobiernos Autónomos Descentralizados que obtengan la autorización por parte del ente encargado de las competencias a nivel nacional, con base al procedimiento que determine dicho

organismo y a las disposiciones de carácter nacional que emita la Agencia Nacional de Tránsito.

La capacitación, formación y entrenamiento se impartirá exclusivamente respecto de la categoría o tipo de licencia.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como los respectivos Gobiernos Autónomos Descentralizados, planificarán, controlarán y exigirán a los conductores profesionales y no profesionales un proceso periódico de evaluación, a fin de garantizar la seguridad vial.

Los conductores que no cumplan o no aprueben dicho proceso de evaluación conforme con la normativa específica emitida por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, serán sujetos de suspensión de la respectiva licencia.

Para el caso de los conductores profesionales y no profesionales, los listados de las y los alumnos de los centros de capacitación deberán remitirse previo al inicio del ciclo académico, tanto en medio físico como en digital, a la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o a los respectivos Gobiernos Autónomos Descentralizados, a efecto de verificar la continuidad y asistencia permanente de las y los aspirantes. Solamente quienes concluyan y aprueben el curso podrán obtener la licencia de conducir. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2021)

En este sentido, una licencia de conducir es un documento oficial emitido por las autoridades gubernamentales que otorga a una persona el derecho legal de operar un vehículo en las vías públicas. Esta licencia confirma que el titular ha cumplido con los requisitos y ha

superado las pruebas establecidas por las autoridades de tránsito para garantizar que posee las habilidades necesarias y el conocimiento de las normativas de conducción. Los requisitos exactos para obtener una licencia de conducir pueden variar según la categoría, pero generalmente incluyen la realización de exámenes teóricos y prácticos. Los exámenes teóricos evalúan el conocimiento del solicitante sobre las leyes de tránsito, señales de tránsito y normas de seguridad vial. Los exámenes prácticos implican la demostración de habilidades de conducción en condiciones reales de tráfico.

Las licencias de conducir se clasifican en diferentes categorías según el tipo de vehículo que el titular está autorizado a manejar. Por ejemplo, pueden existir categorías para automóviles, motocicletas, camiones, entre otros. Además, se requiere la renovación periódica de la licencia para asegurar que los conductores sigan cumpliendo con los estándares de seguridad y estén al tanto de los cambios en las regulaciones de tráfico. El incumplimiento de las leyes de tránsito o el manejo sin licencia pueden resultar en sanciones legales, multas o la suspensión de la licencia de conducir. Por lo tanto, la obtención y el mantenimiento de una licencia de conducir son elementos cruciales para garantizar una conducción segura y legal en las vías públicas.

4.5 Salud y Seguridad de los Conductores

La salud y seguridad de los conductores son aspectos fundamentales en la conducción responsable y en la prevención de accidentes de tráfico, los conductores deben asegurarse de estar en buen estado de salud física y mental para operar un vehículo de manera segura. Problemas de salud, fatiga, distracciones y condiciones médicas pueden afectar negativamente la capacidad de conducir.

Existen muchos factores de riesgo relacionados que pueden llevar a que las condiciones de trabajo y la seguridad de los conductores sean inadecuadas, entre ellas están:

La gestión preventiva que se esté llevando a cabo: deficiente organización preventiva, falta de plan de prevención, insuficiente información y formación del trabajador.

Factores temporales: horas de conducción excesivas, pausas insuficientes, trabajo a turno nocturno, ritmos de trabajo y tiempos ajustados para efectuar los recorridos y las entregas.

Factores psicosociales: inestabilidad laboral, remuneración en función de la productividad, falta de reconocimiento del trabajo, falta de soporte ante posibles incidencias en tura, ausencias largas y horarios extremos que dificulten los vínculos familiares, incomunicación y aislamiento social.

Aquellos relacionados con la salud: aptitud o idoneidad del trabajador relacionada con aspectos de salud, trastornos del sueño y la alimentación, adecuado control de los psicofármacos...

La carga mental y la carga física: nivel de atención continuada en la conducción, tensión generada por urgencias del servicio, tipos de vía y su complejidad, sobreesfuerzo y conducción nocturna, mal diseño del lugar de conducción y prestaciones del vehículo, posturas sedentarias, manipulación de cargas...

El entorno físico: ruido, incorrecta iluminación, cambios de temperatura y corrientes de aire, ventilación insuficiente...

Condiciones de seguridad: mal estado del vehículo, equipos y herramientas, falta de orden y limpieza, riesgos en operaciones de mantenimiento y hábitos de trabajo inadecuados. Aquellos factores relacionados con las propias condiciones de trabajo y su organización. (Fundación Mapfre, s.f.)

La salud y seguridad de los conductores de vehículos de transporte terrestre son aspectos cruciales para garantizar la integridad de las operaciones en las carreteras y prevenir accidentes. En primer lugar, es necesario que los conductores mantengan un estado de salud física y mental óptimo. Condiciones médicas que puedan afectar la atención, los reflejos o la capacidad de toma de decisiones deben ser identificadas y tratadas adecuadamente. Además, los conductores deben ser conscientes de la importancia de mantener una buena salud general, incluyendo hábitos alimenticios y de ejercicio, para estar en condiciones óptimas al volante.

La fatiga es un riesgo significativo en el transporte terrestre, especialmente en viajes de larga distancia. Los conductores deben ser conscientes de la necesidad de descanso adecuado antes de iniciar sus trayectos y tomar pausas regulares durante el viaje para evitar la fatiga acumulativa. Las empresas de transporte también desempeñan un papel vital al establecer políticas que promuevan el descanso adecuado y proporcionen horarios de trabajo que no comprometan la salud y bienestar de los conductores. El consumo de sustancias que afectan la capacidad de conducción, como alcohol o drogas, es inaceptable y representa un peligro para la seguridad vial. Las compañías deben implementar políticas de tolerancia cero en este sentido y los conductores deben ser conscientes de su responsabilidad al abstenerse de cualquier sustancia que pueda comprometer su habilidad para manejar de manera segura.

La formación continua y la actualización sobre normativas de tráfico y técnicas de conducción segura son esenciales. Los conductores deben participar en programas de capacitación que refuercen sus habilidades y conocimientos, y las empresas deben facilitar y promover esta formación como parte integral de la seguridad operacional. Además, el mantenimiento regular de los vehículos es crucial para la seguridad en el transporte terrestre. Los conductores y las empresas deben llevar a cabo inspecciones periódicas para garantizar que los vehículos estén en condiciones óptimas de funcionamiento, abordando cualquier problema mecánico de manera inmediata.

En resumen, la salud y seguridad de los conductores de vehículos de transporte terrestre son aspectos interrelacionados que requieren una atención constante. La implementación efectiva de políticas, la formación continua y la promoción de una cultura de seguridad contribuyen a crear un entorno vial más seguro para todos.

4.6 Definición de Transporte Terrestre

El transporte terrestre es el “traslado, conducción de personas o cosas entre dos lugares” (Cabanellas de Torres, 1979) la definición de transporte terrestre proporcionada por Cabanellas de Torres es concisa y directa al expresar que se trata del "traslado, conducción de personas o cosas entre dos lugares". Este enfoque simple destaca la esencia fundamental del transporte terrestre: la movilidad de personas o bienes desde un punto de origen hasta un destino específico. Al utilizar los términos "traslado" y "conducción", se enfatiza la acción de movimiento y dirección inherente al transporte terrestre. La inclusión de "personas o cosas" subraya la versatilidad de este medio de transporte, que puede aplicarse tanto al desplazamiento de individuos como a la transferencia de mercancías.

La brevedad de la definición no solo la hace accesible, sino que también permite una aplicación amplia, abarcando diversas formas de transporte terrestre, ya sea mediante vehículos para el traslado de personas, como automóviles o autobuses, o para la conducción de bienes, como camiones de carga. Además, la inclusión de la noción de "dos lugares" destaca la idea central de conectividad entre puntos específicos en el espacio.

Acto y consecuencia de trasladar algo de un lugar a otro. También permite nombrar a aquellos artilugios o vehículos que sirven para tal efecto, llevando individuos o mercaderías desde un determinado sitio hasta otro. Se habla de transporte público, para hacer referencia a los autobuses, trenes y otras unidades móviles que sirven para la movilización de los ciudadanos de una comunidad y que está solventado y manejado

por el Estado vigente. Cabe señalar en algunos casos, dichos coches pertenecen a empresas privadas que tienen algún tipo de acuerdo con el gobierno y han asumido la responsabilidad de brindar un servicio determinado a la comunidad. (Zambrano Cedeño, Narváez Barbarán, & Caicedo Coello, 2020, p. 4)

Estos autores abordan el concepto de transporte desde dos perspectivas: como el acto y consecuencia de trasladar algo de un lugar a otro, y como la utilización de vehículos o artilugios para este propósito. La primera parte resalta la acción fundamental de mover objetos o individuos de un punto a otro, enfocándose en el traslado como un proceso esencial del transporte. En la segunda parte, se destaca la relación entre el transporte y los vehículos, mencionando que estos artilugios o medios de movilidad pueden ser utilizados para llevar a cabo dicho traslado. Se menciona específicamente la movilización de individuos o mercancías, resaltando así la dualidad de propósitos que puede tener el transporte terrestre.

El texto también introduce la noción de transporte público, señalando que incluye autobuses, trenes y otras unidades móviles destinadas a movilizar a los ciudadanos de una comunidad. Además, se destaca que, en algunos casos, estos vehículos pueden ser operados por empresas privadas en colaboración con el gobierno, resaltando la variabilidad en la gestión y propiedad de los medios de transporte público. Este aspecto refleja la complejidad y diversidad en la organización de los servicios de transporte, donde tanto el sector público como el privado pueden desempeñar roles significativos.

Según el sitio web, Importaciones Ecuador, el transporte terrestre es;

El servicio de trasladar de un lugar a otro, pasajeros o cargamento, mediante la utilización de vehículos de locomoción, su implementación y funcionamiento requiere de carreteras, caminos, vías férreas, entre otras cuyas redes se extienden por la superficie de la tierra, y espacios físicos como terminales, almacenes, zonas de carga,

zonas de descarga, entre otros espacios destinados para cubrir las actividades en el transporte de personas y mercancías. (Importaciones Ecuador, s.f.)

La definición presentada destaca el servicio de trasladar pasajeros o cargamento de un lugar a otro mediante el uso de vehículos de transporte. Se pone énfasis en la necesidad de infraestructuras específicas para la implementación y el funcionamiento de este servicio, subrayando la importancia de carreteras, caminos y vías férreas, entre otras. Esta conexión entre el servicio de transporte y la infraestructura resalta la dependencia mutua entre ambos elementos, donde la existencia y el mantenimiento de una red de transporte adecuada son esenciales para el desarrollo eficiente de esta función de traslado.

Además, la definición menciona espacios físicos cruciales en el proceso de transporte, como terminales, almacenes, zonas de carga y descarga. Estos espacios son esenciales para facilitar las actividades logísticas asociadas al transporte de personas y mercancías, mostrando así la complejidad y la planificación necesaria para garantizar un servicio de transporte efectivo. La inclusión de estos elementos destaca la necesidad de una logística bien organizada y la importancia de las instalaciones adecuadas para respaldar el servicio de transporte.

4.7 Transporte Terrestre de Pasajeros

“Se entiende por servicio de transporte terrestre de pasajeros, a la actividad de trasladar o llevar personas o clientes de un lugar a otro en un vehículo motorizado, a través de las carreteras, caminos o red vial terrestre” (Villacis, s.f). La definición de Villacis acerca del servicio de transporte terrestre de pasajeros ofrece una comprensión clara de la actividad en cuestión. En primer lugar, se destaca el propósito fundamental del servicio, que es trasladar o llevar personas de un lugar a otro. Este enfoque resalta la función primordial del transporte terrestre de pasajeros como facilitador de la movilidad de individuos, cumpliendo con una necesidad esencial en la sociedad.

Además, la definición especifica que este traslado se realiza mediante un vehículo motorizado. Esta distinción es crucial, ya que identifica el uso de tecnología motorizada como un componente inherente al servicio. De esta manera, se diferencia de formas de transporte no motorizadas y enfatiza la relevancia de la ingeniería mecánica en el proceso de traslado. La elección del medio de traslado también se destaca en la definición al especificar que la actividad se lleva a cabo a través de las carreteras, caminos o red vial terrestre. Esta mención resalta la interacción directa con la infraestructura vial, subrayando la importancia de contar con una red de carreteras o caminos para la ejecución eficiente del servicio.

Según la página web FACUA Andalucía, (2007) “El transporte público es un sistema integral de medios de transporte de uso generalizado, capaz de dar solución a las necesidades de desplazamientos de las personas” La definición proporcionada acerca del transporte público enfatiza la integralidad y universalidad de este sistema de movilidad. Según esta fuente, el transporte público se concibe como un sistema completo de diversos medios de transporte destinados a un uso generalizado. Este enfoque abarca una amplia gama de opciones de movilidad, desde autobuses y trenes hasta metro y otros servicios colectivos, subrayando la diversidad de modalidades que componen el transporte público.

La caracterización del transporte público como capaz de dar solución a las necesidades de desplazamientos de las personas destaca su función esencial en la satisfacción de las demandas de movilidad de la sociedad. Esta perspectiva resalta el papel vital que desempeña el transporte público al proporcionar opciones accesibles y eficientes para que las personas se desplacen de un lugar a otro. La inclusión de la expresión "uso generalizado" enfatiza que el transporte público está diseñado para ser utilizado por un amplio segmento de la población. Esto subraya su carácter inclusivo y su importancia en la promoción de la movilidad para todos, independientemente de la capacidad económica o de otro tipo.

En conclusión, el transporte terrestre de pasajeros se presenta como un sistema versátil y eficiente que satisface las necesidades de desplazamiento de la población de manera integral. Proporciona una opción accesible y práctica para moverse en la ciudad, fomentando la movilidad sostenible y contribuyendo a la reducción de la congestión vehicular y la emisión de gases contaminantes. Además, promueve la equidad y la inclusión al brindar igualdad de oportunidades de desplazamiento a todos los ciudadanos, independientemente de su condición económica o social. En definitiva, el transporte público desempeña un papel fundamental en la construcción de ciudades más habitables, eficientes y respetuosas con el medio ambiente.

4.8 Transporte Terrestre de Mercancías

Sobre el transporte terrestre de mercancías, Martínez Gonzales, (2005) menciona lo siguiente;

El transporte de mercancías es una actividad socioeconómica trascendental. Puede afirmarse, sin temor a errar, que las actividades de transporte y comunicación constituyen actualmente algunos de los principales motores de la economía. Hoy en día no existe sistema económico que no se sustente en la comunicación de las ideas, pero también en el transporte de personas y de las mercancías. El transporte terrestre de mercancías reviste mayor importancia que otros medios de transporte. El transporte marítimo o aéreo no podría completarse y ultimarse sin el terrestre. (p.8)

La afirmación de Martínez Gonzales sobre el transporte de mercancías destaca su relevancia como una actividad socioeconómica trascendental. Se subraya que las actividades de transporte y comunicación son motores fundamentales de la economía actual. Esta perspectiva refleja la conexión intrínseca entre la movilidad de bienes y la prosperidad económica, donde el transporte de mercancías desempeña un papel vital. La declaración de que las actividades de transporte y comunicación son esenciales para todos los sistemas económicos

resalta la importancia de estos elementos en la dinámica económica global. Se reconoce que la comunicación de ideas y el traslado de personas y mercancías son pilares fundamentales que impulsan el desarrollo y la interconexión en la sociedad contemporánea.

La afirmación de que el transporte terrestre de mercancías reviste mayor importancia que otros medios de transporte enfatiza la centralidad de las redes terrestres en la logística y distribución. Esta percepción podría deberse a la versatilidad y alcance directo que ofrece el transporte terrestre, conectando de manera eficiente diversas ubicaciones y permitiendo la entrega puerta a puerta. La interdependencia entre diferentes modos de transporte, como el marítimo o aéreo, y el terrestre se destaca al aseverar que estos últimos son necesarios para completar y finalizar los procesos de transporte. Esta observación subraya la colaboración y complementariedad entre diferentes formas de movilidad, destacando que el transporte terrestre sirve como enlace esencial en cadenas logísticas más amplias.

En conclusión, resalta la importancia trascendental del transporte de mercancías en la actividad socioeconómica. Además, destaca cómo el transporte terrestre se posiciona como un elemento crucial en la cadena logística global, conectando y facilitando la movilidad de mercancías de manera integral. La interrelación de los distintos modos de transporte evidencia la complejidad y la interdependencia en la dinámica del transporte a nivel económico.

4.9 Seguridad Vial

La seguridad vial es un tema de importancia trascendental en la sociedad contemporánea, marcada por una creciente movilidad y una red extensa de carreteras y calles. La seguridad vial no se limita simplemente a la aplicación de normas de tránsito; implica una combinación de factores que van desde la conducta individual de los conductores hasta el diseño eficiente de las vías y la implementación efectiva de políticas públicas. Esta

interconexión de elementos busca prevenir accidentes de tránsito, minimizar lesiones y preservar vidas en el entorno vial.

La seguridad vial se refiere a las medidas adoptadas para reducir el riesgo de lesiones y muertes causadas por el tránsito.

A través de la coordinación y colaboración intersectorial, los países de la Región de las Américas pueden mejorar la legislación sobre seguridad vial, creando un entorno más seguro, accesible, y sostenible para los sistemas de transporte y para todos los usuarios.

La velocidad excesiva contribuye a aproximadamente un tercio de todas las muertes causadas por el tráfico en países de altos ingresos y la mitad de ellos en países de ingresos bajos y medios. (Organización Panamericana de la Salud, s.f.)

De lo anteriormente mencionado se deduce que, la seguridad vial representa un compromiso esencial para la preservación de vidas y la reducción de lesiones relacionadas con el tránsito. La coordinación y colaboración intersectorial emergen como herramientas fundamentales para abordar este desafío, particularmente en la Región de las Américas. La mejora de la legislación en materia de seguridad vial se presenta como un paso crucial para crear un entorno de transporte más seguro, accesible y sostenible para todos los usuarios de las vías.

La estadística reveladora sobre la contribución de la velocidad excesiva a las muertes relacionadas con el tránsito destaca la necesidad urgente de medidas específicas para abordar este factor de riesgo. Tanto en países de altos ingresos como en aquellos de ingresos bajos y medios, la velocidad inapropiada juega un papel significativo en las tragedias viales. Por ende, es imperativo que los esfuerzos de prevención se centren en la concientización, la aplicación

efectiva de límites de velocidad y la implementación de medidas para desincentivar la conducción a velocidades peligrosas.

Por último, la seguridad vial no solo depende de la adopción de políticas y regulaciones efectivas, sino también de la conciencia y responsabilidad individual. La educación continua y la promoción de comportamientos seguros son clave para fomentar un cambio cultural que contribuya a la creación de entornos viales más seguros y a la protección de la vida en las carreteras.

4.10 Periodos de Descanso

Los periodos de descanso para los conductores desempeñan un papel crucial en la seguridad vial y en la salud general de quienes operan vehículos. En el contexto de la movilidad constante de la sociedad actual, donde la actividad de transporte es una parte integral de la vida diaria, la importancia de garantizar que los conductores cuenten con suficiente tiempo de descanso se vuelve cada vez más evidente. Estos periodos no solo contribuyen a prevenir la fatiga y el agotamiento, sino que también son fundamentales para mantener la concentración, la agudeza mental y la habilidad de reacción necesarias para una conducción segura.

La regulación y promoción de los periodos de descanso se han convertido en una prioridad en la gestión de la seguridad vial. Normativas específicas definen los límites de tiempo de conducción continuada y establecen los intervalos mínimos de descanso para garantizar que los conductores estén en condiciones óptimas mientras operan vehículos en las carreteras. Esta introducción explorará la importancia de estos periodos de descanso, no solo desde el punto de vista normativo, sino también en términos de bienestar del conductor y la seguridad general en el entorno vial.

Los periodos de descanso para los conductores desempeñan un papel fundamental en la seguridad vial al prevenir la fatiga, uno de los principales factores de riesgo en los accidentes

de tránsito. La fatiga afecta negativamente la atención y la capacidad de reacción, por lo que garantizar que los conductores tengan suficientes momentos de descanso es esencial para mantener la alerta y prevenir situaciones peligrosas en la carretera. Además de la seguridad vial, los periodos de descanso son cruciales para el bienestar general de los conductores. La conducción prolongada sin descanso adecuado puede tener impactos negativos en la salud física y mental de los conductores. El descanso permite la recuperación física y reduce el estrés asociado con las demandas constantes de la conducción, contribuyendo así a la salud a largo plazo de los conductores.

La importancia de estos periodos también radica en el cumplimiento de las regulaciones. Muchos países establecen límites específicos de tiempo de conducción y requieren intervalos mínimos de descanso para garantizar la seguridad en las carreteras. Cumplir con estas regulaciones no solo es una obligación legal, sino que también contribuye a la creación de un entorno vial más seguro para todos los usuarios. Por último, aunque pueda parecer contradictorio, los periodos de descanso también pueden promover la eficiencia en el transporte. Conductores descansados son capaces de mantener una velocidad constante, minimizar errores y optimizar la gestión del tiempo, lo que contribuye a un sistema de transporte más eficiente y seguro en general. En conjunto, la importancia de los periodos de descanso para los conductores trasciende la seguridad individual para impactar positivamente en la seguridad vial, la salud y la eficiencia del sistema de transporte.

4.11 Evolución del Transporte Terrestre

A lo largo de la historia, el transporte terrestre ha desempeñado un papel fundamental en el desarrollo y progreso de las sociedades. Como punto de partida tenemos la domesticación de animales que más tarde serían usados con esta finalidad, Camps i Rabadá, (2005) sobre la domesticación de los animales menciona lo siguiente;

El primer objetivo al mantenerlos vivos sería para obtener su carne, según necesidades. Posteriormente verían otras posibilidades, como obtención de su leche, su cuero y pieles, y más tarde su uso como trabajo y transporte. Sin olvidar el servir de compañía y juegos. En este orden o a la vez (p.3)

Lo manifestado por Camps i Rabadá respecto a la domesticación de los animales aborda diversas dimensiones de la relación entre el ser humano y los animales a lo largo del tiempo. La idea central es que el primer propósito de mantener a los animales vivos está vinculado a la obtención de carne, satisface necesidades fundamentales de alimentación. Este planteamiento refleja la importancia inicial de los animales como recurso alimenticio básico para las comunidades humanas.

Posteriormente, menciona una evolución en la relación con los animales, destacando otras posibilidades que van más allá de la obtención de carne. Estas incluyen la obtención de leche, cuero y pieles, lo que sugiere una ampliación de las utilidades de los animales domesticados. Este cambio refleja la capacidad de las sociedades humanas para aprovechar múltiples recursos que los animales pueden ofrecer, contribuyendo así a la diversificación de la economía y el uso eficiente de los recursos animales. Posteriormente, con el tiempo, los animales domesticados no solo fueron utilizados como fuente de productos y alimentos, sino que también se convirtieron en instrumentos de trabajo y transporte. Esta transición señala un cambio en la percepción y utilidad de los animales, pasando de ser simplemente fuentes de recursos a compañeros y colaboradores en diversas actividades humanas.

En conjunto, la afirmación de Camps i Rabadá destaca la complejidad y la evolución de la relación entre humanos y animales a lo largo del tiempo, desde su uso primario como fuente de alimentos hasta convertirse en compañeros de trabajo, transporte y compañía,

revelando la diversidad de roles que los animales han desempeñado en la historia y la cultura humanas.

Otro hito importante para la evolución del transporte terrestre fue el invento de la rueda:

Es uno de los mejores inventos de la humanidad. Tanto que es difícil imaginarse el mundo sin ella, a Mesopotamia se le atribuye la creación de la rueda en el año 3500 a. C, por lo que, algunos historiadores lo consideran un invento relativamente reciente. Fue un avance importante en el transporte terrestre, la rueda permitió la creación de carros y carretas más eficientes, lo que facilitó el transporte de personas y bienes a distancias mayores. (Ventura, 2017)

El invento de la rueda marcó un hecho crucial en la evolución del transporte terrestre, por importancia universal y su impacto transformador en la sociedad humana. La declaración de que la rueda es uno de los mejores inventos de la humanidad subraya su relevancia fundamental en el desarrollo de la tecnología y la civilización. La atribución de la creación de la rueda a Mesopotamia en el año 3500 a.C. resalta su antigüedad y su origen en una de las cunas de la civilización. Aunque algunos historiadores la consideren un invento relativamente reciente, esta fecha establece la rueda como una invención milenaria que ha perdurado a lo largo de la historia.

La rueda representó un avance significativo en el transporte terrestre al permitir la creación de carros y carretas más eficientes. Esta eficiencia mejorada tuvo un impacto directo en la capacidad de transporte de personas y bienes a distancias mayores. La conexión entre la rueda y la posibilidad de movilidad y comercio a larga distancia destaca la importancia de este invento en la expansión y desarrollo de las sociedades antiguas. “Esta innovación supuso una revolución en la velocidad y capacidad de carga. A partir de entonces, las civilizaciones como la del Antiguo Egipto, Grecia y Roma clásicas mejoraron la calidad de los carros”

(Barchilón, 2019). La afirmación de Barchilón destaca la importancia revolucionaria de la rueda en el transporte terrestre, enfocándose en dos aspectos clave: la velocidad y la capacidad de carga. Este enfoque resalta cómo la rueda no solo mejoró la movilidad, sino que también tuvo un impacto significativo en la eficiencia del transporte de bienes y personas.

El término "revolución en la velocidad" subraya cómo la introducción de la rueda cambió radicalmente la velocidad de los medios de transporte. Antes de este invento, los métodos de transporte terrestre podrían haber sido más lentos y menos eficientes. La rueda permitió una movilidad más rápida, lo que resultó en una transformación significativa en la eficiencia de los viajes.

La mención de la mejora en la capacidad de carga destaca la capacidad de la rueda para soportar y transportar cargas más pesadas de manera eficiente. Esta mejora tuvo un impacto directo en el comercio y la logística, ya que se volvió más viable y eficiente mover grandes cantidades de bienes a distancias mayores. La referencia a las civilizaciones como el Antiguo Egipto, Grecia y Roma clásicas subraya la influencia de la rueda en sociedades históricas avanzadas. Indica que estas civilizaciones aprovecharon la innovación de la rueda para mejorar la calidad de los carros, lo que sugiere una conexión directa entre esta tecnología y el progreso económico y social.

Los caminos y carreteras jugaron un papel fundamental para el transporte terrestre, se desarrollaron hace muchos años:

En Mesopotamia se construyeron caminos y los cartagineses se dotaron de un sistema de carreteras, pero fueron los romanos quienes levantaron la primera gran red más de 100.000 kilómetros de calzadas: comunicó todo el Imperio para facilitar los desplazamientos militares y propició los intercambios. Construidas con una técnica notable varias capas de piedra y grava en una zanja profunda, pavimento de losas de

piedra, drenaje, las calzadas romanas tuvieron gran longevidad. Algunas carreteras actuales reproducen su trazado. (Montero, 2021)

Montero, destaca la importancia de los caminos y carreteras en la evolución del transporte terrestre, destacando su papel fundamental a lo largo de la historia. Comienza reconociendo que la construcción de caminos y carreteras tiene una antigüedad considerable, remontándose a Mesopotamia, donde se establecieron caminos, y posteriormente, los cartagineses desarrollaron un sistema de carreteras. Sin embargo, el énfasis recae en la contribución significativa de los romanos, quienes construyeron la primera gran red de carreteras que abarcaba más de 100,000 kilómetros.

La referencia a Mesopotamia y los cartagineses señala la antigüedad y la diversidad de las civilizaciones que reconocieron la importancia de las vías de comunicación terrestre. Sin embargo, es con la expansión del Imperio Romano que se logra una red de carreteras a una escala sin precedentes. Se destaca que esta red no solo tenía el propósito de facilitar los desplazamientos militares, sino que también propició los intercambios comerciales y culturales en todo el imperio. La descripción técnica de las calzadas romanas, con varias capas de piedra y grava, un pavimento de losas de piedra y un sistema de drenaje, enfatiza la calidad y durabilidad de estas infraestructuras. Esta construcción meticulosa contribuyó a la longevidad de las calzadas romanas, y algunas carreteras actuales siguen su trazado, evidenciando la influencia perdurable de esta antigua red vial en la planificación y diseño contemporáneo.

Por estos caminos y carreteras se trasportaban las personas y mercancías mediante carretas tiradas por animales, sin embargo, el principal inconveniente era que estaba limitado a las condiciones físicas del animal. Por lo que, con los avances tecnológicos como el desarrollo de la maquina a vapor de originaron los automóviles. García Bartual, (2019) acerca del origen del automovil manifiesta lo siguiente;

La invención del automóvil se atribuye tradicionalmente a Karl Benz (1844-1929). Pero para la creación de Benz se hizo necesaria la contribución de ingenios anteriores, como el motor de cuatro tiempos inventado de forma independiente por su compatriota Nikolaus August Otto y el francés Alphonse Beau de Rochas.(p.14)

Con la aparición de los automóviles, en los siglos XIX y XX aproximadamente y su posterior producción en masa, el transporte terrestre tuvo un gran cambio permitiendo el desplazamiento de manera más rápida ofreciendo un transporte personal y que podía ser usado en cualquier horario.

Pero, la aparición de los automóviles también trajo complicaciones ya que, no se contaba con la infraestructura vial adecuada para que su tránsito sea el mejor, al tener caminos que eran de tierra por lo general, se levantaba mucho polvo y por el uso las carreteras se dañaban por lo que, se tuvo que mejorar esto y así aparecieron las autopistas, gracias al uso del asfalto.

La primera autopista del mundo se construyó en Italia en el año 1921 para unir las ciudades de Milán y Varese. Han pasado los años y este germen ha acabado convirtiéndose en un ramal de redes de carreteras y formando parte de las autopistas A8 y A9 italianas. En sus orígenes tenía únicamente dos calzadas separadas, pero no poseía cruces a distinto nivel. (Delgado, 2023)

La construcción de redes de carreteras y autopistas mejoró significativamente la infraestructura del transporte terrestre. Las carreteras conectaban ciudades y países, facilitando el comercio y el transporte, mientras que las autopistas de alta velocidad permitían un desplazamiento más rápido y eficiente. “Durante la segunda mitad del siglo XX se construyó en todo el mundo una extensísima red de carreteras (actualmente, más de 33 millones de

kilómetros), a medida que se propagaban el automóvil y el transporte de mercancías por camiones” (Montero, 2021).

Finalmente, junto con los avances en el transporte individual, se desarrollaron sistemas de transporte público, como autobuses con la finalidad de atender las necesidades de movilidad de las personas o el transporte de mercancías de un lugar a otro. Zbikoski, (2020) menciona que “la expansión de las ciudades y el desarrollo económico revelaron con el tiempo la necesidad de conectar lugares alejados entre sí para salvar distancias demasiado largas para caminar: vehículos colectivos a precios accesibles para toda la población”.

A modo de resumen, podemos mencionar lo siguiente, el transporte terrestre a lo largo de su historia ha sufrido un sin número de cambios, primeramente, fue la domesticación de animales lo que permitió iniciar este tipo de transporte, ya que, con la domesticación de animales, que, si bien es cierto, fue lograda para satisfacer otras necesidades, las personas se dieron cuenta que podían usar estos animales con el fin de moverse de un lugar a otro. Luego, con la invención de la rueda se dio un salto significativo puesto que, se hicieron las primeras carretas y trineos, los cuales tirados por animales facilitaron la movilidad. Debido a la aparición de las carretas, nace la necesidad de crear redes de caminos para facilitar la movilidad de las mismas, varios imperios crearon caminos para usarlos en diferentes ámbitos, como el desplazamiento de personas, tropas y mercancías.

Muchos siglos después, con la evolución de las sociedades y la aparición de los primeros motores se logró inventar los automóviles, invento que marcó un antes y un después dentro del transporte terrestre, ya que, permitió el transporte de una manera más fácil, adecuada y segura. Sin embargo, fue necesaria la creación de redes de vías acordes a los automóviles, pues, las antiguas carreteras de tierra no permitían un transporte adecuado. Debido a la expansión de las ciudades y a la necesidad de las personas de viajar de una ciudad a otra se

crearon los buses, medio de transporte por excelencia ya que permitía el transporte de un gran número de personas. Además, es necesario destacar que el transporte terrestre desempeña un papel fundamental en el desarrollo de las sociedades y tiene una serie de beneficios tanto para las personas que no poseen un automóvil propio evitando así, la congestión vehicular. Además, de los múltiples beneficios ambientales que de este se desprenden.

4.12 Accidentes de Tránsito

Se define como accidente de tránsito la acción culposa cometida por los conductores de los vehículos, sus pasajeros o los peatones, al transitar por todas las vías públicas terrestres de la Nación que estén al servicio y uso del público en general; asimismo, la circulación de los vehículos en las gasolineras; en todo lugar destinado al estacionamiento público o comercial regulado por el Estado, en los estacionamientos privados de uso público de los centros y locales comerciales, en las vías privadas y las playas del país. En el accidente de tránsito, debe estar involucrado, al menos, un vehículo y producirse daños en los bienes, lesiones o muerte de personas, como consecuencia de la infracción a la presente Ley. (Ramírez Muñoz, 2013)

El fragmento establece la definición de lo que constituye un accidente de tránsito, abarcando diversas circunstancias y lugares. Se destaca la amplitud del ámbito de aplicación al incluir todas las vías públicas terrestres de todo el país, así como lugares específicos como gasolineras, estacionamientos públicos o comerciales, centros y locales comerciales, vías privadas y playas. Esta extensión demuestra la intención de cubrir un amplio espectro de situaciones relacionadas con la circulación de vehículos y peatones. Además, se establecen condiciones específicas que deben cumplirse para que un incidente sea considerado un accidente de tránsito. La participación de al menos un vehículo es fundamental, y debe haber daños en bienes, lesiones o incluso pérdida de vidas como resultado directo de la infracción a

la ley. Esta condición no solo limita la definición a eventos específicos, sino que también subraya la gravedad de las consecuencias que pueden surgir de un accidente de tránsito.

Los accidente de tránsito “Es un hecho eventual, producido como consecuencia del tránsito vehicular en el que interviene, por lo menos, un vehículo, cuyo resultado produce lesiones o muertes de las personas y/o daños en las cosas” (Lossetti , Trezza , & Patitó, 2005), la definición de accidente de tránsito proporcionada por estos autores destaca su naturaleza como un evento ocasional derivado de la circulación vehicular, donde al menos un vehículo está involucrado y cuyas consecuencias pueden implicar lesiones o muertes de personas, así como daños materiales. Esta descripción enfatiza la relación directa entre la presencia de vehículos y la ocurrencia de tales eventos, resaltando la importancia del componente vehicular en la definición. Además, se subraya la gravedad de las implicaciones al mencionar tanto las posibles consecuencias físicas para las personas como los daños materiales a las cosas, destacando así la necesidad de abordar integralmente los aspectos humanos y materiales en la prevención y gestión de los accidentes de tránsito.

Un accidente de tránsito es “el suceso imprevisto producido por la participación de un vehículo o más en las vías o carreteras y que ocasiona daños materiales o lesiones a personas y hasta la muerte de las mismas” (Toscano Vizcaíno, 2005), este autor expresa que estos accidentes son acontecimientos inesperados producidos por la participación de uno o varios vehículos que transitan por las vías de las cuales resultan daños materiales, incapacidades físicas e incluso la muerte.

Desde mi perspectiva, los accidentes de tránsito son hechos o acontecimientos que se producen de manera inintencionada, ya sea, entre un vehículo o varios los cuales transitaban por las vías o carreteras públicas cuyas consecuencias siempre serán negativas para los involucrados de estos acontecimientos. El resultado puede ser, pérdidas materiales, lesiones o

incluso la muerte por lo que, es importantes que durante la conducción se tomen las medidas necesarias para garantizar la seguridad de las personas.

4.13 Accidentes de Tránsito en el Ecuador

Los accidentes de tránsito en Ecuador son un problema grave que afecta a la sociedad ecuatoriana y tiene un impacto significativo en la seguridad vial. Según datos del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC), (2022) “En el primer y segundo trimestre del año 2022, se registraron 10.592 siniestros de tránsito, cifra que representa un incremento del 9% con respecto al 2021 en el mismo periodo”

En Ecuador, la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) y la Policía Nacional son los organismos encargados de regular y controlar el tránsito, así como de promover la seguridad vial en el país. También existen otros organismos, como la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE), que se encargan de la fiscalización y el control del tránsito en las vías.

En Ecuador, desde que se mantienen estadísticas, se han notificado 373.265 AT, ocasionado 244.183 lesionados y 29.148 fallecidos. La evolución de las cifras de fallecidos por accidente de tránsito muestra a partir del año 1998 (1.160) una tendencia ascendente hasta alcanzar un máximo en 2014, en el que se registraron un total de 2.322 fallecidos. Para el avance mensual de enero a mayo de 2016, se han registrado 803 fallecimientos, es decir, 79 fallecidos más que en el año anterior (Gómez García & Chérrez Miño, 2016)

En conclusión, las estadísticas de accidentes de tránsito en Ecuador son alarmantes, con un alto número de fallecidos y lesionados a lo largo de los años. La tendencia ascendente de los fallecimientos hasta alcanzar su punto máximo en 2014 refleja la urgencia de abordar este problema y tomar medidas efectivas para mejorar la seguridad vial.

La protección de la vida y la integridad de todas las personas en las vías debe ser una prioridad, y se requiere una colaboración entre autoridades, instituciones, conductores y peatones para lograr un cambio significativo. Es necesario impulsar acciones que mejoren la infraestructura vial, fomenten la seguridad en el transporte y promuevan conductas responsables. Reducir la cantidad de accidentes de tránsito y sus consecuencias requiere un enfoque integral que abarque la educación, la aplicación de leyes y la mejora de las condiciones viales.

4.14 Principales causas de accidentes de Tránsito en Ecuador

Los accidentes de tránsito pueden tener múltiples causas, y a menudo están relacionados con una combinación de factores.

Si los accidentes vehiculares fueran una cuestión fortuita su número sería mínimo y cada uno de los casos sería excepcional. Sin embargo, especialistas en vialidades y expertos en seguridad vial saben que detrás de cada accidente existe un 90 por ciento el factor humano y el restante se debe a cuestiones como el mal estado del camino o las condiciones climáticas. Es decir, si tuviéramos cien accidentes en un día, noventa de ellos serían provocados por las personas y sólo diez serían ‘fortuitos’. (Fundación Carlos Slim, 2016)

Esto significa que la gran mayoría de los accidentes de tráfico son causados por acciones, decisiones o errores humanos. Factores como el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol o drogas, las distracciones al volante y el incumplimiento de las normas de tránsito son ejemplos de comportamientos humanos que pueden provocar accidentes. Este análisis destaca la importancia de la educación vial, la conciencia y la responsabilidad de los conductores, así como la implementación de medidas de seguridad y mantenimiento adecuadas para reducir la incidencia de los accidentes de tráfico.

4.14.1 Exceso de velocidad

El exceso de velocidad es una de los fenómenos más sobresaliente en nuestro entorno, ya que se puede establecer que uno de cada cinco conductores han excedido los límites de velocidad especialmente en las autopistas, ya que los mismo considera que por ser zonas donde se puede transitar de manera más espaciosa, ya que se cuentan con calzada de rodamiento en buen estado y los demás vehículos circulan a una velocidad considerable los mismo aumentan su velocidad ya sea por llegar con la mayor rapidez o por otras circunstancias. (Ibarra Castillo, 2019)

Conducir a velocidades superiores a los límites establecidos aumenta la probabilidad de accidentes y la gravedad de sus consecuencias. Ya que, es menor el tiempo de reacción y de frenado del vehículo, cuando se conduce a altas velocidades, el vehículo requiere una mayor distancia para detenerse por completo en caso de emergencia. Esto significa que, si algo inesperado ocurre en la vía, como un obstáculo o un peatón cruzando la calle, el conductor tendrá menos tiempo para reaccionar y detener el vehículo de manera segura.

Ibarra Castillo, (2019) menciona que;

Se ha determinado que el exceso de velocidad está asociado con entre 30% - 60% de los accidentes de tránsito a nivel mundial, donde los conductores jóvenes están sobre representados en accidentes que involucran alta velocidad, distracción del conductor y uso de alcohol. Esta situación es especialmente observada en hombres menores de 30 años quienes tienen tres veces más probabilidades de morir en un accidente de tránsito que sus contrapartes femeninas. Según datos de la OMS: Un peatón tiene un 90% de probabilidades de sobrevivir a la embestida de un vehículo que viaja a 30 km/h o menos; pero esa probabilidad es menor del 50% cuando el impacto se produce a 45 km/h o más. El límite de velocidad de 30 km/h puede disminuir el riesgo de accidentes y se

recomienda en zonas frecuentadas por usuarios vulnerables de la vía pública 18 (por ejemplo, las zonas residenciales y los alrededores de las escuelas). Además de reducir los traumatismos por accidentes de tránsito, circular a una velocidad baja puede tener otros efectos positivos sobre la salud. (p.69)

De lo anterior expuesto se determina que, el exceso de velocidad está asociado con entre el 30% y el 60% de los accidentes de tránsito a nivel mundial. Esto indica que una gran proporción de los accidentes viales ocurren debido a la conducción a velocidades superiores a los límites establecidos. También que, los conductores jóvenes tienen una sobre representación en los accidentes relacionados con la alta velocidad, la distracción del conductor y el consumo de alcohol y finalmente que, los hombres menores de 30 años tienen tres veces más probabilidades de morir en un accidente de tránsito que las mujeres de la misma edad.

Para prevenir los accidentes relacionados con el exceso de velocidad, es importante respetar los límites de velocidad establecidos y ajustar la velocidad a las condiciones de la vía, el clima y el tráfico. También es fundamental conducir de manera defensiva, mantener una distancia segura con los vehículos que nos preceden y estar atentos a las señales de tránsito y las condiciones cambiantes de la vía. Las autoridades de tránsito también juegan un papel crucial en la prevención del exceso de velocidad mediante la implementación de medidas de control, como radares de velocidad, reductores de velocidad y campañas de concienciación.

El exceso de velocidad es un problema latente en nuestro país. Primero de todo, porque puede dar lugar a accidentes de tráfico que, además, más graves serán como mayor sea la velocidad que llevemos. Esto nos da, pues, un motivo de peso para controlar la velocidad en carretera y cedernos a los límites legales. (La Vanguardia, 2018)

En conclusión, es necesario respetar los límites de velocidad establecidos y promover la concienciación sobre los riesgos asociados con el exceso de velocidad. Además, es necesario

implementar medidas de control y regulación del tránsito para mejorar la seguridad vial, especialmente en áreas donde los usuarios vulnerables de la vía, como peatones y ciclistas, están presentes en gran número.

4.14.2 Conducción bajo los efectos del alcohol o sustancias catalogadas sujetas a fiscalización

El consumo de alcohol es un problema grave en la sociedad actual, en particular por sus efectos sobre la conducción. Una revisión de la literatura sugiere que las competencias al volante se alteran negativamente, cuando los sujetos presentan una alta tasa de alcoholemia en sangre. (Lima Serrano, 2015)

La Organización Panamericana de la Salud, (2017) sobre la conducción bajo los efectos del alcohol menciona lo siguiente;

El consumo de alcohol, incluso en cantidades relativamente pequeñas, aumenta el riesgo de verse involucrado en siniestros viales. Beber deteriora las funciones esenciales para una conducción segura, como la visión y los reflejos, y disminuye la capacidad de discernimiento, lo que se asocia generalmente a otros comportamientos de riesgo, como el exceso de velocidad y el incumplimiento de las normas de protección (uso del cinturón de seguridad y el casco).

Es importante recalcar que conducir bajo el efecto del alcohol puede tener consecuencias negativas para todos los usuarios de las vías, y no solo para el conductor. Así, las víctimas no siempre son los conductores que han consumido bebidas alcohólicas, sino también sus acompañantes o los pasajeros de otros vehículos, además de otros usuarios de las vías, sobre todo los más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas). Estas personas terminan sufriendo las consecuencias negativas del riesgo asumido por el conductor al manejar el vehículo bajo los efectos del alcohol.

En resumen, conducir bajo la influencia del alcohol no solo pone en peligro al conductor, sino también a otros usuarios de la vía, como pasajeros, peatones, ciclistas y motociclistas. Estas personas pueden sufrir las consecuencias de la decisión del conductor de manejar bajo los efectos del alcohol, tiene consecuencias negativas para todos los involucrados en el tránsito, y es importante destacar la importancia de evitar esta práctica para garantizar la seguridad vial y prevenir accidentes.

Con base a, el texto anterior se resalta la relación directa entre el consumo de alcohol y el aumento del riesgo de accidentes de tránsito. Se destaca que incluso cantidades relativamente pequeñas pueden deteriorar funciones esenciales para una conducción segura, como la visión, los reflejos y el discernimiento. Este deterioro se vincula a comportamientos de riesgo adicionales, como el exceso de velocidad y la falta de cumplimiento de normas de protección, como el uso del cinturón de seguridad y el casco. La importancia de destacar que las consecuencias negativas del consumo de alcohol al conducir no solo afectan al conductor, sino también a otros usuarios de la vía, es resaltada en el texto. Se subraya que las víctimas no siempre son los conductores ebrios, sino también sus acompañantes, pasajeros de otros vehículos y otros usuarios más vulnerables de las vías, como peatones, ciclistas y motociclistas. Este enfoque destaca las ramificaciones amplias y potencialmente trágicas de la decisión de conducir bajo los efectos del alcohol.

El consumo de alcohol o drogas afecta la capacidad de un conductor para tomar decisiones acertadas, reaccionar rápidamente y mantener el control del vehículo.

El problema alcohol-accidentes es explicado por los perjudiciales efectos del alcohol sobre las capacidades para conducir, a lo que contribuyen los efectos sinérgicos del consumo concomitante de otras drogas o medicamentos y las afectaciones psicofisiológicas que producen las enfermedades del conductor. El mejor conocimiento

de estos efectos ha determinado las concentraciones de alcohol en sangre permisibles legalmente para la conducción de vehículos privados y comerciales en el mundo. (Guanche Garcell, Martínez Quesada, & Gutiérrez Carcía, 2007)

Estos autores abordan la relación entre el consumo de alcohol y los accidentes de tránsito, señalando que el problema se explica por los perjudiciales efectos del alcohol sobre las capacidades para conducir. Este enfoque subraya cómo el alcohol afecta negativamente las habilidades esenciales para operar un vehículo de manera segura. Además, se destaca la influencia sinérgica del consumo simultáneo de otras drogas o medicamentos, así como las afectaciones psicofisiológicas asociadas con enfermedades del conductor, contribuyendo aún más a los riesgos en la conducción.

El reconocimiento de los efectos perjudiciales lleva al establecimiento de concentraciones de alcohol en sangre permisibles legalmente para la conducción de vehículos privados y comerciales en todo el mundo. Este hecho refleja una respuesta normativa destinada a mitigar los peligros asociados con el consumo de alcohol al volante. La regulación legal de los niveles de alcohol en sangre establece límites concretos que los conductores deben cumplir, reconociendo la importancia de mantener la sobriedad para garantizar la seguridad en las carreteras.

La conducción bajo los efectos del alcohol es ilegal en la mayoría de los países, como en Ecuador, y está sujeta a sanciones legales, que pueden incluir multas, suspensión de la licencia de conducir, trabajos comunitarios e incluso penas de prisión en casos graves. Además de las consecuencias legales, es importante tener en cuenta el riesgo que representa para la seguridad de uno mismo, los pasajeros y otros usuarios de la vía. La mejor opción es abstenerse por completo de beber alcohol si se planea conducir. Si se va a consumir alcohol, es importante buscar alternativas seguras de transporte, como el uso de taxis.

4.14.3 Distracciones al conducir

Según la, Dirección General de Tráfico, (2014) de España es “cuando, conduciendo mi vehículo, fijo mi vista en contemplar el paisaje y no en aquellos elementos que hacen mi conducción segura”

Existen miles de factores que pueden influir en nuestra distracción tanto dentro como fuera del vehículo. Los conductores no asociamos el riesgo que supone una distracción tan bien como el riesgo que suponen las drogas, el alcohol u otros factores. Pero las distracciones al volante son la causa de más del 30% de los accidentes. La explicación puede ser bien sencilla, los automovilistas se sienten más relajados a medida que van adquiriendo experiencia y tienden a dedicar el tiempo que pasan en el coche a otras actividades. Además, el ritmo de vida actual a veces nos obliga correr riesgos innecesarios en los vehículos, como comer, leer (Dirección General de Tráfico, 2014)

Las distracciones al volante son actividades que desvían la atención del conductor de la tarea principal de conducir y pueden aumentar significativamente el riesgo de accidentes de tránsito. La distracción más común a la hora de conducir es el uso del celular, Hernández, (2018) respecto al tema menciona lo siguiente;

Está científicamente comprobado, que el uso del teléfono celular mientras se conduce presenta tres áreas de riesgo: riesgos visuales, como apartar la vista del camino; riesgos manuales, como no mantener ambas manos en el volante; y riesgos cognitivos, la capacidad de procesar la información necesaria para conducir de manera segura. Usar un dispositivo manos libres o con Bluetooth puede ayudar a reducir algunos riesgos visuales o manuales, pero no ayuda a los conductores a mantener su enfoque.

A su vez, los estudios también muestran que el cerebro humano no es capaz de realizar múltiples tareas. Al intentar realizar dos tareas cognitivas al mismo tiempo,

como conducir y hablar por teléfono, el cerebro realmente cambia de un lado a otro. Hace esto tan rápido que parece que podemos realizar varias tareas al mismo tiempo, pero esto en realidad disminuye nuestro enfoque, el nivel de atención y los procesos de toma de decisiones.

En conclusión, el uso de teléfonos móviles mientras se conduce, ya sea para hablar, enviar mensajes de texto o usar aplicaciones, es una de las distracciones más peligrosas. Requiere que el conductor aparte la vista de la carretera y las manos del volante, lo que aumenta el riesgo de colisiones.

Otras distracciones que generalmente se cometen durante la conducción son las siguientes; conversación con los demás pasajeros de los vehículos, manipulación de dispositivos y controles del vehículo, comer o beber dentro del vehículo y maquillarse o arreglarse. Todas estas son capaces de distraer la atención del conductor, reduciendo la capacidad de reaccionar en situaciones inesperadas durante la conducción.

4.14.4 Fatiga de conducción

La fatiga al conducir es un fenómeno complejo, que implica disminuciones en los niveles de alerta y conciencia de parte del que maneja. Esta situación conlleva accidentes soslayables ante la identificación de situaciones peligrosas y por cuanto a evitar tomar riesgos. El cansancio mental, como el físico, provoca el adormecimiento del conductor, y representa un factor que contribuye a los accidentes al menos en el 24% de ellos (Romero Navarrete, 2004)

Según el párrafo precedente, la fatiga al conducir es un estado en el cual el conductor experimenta una disminución de su capacidad de atención y toma de decisiones debido al cansancio físico o mental. Esto puede resultar en una mayor probabilidad de accidentes, ya que el conductor puede tener dificultades para reaccionar adecuadamente ante situaciones

peligrosas en la vía. Por lo tanto, es fundamental que los conductores reconozcan los signos de fatiga y tomen medidas para descansar adecuadamente antes de ponerse al volante, evitando así los riesgos asociados con la fatiga al conducir.

Según, la Asociación Chilena de Seguridad, (2014) la fatiga de la conducción es;

La fatiga es un mecanismo regulador “de alarma” del organismo que indica la pérdida de recursos (energía) por debajo de un umbral y la necesidad de recuperarlos mediante el descanso.

Esta condición reduce varias de las capacidades de la persona, como la atención, la alerta, la capacidad de tomar decisiones, la memoria y la concentración entre otras. Existe una estrecha relación entre las funciones requeridas para la conducción y aquellas que se deterioran por la presencia de fatiga, por lo que su presencia se asocia a accidentabilidad.

La fatiga es uno de los principales enemigos de los conductores profesionales y, como tal, es una de las consecuencias más comunes como causa de los accidentes de tránsito en nuestro país y el mundo. Evitarla es fácil y esencial para nuestra seguridad sobre todo en las carreteras y autopistas que es donde más nos afecta.

De lo antes mencionado, se describe a la fatiga como un mecanismo de alarma del cuerpo que indica la pérdida de energía y la necesidad de descansar para recuperarla. La fatiga afecta diversas capacidades de la persona, como la atención, la alerta, la toma de decisiones, la memoria y la concentración, entre otras. Estas capacidades son esenciales para la conducción segura. Por lo tanto, la presencia de fatiga se relaciona con un mayor riesgo de accidentes de tránsito.

La fatiga es una condición que afecta las capacidades cognitivas y de atención necesarias para una conducción segura. Se enfatiza la importancia de evitar la fatiga para

prevenir accidentes de tránsito y garantizar la seguridad vial, especialmente entre los conductores profesionales.

La somnolencia es uno de los efectos más notables de la fatiga, aunque no es la única manifestación. La fatiga es altamente peligrosa porque puede ocurrir sin somnolencia y sin tener conciencia el conductor acerca de la reducción de sus capacidades de manejo seguro (Romero Navarrete, 2004)

En la página oficial de la Agencia Nacional de Tránsito, precisamente en el Visor de Siniestralidad con el que cuenta esta plataforma, encontramos los datos a nivel nacional sobre los accidentes ocurridos en vehículos de transporte terrestre. En el año 2020 se produjeron 540 accidentes, en el año 2021 se produjeron 802 accidentes, en el año 2022 se produjeron 1161 accidentes de y en lo que va del año 2023 se han ocasionado un total de 390 accidentes de tránsito. De estos accidentes, en el año 2023, se han ocasionado alrededor de 63 accidentes de tránsito, en el año 2022 se produjeron 115 accidentes de tránsito, en el año 2021, 121 accidentes de tránsito y en el año 2020 un total de 69 accidentes por conducir en estado de somnolencia o malas condiciones físicas (cansancio, sueño y fatiga)

Por lo que, se puede apreciar que la fatiga es una de las causales de accidentes de tránsito en vehículos de transporte terrestre, dejando como resultado la muerte de los pasajeros que se transportan en este tipo de medios y gran cantidad de pérdidas económicas.

La fatiga se relaciona con el 20-30% de los accidentes de tráfico. Su principal causa es conducir sin descanso durante demasiado tiempo. Además, son muchas las variables del entorno, del vehículo y, especialmente, del conductor las que pueden favorecer su aparición o potenciar sus efectos (Dirección General de Tráfico, 2022)

Como medidas para evitar la fatiga de conducción o somnolencia tenemos las siguientes:

Antes de ponerse en marcha es necesario haber descansado lo suficiente (es aconsejable dormir entre 7 y 8 horas). Y no se debe emprender un viaje inmediatamente después de finalizar una jornada laboral.

Ventilar el interior del coche y una óptima regulación del aire acondicionado o de la calefacción ayudarán a que nuestros desplazamientos sean más seguros.

En los viajes de largo recorrido se ha de parar cada dos horas o cada 150/200 kilómetros. Se estima que más de la mitad de los conductores no lo hacen (AMV, 2020)

En resumen, antes de emprender un viaje, es importante haber descansado lo suficiente, evitar viajar después de una jornada laboral, ventilar el interior del vehículo y regular adecuadamente el sistema de aire acondicionado o calefacción. Además, en viajes largos, se recomienda hacer paradas regulares para descansar. Estas medidas contribuyen a mantener la seguridad y prevenir la fatiga al conducir.

Al volante, es esencial que el conductor se encuentre en óptimas condiciones tanto físicas como mentales. Hay que recordar que la fatiga y la somnolencia pueden hacer que aumente el tiempo de reacción en carretera en más de un 86%. Existen situaciones durante la conducción que requieren rapidez y atención en las decisiones, de modo que la fatiga puede convertirse en el peor de los enemigos (RACE, 2022)

Debido a la preocupación por la cantidad de accidentes de tránsito causados por la fatiga de conducción y con el avance de ciencia, se han desarrollado un gran número de tecnologías tendientes a evitar que se sigan ocasionando este tipo de accidentes, entre los campos donde más se ha desarrollado están; la comodidad del conductor, el control de horas de conducción y la disminución del esfuerzo mecánico y visual. Respecto del primer punto, Romero Navarrete, (2004) afirma lo siguiente “Los desarrollos tecnológicos relacionados en ese tema tratan de

aislar al conductor de las perturbaciones externas, en forma de vibraciones y ruido, olores y contaminantes, y de reflejos deslumbrantes”

Con referencia al control de horas de conducción, Romero Navarrete, (2004) manifiesta lo siguiente;

Como ha sido señalado, la fatiga de los conductores se correlaciona con desórdenes y excesos en los horarios de trabajo. Atendiendo este aspecto, es que varias tecnologías se han propuesto tanto para el monitoreo como para el control de las horas que permanece manejando un conductor dado. De esta manera, se han hecho sugerencias en el sentido de que cada camión debería contar con “cajas negras”, a fin de registrar las principales variables de operación de los vehículos, incluyendo las horas de servicio del operador. Asimismo, se han propuesto sistemas electrónicos para el registro automático de las horas de servicio.

En conclusión, la fatiga de los conductores de vehículos se relaciona con desórdenes y excesos en los horarios de trabajo. Debido a esto, se han propuesto varias tecnologías para monitorear y controlar las horas que un conductor pasa al volante. Se sugiere que cada camión debería contar con "cajas negras" que registren las principales variables de operación, incluyendo las horas de servicio del conductor. También se han propuesto sistemas electrónicos para el registro automático de las horas de servicio. En resumen, se plantea la necesidad de utilizar tecnología para controlar y registrar las horas de trabajo de los conductores con el objetivo de prevenir la fatiga y mejorar la seguridad en las carreteras.

4.14.5 La inobservancia de Leyes, Reglamentos, Resoluciones y demás Regulaciones de Tránsito

La inobservancia se refiere a la falta de cumplimiento o atención a las leyes y reglamentos de tránsito establecidos para garantizar la seguridad en las carreteras.

La inobservancia es un aspecto de la culpa que se presenta cuando una persona viola específicas reglas de conducta impuestas por el Estado (leyes o reglamentos); La inobservancia es la falta de obediencia en las leyes o a sus reglamentos, es incumplimiento, omisión de proceder conforme a lo preceptuado. (Hidalgo Padilla, 2016)

Este autor aborda el concepto de inobservancia como un aspecto de la culpa, específicamente cuando una persona infringe reglas de conducta establecidas por el Estado, ya sea en leyes o reglamentos. La inobservancia se define como la falta de obediencia a estas normas legales, constituyendo un incumplimiento o la omisión de actuar de acuerdo con lo prescrito. En primer lugar, la conexión entre inobservancia y culpa refleja la dimensión moral y legal del comportamiento humano. La inobservancia se presenta como una manifestación de culpa cuando una persona, de manera consciente o negligente, no cumple con las reglas establecidas por la autoridad legal. Esto sugiere que la inobservancia implica una responsabilidad ética y jurídica por parte del individuo.

La referencia a las reglas de conducta impuestas por el Estado ya sea en leyes o reglamentos, destaca el carácter normativo y obligatorio de las normas infringidas. La inobservancia se relaciona con la violación de estas normas, indicando que el individuo no ha seguido las pautas establecidas por la autoridad legal para guiar su comportamiento. La descripción de la inobservancia como incumplimiento o la omisión de proceder conforme a lo preceptuado resalta la acción negativa o la falta de acción que caracteriza esta conducta. No se limita solo a la comisión de acciones incorrectas, sino que también abarca la omisión de actuar de acuerdo con lo establecido por la ley.

En toda infracción de tránsito es necesario comprobar si efectivamente ha habido inobservancia del mandato impuesto por la autoridad, y si existe relación causal entre

la inobservancia y el evento; ejemplo: un conductor a las diez de la noche corre en su vehículo a una velocidad elevada que supera los límites legales determinados en la vía y sin embargo de ello se da cuenta que un peatón está atravesando la vía, no se detiene en tiempo oportuno y lo atropella; es evidente que si el conductor circulaba a una velocidad moderada conforme lo dispone el COIP, el accidente de tránsito no hubiera ocurrido, de manera que por violar la norma sobre la velocidad incurre en culpa y responderá ante la justicia por delito de tránsito. (Rosero Jaramillo, 2016, p. 26)

En conclusión, la inobservancia es el incumplimiento a los preceptos legales determinados en las leyes y reglamentos. Algunas formas comunes de inobservancia es el exceso de velocidad al conducir, conducir a velocidades superiores a los límites establecidos aumenta significativamente el riesgo de accidentes, ya que reduce el tiempo de reacción y la capacidad de control del vehículo. Otro ejemplo es, el no respetar las señales de tránsito, como los semáforos, las señales de alto, las señales de límite de velocidad y las señales de tránsito específicas, aumenta la probabilidad de colisiones y conflictos en la vía.

4.14.6 La imprudencia

La imprudencia es otro aspecto importante relacionado con los accidentes de tránsito y se refiere a un comportamiento irresponsable o descuidado por parte de un conductor o peatón, que pone en riesgo su propia seguridad y la de otros usuarios de la vía. Molina Galindo, (2018) la define como:

La imprudencia es lesión de la norma de cuidado, norma de determinación, que exige un deber de cuidado, entendido como la conducta adecuada o cuidadosa que impide la lesión de la norma. De esta manera, el deber de cuidado es un presupuesto necesario para impedir la lesión de la norma de cuidado, esencia de la imprudencia.

Para Molina Galindo la imprudencia, se configura como la lesión de la norma de cuidado, específicamente de la norma de determinación que exige un deber de cuidado. La imprudencia, por tanto, se define como una acción que transgrede el modelo de comportamiento establecido para prevenir daños y garantizar la seguridad. La relación fundamental reside en que la imprudencia surge cuando no se cumple con el deber de cuidado, el cual se describe como la conducta adecuada o cuidadosa que impide la lesión de la norma. Se resalta que este deber de cuidado es un requisito esencial para prevenir la violación de las normas y, por ende, la imprudencia se conceptualiza como la consecuencia de no cumplir de manera adecuada con este deber. En resumen, la imprudencia se entiende como la falta de observancia del deber de cuidado, lo que resulta en la lesión de normas determinadas para garantizar un comportamiento prudente y seguro.

La imprudencia puede tener graves consecuencias, ya que aumenta la probabilidad de ocurrencia de accidentes y puede causar lesiones graves e incluso la pérdida de vidas humanas. Por lo tanto, es esencial que todos los usuarios de la vía adopten comportamientos responsables, respeten las normas de tránsito y conduzcan o transiten de manera segura para protegerse a sí mismos y a los demás.

Por lo que la prudencia debe ser la principal norma de seguridad del propio conductor más todavía de la colectividad, evitar el peligro y consecuentemente el accidente de tránsito, por lo que actuar de una manera irresponsable es poner en riesgo la integridad de los pasajeros, peatones y la integridad propia de la sociedad (Yunga Godoy, 2011)

La falta de precaución, el incumplimiento de las normas de tránsito y la adopción de conductas de riesgo son características comunes de la imprudencia en la conducción y el comportamiento peatonal.

4.14.7 La impericia

La impericia se refiere a la falta de habilidad, conocimiento o destreza para llevar a cabo adecuadamente una actividad o tarea específica. En el contexto de los accidentes de tránsito, la impericia se relaciona con la falta de habilidad o experiencia en la conducción de un vehículo. “La impericia o falta de pericia es la carencia de habilidad, sabiduría y experiencia en una determinada materia. En este caso para conducir un automotor” (Pacari, 2015)

La impericia fue la primera causa de los accidentes de tránsito registrados en los primeros 10 meses del 2013 a escala nacional. Se reportaron 24 759 hechos y el 50% se dio por este factor, según las estadísticas de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) (Bravo & Ortiz, 2014)

La impericia puede aumentar el riesgo de accidentes de tránsito, ya que los conductores inexpertos o poco habilidosos pueden tener dificultades para reaccionar adecuadamente ante situaciones de tránsito imprevistas o para tomar las medidas necesarias para evitar colisiones. Como se puede apreciar, en el párrafo precedente la impericia es una de las principales causales de accidentes de tránsito en el Ecuador.

Es importante destacar que la impericia no solo se limita a los conductores novatos, sino que también puede aplicarse a conductores que carecen de las habilidades necesarias debido a la falta de práctica, capacitación inadecuada o negligencia en el mantenimiento de sus habilidades de conducción. Para abordar la impericia, es fundamental que los conductores adquieran una formación y educación adecuadas en la conducción, realicen prácticas supervisadas, busquen actualizar sus habilidades de manejo y se mantengan alerta y conscientes de las condiciones de la vía y del entorno en todo momento.

4.15 El Tacógrafo y su Funcionamiento

El tacógrafo, cuya relevancia se sustenta en su función informativa, teniendo en cuenta que, mediante este equipo, se mantiene un registro respecto a la actividad del vehículo, los datos que aporta permiten conocer distancias recorridas, la velocidad del desplazamiento del vehículo, los tiempos de conducción y descanso. Este instrumento cuyo origen es en Alemania (1822), destinado al control de velocidad de las locomotoras, fue fabricado en Suiza (1887) y fue destinado a la actividad ferroviaria, llegando a cobrar importancia, por los datos que aportaba respecto al recorrido del tren (Noa Melo, 2020)

El tacógrafo es un dispositivo utilizado para registrar la actividad de un vehículo, como la velocidad, la distancia recorrida y el tiempo de conducción de un conductor. Este instrumento tuvo su origen en Alemania y fue desarrollado en Suiza, y en primera instancia fue destinado al control de la distancia de los trenes.

Un tacógrafo es un dispositivo que se coloca en ciertos vehículos y es utilizado para indicar y registrar el tiempo de conducción, la distancia recorrida y, sobre todo, la velocidad.

También, indica las pausas, los periodos de descanso y otros trabajos realizados por el conductor.

El tacógrafo se introdujo para ayudar a mejorar la seguridad vial, garantizando que los conductores no superen la velocidad, el tiempo máximo de conducción y las pausas permitidas (SimpliRoute, 2022)

El funcionamiento del tacógrafo digital es muy sencillo. El conductor inserta la tarjeta y después cada vez que haya nuevas actividades lo indica.

Hay dos ranuras, de conductor y segundo conductor, y tienen impresora donde se pueden obtener las últimas actividades. También puedes ver los mensajes a conductores. Al inicio de la jornada, se inserta la tarjeta y se ingresan las actividades. Hay que indicar el país en que se empieza la jornada, o comunidad autónoma en caso de ser a nivel nacional, y actividad a realizar.

Cuando comienza la marcha, empieza la actividad de conducción y cuando hay una parada, se indica la actividad de otros trabajos. Al finalizar, tienes que extraer la tarjeta e indicar el país (o comunidad autónoma) donde finaliza la ruta.

Todos los datos quedan almacenados en el sistema y pueden ser analizados o comprobados. En la memoria del tacógrafo pueden guardarse hasta un año, pero debes descargarlos cada tres meses. Las tarjetas garantizan que se mantengan 30 días (después, se graban los nuevos datos) (4GFlota, 2019)

En resumen, el tacógrafo digital es un dispositivo electrónico utilizado para registrar y almacenar la actividad de un vehículo y los tiempos de conducción de un conductor. Utiliza una memoria interna y una tarjeta inteligente para almacenar los datos, ofreciendo una mayor precisión y facilidad de uso en comparación con el tacógrafo analógico. Además, puede estar conectado a sistemas GPS para un monitoreo más preciso.

4.15.1 Tacógrafo Analógico

El tacógrafo analógico es una versión más antigua del dispositivo utilizado para registrar la actividad de un vehículo y los tiempos de conducción de un conductor. A diferencia del tacógrafo digital, que almacena los datos en formato digital, el tacógrafo analógico utiliza un disco de papel para registrar la información.

El funcionamiento del tacógrafo analógico se basa en un mecanismo de engranajes y cables conectados a las diferentes partes del vehículo, como la caja de cambios y el

velocímetro. A medida que el vehículo se mueve, el disco de papel gira de manera proporcional a la velocidad, registrando así la distancia recorrida.

En el disco de papel del tacógrafo analógico se pueden observar diferentes marcas y líneas que indican la velocidad y el tiempo. Estos registros permiten determinar el cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso establecidos por las regulaciones correspondientes.

La interpretación de los datos registrados en el disco de papel del tacógrafo analógico puede requerir cierta experiencia y conocimiento para su análisis adecuado. Se deben tener en cuenta factores como los cambios de velocidad, los períodos de descanso y las paradas, entre otros, para determinar si se ha cumplido con las regulaciones establecidas.

4.15.2 Tacógrafo digital

El nuevo Tacógrafo Digital dispone de una apariencia similar al tacógrafo analógico. El sistema consta de una unidad de vehículo, un sensor de velocidad/distancia y las tarjetas de tacógrafo.

Los discos del tacógrafo analógico han sido reemplazados por tarjetas inteligentes, basadas en un chip, que almacenan la información de conducción y dan acceso a determinadas funciones según el perfil del usuario (conductor, empresa, cuerpo de control o taller). La información almacenada será la misma en cuanto a tiempos y velocidades que aparece actualmente en los tacógrafos analógicos, pero será prácticamente imposible de manipular.

La unidad de vehículo se instalará en el interior de la cabina del conductor, de forma que el conductor pueda visualizarlo y manejarlo. Éste se comunicará con el sensor, que estará instalado en la caja de cambios normalmente, conectado con la

unidad mediante un cable (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 2023)

En conclusión, el tacógrafo digital es un dispositivo utilizado para registrar y almacenar electrónicamente la actividad de un vehículo y los tiempos de conducción de un conductor. El funcionamiento del tacógrafo digital se basa en una conexión directa con los sensores del vehículo, como el sensor de velocidad y el sensor de actividad del motor. Estos sensores recopilan información sobre la velocidad, la distancia recorrida y el tiempo de conducción, que luego se almacena en la memoria interna del tacógrafo.

Además, el tacógrafo digital también registra información adicional, como las paradas, los períodos de descanso y las actividades no relacionadas con la conducción, como la carga y descarga del vehículo. Esta información se registra en la tarjeta inteligente del conductor, que se inserta en el tacógrafo para sincronizar los datos. La ventaja del tacógrafo digital es que ofrece una mayor precisión en la recopilación y almacenamiento de los datos, reduciendo la posibilidad de errores o manipulaciones. Además, la información registrada en el tacógrafo digital se puede descargar y analizar de manera más fácil y rápida, lo que facilita el cumplimiento de las regulaciones establecidas.

4.16 Constitución de la República del Ecuador

La Constitución de la República del Ecuador, establece los principios fundamentales, los derechos y las obligaciones de los ciudadanos, así como la estructura y el funcionamiento del Estado ecuatoriano. Fue promulgada el 20 de octubre de 2008 y reemplazó a la anterior Constitución de 1998.

Reconoce y protege los derechos humanos, tanto los derechos individuales como los derechos colectivos de los pueblos y nacionalidades indígenas, afroecuatorianos, montubios y

otros grupos étnicos. Cuando se produce un accidente de tránsito se vulneran varios derechos, como; el derecho a la vida, el derecho a la salud, el derecho a la integridad física, entre otros.

El derecho a la vida es un principio fundamental y universalmente reconocido en el ámbito de los derechos humanos. Está consagrado en numerosos instrumentos internacionales, así como en las constituciones de muchos países, incluida la Constitución de la República del Ecuador.

El derecho a la vida, el cual se refiere como es obvio a la vida corporal, consiste en el derecho de mantenerla o conservarla frente a los demás hombres, o si se quiere, es el derecho a que nadie nos la quite, y a que no pueda suprimirla ni cercenarla ni siquiera su propio sujeto. El derecho en referencia es un derecho natural de todo hombre, que tiene él por el solo hecho de ser persona, y se basa en la inclinación natural también, propia de todos los entes, a permanecer en el ser, la cual proyectada al campo moral, constituye el deber de vivir y de cumplir el destino que Dios nos da, en orden a nuestro último fin (Ugarte Godoy, El Derecho a La Vida y La Constitución, 2006)

El derecho a la vida establece que toda persona tiene el derecho inherente a la vida y que este derecho debe ser protegido y respetado por el Estado y por la sociedad en general. Este derecho implica que ninguna persona puede ser privada arbitrariamente de su vida, excepto en circunstancias limitadas y bajo ciertos procedimientos legales establecidos.

En el caso de la Constitución de la República del Ecuador, el artículo 66 reconoce y garantiza el derecho a la vida.

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

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

2. El derecho a una vida digna, que asegure la salud, alimentación y nutrición, agua potable, vivienda, saneamiento

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

[...] (Constitución de la República de Ecuador, 2021)

Establece que toda persona tiene derecho a que se respete su vida y su integridad física, y prohíbe la pena de muerte. Además, el Estado tiene la obligación de adoptar medidas para prevenir y sancionar la violencia y garantizar la seguridad ciudadana. el derecho a la vida es un derecho fundamental que reconoce la importancia y el valor intrínseco de la vida humana, y establece la obligación de los Estados y de la sociedad en general de proteger y respetar este derecho.

El derecho al “grado máximo de salud que se pueda lograr” exige un conjunto de criterios sociales que propicien la salud de todas las personas, entre ellos la disponibilidad de servicios de salud, condiciones de trabajo seguras, vivienda adecuada y alimentos nutritivos. El goce del derecho a la salud está estrechamente relacionado con el de otros derechos humanos tales como los derechos a la alimentación, la vivienda, el trabajo, la educación, la no discriminación, el acceso a la información y la participación. (Organización Mundial de la Salud, 2022)

El derecho a la salud es un derecho fundamental que garantiza a todas las personas el acceso a los servicios de salud necesarios para mantener y mejorar su bienestar físico, mental y social. Este derecho está reconocido en diversos instrumentos internacionales de derechos humanos, así como en la Constitución de la República del Ecuador.

En el caso de la Constitución de la República del Ecuador, el artículo 32 reconoce y garantiza el derecho a la salud.

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

El Estado garantizará este derecho mediante políticas económicas, sociales, culturales, educativas y ambientales; y el acceso permanente, oportuno y sin exclusión a programas, acciones y servicios de promoción y atención integral de salud, salud sexual y salud reproductiva. La prestación de los servicios de salud se regirá por los principios de equidad, universalidad, solidaridad, interculturalidad, calidad, eficiencia, eficacia, precaución y bioética, con enfoque de género y generacional (Constitución de la República de Ecuador, 2021)

El Artículo 32 de la Constitución de la República de Ecuador delinea claramente el reconocimiento de la salud como un derecho fundamental que el Estado está comprometido a garantizar. Este derecho se entiende como interconectado con otros, como el acceso al agua, la alimentación, la educación, la cultura física, el trabajo, la seguridad social y entornos saludables, todos ellos esenciales para el logro del "buen vivir".

La garantía de este derecho se establece a través de diversas acciones y políticas que abarcan los ámbitos económico, social, cultural, educativo y ambiental. En particular, se destaca el compromiso del Estado de proporcionar acceso permanente, oportuno y sin exclusión a programas, acciones y servicios relacionados con la promoción y atención integral de la salud, así como la salud sexual y reproductiva.

La prestación de servicios de salud se regirá por una serie de principios fundamentales, como la equidad, la universalidad, la solidaridad, la interculturalidad, la calidad, la eficiencia, la eficacia, la precaución y la bioética. Estos principios subrayan el compromiso de

proporcionar servicios de salud de manera justa, accesible para todos, respetando las diversidades culturales y generacionales, y garantizando la calidad y eficacia en la atención.

El enfoque de género y generacional es una característica significativa de este marco constitucional. Establece el compromiso de abordar las necesidades específicas de género y generacionales en la prestación de servicios de salud, reconociendo las diferencias y garantizando la igualdad de acceso y atención.

El derecho a la salud también implica la implementación de políticas y medidas para prevenir enfermedades, promover estilos de vida saludables, garantizar la disponibilidad de medicamentos y tratamientos esenciales, y promover la investigación médica.

En conclusión, el derecho a la salud es un derecho fundamental que reconoce el acceso universal a servicios de salud de calidad. Este derecho implica la obligación del Estado de garantizar y promover la salud de todas las personas, sin discriminación, y de adoptar medidas para prevenir enfermedades y mejorar la calidad de vida de la población.

El derecho a la integridad personal es aquel derecho humano fundamental que tiene su origen en el respeto a la vida y sano desarrollo de ésta. El ser humano por el hecho de ser tal tiene derecho a mantener y conservar su integridad física, psíquica y moral. La integridad física implica la preservación y cuidado de todas las partes del cuerpo, lo que conlleva al estado de salud de las personas. La integridad psíquica es la conservación de todas las habilidades motrices, emocionales, psicológicas e intelectuales. La integridad moral hace referencia al derecho de cada ser humano a desarrollar su vida de acuerdo a sus convicciones (Guzmán, 2007)

El derecho a la integridad física es un derecho fundamental que protege la seguridad y la inviolabilidad del cuerpo humano. Este derecho garantiza que ninguna persona sea sometida

a torturas, tratos crueles, inhumanos o degradantes, y que su cuerpo y su integridad sean respetados y protegidos.

En el caso de la Constitución de la República del Ecuador, el derecho a la integridad física se encuentra reconocido de la siguiente manera:

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

[...]

3. El derecho a la integridad personal, que incluye:

a) La integridad física, psíquica, moral y sexual.

b) Una vida libre de violencia en el ámbito público y privado. El Estado adoptará las medidas necesarias para prevenir,

eliminar y sancionar toda forma de violencia, en especial la ejercida contra las mujeres, niñas, niños y adolescentes,

personas adultas mayores, personas con discapacidad y contra toda persona en situación de desventaja o vulnerabilidad;

idénticas medidas se tomarán contra la violencia, la esclavitud y la explotación sexual.

c) La prohibición de la tortura, la desaparición forzada y los tratos y penas crueles, inhumanos o degradantes.

d) La prohibición del uso de material genético y la experimentación científica que atenten contra los derechos humanos.

[...] (Constitución de la República de Ecuador, 2021)

El numeral 3 del art.66 de la Constitución de la República de Ecuador establece con claridad y contundencia el derecho a la integridad personal, abordando múltiples dimensiones

que son esenciales para el bienestar y dignidad de los individuos. Reconociendo la complejidad de la integridad personal, el artículo abarca aspectos físicos, psíquicos, morales y sexuales, asegurando así una protección integral que va más allá de la seguridad física y se extiende a la salud mental, la moralidad y la libertad sexual de cada persona.

En el ámbito de la vida libre de violencia, el Estado asume el compromiso de adoptar medidas necesarias para prevenir, eliminar y sancionar toda forma de violencia. Este compromiso se refuerza con un enfoque específico en proteger a grupos vulnerables, como mujeres, niñas, niños, adolescentes, personas adultas mayores y personas con discapacidad. Además, se incluye una mención explícita contra la violencia, esclavitud y explotación sexual, destacando la necesidad de abordar de manera prioritaria y efectiva estas problemáticas.

La prohibición de la tortura, desaparición forzada, tratos y penas crueles, inhumanos o degradantes refleja un compromiso con la protección de los derechos fundamentales y la dignidad humana. Este enfoque se amplía al incluir la prohibición del uso de material genético y la experimentación científica que atenten contra los derechos humanos, subrayando la importancia de la ética y la integridad en la investigación y prácticas científicas.

En resumen, el derecho a la integridad física es un derecho fundamental que protege la seguridad y la inviolabilidad del cuerpo humano. Este derecho implica la prohibición de la tortura y los tratos crueles, inhumanos o degradantes, y garantiza que ninguna persona sea sometida a violencia física o agresión. El Estado tiene la responsabilidad de proteger y garantizar este derecho, adoptando medidas efectivas para prevenir y sancionar cualquier forma de violencia física.

4.17 Convenio 153: la Duración del Trabajo en los Transportes de Carretera.

El Convenio sobre la Duración del Trabajo en los Transportes de Carretera (CVN 153) es un tratado internacional adoptado por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en

1979. Este convenio establece normas y disposiciones para regular la duración del trabajo en el sector del transporte por carretera, con el objetivo de proteger los derechos de los trabajadores y garantizar condiciones laborales justas.

El CVN 153 aplica a los conductores empleados en el transporte por carretera, incluyendo tanto el transporte de mercancías como el transporte de pasajeros. Establece límites máximos para la duración del trabajo y los períodos de descanso de los conductores, con el fin de prevenir la fatiga y promover la seguridad vial.

El CVN 153 tiene como objetivo proteger la salud y la seguridad de los conductores, así como promover la seguridad vial. Establece estándares mínimos que los países pueden adoptar y aplicar en su legislación nacional, adaptándolos a sus propias circunstancias y necesidades. La implementación y cumplimiento de las disposiciones del convenio son responsabilidad de los países que lo han ratificado.

El art.1 del CVN 153 determina a quienes está dirigido este texto normativo, textualmente dice lo siguiente:

Art. 1.-

1. El presente Convenio se aplica a los conductores asalariados de vehículos automóviles dedicados profesionalmente al transporte por carretera, interior o internacional, de mercancías o personas, tanto en el caso de que dichos conductores estén empleados en empresas de transporte por cuenta ajena o en empresas que efectúen transporte de mercancías o de personas por cuenta propia.

2. Salvo disposición en contrario del presente Convenio, este también se aplica, cuando trabajen en calidad de conductores, a los propietarios de vehículos propietarios de vehículos automóviles dedicados profesionalmente al transporte por carretera y a los

miembros no asalariados de su familia (CVN 153: la Duración del Trabajo en los Transportes de Carretera, 1987)

El art.1 del Convenio sobre la Duración del Trabajo en los Transportes de Carretera establece las disposiciones iniciales que definen el ámbito de aplicación de este acuerdo. En primer lugar, se delimita claramente a quiénes se dirige el convenio, siendo aplicable a los conductores asalariados de vehículos automóviles que se dedican de manera profesional al transporte por carretera, ya sea a nivel nacional o internacional, transportando mercancías o personas. Esta inclusión abarca tanto a conductores empleados por empresas de transporte por cuenta ajena como aquellos que trabajan para empresas que realizan transporte de mercancías o personas por cuenta propia.

El alcance del convenio se amplía aún más en su segundo punto, al especificar que, a menos que el propio convenio establezca lo contrario, también se aplica a los propietarios de vehículos automóviles dedicados profesionalmente al transporte por carretera y a los miembros no asalariados de su familia cuando actúan como conductores. Esta extensión del alcance evidencia la intención de abordar las condiciones laborales y la duración del trabajo no solo para conductores asalariados, sino también para aquellos propietarios de vehículos involucrados en el transporte por carretera y sus familiares no asalariados.

El art.5 del CVN 153 es el eje central sobre el cual los conductores de vehículos de transporte terrestre, tanto de pasajeros como de mercancías deban realizar su jornada laboral y los periodos de descanso, textualmente este artículo manifiesta lo siguiente:

Art. 5.-

1. No deberá autorizarse a ningún conductor a conducir ininterrumpidamente durante más de cuatro horas como máximo sin hacer una pausa.

2. La autoridad o el organismo competente de cada país, habida cuenta de las condiciones particulares nacionales, podrá autorizar que se sobrepase en una hora como máximo el período mencionado en el párrafo 1 de este artículo.

3. La duración de la pausa a que se refiere el presente artículo y si ha lugar, su fraccionamiento deberán determinarse por la autoridad o el organismo competente de cada país.

4. La autoridad o el organismo competente de cada país podrá precisar los casos en que las disposiciones del presente artículo serán inaplicables por disfrutas los conductos de pausas interrupciones previstas por el horario o a causa de carácter intermitente de su trabajo (CVN 153: la Duración del Trabajo en los Transportes de Carretera, 1987)

Este artículo del Convenio sobre la Duración del Trabajo en los Transportes de Carretera establece disposiciones clave relacionadas con los períodos de conducción y la necesidad de pausas para los conductores. En primer lugar, el numeral 1 limita la conducción ininterrumpida de los conductores a un máximo de cuatro horas, tras las cuales se requiere una pausa. Esta medida busca garantizar la seguridad y el bienestar de los conductores al evitar jornadas de conducción excesivamente largas que podrían afectar su capacidad de reacción para el adecuado desarrollo de la conducción.

De acuerdo con, varios estudios científicos realizados dentro del campo del transporte terrestre acerca de las horas maximas que puede conducir una persona antes de llegar a la fatiga, se ha determinado que este numero es de cuatro a cinco horas, posterior a eso el conductor debera realizar un descanso con la finalidad de que el cansancio no afecte las condiciones del conductor, fisicas como mentales, necesarias para la conduccion.

El numeral 2 introduce la posibilidad de que la autoridad competente de cada país, considerando las condiciones nacionales específicas, pueda autorizar la extensión de la

duración de conducción ininterrumpida en una hora como máximo. Esto reconoce la necesidad de cierta flexibilidad en la aplicación de estas normativas, permitiendo ajustes según las circunstancias particulares de cada región.

El numeral 3 destaca que la duración de la pausa y, si es necesario, su fraccionamiento, deberán ser determinados por la autoridad competente de cada país. Esto subraya la importancia de que las pausas sean gestionadas y supervisadas a nivel local, adaptándose a las necesidades y condiciones específicas de cada jurisdicción.

Finalmente, el numeral 4 otorga a la autoridad competente la facultad de especificar situaciones en las cuales las disposiciones del artículo pueden ser inaplicables. Esto podría incluir casos en los que las interrupciones previstas por el horario o la naturaleza intermitente del trabajo del conductor ya proporcionen suficientes pausas, lo que respalda una gestión más efectiva y adaptada a las circunstancias laborales específicas.

Por lo tanto, este convenio al estar ratificado por el Estado, y al no haber norma en la que se regule el tiempo máximo de conducción continuas de un conductor, se fija lo dispuesto en el mismo permitiendo a un conductor conducir como máximo de cuatro horas, posterior a ello deberá realizar un descanso.

Continuando, el art. 6 de este convenio menciona que;

Art. 6.-

1. La duración total máxima de conducción comprendidas las horas extraordinarias, no deberá exceder de nueve horas por día ni de cuarenta y ocho horas por semana.

[...] (CVN 153: la Duración del Trabajo en los Transportes de Carretera, 1987)

El Artículo 6 del Convenio sobre la Duración del Trabajo en los Transportes de Carretera establece límites específicos para la duración total de la conducción de los

conductores, incorporando tanto las horas regulares como las extraordinarias. Este análisis se enfoca en la disposición principal del artículo:

En primer lugar establece claramente que la duración total máxima de la conducción, incluyendo las horas extraordinarias, no debe exceder de nueve horas por día y segundo que, no se podrá conducir por un lapso mayor a cuarenta y ocho horas por semana. Estos límites se diseñan con el objetivo de salvaguardar la salud y seguridad de los conductores, reconociendo la importancia de regular la cantidad de tiempo dedicado a la conducción para prevenir la fatiga y garantizar un desempeño seguro en las carreteras.

El límite diario de nueve horas busca evitar jornadas excesivamente extensas que puedan afectar negativamente la concentración y el estado físico de los conductores. Al mismo tiempo, el límite semanal de cuarenta y ocho horas procura establecer una restricción global que considera el bienestar a largo plazo de los trabajadores del transporte por carretera.

4.18 Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es una normativa que regula el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial en Ecuador. Fue aprobada en el año 2008 y ha sufrido algunas modificaciones desde entonces. Esta ley tiene como objetivo principal establecer las normas y los principios que rigen el transporte terrestre, regular las actividades relacionadas con el tránsito y promover la seguridad vial en el país. Busca mejorar la calidad de los servicios de transporte, garantizar la protección de los derechos de los usuarios y fomentar la seguridad en las vías públicas.

El art.13 perteneciente al título I referente a los organismos del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece los Órganos del Transporte los cuales se detallan a continuación:

Art. 13 Órganos del transporte terrestre.- Son órganos del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los siguientes:

- a) El Ministerio del sector;
- b) La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus órganos desconcentrados;
- c) Los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales y sus órganos desconcentrados; y,
- d) El Ministerio de Gobierno. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2021)

El artículo en mención enumera los órganos relacionados y encargados del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, a continuación, se estudia con mayor claridad cada uno de estos.

4.18.1 Ministerio del Sector del Tránsito Y transporte Terrestre.

Como primer órgano, el Ministerio del Sector en este caso del Tránsito y Transporte Terrestre, referente a este ministerio la ley en mención, en el art.15 literalmente dice lo siguiente:

El Ministerio del sector será el responsable de la rectoría y control general del Sistema Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial a través de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en coordinación con los Gobiernos Autónomos Descentralizados; expedirá el Plan Nacional de Movilidad y Logística del Transporte y Seguridad Vial y supervisará y

evaluará su implementación y ejecución. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2021)

En resumen, el Ministerio del Sector del Tránsito y Transporte Terrestre asume una función crucial al tener la responsabilidad de la rectoría y el control general del Sistema Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Este liderazgo se materializa a través de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con la cual coordina estrechamente con los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales. Además de esta función de coordinación, el Ministerio tiene el mandato de expedir el Plan Nacional de Movilidad y Logística del Transporte y Seguridad Vial, un documento estratégico que establece las directrices y metas para mejorar la movilidad y la seguridad vial a nivel nacional. No solo se limita a la formulación del plan, sino que también desempeña un papel activo al supervisar y evaluar la implementación y ejecución del mismo, asegurando así que las políticas propuestas se lleven a cabo de manera efectiva y contribuyan al mejoramiento sostenible del sistema de transporte terrestre y la seguridad vial en el país.

4.18.2 Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional

La Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional es una entidad especializada dentro de la Policía Nacional encargada de supervisar y aplicar medidas relacionadas con el tránsito y la seguridad vial en el ámbito nacional. Su función principal está centrada en el control y la aplicación de las normativas de tránsito para garantizar la seguridad en las vías públicas.

Es el organismo responsable de organizar, cooperar en la planificación y controlar las actividades del tránsito y transporte terrestre a nivel nacional.

Paralelamente desempeña una función eminentemente educativa a través del departamento de Educación Vial trabajando mancomunadamente con instituciones públicas, privadas y educativas en la prevención de accidentes de tránsito, educando a los conductores y peatones, en razón que los accidentes de tránsito constituyen una de las causas principales de muerte y de incapacidad de personas a más de los ingentes costos y gastos materiales (Jurado Carcelén & Salazar Ramón, 2013)

La Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional se posiciona como el ente encargado de organizar, colaborar en la planificación y controlar de manera integral las actividades relacionadas con el tránsito y transporte terrestre a nivel nacional. Su papel trasciende más allá de la simple regulación, ya que asume una función educativa fundamental a través del departamento de Educación Vial. En este sentido, trabaja de manera colaborativa con instituciones públicas, privadas y educativas con el objetivo primordial de prevenir accidentes de tránsito. La relevancia de esta función educativa se fundamenta en la comprensión de que los accidentes de tránsito representan una de las principales causas de muerte e incapacidad, generando además costos y gastos materiales significativos. Así, la labor de este organismo se extiende más allá de la aplicación de normativas, abarcando un compromiso educativo para promover prácticas seguras entre conductores y peatones, contribuyendo así a la reducción de accidentes y sus consecuencias adversas.

Referente al control que debe ejercer este organismo, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial manifiesta lo siguiente:

Art. 30-1.- Del Control de tránsito de la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional.- La Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional ejercerá el control de tránsito sobre la red vial

estatal y sus corredores arteriales y vías colectoras, siempre que no atraviesen por zonas urbanas dentro de la jurisdicción de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2021)

Este artículo detalla las responsabilidades y alcances de la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional en cuanto al control de tránsito. En términos generales, esta entidad ejercerá su autoridad sobre la red vial estatal, así como en corredores arteriales y vías colectoras, delineando así su jurisdicción en carreteras y vías de importancia nacional.

Es notable la limitación establecida por el artículo, que condiciona el ejercicio de este control en zonas urbanas a la jurisdicción de los Gobiernos Autónomos Descentralizados. Esta restricción demarca claramente las áreas urbanas como responsabilidad de las autoridades locales descentralizadas, estableciendo un marco que busca una distribución eficiente de las funciones y un mejor ajuste a las realidades locales.

La disposición refleja la necesidad de coordinación entre diferentes niveles de gobierno para asegurar una gestión integral del tránsito. La Policía Nacional asume el control en ciertas vías en las que tiene competencia, mientras que los Gobiernos Autónomos Descentralizados tienen competencia en áreas urbanas. Esta distribución estratégica de responsabilidades busca garantizar una regulación eficaz, adaptada a las características específicas de cada área y facilitar la colaboración entre entidades para el beneficio de la seguridad vial y el ordenamiento del tránsito a nivel nacional.

4.18.3 Agentes Civiles de Tránsito

Los Agentes Civiles de Tránsito en Ecuador ocupan una posición central en materia del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Su labor abarca desde dirigir el tránsito dentro de

la ciudad hasta llevar a cabo controles y participar en la investigación de accidentes de tránsito. Su presencia es fundamental para prevenir incidentes y garantizar un flujo vehicular ordenado.

Los Agentes Civiles de Tránsito en el Ecuador nace gracias a la desconcentración de competencia por parte del Estado, la Constitución de la República del Ecuador establece lo siguiente:

Art. 264.- Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

[...]

6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

[...] (Constitución de la República de Ecuador, 2021)

Referente a esta atribución, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece que:

Art. 30.2.- Unidades de Control de Transporte.- El control del tránsito y la seguridad vial será ejercido por las autoridades regionales, metropolitanas o municipales en sus respectivas circunscripciones territoriales, a través de las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, constituidas dentro de su propia institucionalidad, unidades que dependerán operativa, orgánica, financiera y administrativamente de estos.

Las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, estarán conformadas por personal civil especializado, seleccionado y contratado por el Gobierno Autónomo Descentralizado y formado por la Policía

Nacional del Ecuador, la Comisión Nacional de Tránsito del Ecuador y/o Institutos Tecnológicos e Instituciones de Educación Superior especializados en transporte, tránsito y Seguridad Vial, salvo que se trate de control de tránsito por medio de medios tecnológicos debidamente avalados y homologados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

En las circunscripciones territoriales donde los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, no hayan asumido el control operativo del tránsito, podrán efectuarlo mediante el uso de medios tecnológicos, a través de la suscripción de convenios interinstitucionales con el organismo que ejerza el control operativo en la circunscripción territorial respectiva, en cuyo caso los valores recaudados por concepto de multas captadas por medios tecnológicos, se distribuirán en los términos establecidos en el convenio suscrito, y constituirán en su proporción, ingresos propios tanto para los Gobiernos Autónomos Descentralizados como para el organismo de control correspondiente. La distribución de recursos podrá sujetarse a figuras jurídicas como la del fideicomiso.

De conformidad con la forma de ejercicio de las competencias prevista en la legislación relativa a descentralización, en las circunscripciones donde los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, no se encuentren calificados para asumir el control operativo del tránsito, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial podrá delegar esta facultad a la Comisión de Tránsito del Ecuador (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2021)

En este contexto, se destaca la descentralización de responsabilidades hacia las autoridades regionales, metropolitanas o municipales a través de las Unidades de Control de

Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD). Se enfatiza que estas unidades estarán integradas por personal civil especializado, seleccionado y contratado por los propios Gobiernos Autónomos Descentralizados, pero formado por entidades como la Policía Nacional del Ecuador, la Comisión Nacional de Tránsito del Ecuador, y/o Institutos Tecnológicos e Instituciones de Educación Superior especializados en transporte, tránsito y seguridad vial. Esta colaboración evidencia la necesidad de una formación multidisciplinaria para abordar integralmente las complejidades del control del tránsito y la seguridad vial. Referente a esta capacitación el Reglamento a la Ley De Transporte Terrestre Tránsito Y Seguridad Vial declara:

Art. 21.- La Agencia Nacional de Tránsito es la encargada de formar y capacitar a los agentes civiles de tránsito que realicen el control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en los GADs.

Para el efecto, la ANT podrá, mediante resolución, crear, estructurar y normar su propia academia de formación de agentes civiles de tránsito, o en su defecto podrá suscribir convenios de cooperación con la CTE para que ésta, a través de la Escuela de Formación de Oficiales y Tropa (EFOT), o a través de convenios con centros de educación superior, capacite a los agentes civiles de tránsito que se requieran. La ANT podrá también suscribir convenios de cooperación con los GADs para que estos, por sí mismos y bajo la supervisión de la Agencia Nacional de Tránsito, formen y capaciten los agentes civiles de tránsito en sus respectivas jurisdicciones (Reglamento a la Ley Organica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, 2017)

Es decir, los Agentes Civiles de Tránsito reciben una formación especializada que aborda aspectos clave relacionados con la regulación del tránsito, la aplicación de normas, primeros auxilios y la atención al usuario. La capacitación continua es una característica

esencial de su preparación, permitiéndoles adaptarse a cambios en normativas y tecnologías para mantener altos estándares de desempeño.

Art. 25.- Para el cumplimiento de los fines de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y este Reglamento, los agentes civiles de tránsito deberán mantenerse actualizados en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, para lo cual concurrirán en forma periódica a cursos especiales de capacitación y formación, prescritos por la Agencia Nacional de Tránsito y que consten en su malla curricular (Reglamento a la Ley Organica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, 2017)

La introducción de la posibilidad de control del tránsito mediante medios tecnológicos avalados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial destaca la importancia de la innovación tecnológica en la gestión del tránsito. La eficacia de estos medios tecnológicos está condicionada a la validación y homologación por parte de la agencia nacional, lo que garantiza la coherencia y calidad en su implementación.

Por último, el artículo 30.2 determina que en circunscripciones donde los Gobiernos Autónomos Descentralizados no estén calificados para asumir el control operativo del tránsito, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial pueda delegar esta facultad a la Comisión de Tránsito del Ecuador. Esta flexibilidad se alinea con los principios de descentralización y busca adaptarse a las capacidades y condiciones locales en la gestión del tránsito.

La coordinación estrecha con otras entidades, como la Policía Nacional y la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), es una práctica común para garantizar una acción integral en la regulación del tránsito. En este contexto, los agentes trabajan en conjunto para abordar de manera efectiva los desafíos y problemas relacionados con la seguridad vial. Dentro de su ámbito de autoridad, los Agentes Civiles de Tránsito tienen la capacidad de imponer multas y

sanciones a conductores que incumplen las normas de tránsito. Este aspecto de su función contribuye a la aplicación efectiva de las regulaciones, fomentando así un comportamiento seguro en las vías públicas.

Finalmente, referente a las competencias que tienen los diferentes GADs en relación con el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece que;

Art. 30.5.- Competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales Metropolitanos y Municipales.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados tendrán las siguientes competencias:

a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa del Ministerio rector del Transporte y la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como la que expidan los Gobiernos Autónomos Descentralizados, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal;

[...] (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2021)

Este artículo es el eje central sobre el cual se desarrolla este trabajo de integración curricular puesto que, tanto Policía Nacional como Agentes de Civiles de Tránsito, son los encargados de, como literalmente manifiesta el artículo precedente, “cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, las ordenanzas y reglamentos” relacionadas al transporte terrestre. Al mencionar convenios internacionales, es necesario un especial tratamiento, al Convenio 153 de la Organización Internacional del Trabajo, el cual se encuentra vigente y ratificado por el Ecuador, donde se detallan las horas de conducción diarias permitidas, así como los periodos de descanso que deben cumplir los conductores de vehículos de transporte

terrestre, ya sea de pasajero o mercancías, con la finalidad de evitar la fatiga de conducción, la cual es una de las causas las comunes de accidentes de tránsito en este tipo de vehículos.

4.18.4 Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

El segundo órgano que menciona el art. 13 es la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus órganos desconcentrados y l art.16 de esta ley menciona que:

Art. 16.- Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.- La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es el ente encargado de la regulación y planificación del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, dentro del ámbito de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del sector. Tendrá su domicilio en el Distrito Metropolitano de Quito.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es una entidad autónoma de derecho público, con personería jurídica, jurisdicción nacional, presupuesto, patrimonio y régimen administrativo y financiero propios. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2021)

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial se erige como un componente esencial en la administración y dirección de asuntos relacionados con el transporte terrestre en el ámbito nacional. Su misión principal abarca tanto la regulación como la planificación y control del transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial en el territorio nacional. Sin embargo, la ejecución de estas funciones está claramente delimitada por el alcance de sus competencias y está sujeta a las políticas emanadas

del Ministerio del sector. Este vínculo establece una jerarquía funcional donde la agencia opera en concordancia con las directrices establecidas por el Ministerio.

Es relevante destacar que la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial posee una entidad propia y autónoma de derecho público. Esta autonomía se manifiesta en diversos aspectos, incluyendo la titularidad de una personería jurídica, jurisdicción nacional, presupuesto independiente, patrimonio propio, así como un régimen administrativo y financiero que le es peculiar. La atribución de una jurisdicción nacional sugiere que la agencia opera en todo el territorio del país, mientras que su autonomía presupuestaria y administrativa le confiere la capacidad de tomar decisiones y llevar a cabo sus funciones de manera independiente, sin depender directamente de otras entidades gubernamentales. En cuanto a su ubicación física, la Agencia tiene su domicilio en el Distrito Metropolitano de Quito.

4.18.5 Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales

Referente a este órgano el art. 30-3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial afirma que:

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales son responsables de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, planificación que estará enmarcada en las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y deberán informar sobre las regulaciones locales que se legislen. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2021)

Por lo tanto, los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales emergen como actores fundamentales en la gestión y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial a nivel nacional. Su responsabilidad recae en la planificación operativa en el área del transporte, lo que implica la implementación de medidas concretas para regular y supervisar el transporte y la seguridad vial. Este papel activo sugiere que tienen la capacidad de adaptar las políticas nacionales a las necesidades y realidades específicas de sus localidades.

Es crucial destacar que esta autonomía operativa no significa un aislamiento completo, ya que la planificación operativa debe estar alineada con las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Esto establece un marco normativo que guía las acciones de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, asegurando la coherencia y coordinación en la gestión del transporte a nivel nacional.

Además, se subraya la importancia de la transparencia y la comunicación entre los distintos niveles de gobierno, ya que se espera que los Gobiernos Autónomos Descentralizados informen sobre las regulaciones locales que se legislen. Esta obligación no solo implica una rendición de cuentas, sino que también sugiere una necesidad de coordinación y coherencia en las regulaciones locales para mantener una gestión integral y eficiente del transporte terrestre y la seguridad vial.

4.18.6 Jornada Laboral de Conductores de Vehículos de Transporte Terrestre

El art. 79 A de la ley analizada, referente a la jornada de trabajo de los conductores y oficiales que laboren en unidades de transporte, en su segundo inciso establece lo siguiente;

Art. 79A.- De la jornada de trabajo de los conductores y oficiales que laboran en sus unidades de transporte.- Las operadoras o los propietarios de los vehículos de transporte terrestre autorizadas para prestar servicios de transporte en cualquier clase o tipo, inclusive de turismo, son responsables de proteger y garantizar los derechos laborales y de seguridad social, de los conductores y oficiales que laboran en sus unidades. La remuneración no podrá ser inferior a la determinada por la Ley o el Código del Trabajo.

Por motivos de seguridad, la jornada de trabajo en ningún caso podrá exceder el número de horas diarias determinadas por la autoridad rectora del trabajo para esta actividad y considerará el tiempo de descanso y alternancia obligatoria de sus conductores.

[...] (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2021)

El Artículo 79A de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial aborda la jornada de trabajo de los conductores y oficiales que laboran en las unidades de transporte, imponiendo responsabilidades específicas a las operadoras o propietarios de los vehículos autorizados para prestar servicios de transporte terrestre. En primer lugar, destaca que las operadoras o propietarios tienen la responsabilidad de proteger y garantizar los derechos laborales y de seguridad social de los conductores y oficiales que trabajan en sus unidades. Este enfoque refleja un compromiso con la protección integral de los trabajadores, asegurando condiciones laborales adecuadas y el acceso a los beneficios de seguridad social.

La normativa establece que la remuneración de los conductores y oficiales no puede ser inferior a la determinada por la Ley o el Código del Trabajo. Esta disposición busca asegurar que los trabajadores reciban una compensación justa y acorde con las regulaciones laborales vigentes, promoviendo la equidad y el respeto por los derechos económicos de los empleados.

En relación con la seguridad laboral, el artículo establece un límite a la jornada de trabajo, especificando que, por motivos de seguridad, no puede exceder el número de horas

diarias determinadas por la autoridad rectora del trabajo para esta actividad. Además, se destaca la consideración del tiempo de descanso y alternancia obligatoria de los conductores, enfatizando la importancia de medidas que eviten la fatiga y contribuyan a la seguridad vial.

En el art.79.1 sobre los dispositivos de seguridad, norma lo siguiente:

Las operadoras de transporte terrestre son responsables de que los vehículos destinados a la prestación del servicio del transporte tengan instalado y en funcionamiento los dispositivos, mecanismos o instrumentos de control acorde con el tipo de transporte, exigidos por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o los Gobiernos Autónomos Descentralizados dentro del ámbito de su competencia, tales como el tacógrafo, el limitador de velocidad, u otros (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2021)

La disposición mencionada establece claramente la responsabilidad de las operadoras de transporte terrestre en Ecuador con respecto a la instalación y funcionamiento de dispositivos, mecanismos o instrumentos de control en los vehículos destinados para la prestación del servicio de transporte. En primer lugar, se destaca que las operadoras son responsables de garantizar que los vehículos de transporte cuenten con los dispositivos necesarios según el tipo de servicio que ofrecen. Este enfoque reconoce la diversidad de la industria del transporte y la necesidad de adaptar los mecanismos de control de acuerdo con las características específicas de cada tipo de transporte, ya sea de pasajeros o mercancías. La disposición menciona específicamente algunos dispositivos de control, como el tacógrafo y el limitador de velocidad, que son ejemplos de instrumentos cruciales para el monitoreo y la regulación de las operaciones de transporte.

Se resalta la autoridad de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como de los Gobiernos Autónomos Descentralizados

en su ámbito de competencia, para establecer los requisitos específicos en relación con estos dispositivos de control. Esto refleja una coordinación entre las entidades regulatorias para asegurar la coherencia y la aplicación efectiva de los estándares de seguridad en todo el país.

Con lo antes descrito, podemos verificar que en el Ecuador si esta normado y es de carácter obligatorio el uso de dispositivos de seguridad dentro de los vehículos destinados al transporte terrestre. Sin embargo, el tacógrafo, al ser el instrumento por antonomasia para cuantificar las horas de conducción, la distancia recorrida por cada conductor debería de ser revisado continuamente por los organismos encargados del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial con la finalidad de determinar si los conductores están respetando la norma establecida.

El art. 82 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial referente a las Infracciones Administrativas muy Graves, en su numeral quinto establece que:

Art. 82.- Infracciones administrativas muy graves.- Constituyen infracciones administrativas muy graves, que serán sancionadas con multa de ocho (8) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, las siguientes:

[...]

5. Incumplir con el número de horas de conducción, descanso y alternancia obligatoria de sus conductores conforme con lo previsto en la presente Ley

[...] (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2021)

El Artículo 82 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial identifica las infracciones administrativas muy graves y especifica la sanción correspondiente, que consiste en una multa equivalente a ocho remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general. De acuerdo con el tema del presente trabajo de integración curricular, se enfatizará

en la infracción relacionada con el incumplimiento del número de horas de conducción, descanso y alternancia obligatoria de los conductores, según lo dispuesto en la ley.

Este artículo establece que el incumplimiento de las normativas sobre la duración de la jornada de trabajo de los conductores, incluyendo las horas de conducción, descanso y alternancia obligatoria, se considera una infracción administrativa muy grave. La mención específica de este aspecto subraya la importancia de garantizar el respeto a los límites establecidos para prevenir la fatiga de los conductores y promover la seguridad vial.

La imposición de una multa significativa, equivalente a ocho remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, demuestra la gravedad con la que se aborda esta infracción. Esta medida no solo busca sancionar la violación de las normativas laborales y de seguridad vial, sino que también tiene un carácter disuasivo, incentivando a las operadoras y conductores a cumplir con las regulaciones para evitar consecuencias financieras significativas. El enfoque en la duración de la jornada laboral y el cumplimiento de las normativas específicas revela la preocupación del legislador por abordar aspectos críticos relacionados con la fatiga y el agotamiento de los conductores, factores directamente vinculados a la seguridad en las carreteras.

4.19 Derecho Comparado

Para el desarrollo del presente trabajo se podría tomar en cuenta a cualquier país perteneciente a la Unión Europea, ya que, en materia de tránsito y transporte terrestre esta organización da los lineamientos que deben de respetar todos los estados parte, por lo tanto, por facilidad del lenguaje tomaremos como ejemplo a España.

4.20 España

España, es un país que toma muy serio el control respecto de las horas máximas de conducción y descanso de conductores de transporte terrestre. Es así, que anualmente se desarrolla un “Plan de Inspección de Transporte por Carretera” el cual:

[...] tiene como finalidad el aumento de la eficacia de la función inspectora al establecer de manera sistemática las actuaciones y directrices a seguir en las operaciones de control que durante el periodo de vigencia se van a llevar a cabo [...] (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 2022)

A demás manifiesta que “El control de los tiempos de conducción y descanso es uno de los objetivos prioritarios de la Inspección del Transporte y de las Fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera” (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 2022) Este control, debe realizarse en carretera a través de puntos de control fijos y móviles y también en las sedes de las empresas que se dediquen al transporte terrestre.

4.20.1 Reglamento (CE) no 561/2006 de la Unión Europea.

El Reglamento (CE) n.º 561/2006 es una normativa de la Unión Europea que regula el tiempo de conducción y los períodos de descanso de los conductores profesionales que realizan transporte por carretera. Este reglamento establece normas específicas para garantizar la seguridad vial y mejorar las condiciones de trabajo de los conductores.

Este reglamento en el art.1 menciona lo siguiente:

El presente Reglamento establece normas sobre el tiempo de conducción, las pausas y los períodos de descanso para los conductores dedicados al transporte por carretera de mercancías y viajeros, con el fin de armonizar las condiciones de competencia entre modos de transporte terrestre, especialmente en lo que se refiere al sector de la carretera, y de mejorar las condiciones de trabajo y la seguridad vial. El presente Reglamento

tiene también como objetivo mejorar las prácticas de control y de aplicación en los Estados miembros, así como mejorar las prácticas laborales en el sector del transporte por carretera. (Union Europea, 2006)

El art.2 del reglamento determina a que sujetos se aplicara el mismo, menciona que será aplicado al transporte por carretera, ya sea de mercancías o de personas. El art.6 del reglamento es uno de los más importantes para este trabajo, ya que, limita el tiempo de conducción diario y semanal, con el objetivo de prevenir la fatiga del conductor y mejorar la seguridad vial. Establece, por ejemplo, un límite máximo de 9 horas de conducción al día, que puede ampliarse a 10 horas dos veces a la semana y establece demás lineamientos los cuales se detallan a continuación.

1. El tiempo diario de conducción no será superior a nueve horas. No obstante, el tiempo diario de conducción podrá ampliarse como máximo hasta 10 horas no más de dos veces durante la semana.
2. El tiempo de conducción semanal no superará las 56 horas y no implicará que se exceda el tiempo semanal de trabajo máximo, fijado en la Directiva 2002/15/CE.
3. El tiempo total acumulado de conducción durante dos semanas consecutivas no será superior a 90 horas.
4. Los tiempos diario y semanal de conducción incluirán todas las horas de conducción en el territorio comunitario o de un país tercero.
5. El conductor deberá registrar como «otro trabajo» cualquier período según se describe en el artículo 4, letra e), así como cualquier período en que conduzca un vehículo utilizado para operaciones comerciales que no entren dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento, y deberá registrar cualesquiera otros períodos de «disponibilidad» según se define el artículo 15, apartado 3, letra c), del Reglamento

(CEE) no 3821/85, desde su último período de descanso diario o semanal. Este registro deberá introducirse manualmente en una hoja de registro o en una impresión o utilizando los recursos manuales de introducción de datos del equipo de registro. (Union Europea, 2006)

De este artículo podemos analizar que, el tiempo diario de conducción no debe exceder las 9 horas, con la posibilidad de ampliarse a un máximo de 10 horas en un máximo de dos ocasiones durante la semana. Esta disposición tiene como objetivo primordial evitar la fatiga del conductor al establecer límites diarios y proporcionar cierta flexibilidad para adaptarse a las necesidades específicas de la jornada.

Figura 1: Conducción diaria en vehículos de transporte terrestre de mercancías y pasajeros.



Nota. El gráfico representa el número de horas diarias que un conductor debe conducir un vehículo de transporte de mercancías y pasajeros durante una semana. Tomado de Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (<https://www.mitma.gob.es/transporte-terrestre/inspeccion-y-seguridad-en-el-transporte/tiempos-de-conduccion-y-descanso/conduccion/tiempos-de-conduccion>)

En segundo lugar, se fija un límite para el tiempo de conducción semanal, estableciendo que no debe superar las 56 horas. Además, se destaca que este límite no debe implicar que se exceda el tiempo semanal de trabajo máximo según lo establecido en la Directiva 2002/15/CE. Esta medida pretende asegurar que, además de las restricciones diarias, existan límites semanales para prevenir la fatiga crónica y garantizar condiciones de trabajo seguras y saludables.

En tercer lugar, se impone un límite al tiempo total acumulado de conducción durante dos semanas consecutivas, estableciendo que no debe superar las 90 horas. Esta restricción busca limitar la cantidad total de tiempo que un conductor puede pasar al volante en un período de dos semanas, contribuyendo así a la seguridad vial y al bienestar general del conductor.

Figura 2: Conducción bisemanal en vehículos de transporte terrestre de mercancías y pasajeros.



Nota. El gráfico representa el número de horas bisemanales que un conductor debe conducir un vehículo de transporte de mercancías y pasajeros durante una semana. Tomado de Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (<https://www.mitma.gob.es/transporte-terrestre/inspeccion-y-seguridad-en-el-transporte/tiempos-de-conduccion-y-descanso/conduccion/tiempos-de-conduccion>)

En cuarto lugar, se especifica que tanto el tiempo diario como el semanal de conducción deben incluir todas las horas de conducción, ya sea en el territorio comunitario o de un país tercero. Esta disposición garantiza que todas las horas de conducción, sin importar la ubicación geográfica, estén sujetas a las regulaciones del reglamento, proporcionando consistencia y control en términos de aplicación.

Por último, se establece la obligación de que el conductor registre como "otro trabajo" ciertos períodos y cualquier conducción que no esté dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento. También se exige el registro de períodos de "disponibilidad" según la definición del Reglamento (CEE) n.º 3821/85. Esta medida busca garantizar la transparencia y el cumplimiento de las normativas mediante el registro detallado de todas las actividades del conductor que no se limitan al tiempo de conducción. Este registro debe realizarse manualmente en una hoja de registro o utilizando los recursos manuales de introducción de datos del equipo de registro, asegurando así un seguimiento preciso y detallado de las actividades del conductor.

Siguiendo con el análisis del reglamento el art.7 del mismo, referente al periodo de descanso, establece lo siguiente:

Tras un período de conducción de cuatro horas y media, el conductor hará una pausa ininterrumpida de al menos 45 minutos, a menos que tome un período de descanso.

Podrá sustituirse dicha pausa por una pausa de al menos 15 minutos seguida de una pausa de al menos 30 minutos, intercaladas en el período de conducción, de forma que se respeten las disposiciones del párrafo primero. (Union Europea, 2006)

Del cual podemos acotar que, después de un período de conducción de cuatro horas y media, se requiere que el conductor realice una pausa ininterrumpida de al menos 45 minutos, a menos que decida tomar un período de descanso. Esta disposición tiene como objetivo evitar

la fatiga del conductor, garantizando que haya momentos regulares de descanso durante la jornada laboral, contribuyendo así a la seguridad vial.

La flexibilidad se introduce mediante la opción de sustituir la pausa de 45 minutos por una combinación de pausas más cortas. El conductor puede optar por tomar una primera pausa de al menos 15 minutos seguida de una segunda pausa de al menos 30 minutos, siempre y cuando estas pausas estén intercaladas en el período de conducción. La condición principal es que estas pausas combinadas deben asegurar que se respeten las disposiciones del párrafo primero.

Esta flexibilidad permite al conductor adaptar las pausas a sus necesidades individuales, siempre y cuando el tiempo total de pausa sea al menos 45 minutos y se garantice una distribución adecuada a lo largo del período de conducción. La intención es brindar opciones prácticas para que los conductores gestionen su tiempo de trabajo de manera eficiente, al tiempo que se mantienen los estándares de seguridad y se evita la fatiga en la carretera.

Figura 3: Conducción ininterrumpida de vehículos de transporte terrestre de mercancías y pasajeros.



Nota. El gráfico representa el periodo de descanso que debe realizar el conductor tras un periodo de horas conducidas. Tomado de Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (<https://www.mitma.gob.es/transporte-terrestre/inspeccion-y-seguridad-en-el-transporte/tiempos-de-conduccion-y-descanso/conduccion/tiempos-de-conduccion>)

4.20.2 Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres de España.

La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) de España tiene como objeto establecer las normas y condiciones para la prestación de servicios de transporte terrestre en el país. El objetivo principal de esta ley es regular el sector del transporte por carretera y ferrocarril, proporcionando un marco legal que garantice la eficiencia, seguridad, competencia y calidad en la prestación de estos servicios.

4.20.3 Hechos sancionables referente a los tiempos de conducción y periodos de descanso.

El régimen sancionador en materia de tiempos de conducción y periodos de descanso viene recogido en los artículos 140, 141 y 142 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) y de acuerdo con su gravedad se dividen en infracciones leves, infracciones graves, infracciones muy graves e infracciones muy graves que conlleva la pérdida de la honorabilidad de la persona que, en su caso, ocupe el puesto de gestor de transporte en la empresa infractora.

Infracciones leves: las infracciones leves están establecidas en el art.142 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) precisamente en el numeral 17 el cual establece “Todo exceso en los tiempos máximos de conducción, así como la disminución de los periodos de descanso, salvo que deba reputarse infracción grave o muy grave de conformidad con lo dispuesto en los artículos 141.24 ó 140.37” (Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, 2023)

Dentro de esta categoría y una vez analizados los artículos referentes a las infracciones graves y muy graves, se concluye que, son consideradas como infracciones leves las siguientes circunstancias: cuando el exceso de horas de conducción diarias no supere a una hora, cuando el exceso de horas de conducción semanal sea de hasta 4 horas, cuando el exceso de horas de conducción bisemanales sea menor a 10 horas y finalmente cuando se conduzca ininterrumpidamente por 30 minutos más, aparte de las 4:30 horas permitidas, es decir que, se haya conducido ininterrumpidamente en un intervalo de entre 4:30 y 5:00 horas.

Infracciones graves: las infracciones graves están establecidas en el art.141 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) precisamente en el numeral 24 el cual menciona lo siguiente:

24. El incumplimiento de la legislación aplicable en materia de tiempos de conducción y descanso de los conductores en los siguientes supuestos, salvo que deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo establecido en el punto 37 del artículo 140:

24.1 El exceso superior a sesenta horas en el tiempo máximo de conducción semanal o a cien en el bisemanal.

24.2 El exceso superior a una hora en los tiempos máximos de conducción diaria.

24.3 La conducción durante más de cinco horas, aunque sin rebasar las seis, sin respetar las pausas reglamentariamente exigidas.

[...] (Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, 2023)

Analizado el artículo anterior y el art.140 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) referente a las infracciones muy graves, se concluye que serán infracciones graves los siguientes supuestos: cuando el conductor maneje diariamente entre una a dos horas

más de las permitidas, cuando el exceso de conducción semanal sea superior a 4 horas pero inferior a 9 horas, cuando el exceso de conducción bisemanal es de 10 a 15 horas de conducción, finalmente cuando el exceso de conducción ininterrumpida se encuentre en el rango de 5 a 6 horas sin haber realizado un periodo de descanso.

Infracciones muy graves: el art. 140 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) establece que circunstancias serán consideradas como infracciones muy graves, el numeral 37 de este artículo expone lo siguiente:

[...]

37. El incumplimiento de la legislación aplicable en materia de tiempos de conducción y descanso de los conductores en los siguientes supuestos:

37.1 El exceso igual o superior al 50 por ciento en los tiempos máximos de conducción diaria, así como la disminución de los descansos diarios por debajo de cuatro horas y media.

37.2 El exceso igual o superior al 25 por ciento en los tiempos máximos de conducción semanal o bisemanal.

37.3 El exceso superior a dos horas en los tiempos máximos de conducción diaria, salvo que deba calificarse conforme a lo dispuesto en el apartado 37.1.

37.4 La conducción durante más de seis horas sin respetar las pausas reglamentariamente exigidas.

[...] (Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, 2023)

Un vez revisado el artículo anterior de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) referente a las infracciones muy graves, se determina que, serán infracciones muy graves las circunstancias descritas a continuación: cuando el conductor

maneje más de dos horas de las permitidas diariamente, cuando el exceso de conducción semanal sea superior a 9 horas pero inferior a 14 horas, cuando el exceso de conducción bisemanal es de 15 a 22:30 horas de conducción, finalmente cuando el exceso de conducción ininterrumpida sobrepase las 6 horas sin haber realizado un periodo de descanso.

Sin embargo, los supuestos descritos en los numerales 37.1 y 37.2 del art. 140 en concordancia con el numeral 5 del art.143 de la ley en análisis, y debido a la gravedad de los casos tienen un tratamiento especial ya que además de contar con una multa superior también sanciona con “[...] la pérdida de la honorabilidad de la persona que, en su caso, ocupe el puesto de gestor de transporte en la empresa infractora, durante un plazo no superior a un año [...]” (Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, 2023). Estos supuestos son los siguientes, cuando el conductor exceda el 50% de las 9 horas máximas de conducción diaria permitidas, es decir, que maneje más de 13 horas y 30 minutos, cuando el exceda más de 14 horas de las 56 horas permitidas de conducir semanalmente, es decir conduzca más de 70 horas en una semana, finalmente, cuando el conductor en un periodo bisemanal sobrepase de las 22 horas y media de las 90 horas permitidas, es decir, que en un periodo bisemanal conduzca alrededor de 112 horas y media.

4.20.4 Sanciones relacionadas al tiempo de conducción y periodos de descanso.

De acuerdo con, la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) vigente en España, las multas serán proporcionales al tipo de infracción cometida, es decir, de acuerdo con la gravedad de la misma, las cuales fueron descritas en líneas anteriores, las sanciones están establecidas, en el art.143 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), y están determinadas de la siguiente manera: las infracciones leves tendrán por sanción una multa que va desde los 100 hasta los 400 euros de acuerdo con la infracción cometida. Las infracciones consideradas como graves serán sancionadas con una multa equivalente de, entre

los 401 a 1000 euros, proporcionales a la infracción cometida. Las infracciones consideradas muy graves serán sancionadas con una multa entre los 1001 hasta los 2000 euros de acuerdo con la infracción cometida.

En el caso de que, por la gravedad de la infracción, cuando esta sea considerada como infracción muy grave que conlleva la pérdida de la honorabilidad de la persona que, en su caso, ocupe el puesto de gestor de transporte en la empresa infractora, esta persona será despojada de su cargo por un tiempo no mayor a los 365 días, entendiéndose que quedará suspendido e inhabilitado de realizar cualquier actividad relacionada con el transporte terrestre y se impondrá una multa de 4001 a 6000 euros.

Finalmente, cabe indicar que en el caso de cometer una infracción grave y muy grave la entidad encargada de la seguridad de tránsito deberá ordenar la inmediata inmovilización del vehículo hasta que se supriman los motivos determinantes de la infracción.

4.20.5 El tacógrafo en España

Como ya se ha manifestado, el tacógrafo, es el dispositivo de seguridad por excelencia que permite la cuantificación de datos como las horas de conducción y periodos de descanso, es por tal motivo, que su uso en España es de carácter obligatorio su uso. El art.148 del Capítulo II de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) referente a los instrumentos de control manifiesta lo siguiente:

Los vehículos destinados a la realización de transporte por carretera deberán tener instalado y llevar en funcionamiento durante su prestación el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso, el limitador de velocidad, así como otros mecanismos o instrumentos de control en los casos en que así se exija reglamentariamente o resulte obligatorio de conformidad con las disposiciones contenidas en los convenios internacionales suscritos por España o en la normativa

directamente aplicable en la Unión Europea (Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, 2023)

Es decir, que todo vehículo que sea usado con fines de transportación ya sea de pasajeros o de mercancías deberá portar con el tacógrafo, y no cualquiera, sino que uno que cumpla con las especificaciones técnicas determinadas por la entidad rectora del transporte. Los conductores cuentan con “tarjetas de conductor”, las cuales sirven para guardar la información relacionada a la jornada laboral desarrollada por ellos y es de uso personal. Además, los conductores deben de contar con “hojas de registro” las cuales se llenan manualmente sobre los datos referentes a horas de conducción y periodos de descanso los cuales deben de coincidir con los datos del tacógrafo.

4.20.6 Hechos sancionables referentes a la instalación del tacógrafo.

La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) en el art.140 en el numeral 20, referente a las infracciones muy graves, establece lo siguiente “La carencia del tacógrafo, del limitador de velocidad o de alguno de sus elementos, así como la de otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo” (Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, 2023) y el art.143 literal h) de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) impone la siguiente sanción:

Se sancionarán con multa de 2.001 a 4.000 euros las infracciones previstas en los puntos [...] 20 [...] del artículo 140 y, cuando el precio del transporte esté comprendido entre 4.001 a 6.000 euros, la infracción prevista en el punto 40 del artículo 140 (Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, 2023)

A demás, de la sanción pecuniaria y debido a la gravedad de este presupuesto el mismo art.143 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) en el numeral 5. Impone una doble sanción, la cual se detalla a continuación:

La comisión de las infracciones señaladas en los puntos [...] 20 [...] del artículo 140, darán lugar a la pérdida de la honorabilidad de la persona que, en su caso, ocupe el puesto de gestor de transporte en la empresa infractora, durante un plazo no superior a un año, salvo que el órgano competente acuerde lo contrario mediante resolución motivada, por estimar que ello resultaría desproporcionado en el caso concreto de que se trate (Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, 2023)

Es decir, la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) establece sanciones severas para las infracciones muy graves relacionadas con la carencia de elementos como el tacógrafo y el limitador de velocidad en vehículos de transporte. Además de las multas pecuniarias que pueden oscilar entre 2.001 y 4.000 euros, además, existe una doble sanción que implica la pérdida de la honorabilidad del gestor de transporte en la empresa infractora por un período máximo de un año. No obstante, la autoridad competente puede decidir lo contrario mediante resolución motivada si considera que la pérdida de la honorabilidad sería desproporcionada en circunstancias específicas.

La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) en el art.140 numeral 34 establece lo siguiente “La utilización del tacógrafo sin haber realizado su calibrado o revisión periódica en los plazos y forma establecidos, habiendo sido reparado en un taller no autorizado o careciendo de los precintos o placas preceptivos” (Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, 2023) y en el art.143 literal g) de la ley en análisis a esta infracción la sanciona de la siguiente manera:

Se sancionarán con multa de 1.001 a 2.000 euros las infracciones previstas en los puntos [...] 34, [...] del artículo 140 y, cuando el precio del transporte esté comprendido entre 3.001 a 4.000 euros, la infracción prevista en el punto 40 del artículo 140 (Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, 2023)

Esta disposición destaca la importancia del cumplimiento de los plazos y formas establecidos para el calibrado y la revisión periódica del tacógrafo, así como la necesidad de realizar reparaciones en talleres autorizados y contar con los precintos o placas requeridos. Las sanciones pecuniarias se aplican como medida coercitiva para garantizar la correcta utilización y mantenimiento de estos dispositivos, contribuyendo así a la seguridad y regularidad en el transporte terrestre.

4.20.7 Hechos sancionables referente al uso del tacógrafo.

El art.140 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) referente a las infracciones muy graves, en el numeral 10 establece lo siguiente:

La manipulación del tacógrafo, del limitador de velocidad o de alguno de sus elementos, así como la de otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo, con objeto de alterar su funcionamiento o modificar sus mediciones.

En esta misma infracción incurrirán quienes instalen cualquier clase de elementos mecánicos, electrónicos o de otra naturaleza con la misma finalidad, aunque no se encuentren en funcionamiento en el momento de realizarse la inspección.

La responsabilidad por esta infracción corresponderá, en todo caso, al transportista que tenga instalado en su vehículo el aparato o instrumento manipulado y, asimismo, a aquellas personas que lo hubiesen manipulado o colaborado en su instalación o comercialización (Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, 2023)

Conjuntamente, el art. 143 referente a las sanciones, en el literal i) sanciona de la siguiente manera el supuesto anterior:

Se sancionarán con multa de 4.001 a 6.000 euros las infracciones previstas en los puntos [...] 10, [...] del artículo 140 y, cuando el precio del transporte sea superior a 6.000

euros, la infracción prevista en el punto 40 del artículo 140 (Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, 2023)

Además, el literal 5. del mismo artículo, ante este hecho impone la siguiente doble sanción:

La comisión de las infracciones señaladas en los puntos [...] 10, [...] del artículo 140, darán lugar a la pérdida de la honorabilidad de la persona que, en su caso, ocupe el puesto de gestor de transporte en la empresa infractora, durante un plazo no superior a un año, salvo que el órgano competente acuerde lo contrario mediante resolución motivada, por estimar que ello resultaría desproporcionado en el caso concreto de que se trate. (Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, 2023)

De este modo, para la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), la manipulación del tacógrafo, del limitador de velocidad u otros instrumentos de control en un vehículo de transporte terrestre se considera una infracción muy grave. Tanto el transportista que tenga instalado el dispositivo manipulado como aquellas personas que hayan participado en su manipulación o instalación son responsables de esta infracción.

Las sanciones para esta infracción incluyen multas significativas de 4.001 a 6.000 euros, y en el caso de que el precio del transporte sea superior a 6.000 euros, se aplicará la misma multa. Además, la comisión de esta infracción conlleva la pérdida de la honorabilidad del gestor de transporte en la empresa infractora, con una duración de un año, a menos que el órgano competente decida lo contrario por considerar que la medida sería desproporcionada en el caso específico. Estas medidas buscan garantizar la integridad y la legalidad en el sector del transporte terrestre.

Continuando con el análisis del art.140 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) en su numeral 22. determina la siguiente infracción:

No llevar insertada en el tacógrafo la tarjeta de conductor o la hoja de registro de los tiempos de conducción y descanso, cuando ello resulte exigible, o hacerlo de forma incorrecta, así como utilizar una tarjeta de otro conductor, una hoja de registro con nombre o apellido diferentes a los del conductor o llevar insertada una tarjeta que no debería utilizarse por haberse expedido un duplicado posterior (Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, 2023)

La sanción para esta infracción la determina el art.143 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) en su literal h) el cual menciona lo siguiente:

Se sancionarán con multa de 2.001 a 4.000 euros las infracciones previstas en los puntos [...] 22 [...] del artículo 140 y, cuando el precio del transporte esté comprendido entre 4.001 a 6.000 euros, la infracción prevista en el punto 40 del artículo 140 (Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, 2023)

Entonces se colige que, según la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) de 2023, la manipulación o uso indebido de la tarjeta de conductor o la hoja de registro de los tiempos de conducción y descanso, así como el empleo incorrecto de estos dispositivos, constituye una infracción. Esta conducta está sujeta a sanciones económicas, con multas que oscilan entre 2.001 y 4.000 euros. Estas medidas buscan asegurar el cumplimiento de las normativas relacionadas con los tiempos de conducción y descanso, garantizando la integridad y legalidad en el sector del transporte terrestre. La imposición de multas económicas tiene como objetivo desincentivar prácticas indebidas y promover un comportamiento conforme a las reglamentaciones establecidas.

Retomando el art.140 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), el numeral 33. determina la siguiente infracción:

El inadecuado funcionamiento imputable al transportista del tacógrafo, del limitador de velocidad o de alguno de sus elementos, así como el de otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo, cuando no deba calificarse conforme a lo señalado en el punto 10 de este artículo (Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, 2023)

La sanción para esta conducta está determinada en el literal g) del art.143 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), la cual es la siguiente:

Se sancionarán con multa de 1.001 a 2.000 euros las infracciones previstas en los puntos [...] 33 [...] del artículo 140 y, cuando el precio del transporte esté comprendido entre 3.001 a 4.000 euros, la infracción prevista en el punto 40 del artículo 140 (Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, 2023)

De acuerdo con, la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) el inadecuado funcionamiento imputable al transportista de dispositivos esenciales como el tacógrafo, el limitador de velocidad y otros instrumentos de control en el vehículo, se califica como una infracción muy grave. Esta normativa busca mantener altos estándares de seguridad y legalidad en el sector del transporte terrestre, asegurando el correcto funcionamiento de los equipos diseñados para garantizar el cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso, así como otros aspectos regulatorios.

La infracción en cuestión, descrita en el artículo 140, numeral 33 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), implica sanciones económicas proporcionales a la gravedad del caso, oscilando entre 1.001 y 2.000 euros. Esta medida financiera busca actuar como un incentivo para que los transportistas mantengan y operen adecuadamente los dispositivos de control en sus vehículos, fomentando la responsabilidad y la conformidad con las regulaciones establecidas.

Para concluir este apartado referente al tacógrafo, se manifiesta que, la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) establece un marco regulatorio riguroso para su instalación, uso y mantenimiento de este dispositivo en vehículos de transporte terrestre. Las sanciones asociadas a infracciones, que van desde carencias de este dispositivo hasta manipulaciones y mal uso del mismo, incluyen multas pecuniarias considerables y la pérdida de honorabilidad del gestor de transporte, en el peor de los casos. Estas medidas, diseñadas para garantizar la seguridad, legalidad y regularidad en el transporte terrestre, actúan como incentivos para que los transportistas cumplan con las normativas establecidas. La combinación de sanciones económicas y pérdida de honorabilidad busca disuadir prácticas indebidas, promoviendo así un comportamiento conforme a las regulaciones y contribuyendo a la integridad del sector del transporte terrestre.

4.20.8 Control por Parte de la Guardia Civil de Tráfico

La Guardia Civil de Tráfico en España es un cuerpo de seguridad encargado de velar por la seguridad vial y la regulación del tráfico en las carreteras del país. Esta unidad forma parte de la Guardia Civil, una institución militar de naturaleza policial en España. La Guardia Civil de Tráfico tiene como función principal la regulación y control del tráfico en las carreteras españolas. Sus tareas abarcan desde la vigilancia del cumplimiento de las normas de tráfico hasta la gestión de emergencias y la asistencia en accidentes de carretera.

En España, la Guardia Civil de Tráfico realiza el control de las horas de conducción a través de la supervisión y verificación de varios elementos, con un enfoque especial en el cumplimiento de las normativas de tiempos de conducción y descanso. Algunas de las prácticas y métodos empleados incluyen: el control de los tacógrafos que registran automáticamente la actividad del conductor, incluyendo las horas de conducción, los períodos de descanso y otros detalles relevantes. La Guardia Civil verifica estos registros durante controles rutinarios o inspecciones.

La Guardia Civil de Tráfico realiza inspecciones y controles en carretera de manera aleatoria o planificada. Durante estas inspecciones, los agentes pueden solicitar la documentación pertinente, incluyendo los registros del tacógrafo, para verificar el cumplimiento de las normativas. Los conductores están obligados a llevar consigo la documentación relacionada con la actividad de conducción, que incluye los registros del tacógrafo y otros documentos que respalden el cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso.

La Guardia Civil de Tráfico colabora con inspectores de transporte y otras autoridades competentes para llevar a cabo controles más exhaustivos. Esto puede incluir la revisión de la documentación de la empresa y otros aspectos relacionados con la gestión del tiempo de conducción. Es importante destacar que la Guardia Civil de Tráfico trabaja en estrecha colaboración con la Dirección General de Tráfico (DGT) y otras autoridades encargadas de la regulación del transporte para garantizar el cumplimiento de las normativas y promover la seguridad vial. Los controles se llevan a cabo en el marco de la legislación vigente y buscan prevenir la fatiga de los conductores y mejorar la seguridad en las carreteras.

Además del control directo en carretera, la supervisión y aplicación de las normativas de tiempos de conducción y descanso se extiende a las oficinas de las empresas dedicadas al transporte terrestre en España. Estas empresas tienen la obligación de conservar los datos proporcionados por el tacógrafo durante un periodo de un año. Esta medida se establece como una práctica estándar y es esencial para cumplir con las regulaciones y facilitar la verificación por parte de la Guardia Civil de Tráfico.

La obligación de mantener los registros del tacógrafo durante un año subraya la importancia de la transparencia y la rendición de cuentas en la gestión de los tiempos de conducción y descanso. Este periodo de retención de información facilita la verificación

retrospectiva, permitiendo a las autoridades revisar la conformidad con las normativas en cualquier momento durante ese periodo.

La realización de operativos constantes por parte de la Guardia Civil de Tráfico, tanto en carretera como en las oficinas de las empresas, refleja un compromiso activo con el cumplimiento de las normativas y la promoción de la seguridad vial. Esta supervisión integral abarca la totalidad del proceso, desde la conducción en la carretera hasta la gestión documental en las oficinas, asegurando un enfoque holístico para mantener la integridad y la seguridad en el sector del transporte terrestre.

Una vez realizado el análisis de la normativa aplicable respecto a la jornada laboral, máximo de horas de conducción permitidas y periodos de descanso de los conductores de vehículos de transporte terrestre de Ecuador y España, podemos darnos cuenta del gran desarrollo en el ámbito del transporte en el país europeo y por otra parte la falta de aplicación y control de las normas en el Ecuador, las principales diferencias encontradas serán repasadas a continuación.

Respecto a las horas máximas de conducción, el tiempo máximo de conducción ininterrumpida, el tiempo máximo de conducción semanal y bisemanal y los periodos de descanso de los conductores de vehículos de transporte terrestre, en España, encontramos, primeramente, el Reglamento (CE) no 561/2006 el cual es una normativa emitida por la Unión Europea que es aplicable a todos los países perteneciente, la cual, establece disposiciones específicas para mejorar la seguridad vial y que puede ser modificada por cada país, dependiendo de sus necesidades, pero respetando los rangos de horas establecidos en el Reglamento. A demás, en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) se encuentran detalladas de forma clara los tiempos máximos de conducción y descanso de los conductores y está establecido un régimen sancionador para los conductores que incumplan

con las disposiciones establecidas. En cambio, el Ecuador, tiene ratificado el Convenio 153: la Duración del Trabajo de los Conductores en los Transportes de Carretera, la misma que detalla los lineamientos de manera clara respecto a la jornada laboral de los conductores, sin embargo, en la Ley Orgánica de Transportes Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial es muy vaga la importancia que se le da a este tema, ya que, solamente en un inciso de un artículo se menciona algo relacionado con este tema y no se encuentra detallado de manera clara las sanciones imponibles en caso de incumplimiento.

Por otra parte, respecto a la instalación y uso del tacógrafo, en España, está bien detallado la forma en que se debe realizar, la misma Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres establece, que todos los vehículos destinados al transporte terrestre deben llevar instalado el tacógrafo, ya sea analógico o digital, empero, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, decretó que a partir del 2026 solo se use el tacógrafo digital, mostrando así un avance en este dispositivo de seguridad, además, este país cuenta con sanciones económicas considerables para quien no tenga instalado el tacógrafo, para quien manipule el tacógrafo y para la persona que a través de dispositivos altere los datos proporcionados por el mismo. En Ecuador, existe un vacío normativo grave, ya que, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, solo dispone que los vehículos de transporte terrestre deben tener instalado el tacógrafo, sin embargo, no existe un régimen sancionador como lo hay en el país europeo referente al uso e instalación del tacógrafo, mostrando así un retraso considerable en materia de dispositivos de seguridad.

Finalmente, respecto al control de las horas de conducción, el tiempo de conducción ininterrumpido, el tiempo de conducción semanal y bisemanal, los periodos de descanso y el uso e instalación del tacógrafo, la diferencia está muy marcada, ya que, España cuenta con controles fijos, móviles y controles a las compañías de transporte terrestre. Los controles fijos se los realiza en casetas fijas en carretera donde la Guardia Civil de Tráfico se encuentra

permanentemente realizando el control de los datos necesarios. Los controles móviles, se realiza por la Guardia Civil de Tráfico, en carretera de alto tránsito, la peculiaridad de estos controles es que una vez acabado el control los Agentes abandonan el lugar. Finalmente, los controles en las Compañías destinadas al transporte terrestre, en las que la Guardia Civil de Tráfico constata que los conductores pertenecientes a estas compañías hayan cumplido con la legislación referente a los tiempos de conducción y descanso, las compañías tienen la obligación de guardar por el periodo de un año todos los datos de cada conductor con la finalidad de que estos datos puedan ser verificados. En Ecuador, no se cuenta con este tipo de controles, solamente se hacen controles en carretera, pero estos solamente sirven para constatar los títulos habilitantes para la conducción, como la licencia de conducir, la matricula y la revisión del vehículo, lo que demuestra la falta de importancia que se le ha dado a este tema que cada vez provoca accidentes de tránsito dejando grandes pérdidas humanas y económicas.

5. Metodología

Para el desarrollo y enfoque que se utilizó a lo largo de la investigación se enfoca en la metodología, primero guiándose con la utilización de los diferentes materiales que se emplearon para una mayor eficacia investigativa, continuando con la aplicación de diferentes métodos que facilitaron el desarrollo de la investigación, siendo que se emplearon los métodos como; método científico, método inductivo, método analítico, método exegético, método hermenéutico, método mayéutico, método comparativo, método estadístico. Al utilizar los diferentes métodos también se pudo determinar el enfoque de la investigación demostrado un enfoque mixto a lo largo del trabajo de integración curricular, demostrado con el refuerzo del tipo de investigación practicada. Finalmente para la conclusión de eficaces resultados se empleó el uso de técnicas donde se emplearon mecanismos como encuestas y entrevistas, realizadas a una población y muestra determinada como son; las encuestas aplicadas a treinta (30) profesionales del Derecho en libre ejercicio, mientras que en las entrevistas se realizaron

de acuerdo al enfoque de la investigación y al fondo de la misma, y entrevistas realizadas a tres (3) personas, la primera un conductor profesional y las dos restantes a agentes civiles de tránsito de la ciudad de Loja.

5.1 Materiales

Los materiales utilizados para la realización del presente trabajo de integración curricular en relación a la bibliografía señalada, tenemos: Diccionarios jurídicos, estudios realizados por diferentes universidades en países extranjeros, obras literarias en la rama jurídica, revistas jurídicas y de criminología de ámbito internacional, leyes de la legislación ecuatoriana, leyes de legislaciones extranjeras como España, además de sentencias emitidas en Ecuador y noticias para el análisis de casos. Se empleo este recurso con la finalidad de que sirva para la redacción e interpretación personal del tema, mismas que se encuentran citadas dentro de mi trabajo investigativo.

Entre los diferentes materiales e insumos que facilitaron el desarrollo del presente trabajo son: Computadora portátil, acceso a internet, teléfono celular y grabadora de la misma para las entrevistas, cuaderno para la toma de apuntes, impresiones y copias varias con el contenido del borrador del presente trabajo de integración curricular, etc.

5.2. Métodos

Para el desarrollo del presente trabajo de integración curricular se aplicaron los siguientes métodos:

5.2.1. Método Científico

Este método, que tiene la finalidad de obtener conocimientos desde el punto de vista científico, se utilizó en el presente trabajo con la finalidad de demostrar la problemática existente, recopilando una serie de textos jurídicos, doctrinarios y estudios científicos sobre la

materia, mismos que sean citados y comparados con la legislación ecuatoriana, para verificar la realidad social.

5.2.2. Método Inductivo

Se empleó el método inductivo, pues como lo menciona parte de lo particular a lo general, siendo aplicado cuando se describió la limitante existente en nuestra ley que conlleva en consecuencia derechos vulnerados de la ciudadanía.

5.2.3. Método Analítico

Este método se utilizó con la finalidad de analizar y dar una opinión propia, con los diferentes criterios expuestos por los diferentes tratadistas o leyes, cabe mencionar que también se empleó al momento de analizar y comentar los diferentes criterios encontrados en las encuestas y entrevistas.

5.2.4. Método Exegético

El método exegético se empleó al momento de analizar cada una de las normas jurídicas utilizadas para fundamentar la base legal, siendo estas, Constitución de la República del Ecuador, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y las leyes internacionales aplicadas en el derecho comparado.

5.2.5. Método Hermenéutico

La finalidad de este método es la interpretación de textos, por lo tanto, se utilizó con el fin de interpretar las leyes ecuatorianas y extranjeras para así poder encontrar la limitante de la Ley existente, respecto al control sobre las horas de trabajo, horas de conducción permitidas y periodos de descanso de conductores de vehículos de transporte terrestre.

5.2.6. Método Mayéutica

Se utiliza para la recopilación de información a través de preguntas, en el caso del presente trabajo, se recopiló y utilizó este método a través del estudio de campo, en base a las respuestas obtenidas en las encuestas y entrevistas, que sirvieron para demostrar la problemática latente en la sociedad ecuatoriana.

5.2.7. Método Comparativo

Bajo el enfoque del método comparativo que consiste en realizar comparaciones, se realizó la comparación entre la legislación ecuatoriana principalmente de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial con la norma internacional de España referente al control sobre las horas de trabajo, horas de conducción permitidas y periodos de descanso de conductores de vehículos de transporte terrestre.

5.2.8. Método Estadístico

En este método se manejan los datos tanto cualitativo como cuantitativo de la investigación, por lo tanto, se lo utilizó al momento de obtener tanto los datos de las encuestas como de las entrevistas realizadas, referente a la información de las encuestas se representaron en gráficos y tablas, después de su respectiva tabulación

5.3. Enfoque de la investigación

El enfoque de la investigación que se realizó es un enfoque mixto, pues se realizó una investigación tanto cualitativo y cuantitativo, ya que consta de estadística que se desarrolló gracias a las encuestas realizadas y la tabulación de la misma, por lo tanto, se realizó la investigación cuantitativa. Mientras que la investigación cualitativa, se desarrolló en base a las entrevistas, pues son datos relativos a cualidades, comentarios realizados en base a las preguntas realizadas. Por lo que, al aplicar tanto una investigación cuantitativa como cualitativa se convierte en un enfoque de investigación mixta.

5.4. Tipo de investigación

El tipo de estudio en que se enfoca el trabajo de integración curricular es documental, pues se apoya en fuentes documentológicas, como la investigación bibliográfica basada en libros y de la investigación hemerográfica que se utilizó en las revistas, noticias, artículos y ensayos. Cabe mencionar que el tipo de investigación también es de campo, pues se apoyó en información que viene de entrevistas, encuestas realizadas, además tomo en cuenta los estudios realizados por Universidades extranjeras.

5.5. Población y muestra

La población es un grupo de personas, mientras que la muestra es una serie de conocimientos dentro de la población a evaluar, por lo tanto, tanto la población como la muestra se enfoca en conductores profesionales y agentes civiles de tránsito.

Por ende, para una mayor comprensión de la problemática, se utiliza una población y muestra de 30 profesionales de derecho en libre ejercicio en base a las encuestas. Como también, las entrevistas, realizadas a tres individuos entre ellos un conductor profesional y dos agentes civiles de tránsito.

5.6. Técnicas.

Encuesta: en la encuesta se plantea un cuestionario con una serie de preguntas objetivas, con la finalidad de obtener resultados, por lo tanto, para el correcto desarrollo de la investigación se aplicó una encuesta a treinta (30) profesionales del derecho en libre ejercicio, dicha encuesta constaba de cinco preguntas, donde se podía responder con un “Si” o un “No”, además, de responder el “por qué” de su respuesta, para una mayor comprensión, a lo posterior se realizó la tabulación de los datos obtenidos.

Entrevistas: estas consisten en un dialogo entre el entrevistador y el entrevistado, por lo tanto, se realizó, las entrevistas a tres individuos, uno de ellos un conductor profesional y dos agentes civiles de tránsito.

6. Resultados

6.1 Resultados de las encuestas

Con el fin de poder realizar una correcta investigación, se llevó a cabo un trabajo en campo dentro del presente estudio doctrinario, jurídico y comparado mediante el empleo de una encuesta a una muestra de treinta (30) abogados en libre ejercicio de la profesión, en la ciudad de Loja, mediante cinco preguntas cerradas relacionadas con el trabajo de investigación, arrojando los siguientes resultados con su respectivo análisis, mismos que se detallan a continuación:

Primera Pregunta:

¿Tiene conocimiento sobre los accidentes de tránsito, por la falta de control de la jornada de trabajo y periodos de descanso en vehículos de transporte terrestre?

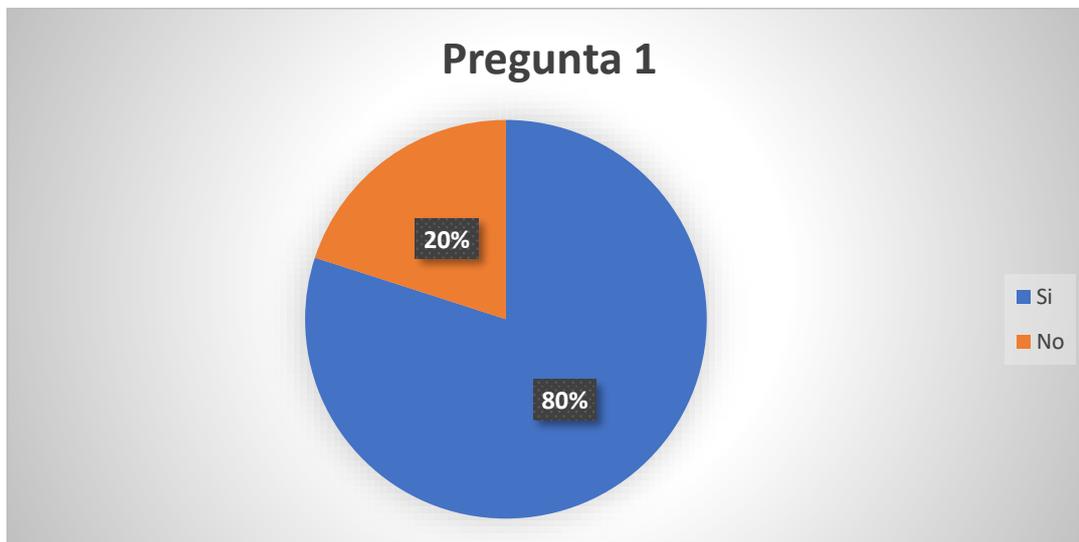
Tabla Nro. 1

Tabla 1: Cuadro Estadístico Pregunta 1.

Indicadores	Variables	Porcentaje
Si	24	80%
No	6	20%
Total	30	100%

Fuente: Profesionales del Derecho en libre ejercicio de la ciudad de Loja
Autor: Álvaro Julián Cevallos Sánchez

Figura 4: Representación Gráfica Pregunta 1.



Interpretación:

Con base en, los resultados obtenidos por la primera pregunta se desprenden que, veinticuatro (24) profesionales del derecho, mismos que representan el 80% del total de los encuestados, señalaron que tienen el conocimiento sobre los accidentes de tránsito, por la falta de control de la jornada de trabajo y periodos de descanso en vehículos de transporte terrestre.

Por otro lado, seis (6) encuestados, que corresponden al 20% del total de los encuestados señalaron que no tienen conocimiento sobre los accidentes de tránsito, por la falta de control de la jornada de trabajo y periodos de descanso en vehículos de transporte terrestre.

Análisis:

Tras analizar los datos arrojados de la presente pregunta se desprende que la gran mayoría de abogados en libre ejercicio tienen conocimiento sobre el marco jurídico de la jornada laboral, de las horas máximas de conducción permitidas y los periodos de descanso.

Además, consideran que la falta de control de estos parámetros en lo que influye en que no disminuyan este tipo de accidentes, pero que, también la falta de educación y conciencia de los conductores repercute para que los índices de accidentes sigan aumentando.

Por otro lado, la minoría de abogados en libre ejercicio, no tienen conocimiento sobre el marco jurídico de la jornada laboral, de las horas máximas de conducción permitidas y los periodos de descanso, ellos manifiestan que, no se han informado sobre el tema, no existen campañas sobre la concientización de este tema y porque no están informados a través de noticias o diarios.

Segunda pregunta:

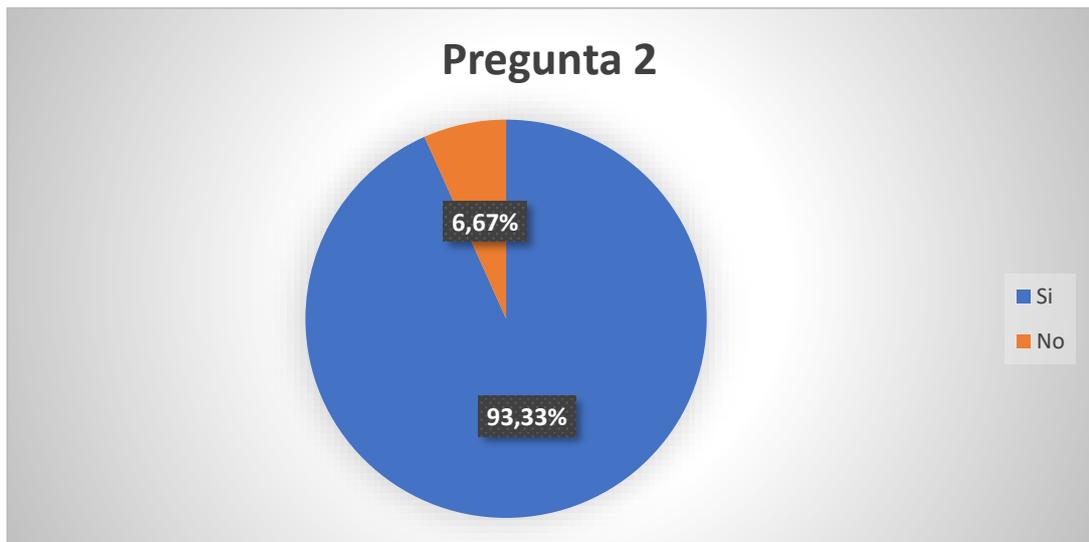
¿Cree usted que la falta de control de la jornada de trabajo y periodos de descanso es una de las causas que aumenta el riesgo de accidentes de tránsito en vehículos de transporte terrestre?

Tabla 2: Cuadro Estadístico pregunta 2

Indicadores	Variables	Porcentaje
Si	28	93.33%
No	2	6.67%
Total	30	100%

Fuente: Profesionales del Derecho en libre ejercicio de la ciudad de Loja
Autor: Álvaro Julián Cevallos Sánchez

Figura 5: Representación Gráfica pregunta 2



Interpretación:

En la pregunta 2, se obtiene como resultado que veintiocho (28) abogados encuestados que representan al 93,33% de la muestra, manifiestan que, la que la falta de control de la jornada de trabajo y periodos de descanso es una de las causas que aumenta el riesgo de accidentes de tránsito en vehículos de transporte terrestre.

Por otro lado, dos (2) de los abogados encuestados que corresponden al 6,67% de la muestra manifiestan que, la falta de control de la jornada de trabajo y periodos de descanso es una de las causas que aumenta el riesgo de accidentes de tránsito en vehículos de transporte terrestre.

Análisis:

De los resultados obtenidos de esta pregunta, concuerdo con la mayoría de los abogados en libre ejercicio puesto que, si bien en el Ecuador existe la norma que exige el uso de dispositivos de seguridad, tacógrafo en buses de transporte es la falta de control por parte del ente encargado lo que produce que los conductores manejen más de las horas permitidas

provocando en ellos cansancio y sueño lo que conlleva a que se generen los accidentes de tránsito.

Por otro lado, un pequeño grupo de abogados considera que no es la falta de control, sino que, la explotación laboral de las empresas de transporte terrestre es un factor que incide en estos accidentes ya que, los conductores se ven obligados a trabajar más de las horas laborales y conducir más de las horas permitidas.

Tercera pregunta:

¿Ha tenido procesos o a conocido casos en los que se ha producido un accidente de tránsito en vehículos de transporte terrestre causado por fatiga de conducción en el conductor?

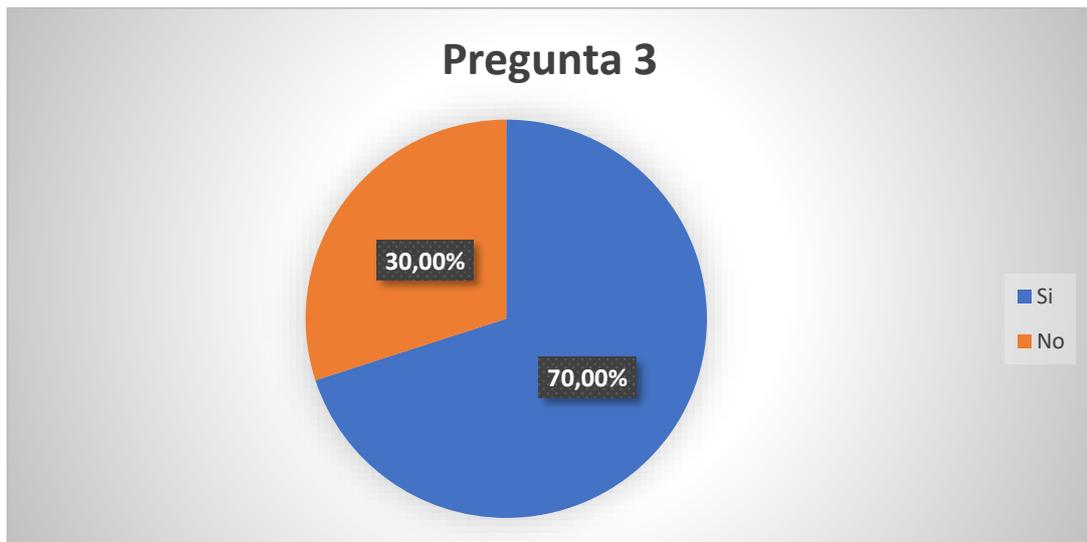
Tabla 3: Cuadro Estadístico pregunta 3

Indicadores	Variables	Porcentaje
Si	21	30%
No	9	70%
Total	30	100%

Fuente: Profesionales del Derecho en libre ejercicio de la ciudad de Loja

Autor: Álvaro Julián Cevallos Sánchez

Figura 6: Representación Gráfica pregunta 3



Interpretación:

Como resultado de la tercera pregunta desarrollada en las encuestas a los abogados en libre ejercicio de la profesión, se desprende que, veintiuno (21) que representan el 70% de los encuestados afirman que han tenido procesos o a conocido casos en los que se ha producido un accidente de tránsito en vehículos de transporte terrestre causado por fatiga de conducción en el conductor.

Por otro lado, nueve (9) que representan el 30% de los abogados encuestados manifiestan que no han tenido procesos o a conocido casos en los que se ha producido un accidente de tránsito en vehículos de transporte terrestre causado por fatiga de conducción en el conductor.

Análisis:

De esta pregunta se concluye que la mayoría de los abogados, en libre ejercicio una parte han tenido casos de accidentes de tránsito en vehículos de transporte terrestre causados por que los conductores han manejado más de la horas permitidas y sin haber hecho algún tipo de descanso, pero otros se han enterado de estos casos a través de noticias en la televisión,

diarios de amplia circulación o a través de las redes sociales. Manifiestan que, algunos de estos casos se producen porque no se cumple la legislación, como es el caso de que en viajes largos se cuente con dos conductores para que se vayan alternando y no cansarse demasiado.

En menor número de los abogados en libre ejercicio contestaron que, no han tenido procesos en los que se ha producido accidentes de tránsito por este factor.

Cuarta pregunta:

¿Considera usted necesario analizar mediante derecho comparado el marco jurídico de otros países sobre el tema, con la finalidad de aplicar en Ecuador las medidas adoptadas por otros países para disminuir este tipo de accidentes?

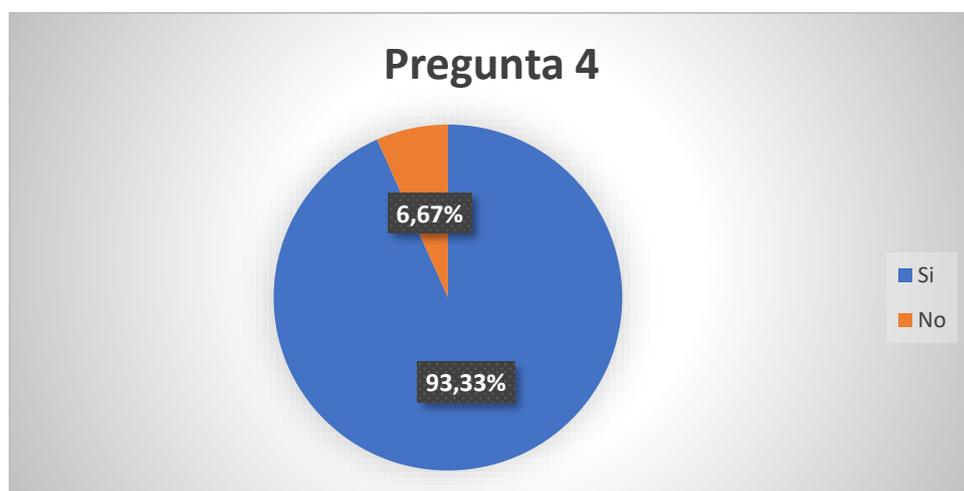
Tabla 4: Cuadro Estadístico pregunta 4

Indicadores	Variables	Porcentaje
Si	28	93.3%
No	2	6.7%
Total	30	100%

Fuente: Profesionales del Derecho en libre ejercicio de la ciudad de Loja

Autor: Álvaro Julián Cevallos Sánchez

Figura 7: Representación Gráfica pregunta 4



Interpretación:

Para el resultado de la cuarta pregunta efectuada, y tal como se tenía previsto, un total de veintiocho (28) abogados en libre ejercicio de la profesión que representan el 93,33% de encuestados consideran necesario analizar mediante derecho comparado el marco jurídico de otros países sobre el tema, con la finalidad de aplicar en Ecuador las medidas adoptadas para disminuir este tipo de accidentes

Se desprende además de aquello que dos (2) abogados en libre ejercicio que representan el 6,67 de encuestados consideran que no es necesario analizar mediante derecho comparado el marco jurídico de otros países sobre el tema, con la finalidad de aplicar en Ecuador las medidas adoptadas para disminuir este tipo de accidentes

Análisis:

En esta pregunta, concuerdo con la posición de la mayoría en implementar medidas adoptadas por otros países para evitar los accidentes de tránsito por fatiga de conducción. Manifiestan que es idóneo implementar más control sobre los conductores de este tipo de vehículos además que en caso de infringir la norma se multe al infractor, ya que, al verse obligados al pago estos evitaran conducir más de las horas establecidas.

Por otro lado, algunos manifestaron que la educación de los agentes de control de tránsito es fundamental a la hora de realizar el control, ya que, mencionan que en otros países estos agentes no aceptan sobornos con la finalidad de que el conductor evite la infracción.

Quinta pregunta:

¿Estima pertinente que se elaboren lineamientos propositivos, referente al control de la jornada laboral, las horas de conducción permitidas, y los periodos de descanso de conductores de vehículos de transporte terrestre?

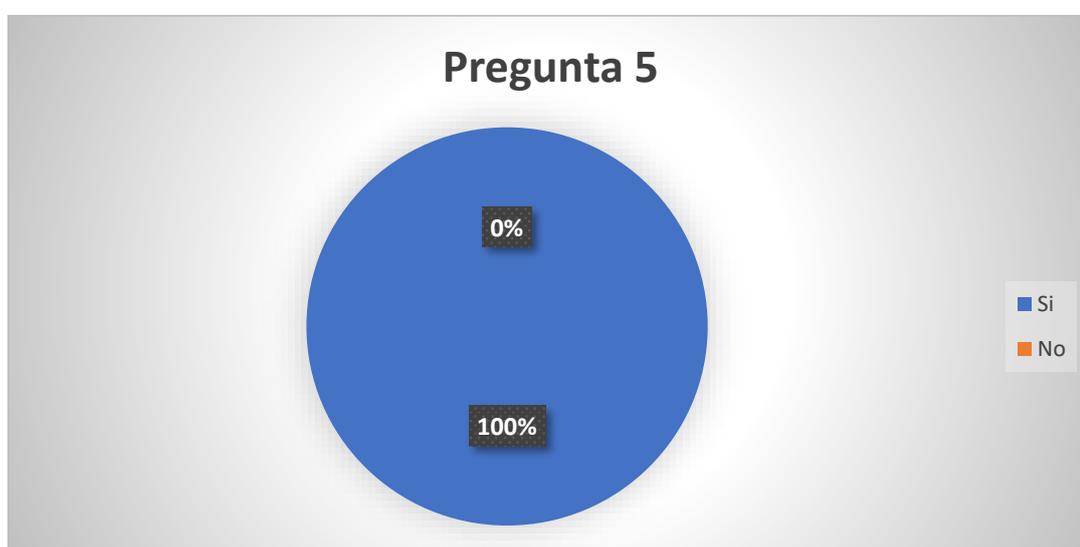
Tabla 5: Cuadro Estadístico pregunta 5

Indicadores	Variables	Porcentaje
Si	30	100%
No	0	0%
Total	30	100%

Fuente: Profesionales del Derecho en libre ejercicio de la ciudad de Loja

Autor: Álvaro Julián Cevallos Sánchez

Figura 8: Representación Gráfica pregunta 5



Interpretación:

De la quinta pregunta de la presente encuesta, se desprende que la totalidad de encuestados, es decir, treinta (30) profesionales del derecho en libre ejercicio consideran necesario elaborar lineamientos propositivos con la finalidad de que se controle, la jornada de trabajo, los horas de conducción permitidas y los periodos de descanso de conductores de vehículos de transporte terrestre.

Análisis:

La totalidad de encuestados respondieron que, si es necesario elaborar lineamientos propositivos sobre el control de la jornada laboral, las horas de conducción permitidas y los periodos de descanso de conductores de vehículos de transporte terrestre ya que, disminuirán los accidentes, serviría de ayuda para la seguridad de los usuarios de este tipo de transporte, no se explotará a los conductores de este tipo de transporte.

Sexta pregunta:

¿Qué entidad sugiere usted que sea la encargada de realizar el control sobre la jornada laboral, las horas de conducción permitidas y los periodos de descanso de conductores de vehículos de transporte terrestre?

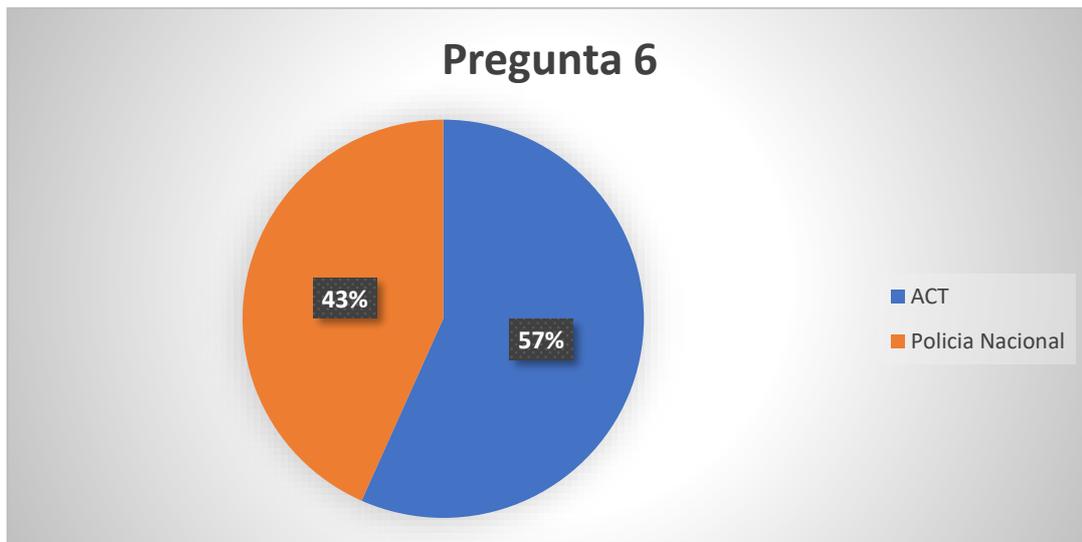
Tabla 6: Cuadro Estadístico pregunta 6

Indicadores	Variables	Porcentaje
Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional	13	43.34%
Agentes Civiles de Tránsito	17	56.66%
Total	30	100%

Fuente: Profesionales del Derecho en libre ejercicio de la ciudad de Loja

Autor: Álvaro Julián Cevallos Sánchez

Figura 9: Representación Gráfica pregunta 6.



Interpretación:

De la sexta pregunta de la presente encuesta, se desprende que 13 abogados en libre ejercicio de la ciudad de Loja sugieren que sea Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional la que se encargue del control de la jornada laboral y los periodos de descanso de los conductores de vehículos de transporte terrestre, mientras que 17 abogados en libre ejercicio de la ciudad de Loja, sugieren que los encargados de este control se haga por parte de los Agentes Civiles de Tránsito.

Análisis:

De la presente pregunta podemos constatar que, en mayor numero los abogados en libre ejercicio sugieren que sean los Agentes Civiles de Tránsito los encargados de controlar la jornada laboral y periodos de descanso y, otra parte de los abogados en libre ejercicio sugieren que sea la Policía Nacional, teniendo en cuenta que ambos organismos de encuentran facultados para la realización de operativos de control del transporte terrestre y seguridad vial, es cuestión de competencias la que determina cual será el órgano que se encargue del control. Puesto que, las encuestas se las realizó en gran mayoría a abogados de la provincia de Loja,

estos respondieron que los Agentes Civiles de Tránsito deben encargarse del control, puesto que, nuestra provincia tiene asumida dicha competencia. Empero, en otras provincias donde no se encuentra asumida esta competencia será facultad de la Policía Nacional verificar el cumplimiento de la jornada laboral y periodos de descanso de los conductores.

6.2 Resultados de las Entrevistas

A fin de obtener datos más precisos que me permitan la verificación de los objetivos como he realizado una entrevista dirigida a tres entendidos en materia de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, como los son; un conductor profesional y dos agentes civiles de tránsito de la ciudad de Loja, obteniendo los siguientes datos, mismos que pongo a su consideración.

Primera Pregunta:

¿Tiene conocimiento sobre la normativa nacional sobre la jornada laboral, las horas de conducción permitidas y los periodos de descanso en conductores de vehículos de transporte terrestre?

Primer entrevistado: Si, tengo conocimiento sobre este tema, pero debido a que estuve trabajando muchos años como conductor de transporte de mercancías en el extranjero, sin embargo, en el país son muchos de los conductores de transporte terrestre que no tienen conocimiento sobre esto.

Segundo entrevistado: Si tengo conocimiento sobre el control que se debe efectuar a los conductores del transporte terrestre sobre las horas de conducción máximas que se les permite manejar.

Tercer entrevistado: Si, en el Ecuador está normado las horas que pueden conducir los conductores de transporte terrestre, ya sea de día o de noche y también está establecida la alternancia obligatoria de conductores.

Comentario del autor: Si bien es cierto todos los entrevistados respondieron tener conocimiento sobre las horas de conducción permitidas y los periodos de descanso de conductores de vehículos de transporte terrestre esto se debe a que la entrevista se la realizo a entendidos en materia de tránsito por lo que, la mayoría de la ciudadanía no tiene conocimiento sobre esta área en la que se desarrolla la presente investigación, por lo tanto, el Estado debe de promover charlas, y difundir a través de los diversos medios de comunicación sobre los riesgos que conlleva manejar en estado de somnolencia o malas condiciones físicas.

Segunda pregunta:

¿Cree usted que se debería controlar jornada de trabajo, las horas de conducción permitidas y los periodos de descanso en conductores de vehículos de transporte terrestre con la finalidad de evitar accidentes de tránsito por fatiga de conducción?

Primer entrevistado: Si, porque si se efectuara controles preventivos con la finalidad de que los conductores de cooperativas de transporte se evitaría gran cantidad de accidentes de tránsito.

Segundo entrevistado: Si, se debiese de realizar un control, sin embargo, en el país no se cuentan con los mecanismos necesarios para realizar este control, por ejemplo, en el Código Orgánico Integral Penal está establecido como contravención el uso excesivo de la bocina, pero no estamos dotados del sonómetro que es el aparato para medir los decibeles del sonido, por lo tanto, al multar con dicha infracción esta será impugnada y el juez al no tener la prueba necesaria dejará sin efecto la sanción.

Tercer entrevistado: Debería de realizarse el control, sin embargo, también es cuestión de educación de cada conductor, al ya darse cuenta de que ha conducido más de las horas permitidas y realizar un descanso ya que, pone en riesgo la vida de los peatones y los pasajeros.

Comentario del autor: La totalidad de los entrevistados mencionan que el control es fundamental para que este tipo de accidentes de tránsito disminuya, sin embargo, concuerdo con los puntos que mencionaron respecto a la falta de mecanismos para efectuar el control. Tanto el Estado como los Municipios debes destinar los medios económicos necesarios y de dotar a sus agentes de control de tránsito de los instrumentos necesarios para el correcto desempeño de sus funciones.

Tercera pregunta:

¿Considera usted que aparte del control, la educación vial de los conductores de vehículos de transporte terrestre, sobre las consecuencias que se provocan por conducir más de las horas permitidas es necesaria para disminuir los accidentes de tránsito en este tipo de transporte?

Primer entrevistado: Si, desde mi experiencia diría que es de mucha importancia, cuando estuve en el extranjero para poder sacar la licencia de conducir primeramente tuve que trabajar cerca de un año como oficial de un vehículo de transporte y luego pase dos años en la escuela de conducción para obtener la licencia. Durante este periodo nos enseñaron los riesgos de manejar más de lo permitido, además del uso del tacógrafo el cual se usaba para el control de las horas manejadas.

Segundo entrevistado: Si, la educación vial cumple un rol fundamental dentro de la seguridad vial, el conductor profesional debe de contar con conocimientos sobre los riesgos que implica conducir con sueño o cansancio luego de una larga jornada frente al volante.

Tercera entrevistado: Si, más allá del control la educación de cada chofer es fundamental para evitar este tipo de accidentes. Actualmente, las escuelas de conducción con la finalidad de obtener mayores beneficios han disminuido el tiempo de capacitación de los conductores lo que se ha visto reflejado en el incremento de accidentes de tránsito, pero igual

no es un impedimento ya que la autoeducación también es cuestión personal por la cual cada conductor se puede informar sobre los riesgos de conducir con sueño.

Comentario del autor: Conuerdo con todos los entrevistados, puesto que, la educación vial contribuye de gran manera a infundir muchos valores como la responsabilidad de estar tras un volante y más aún si eres conductor de un vehículo donde se movilizan personas. También es necesario que las escuelas de conducción no se tomen a la ligera el tema de la educación ya que, ellos son los principales difundidores de conocimientos a los próximos conductores profesionales. También se podría aumentar el tiempo de educación de las escuelas para obtener la licencia ya que actualmente estos tiempos son muy cortos y por lo tanto no se pueden conocer muchos temas que son de mucha importancia para evitar los accidentes de tránsito.

Cuarta pregunta:

¿Estima necesario que se imponga sanciones pecuniarias sobre los conductores de vehículos de transporte terrestre, que conduzcan más de las horas permitidas en la normativa vigente?

Primer entrevistado: Si, pero para poder hacerlo hay que realizar controles diarios si es posible y educar a los agentes de tránsito para que no acepten sobornos por parte de los conductores que han incumplido con las horas de conducción.

Segundo entrevistado: Si, ya que, el conductor al saber que puede existir una multa que puede afectar su patrimonio tratara de evitar conducir más de las horas de conducción permitidas. Es lo mismo que pasaba antes de la tipificación de las contravenciones de tránsito en el Código Orgánico Integral Penal, muchas personas incumplían con las disposiciones por lo que había gran cantidad de accidentes de tránsito.

Tercer entrevistado: En cierta medida si, sin embargo, el control no se podría ejecutar de buena manera ya que no se cuenta con los dispositivos necesarios para ejercer dicho control. Como mencione anteriormente la educación vial es de mucha importancia, ya que cada conductor es diferente, uno puede conducir más horas y otro menos entonces ya es una cuestión de carácter personal y de responsabilidad de cada persona.

Análisis del autor: Conuerdo con las respuestas de la mayoría de entrevistados de imponer sanciones pecuniarias para los conductores que infrinjan las normas referente al tema. En España, por ejemplo, existen las sanciones para cada conductor que haya incumplido las horas de conducción permitidas y sanciones para las empresas a las que pertenecen estos conductores. A través de esta medida coercitiva se podrá de cierta manera presionar a los conductores para que no sobrepasen las horas de conducción.

Quinta pregunta:

¿Qué sugerencias daría usted para solucionar el problema planteado?

Primer entrevistado: Yo diría que el control como se lo hace en otros países sería una herramienta que podría ayudar a disminuir los accidentes de tránsito por somnolencia, por otra parte, la imposición de multas también ayudaría, pero estas multas no deben de ser elevadas para que el conductor no opte por sobornar a los agentes de tránsito y que las pague, así también ayudaría a aumentar los ingresos del Estado.

Segundo entrevistado: Como solución plantearía que todos los conductores sean mas responsables para con sus pasajero, para que no atenten con la vida de los usuarios. A través de la educación se podría fomentar grandes valores en cada uno de los conductores. El Estado, debe de impartir charlas con la finalidad de que no solo conductores, sino que todos los ciudadanos tengan conocimiento sobre los riesgos que implica manejar durante muchas horas

ya que no solo afecta al transporte terrestre, sino que también es causante de accidentes en transporte privado.

Tercer entrevistado: Si bien es cierto el sueño es uno de los factores que pueden contribuir a que se del accidente de tránsito hay muchos otros factores que en conjunto hacen que este tipo de acciones se produzcan, como lo puede ser las malas condiciones de las vías que hay en todo el país y la falta de señalización. Concientizar a los conductores sobre los riesgos que conlleva manejar mucho sin realizar descanso es fundamental para que no siga en aumento el número de accidentes. También evitar que los conductores manejen en estado de embriaguez podrá disminuir los accidentes.

Comentario del autor: Las opiniones de los tres entrevistados proporcionan un panorama más completo sobre cómo abordar los accidentes de tránsito causados por la somnolencia y otros factores. La combinación de medidas de control, como controles efectivos y multas proporcionales, junto con programas de educación y concienciación, podría ser efectiva para abordar tanto los aspectos individuales de la responsabilidad del conductor como las deficiencias en la infraestructura vial. Además, la prevención de la conducción en estado de embriaguez refuerza aún más la seguridad en las carreteras. Integrar estas estrategias puede ayudar a reducir de manera más efectiva los accidentes de tránsito y crear un entorno vial más seguro y responsable.

6.3 Estudio de Casos

Para un mejor desarrollo de la investigación realizada, se ha hecho el estudio de casos con respecto a noticias publicadas en las páginas web de noticieros de amplia circulación del país con la finalidad de verificar la problemática existente en nuestro país, estos casos se detallarán a continuación:

6.3.1 Caso número uno, noticia.

1) Datos referenciales

Autor: La Hora

Tema: Conducción en Estado de Somnolencia

Título: Chofer se quedó dormido e impactó a dos vehículos

Fecha: 11 de febrero de 2022

2) Contenido

Un triple accidente de tránsito se registró la noche de este último miércoles a las 19 horas aproximadamente, en la vía a Quinindé- Santo Domingo a la altura del semáforo ubicado frente a la unidad educativa Quinindé.

Un camión blanco marca Hino, cajón de madera de placas MBA-9742, que se movilizaba desde la provincia de Manabí con dirección al cantón San Lorenzo en Esmeraldas, impactó por la parte posterior a otros dos vehículos que se encontraban en el semáforo esperando el cambio de luz, para poder circular.

Afortunadamente en este accidente de tránsito no se registraron personas heridas ni fallecidas, así lo informó el jefe de Policía Tránsito en Quinindé, Paúl Navarro, descartó que el conductor causante del accidente estuviera bajo los efectos del alcohol, como en primera instancia de había notado por parte de los afectados.

Sin embargo, se conoció que por motivo del cansancio el conductor del camión se había quedado dormido y eso provocó el impacto y daños materiales. Los vehículos involucrados en el accidente fueron trasladados hasta el control integrado de La Marujita, para la evaluación técnica y responsabilidades

3) Comentario del Autor

Como lo expreso en el desarrollo de la presente investigación, el cansancio provocado por conducir más allá de las horas establecidas en la norma puede provocar que el conductor se quede dormido, provocando que pierda la capacidad para reaccionar ante un eventual accidente. Dentro de este acontecimiento se aprecia que un vehículo de transporte pesado provocó un triple accidente, cabe destacar que este suceso se provocó al frente de una unidad educativa, sin embargo, sucedió en horas de la noche y por lo tanto, no se encontraban estudiantes cerca que pudieron verse afectados por este accidente. Es preocupante ver que se haya producido un triple accidente de tránsito, pero al mismo tiempo, es un alivio que no haya habido víctimas mortales ni personas heridas en este incidente. Sin embargo, es esencial que los conductores sean conscientes de los riesgos asociados con la fatiga al volante ya que puede afectar la capacidad del conductor para reaccionar rápidamente y mantener la atención en la carretera. En conclusión, este accidente de tránsito se produjo por la imprudencia del conductor y por la falta de educación al manejar más de las horas que su cuerpo le permite sin realizar descanso alguno, también se podría haber evitado si los organismos encargados del control de tránsito hubiesen hecho controles con la finalidad de verificar las horas conducidas por dicho conductor.

6.3.2 Caso número dos, noticia.

1) Datos referenciales

Autor: El Universo

Tema: Conducción en Estado de Somnolencia

Título: Chofer dormido en el volante fue el causante del accidente de Trans Esmeraldas a inicios de enero pasado

Fecha: 12 de febrero de 2020

2) Contenido

El ministro de Transporte y Obras Públicas (MTO), Gabriel Martínez, indicó _en base a un informe_ que el accidente que se registró a inicios de enero en la carretera E20 Esmeraldas - Quinindé se produjo debido a que el conductor del bus de Trans Esmeraldas involucrado se quedó dormido. En el suceso murieron cinco personas.

Este informe del siniestro lo emitió de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), luego de revisar los videos de la cámara del bus disco 35 y placa PAC-4815, detalló Martínez en su visita a Esmeraldas el pasado sábado. El bus cayó a unos 40 metros hasta el estero Tahigüe, donde falleció el cobrador del bus y cuatro personas de la nacionalidad chachi.

La frecuencia San Lorenzo - Quito de Trans-Esmeraldas fue suspendida por la ANT tras el accidente vial. Se le atribuyó a este percance de tránsito por daños natural en la carretera en el sector del estero de Tahigüe, que existe desde hace unos años atrás. Ahí se observa rotura de una alcantarilla y deslizamiento de un muro de escollera. Tres vallas de precaución y una cinta de color amarillo advierten del peligro en el lugar.

Falta reparar las tachas reflectoras y un reductor de velocidad por haber una curva pronunciada y con bajada a unos 300 metros aproximado al estero Tahigüe, recomendó Stalin Cañizares, docente que reside en Chafalú.

El 28 de diciembre del 2019 un bus interprovincial de la empresa La Unión se volcó por el sector El Mirador, en esta misma carretera; el suceso dejó 14 heridos de consideración. En los 94 kilómetros de la carretera Esmeraldas - Quinindé hay 13 daños, dos de consideración: en Tahigüe y Los Vergeles. Al momento se realiza un bacheo emergente por la proximidad del feriado del carnaval.

3) Comentario del autor.

En el presente caso, nuevamente la fatiga de conducción fue el factor que provocó el accidente de tránsito, este acontecimiento sucedió en Esmeraldas, en el cual un bus de transporte de pasajeros cayó 40 metros dejando como saldo 5 personas fallecidas, entre ellas el cobrador del bus. Sin embargo, en este caso en particular otro de los factores que contribuyeron al percance fue el mal estado de la carretera por daños naturales, la falta de señalización y la falta de reductores de velocidad, por lo que esta ruta fue suspendida por la Agencia Nacional de Tránsito. Una vez más, la falta de control referente a la jornada laboral, las horas de conducción permitidas y los periodos de descanso del conductor del bus fue el factor determinante para que se efectúe este accidente de tránsito que lastimosamente cobro la vida de cinco personas.

6.3.3 Caso número tres, noticia

1) Datos referenciales

Autor: Ecuavisa

Tema: Conducción en Estado de Somnolencia

Título: Con una grúa para construir edificios se retiró el bus que estaba por caer del Puente de la Unidad Nacional (Autoridades presumen que el conductor se quedó dormido en su trayecto de Durán a Guayaquil)

Fecha: 22 de mayo de 2023

2) Contenido

Siete horas pasó un bus que hace expreso al borde del Puente de la Unidad Nacional, sentido Durán-Samborondón, y fue el mismo tiempo que duró el intenso tráfico que se formó sobre el viaducto.

Para retirar el bus, accidentado a las 05:00, fue necesaria la presencia de una grúa tipo pluma, que se utiliza en la construcción de edificios y pasos a desnivel, por su capacidad para mover con precisión una carga extrapesada.

La enorme grúa tuvo que abrirse paso en medio del tráfico que iniciaba en Durán hasta casi la mitad del puente, donde el autobús se impactó con las barandas del carril izquierdo, presumiblemente porque el conductor se quedó dormido.

La fuerza del choque hizo que las ruedas delanteras sobrepasaran las barandas, que son bajas en comparación con las del extremo derecho, y el bus quedó al borde de caer al río Guayas.

Inicialmente se intentó retirarlo con una grúa vehicular normal, pero los hierros atravesaban la carrocería y aunque personal de rescate tuvo que cortarlos, había serio peligro de que, al intentar arrastrar, el bus cayera al agua, pues la parte delantera tiene más peso por la ubicación del motor.

El viaducto de cinco carriles quedó reducido a dos mientras se hacían las maniobras con la primera grúa, bajo la vigilancia de agentes de la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE). Y luego se redujo a uno solo cuando empezó a operar la grúa tipo pluma.

Para ese momento ya se había recomendado a los conductores tomar rutas alternas como el Puente Alterno Norte (PAN), aunque este no es un paso tan alternativo para quienes habitan en la cabecera cantonal, pues está a las afueras de Durán, antes de llegar a Yaguachi y conduce al extremo este de Samborondón. Además, hay que pagar peaje.

Con la grúa pluma en acción, el paso se redujo a un solo carril. Sobre el extremo derecho, personas en motos invadían la zona que suelen utilizar ciclistas y donde también faltan barandas, pues se las han robado.

Según reportes que recibió la CTE, tres personas resultaron heridas por este accidente, las mismas que luego de ser estabilizadas en el sitio fueron trasladadas a una casa de salud de Guayaquil.

El conductor del bus que se durmió antes del amanecer y que causó el atolladero que duró hasta el mediodía huyó del lugar.

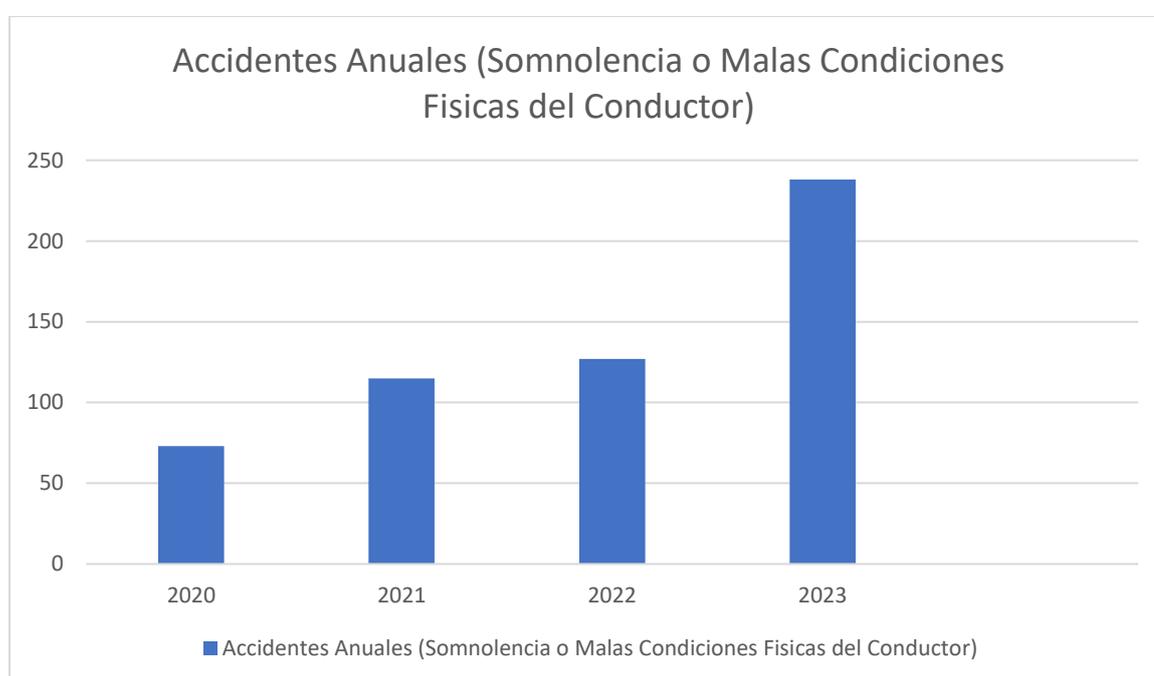
3) Comentario del autor

El presente caso tuvo lugar en la ciudad de Guayaquil, en la vía Duran-San Borondon en el cual un vehículo tipo bus de transporte escolar e institucional, en la madrugada del 22 de mayo de 2023 se salió del carril lo que causó que este estuviera a punto de caerse del puente. En este caso en particular, no tuvo como saldo víctimas heridas ni mortales, sin embargo, este puente que es de alto tránsito de la ciudad y que cuenta con cinco carriles vio afectado su tránsito ya que, se tuvo que sacar el vehículo con ayuda de una grúa de pluma lo que produjo que se cerraran cuatro carriles dejando el paso solamente por un carril y teniendo que recomendar que se tomen rutas alternas. Este accidente se provocó ya que, el conductor del autobús se había quedado dormido perdiendo así su capacidad para reaccionar ante un eventual riesgo de accidente, sin bien es cierto el bus al momento del incidente estaba sin pasajeros hay que tomar en cuenta que es un bus de transporte escolar e institucional que en otras circunstancias podría haber estado con pasajeros los cuales hubiesen sido afectados. Este accidente se hubiese podido evitar si el conductor al momento de darse cuenta de que estaba cansado hubiese dejado de conducir o si en este encargado del control de tránsito, controle que los conductores no manejen más de las horas permitidas y que descansen tras una jornada de conducción con la finalidad de evitar este tipo de sucesos.

6.4 Análisis de datos estadísticos.

Para comprender los accidentes de tránsito que se han causado por conducir en malas condiciones físicas o somnolencia es preciso realizar un análisis sobre los datos estadísticos proporcionados por la Agencia Nacional de Tránsito:

6.4.1 Número de accidentes de tránsito en Ecuador, causados por somnolencia o malas condiciones físicas de los conductores de vehículos de transporte terrestre.



Fuente: Visor de Siniestralidad de la Agencia Nacional de Tránsito

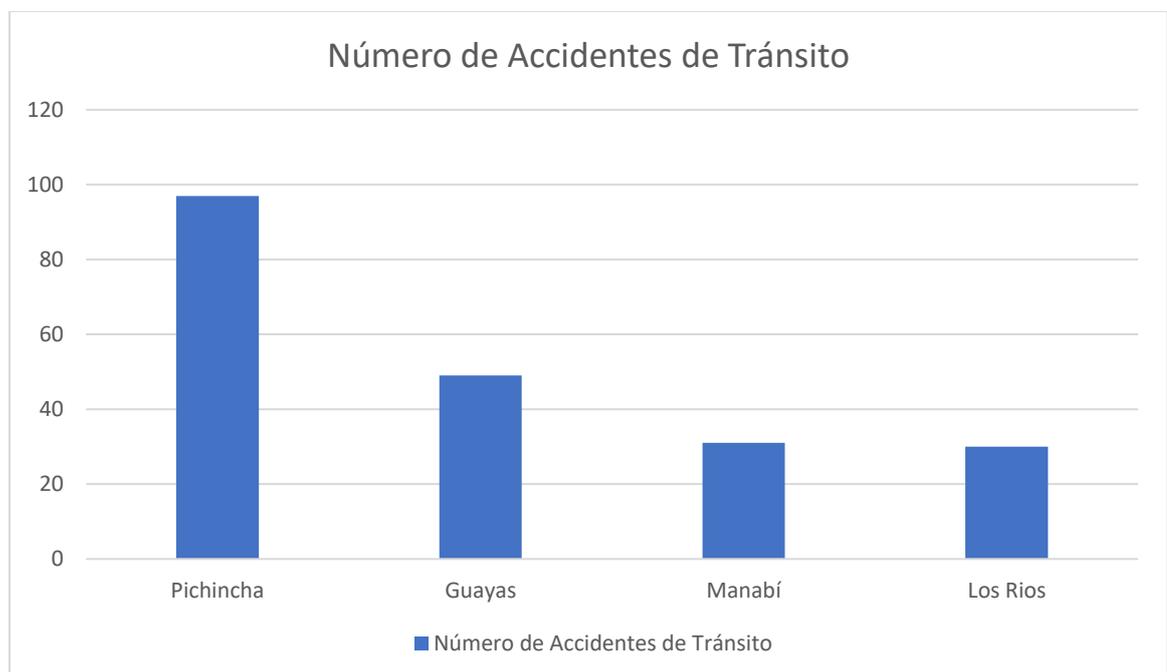
Autor: Alvaro Julian Cevallos Sánchez

Comentario del autor: A partir del análisis del gráfico previamente visualizado, el cual presenta datos extraídos del visor de siniestralidad disponible en la página web de la Agencia Nacional de Tránsito, se observa una preocupante tendencia al alza en el índice de accidentes de tránsito relacionados con la somnolencia o las malas condiciones físicas de los conductores. Los siguientes datos reflejan claramente esta evolución: en el año 2020 se reportaron 73 accidentes de tránsito, mientras que en el año 2021 la cifra ascendió a 115, en el

2022 se registraron 127 incidentes, y finalmente, en el transcurso del 2023, se ha evidenciado un significativo aumento con un total de 238 accidentes de tránsito.

Este análisis destaca la creciente y, en ocasiones, exponencial incidencia de accidentes de tránsito atribuidos a la conducción bajo condiciones de somnolencia o a la falta de condiciones físicas adecuadas por parte de los conductores. Es crucial reconocer que este incremento podría estar asociado al hecho de superar las horas permitidas de conducción, subrayando la necesidad de abordar de manera efectiva y urgente esta problemática para garantizar la seguridad vial y reducir los riesgos asociados a la fatiga del conductor.

6.4.2 Provincias de Ecuador con mayor número de accidentes de tránsito, causados por somnolencia o malas condiciones físicas de los conductores de vehículos de transporte terrestre, periodo 2023.



Comentario del autor: del gráfico anterior, se destaca que la provincia de Pichincha ha experimentado el mayor número de accidentes de tránsito ocasionados por somnolencia o malas condiciones físicas de los conductores de vehículos de transporte terrestre. Este

fenómeno puede atribuirse a diversos factores, siendo la densidad de población uno de los elementos determinantes. Las capitales, como Quito en el caso de Pichincha, suelen exhibir una mayor densidad poblacional y un tráfico vehicular más intenso debido a la concentración de personas, empresas y servicios en estas áreas. La consecuente multiplicidad de vehículos y peatones en circulación incrementa las posibilidades de ocurrencia de accidentes de tránsito.

Otro factor influyente en la alta incidencia de accidentes en Pichincha es su destacada actividad económica. Las capitales funcionan como centros económicos y comerciales, impulsando una mayor actividad empresarial, logística y transporte de mercancías. Este incremento en la actividad económica se traduce en un aumento significativo de vehículos en las carreteras, generando, por ende, un mayor riesgo de accidentes.

Además de Pichincha, otras provincias como Guayas, Los Ríos y Manabí también registran un elevado número de accidentes de tránsito. En estas áreas, la presencia de los principales puntos del país puede ser un factor determinante, ya que se traduce en una mayor afluencia de vehículos de transporte terrestre, especialmente de mercancías. Este flujo constante de vehículos puede contribuir a la complejidad del tráfico y, por ende, aumentar las posibilidades de accidentes en estas provincias.

7. Discusión

Una vez contrastada y analizada la información, y resultados obtenidos a lo largo de la investigación, por medio de las encuestas, entrevistas realizadas gracias a la metodología empleada, se abre paso a la discusión de la información recabada, donde verificare cada uno de los objetivos planteados.

7.1 Verificación de los Objetivos

La verificación de objetivos gira entorno a los objetivos planteados en el proyecto de integración curricular aprobado previamente, el mismo que consta de un objetivo general y tres objetivos específicos, mismos que procedo a verificar.

7.1.1. Objeto General

El objetivo general que se plantea a lo largo del Trabajo de Integración Curricular es el siguiente:

“Realizar un estudio jurídico y comparado referente a el incremento de accidentes de tránsito por la falta de control de la jornada de trabajo y periodos de descanso en vehículos de transporte terrestre”

El objetivo general que se planteó a lo largo de la presente investigación se verifica y se ve evidenciado a lo largo del desarrollo del marco teórico, donde se realizó un amplio estudio y análisis jurídico referente a la jornada laboral, las horas de conducción permitidas y los periodos de descanso de los conductores de vehículos de transporte terrestre dentro de la normativa ecuatoriana. Además, de verificarse mediante derecho comparado como se controlan las horas de conducción y periodos de descanso en otros países en los cuales se ha verificado la disminución de accidentes de tránsito en vehículos de transporte terrestre causados por fatiga de conducción.

Dentro del estudio jurídico desarrollado en el presente trabajo en el cual se analizó las normas jurídicas ecuatoriana y los tratados internacionales ratificados por el estado Ecuatoriano, comenzando por la Constitución de la República del Ecuador, que en su parte dogmática reconoce derechos, los mismos que pueden verse afectados al momento de producirse un accidente de tránsito, además se analizó la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial que tiene por objeto la organización, planificación, fomento,

regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con la finalidad de proteger a las personas que se trasladan de un lugar a otro con base a los derechos reconocidos en la Constitución de la República del Ecuador. Cabe destacar que dentro de esta Ley se encuentra regulado el uso de dispositivos de seguridad como el tacógrafo, la jornada de trabajo de los conductores y oficiales que laboren en unidades de transporte terrestre y las infracciones administrativas a quien incumpla con el número de horas de conducción, descanso y alternancia obligatoria de sus conductores. Conjuntamente, se hizo un análisis al CVN: 153 La Duración del Trabajo en los Transportes de Carretera, promulgado por la Organización Internacional del Trabajo, donde se establece la jornada laboral, las horas de conducción y periodos de descanso de conductores de vehículos de transporte terrestre.

Con respecto al estudio comparado, se logró verificar como se realiza el control dentro del Ecuador en comparación con España, donde se encontró grandes diferencias ya que, el país europeo cuenta con mejores formas de controlar y llevar un registro referente a las horas de conducción y periodos de descanso, las sanciones a los conductores que violen la norma, estas sanciones van desde la pérdida del título habilitante para conducir, licencia, y multas pecuniarias y sanciones para las compañías de transporte terrestre. Comprobándose una gran diferencia y atraso del Ecuador en comparación con España.

Gracias al estudio de casos se pudo demostrar que la problemática planteada es real y está latente en el día a día de nuestro país ya que comúnmente se escucha sobre accidentes de tránsito causados por haber conducido más de las horas permitidas sin que se haya hecho un control sobre las mismas. Este es un problema que se puede notar en muchos países de todo el mundo sin embargo en países sudamericanos y en México se puede evidenciar con mayor facilidad este tipo de accidentes de tránsito.

A demás, con los datos estadísticos proporcionados por la Agencia Nacional de Tránsito en su Visor de Siniestralidad y unja vez analizados se apreció el número de accidentes producidos en diferentes años, así como las víctimas mortales y los lesionados que resultaron de los mismos.

7.1.2 Objetos específicos

En el presente Trabajo de Integración Curricular, como lo mencionaba con anterioridad constan tres objetivos específicos, que se verifican a continuación:

1. “Analizar el marco jurídico respecto de la jornada de trabajo y los periodos de descanso en los vehículos de transporte terrestre”

Con respecto al primer objetivo específico que se planteó a lo largo de esta investigación, se verifica mediante el marco jurídico analizado a lo largo del presente trabajo de integración curricular, comenzando por la Constitución de la Republica del Ecuador, donde están reconocidos todos los derechos que tienen las personas y los cuales frente a una vulneración deben ser protegidos, también se analizó la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, cuerpo normativo que establece los mecanismos idóneos con que debe contar el servicio del transporte público para garantizar que no se menoscaben los derechos de los usuarios, además de la pregunta uno de las encuestas realizadas a los profesionales del derecho en libre ejercicio y de la entrevista realizada a los conductores profesionales y agentes de control del tránsito en la pregunta número uno.

Cabe destacar que la verificación de este objetivo, también se enfoca en los datos obtenidos en las encuestas y las diferentes entrevistas, puesto que de acuerdo a los datos recolectados en la pregunta uno, de la encuesta realizada a 30 profesionales del derecho en libre ejercicio, se determina que el 80% de los encuestados señalaban que tienen conocimiento sobre

el marco jurídico en lo referente a la jornada laboral, horas de conducción permitidas y los periodos de descanso de los conductores de vehículos de transporte terrestre.

Se verifica, en la pregunta uno de la entrevista realizada a un conductor profesional y dos agentes de control de tránsito los cuales manifestaron que si bien es cierto existe la normativa que regula las horas de conducción permitidas y los periodos de descanso, no se respeta lo cual se ve reflejado en los accidentes de tránsito provocados por fatiga de conducción.

2. “Realizar un estudio en derecho comparado referente a la jornada de trabajo y los periodos de descanso en los vehículos de transporte terrestre”

Este objetivo específico se logra su verificación con la aplicación de la cuarta pregunta de la encuesta, la cual plantea: ¿Considera usted necesario analizar mediante derecho comparado el marco jurídico de otros países sobre el tema, con la finalidad de aplicar en Ecuador las medidas adoptadas por otros países para disminuir este tipo de accidentes? a la cual el 93.3% de los abogados en libre ejercicio encuestados supieron manifestar que sí, que se los debe realizar un estudio sobre los mecanismos de control implementados por otros países y que les ha permitido disminuir el índice de accidentes de tránsito causados por la fatiga de conducción.

Así mismo se puede establecer este objetivo con la cuarta pregunta de la entrevista realizada ya que todas las personas entrevistadas afirmaron que en otros países el control sobre la jornada de trabajo, las horas de conducción y los periodos de descanso es más riguroso y, por lo tanto, garantiza tanto los derechos laborales de los conductores de vehículos de transporte terrestre así como los derechos de los usuarios de estos medios de transporte.

En España, a través del estudio comparado de su normativa se logró determinar lo avanzados que están en materia de tránsito y seguridad vial, ya que, en este país, aparte del

control que se hace, que incluye controles fijos y móviles de carreteras e inspecciones a las compañías de transporte terrestre sobre la información de las horas de conducción y los periodos de descanso que se debe de tener de cada conductor por el periodo de un año, es también una cuestión de educación de los conductores lo cuales al haber conducido por las horas determinadas en la Ley proceden a realizar un descanso, evitando así ser sancionados pecuniariamente.

3. “Elaborar lineamientos propositivos o alternativas de solución con respecto al control sobre la jornada de trabajo y periodos de descanso en vehículos de transporte terrestre para evitar el incremento de accidentes de tránsito”

El tercer objetivo específico se verifica gracias a los datos obtenidos de la encuesta en la pregunta cinco, además de las interpretaciones recolectadas y sobre los análisis realizados en las entrevistas en la pregunta quinta. De los datos obtenidos en la encuesta se encontró que el 100% de los 30 encuestados, están de acuerdo en que se elaboren lineamientos propositivos con la finalidad de que se mejore el control sobre la jornada de trabajo, las horas de conducción y los periodos de descanso de los conductores de transporte de terrestre.

Así mismo en las entrevistas realizadas, pregunta cuatro y cinco, que tenían un contenido similar, la quinta mencionaban la siguiente pregunta; ¿Qué sugerencias daría usted para solucionar el problema planteado? donde todos y cada uno de los entrevistados concordaban con la solución que se desea plantear, realizar un lineamiento propositivo para que los encargados del control del tránsito realicen operativos en los que se verifique el cumplimiento de la jornada laboral, las horas de conducción permitidas y los periodos de descanso. Así mismo, algunos de los encuestados manifestaron que se debe educar de mejor manera a los conductores de este tipo de vehículos con la finalidad de que sin que haya un control estos no sobrepasen las horas de conducción permitidas y en caso de que se cumplan estas realizar el

descanso obligatorio con la finalidad de evitar que siga aumentando este tipo de accidentes donde ven afectados los derechos de las personas.

7.2. Fundamentación jurídica del lineamiento propositivo.

Para realizar los lineamientos propositivos acerca de mi proyecto de integración curricular que versa sobre el título: **“Falta de Control de las Horas de Conducción y Periodos de Descanso en Vehículos de Transporte Terrestre y su Incidencia en los Accidentes de Tránsito”** es esencial destacar la carencia de un adecuado control de la jornada laboral, las horas de conducción permitidas y los períodos de descanso de los conductores de vehículos de transporte terrestre. Esta falta de supervisión conduce a la fatiga de conducción en los conductores, dando lugar a accidentes de tránsito que afectan no solo los derechos laborales de los trabajadores del transporte, sino también la seguridad de los usuarios de este medio de transporte.

En el Ecuador, día a día se producen accidentes de tránsito, los factores pueden ser variados, como, por ejemplo, el conducir bajo el efecto del alcohol o sustancias catalogadas sujetas a fiscalización, que es una problemática muy común en nuestro medio, otro factor es conducir a velocidades altas o sin cumplir con las señales de tránsito. Sin embargo, el presente trabajo se desarrolló bajo el factor de la conducción en estado de somnolencia o malas condiciones físicas de conductores de vehículos de transporte terrestre, ya que es de suma importancia su tratamiento, puesto que, al ser uno de los medios más usados para el transporte de pasajeros y mercancías a lo largo de nuestro país, al ocasionarse un accidente se afectará varios derechos fundamentales reconocidos en la Constitución de la República del Ecuador, derechos como la vida, la integridad física y la salud, por tanto, se convierte en un problema que debe tratarse.

Está comprobado que manejar durante un periodo largo de tiempo genera cansancio en el ser humano, esto puede provocar que el conductor se quede dormido o que no cuente con los reflejos necesarios ni la concentración suficiente para conducir de una manera adecuada y que en caso de peligro pueda tomar las acciones necesarias tendientes a evitar un accidente de tránsito. Es por tal, que a lo largo de la evolución del transporte terrestre se ha buscado la manera de poder controlar las horas de conducción de los transportistas terrestres, así como, también los periodos de descanso hecho después de una jornada de conducción larga.

Durante el último siglo y gracias al avance tecnológico se ha desarrollado el tacógrafo, dispositivo de seguridad con el cual se mide la distancia recorrida, las horas de conducción hechas por el conductor y las paradas que se ha hecho para realizar descanso. En un principio el tacógrafo era analógico, luego paso a ser digital que es con el que cuentan muchos de los vehículos de transporte terrestre actualmente, sin embargo, ya se ha desarrollado un tacógrafo electrónico que va conectado directamente a la computadora del vehículo y que brinda una mayor precisión de datos.

En el Ecuador, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece que los vehículos de transporte terrestre cuenten con dispositivos, mecanismos o instrumentos de control tales como; tacógrafo, limitador de velocidad, GPS, entre otros. Los mismos que deberán estar homologados y calibrados. Sin embargo, a mi punto de vista estos no están cumpliendo su objetivo puesto que, en nuestro país no se está ejerciendo un control sobre los datos proporcionados por el tacógrafo y, por ende, conductores de vehículos de transporte terrestre manejan más de las horas permitidas desencadenando problemas de sueño y trágicamente un accidente de tránsito.

En España, los índices de accidentes de tránsito causados por somnolencia de los conductores se han logrado disminuir considerablemente por los mecanismos de control

implementados en el área de transporte terrestre, se estableció puntos fijos y móviles de control, donde se revisa las horas de conducción, descanso realizado por el conductor y la distancia recorrida, esto se verifica a través de la explotación del tacógrafo. A demás, los datos de conducción de los conductores deben de estar almacenados por el periodo de un año, puesto que, la policía de tránsito en cualquier momento podrá realizar controles en las compañías de transporte. En caso de, incumplimiento de esta normativa se imponen sanciones, que van desde los 300 a 400 euros y en faltas graves se incluye la pérdida de licencia de conducir.

4 Conclusiones

Una vez desarrollado el marco teórico, de haber analizado minuciosamente los resultados de campo como las encuestas y entrevistas, y sintetizada la discusión de los resultados, se llegó a las siguientes conclusiones:

1. Se realizó un análisis crítico - jurídico respecto al control sobre la jornada laboral, horas de conducción permitidas y periodos de descanso de los conductores de vehículos de transporte terrestre con la finalidad de que se respeten y se hagan efectivos los derechos consagrados en la Constitución.
2. Mediante el análisis doctrinario, se ha comprobado la evolución del transporte terrestre y su influencia en el desarrollo de las sociedades, así mismo, se ha determinado las principales causas que provocan accidentes de tránsito en vehículos de transporte terrestre y la repercusión que acarrea a los conductores y a los usuarios de estos medios de transporte.
3. La fatiga de conducción, la somnolencia y las malas condiciones físicas del conductor constituyen un factor que puede desencadenar un accidente de tránsito en vehículos de transporte terrestre, por tal, es indispensable su tratamiento ya que al referirse a un medio de transporte se puede ver afectados los derechos del conductor y de los usuarios del mismo.

4. Del análisis jurídico se establece que la Constitución de la República del Ecuador, garantiza el derecho al trabajo de los conductores de vehículos de transporte terrestre y a los usuarios de este medio de transporte reconoce el derecho a la vida, salud, integridad física con la finalidad de transportarse de una forma segura de un lado a otro.
5. Mediante el estudio de la legislación española, se colige que en este país el control sobre; la jornada de trabajo, las horas de conducción y los periodos de descanso, son de forma diferente como lo hacemos en nuestro país, pues estos incluyen controles fijos y móviles en carreteras e inspecciones periódicas a las compañías de transporte terrestre para verificar el cumplimiento de los mismos y que en caso de incumplimiento se sanciona pecuniariamente o con suspensión o pérdida de la licencia de conducir.
6. Con base a lo expuesto anteriormente, el Ecuador a través de sus diferentes organismo de control, debe optar por medidas similares con la finalidad de garantizar que se sigan produciendo accidentes de tránsito causados por fatiga de conducción, somnolencia o malas condiciones físicas de conductores de vehículos de transporte terrestre.
7. Con los resultados obtenidos tanto en las encuestas como en las entrevistas se evidencia en que existe latente esta problemática dentro de nuestro país y que es necesario que se controle y se sancione a los conductores que conduzcan más de las horas permitidas por la ley poniendo en peligro su vida como la de los usuarios de este tipo de medios de transporte.

8. Recomendaciones

Luego de una minuciosa investigación con base en la problemática planteada, se considera necesario y pertinente presentar las siguientes recomendaciones:

1. Al estado ecuatoriano, para que, a través de todos sus órganos de control competentes en materia de tránsito, controlen la jornada laboral, las horas de conducción permitidas y los periodos de descanso de los conductores de vehículos de transporte terrestre.
2. A las escuelas de conductores profesionales con la finalidad de, que expongan a sus estudiantes sobre los riesgos que genera el conducir mas de las horas permitidas sin haber realizado un descanso tras una larga jornada frente al volante.
3. A las Universidades, Escuelas Politécnicas y a los Colegios de Abogados, para que realicen congresos, seminarios tendientes a capacitar a los estudiantes y a la ciudadanía sobre los riesgos que se generan cuando un conductor maneja mas de las horas permitidas sin haber respetado el periodo de descanso obligatorio.
4. A las Compañías de Transporte Terrestre, para que cumplan con las obligaciones referentes a las horas de conducción permitidas, los periodos de descanso de sus trabajadores y la alternancia de conductores en viajes largos, con la finalidad de salvaguardar la vida de los trabajadores y de sus clientes.
5. A los dirigentes de los Sindicatos de Choferes del Ecuador, para que eduquen a los conductores profesionales, por medio de seminarios, congresos, y sesiones sobre los riesgos que implica manejar durante un largo periodo de tiempo, para evitar tragedias que desemboquen en accidentes de tránsito.
6. A la Asamblea Nacional, para que, tome en cuenta el lineamiento propositivo que he planteado, el cual se enfoca en la necesidad de implementar dentro de la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, la regulación de las horas diarias máximas de conducción, el límite de horas de conducción ininterrumpida, el tope semanal y bisemanal de horas de conducción, así como los períodos de descanso para los conductores de vehículos de transporte terrestre.

9. Lineamiento Propositivo

El presente trabajo de integración curricular revela una ineficiencia en la aplicación de la Ley, Tratados Internacionales, y Reglamentos referente a las horas máximas de conducción ininterrumpidas y periodos de descanso, horas máximas de conducción diaria, máximo de horas de conducción semanal y bisemanal y sobre la instalación y uso del tacógrafo. En Ecuador a pesar de que exista normativa referente al tema, su aplicación carece de efectividad, ya que, los órganos encargados del control del tránsito no ejercitan dicho control con la finalidad de que los conductores de vehículos de transporte terrestre respeten lo establecido en la Ley. Para garantizar este cumplimiento en su totalidad es importante resaltar ciertos aspectos que se incluirá de forma específica, para que se llegue al pleno cumplimiento de las normas:

- La falta de educación por parte de los conductores de vehículos destinados al transporte terrestre y de los usuarios de este servicio sobre los riesgos que conlleva estar demasiadas horas frente al volante se ha convertido en una de las causas más comunes de accidentes de tránsito. Por lo tanto, es importante implementar campañas de educación vial, dirigidas tanto a profesionales de la conducción como a la población en general para abordar temas referentes a, la legislación aplicable, riesgos que conlleva el manejar con fatiga de conducción, prevención de accidentes de tránsito, horas de conducción y periodos de descanso.
- Establecer programas de formación continua para Agentes Civiles de Tránsito y Policía Nacional que aborden temas de legislación aplicable, riesgos que conlleva el manejar con fatiga de conducción, prevención de accidentes de tránsito, horas de conducción y periodos de descanso. Esto garantizará que los agentes encargados del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial estén capacitados para realizar operativos de control encaminados a verificar el cumplimiento, por parte de los conductores, de las horas máximas que se tiene permitido conducir y de los

periodos de descanso, así como, de la correcta instalación de dispositivos de seguridad.

- Destinar recursos económicos por parte del Estado para la Policía Nacional y por parte de los Gobiernos Autónomos Descentralizados para los Agentes de Tránsito para dotar de equipo necesario para el correcto control de la jornada laboral y periodos de descanso de los conductores de vehículos destinados al transporte terrestre. Así como, la contratación de mayor personal lo que permitiría que se hagan controles de manera permanente y continua.
- Verificar que todas las unidades de transporte terrestre cuenten con dispositivos de seguridad tal como lo establece la ley y que estos se encuentren homologados conforme los requerimientos específicos dados por el Servicio Ecuatoriano de Normalización INEN para que los agentes de control puedan cuantificar de mejor manera y con mayor facilidad los datos proporcionados por los mismos.
- Incrementar el número de operativos de control en carretera por parte de los Organismos de Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial con la finalidad de verificar el estricto cumplimiento de la legislación aplicable en la materia. A demás, de implementar operativos de control a las empresas de transporte terrestre, como en España, las cuales tendrán la obligación de almacenar los datos proporcionados por el tacógrafo con la finalidad de que los Organismos de Control en cualquier momento realicen verificaciones del cumplimiento de la legislación aplicable.
- Emitir políticas públicas dirigidas a la ciudadanía en general y a los conductores de vehículos de transporte terrestre en particular, sobre la fatiga de conducción, la jornada laboral de los conductores, las horas máximas de conducción, los periodos

de descanso y demás factores que influyen para que se produzca un accidente de tránsito.

- Realizar una revisión minuciosa a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de identificar las falencias y los vacíos que tiene la norma referente a el tiempo de conducción máxima ininterrumpida, máximo de horas de conducción diarias, máximo de horas de conducción semanales y bisemanales y periodos de descanso de conductores de vehículos de transporte terrestre, instalación y uso del tacógrafo y finalmente imposición de sanciones proporcionales por el incumplimiento a estas disposiciones.
- Se sugiere que se elabore un reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial tomando como referencia la Ley de Ordenación de los Transporte Terrestres de España, concernientes a, tiempo de conducción máxima ininterrumpida, máximo de horas de conducción diarias, máximo de horas de conducción semanales y bisemanales y periodos de descanso de conductores de vehículos de transporte terrestre, instalación y uso del tacógrafo. Para dar cumplimiento a esta norma deberían establecer sanciones a los conductores y compañías que se dediquen al transporte terrestre, que no cumplan con los parámetros antes descritos.

Estas propuestas tienen como objetivo principal transformar la dinámica del transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial debido a la frecuencia de accidentes viales causados por la falta de conciencia sobre los riesgos de largas jornadas de conducción. Se busca cultivar un cambio cultural en la sociedad mediante campañas de educación vial que promuevan la responsabilidad y la comprensión de los peligros de la fatiga al volante, tanto entre conductores como usuarios de las carreteras. Además, se enfatiza la importancia de la formación continua

y la asignación de recursos económicos para los organismos encargados del control. Esto se acompaña de una revisión exhaustiva de la legislación vigente y una propuesta de reforma integral para cerrar brechas y establecer sanciones proporcionadas. En resumen, se busca construir un entorno donde la seguridad y la responsabilidad sean elementos fundamentales de la cultura vial, y se aspira a reducir drásticamente los accidentes de tránsito a largo plazo.

10. Bibliografía

4GFlota. (6 de 11 de 2019). *Qué es y cómo funciona un tacógrafo digital*. Obtenido de 4GFlota:

<https://www.4gflota.com/blog/que-es-y-como-funciona-un-tacografo-digital/#:~:text=El%20funcionamiento%20del%20tac%C3%B3grafo%20digital,ver%20los%20mensajes%20a%20conductores.>

Allende, M. P. (2006). *Historia del Ferrocarril en Chile*. Chile: Pahuén. Obtenido de

[https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2_uibd.nsf/9DA04B9990428394052577DE0057500D/\\$FILE/Historia_del_ferrocarril_de_Chile.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2_uibd.nsf/9DA04B9990428394052577DE0057500D/$FILE/Historia_del_ferrocarril_de_Chile.pdf)

AMV. (22 de 8 de 2020). *Consejos para la fatiga en la conducción*. Obtenido de AMW.es:

<https://www.amv.es/territorio-amv/consejos-amv/ID/1211/consejos-para-la-fatiga-en-la-conduccion>

Asociación Chilena de Seguridad. (2014). *Fatiga en la Conducción*. Obtenido de Policía de la

Provincia de Cordova:
<https://www.policiacordoba.gov.ar/caminera/images/fotos/25/32.pdf>

Barchilón, M. (26 de 09 de 2019). *De la rueda a los coches voladores*. Obtenido de La

Vanguardia: <https://www.lavanguardia.com/vida/junior-report/20190926/47634596827/historia-transporte-rueda-coche-nave-avion.html>

Bravo, D., & Ortiz, S. (7 de 1 de 2014). *El 50% de accidentes es por impericia*. Obtenido de

El Comercio: <https://www.elcomercio.com/actualidad/seguridad/50-de-accidentes-impericia.html>

Cabanellas de Torres, G. (1979). *Diccionario Jurídico Elemental* (Undécima ed.).

EDITORIAL HELIASTA S.R.L. Obtenido de
<https://www.pensamientopenal.com.ar/system/files/2015/01/doctrina34261.pdf>

Cabanellas, G. (1998). *Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual* (26 ed., Vol. 8). Heliasta.

Camps i Rabadá, J. (2005). LA DOMESTICACION DE ANIMALES EN EL NEOLITICO

DEL VALLE DEL NILO. *Animalia: revista profesional de los animales de compañía*.

Obtenido de <https://www.historiaveterinaria.org/update/domesticacio-nou-1456740719.pdf>

Constitución de la República de Ecuador. (2021).

CVN 153: la Duración del Trabajo en los Transportes de Carretera. (1987). *CVN 153: la*

Duración del Trabajo en los Transportes de Carretera.

Delgado, S. (18 de 02 de 2023). *¿Cuándo se construyó la primera autopista del mundo?*

Obtenido de <https://www.muyinteresante.es/historia/59706.html#:~:text=La%20primera%20autopi>

sta%20del%20mundo%20se%20construy%C3%B3%20en%20Italia%20en,autopistas%20A8%20y%20A9%20italianas.

Diccionario Panhispánico del Español Jurídico. (2023). *Conductor, ra*. Obtenido de

Diccionario Panhispánico del Español Jurídico: <https://dpej.rae.es/lema/conductor-ra>

Diccionario Panhispánico del Español Jurídico. (2023). *Tráfico*. Obtenido de Diccionario

Panhispánico del Español Jurídico: <https://dpej.rae.es/lema/tr%C3%A1fico>

Dirección General de Tráfico. (2014). *DISTRACCIONES AL VOLANTE*. España. Obtenido

de https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/downloads/conoce_la_dgt/que-hacemos/educacion-vial/adultos/no-formal/Distracciones_al_volante.pdf

Dirección General de Tráfico. (30 de 11 de 2022). *Conducir con fatiga*. Obtenido de Dirección

General de Tráfico: <https://www.dgt.es/muevete-con-seguridad/evita-conductas-de-riesgo/conducir-con->

SciELO: http://scielo.sld.cu/scielo.php?pid=S0864-34662007000100011&script=sci_arttext

Guzmán, J. M. (6 de 12 de 2007). *El derecho a la integridad personal*. Obtenido de Centro de Salud Mental y Derechos Humanos: <http://cintras.org/textos/congresodh/elderechoalintegridadjmg.pdf>

Hernández, L. (12 de 6 de 2018). *Conoce los riesgos que implica el uso del teléfono celular mientras conduces*. Obtenido de Autocosmos: <https://noticias.autocosmos.com.mx/2018/06/12/conoce-los-riesgos-que-implica-el-uso-del-telefono-celular-mientras-conduces>

Hidalgo Padilla, D. N. (2016). ARGUMENTACIÓN JURÍDICA SOBRE LA NECESIDAD DE REFORMAR EL NUMERAL 12 DEL ARTÍCULO 391 DEL COIP, GARANTIZANDO EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD PENAL. Tulcan. Obtenido de <https://1library.co/document/yee8g04y-argumentacion-juridica-necesidad-reformar-articulo-garantizando-principio-proporcionalidad.html>

Ibarra Castillo, R. K. (2019). El exceso de velocidad asociado a los accidentes de tránsito en David, Chiriquí. Panamá. Obtenido de <http://repositorio2.udelas.ac.pa/bitstream/handle/123456789/298/RATCHELIBARRA.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Importaciones Ecuador. (s.f.). *Transporte Terrestre*. Obtenido de Importaciones Ecuador: <https://www.importacionesecuador.com.ec/transito-internacional/transporte-terrestre>

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC). (9 de 2022). *Estadísticas de Transporte Siniestros de Tránsito Trimestral I y II Trimestre, 2022*. Obtenido de Ecuador en Cifras: <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web->

inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/ESTRA_2021/2022_
ESTRA_SINIESTROS.pdf

Jurado Carcelén, D. A., & Salazar Ramón, B. S. (2013). *Diseño y construcción de un sistema prototipo para el control de vehículos por medio de dispositivos TAG con identificación RFID para la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional*. Quito. Obtenido de <https://bibdigital.epn.edu.ec/bitstream/15000/5805/1/CD-4707.pdf>

La Vanguardia. (05 de 06 de 2018). *Consejos para evitar las multas por exceso de velocidad*. Obtenido de La Vanguardia: [https://www.lavanguardia.com/motor/actualidad/20180604/443928100953/consejos-
evitar-multas-velocidad.html](https://www.lavanguardia.com/motor/actualidad/20180604/443928100953/consejos-evitar-multas-velocidad.html)

Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. (2023). *Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres*. España. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1987-17803>

Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. (10 de 8 de 2021). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial*. Obtenido de Lexis.

Lima Serrano, M. (2015). Prevención de la conducción bajo efectos del alcohol durante festivales universitarios: proyecto Tú decides Prevention of drink driving at academic festivals: «Tú decides» project. *Enfermería Clínica*, 305-311.

Lossetti , O., Trezza , F., & Patitó, J. (2005). Accidentes de tránsito: consideraciones médico-legales lesionológicas y tanatológicas. En *Cuadernos de Medicina Forense*. Obtenido de [https://www.csjn.gov.ar/cmfc/files/pdf/_Tomo-2\(2003\)/Numero-3/CMF2-3-7.doc](https://www.csjn.gov.ar/cmfc/files/pdf/_Tomo-2(2003)/Numero-3/CMF2-3-7.doc)

- Martínez Gonzales, P. (2005). *EL TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCIAS Responsabilidad por averías, faltas y retrasos*. Madrid: Diaz de Santos. Obtenido de <https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=sx65BgAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA142&dq=transporte+terrestre+de+mercancias&ots=mhVY53QO1u&sig=TSKR8oaU2NOryQgM3oOMQNZLIFQ#v=onepage&q=transporte%20terrestre%20de%20mercancias&f=false>
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. (01 de 12 de 2022). Obtenido de PLAN DE INSPECCIÓN DE TRANSPORTE POR CARRETERA 2022: https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/plan_inspeccion_transporte_carretera_2023.pdf
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. (2023). *Tacógrafo digital*. Obtenido de Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana: <https://www.mitma.gob.es/transporte-terrestre/inspeccion-y-seguridad-en-el-transporte/tacografo-digital/el-tacografo-digital>
- Ministerio del Interior de España. (2014). *Los Conductores: Principios Fundamentales del Tráfico*. Madrid. Obtenido de https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/conoce_la_dgt/que-hacemos/educacion-vial/adultos/no-formal/conductores.pdf
- Molina Galindo, L. M. (6 de 2018). *EL CONCEPTO DE IMPRUDENCIA Y SU UBICACIÓN SISTEMÁTICA*. Obtenido de SciELO: <http://ojs.urepublicana.edu.co/index.php/revistarepublicana/article/view/456/402>
- Montero, M. (14 de 12 de 2021). *Historia de las carreteras*. Obtenido de Muy Interesante: <https://www.muyinteresante.es/historia/36103.html>

Mozo Sánchez, J. (2012). Teoría del Flujo Vehicular. En *Análisis de Capacidad y Nivel de Servicio de Segmentos Básicos de Autopistas, Segmentos Trenzados y Rampas de acuerdo al Manual de Capacidad de Carreteras HCM2000 aplicando MathCad* (págs. 10-28). México. Obtenido de <http://www.ptolomeo.unam.mx:8080/xmlui/bitstream/handle/132.248.52.100/417/A4.pdf>

Noa Melo, J. R. (2020). “*OBLIGATORIEDAD DEL TACÓGRAFO, EN EL RECONOCIMIENTO DE LA CALIDAD DE MEDIO DE PRUEBA EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO, LIMA 2019*”. Obtenido de Repositorio Universidad Alas Peruanas: [https://repositorio.uap.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12990/4577/Tesis_Tac% c3% b3grafo.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.uap.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12990/4577/Tesis_Tac%c3%b3grafo.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Organizacion Internacional del Trabajo. (1979). *Convenio 153: la Duración del Trabajo en los Transportes de Carretera*.

Organización Mundial de la Salud. (10 de 12 de 2022). *Salud y derechos humanos*. Obtenido de Organización Mundial de la Salud: <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/human-rights-and-health#:~:text=La%20Constituci%C3%B3n%20de%20la%20OMS,de%20salud%20de%20calidad%20suficiente>.

Organización Panamericana de la Salud. (2017). *Beber y Conducir*. Washington. Obtenido de <https://www.paho.org/es/file/48759/download?token=Fn4-6iau>

Organización Panamericana de la Salud. (s.f.). *Seguridad Vial*. Obtenido de Organización Panamericana de la Salud: <https://www.paho.org/es/temas/seguridad-vial>

Pacari, T. (31 de 5 de 2015). *La impericia, primera causa de los accidentes de tránsito*.
Obtenido de El Telégrafo: <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/regional/1/la-impericia-primera-causa-de-los-accidentes-de-transito>

Prieto Amaya, Á. (12 de 10 de 2018). *La historia del autobús: De los carros de caballos a las energías alternativas*. Obtenido de Autonoción: <https://www.autonocion.com/historia-del-autobus/>

Primicias Ecuador. (13 de 9 de 2022). *Buses urbanos e interprovinciales, diferencias a tomar en cuenta*. Obtenido de Primicias :
https://www.primicias.ec/nota_comercial/autos/garage/talleres/buses-urbanos-e-interprovinciales-diferencias-a-tomar-en-cuenta/#gsc.tab=0

RACE. (02 de 06 de 2022). *Como evitar la fatiga en la conducción: consejos y recomendaciones*. Obtenido de RACE: <https://www.race.es/fatiga-conduccion-consejos-recomendaciones>

Ramírez Muñoz, J. E. (Septiembre de 2013). *Accidentes de tránsito terrestre*. Obtenido de Scielo:
https://www.scielo.sa.cr/scielo.php?pid=S1409-00152013000200009&script=sci_arttext&tlng=en

Real Academia Española. (2023). *Real Academia Española*. Obtenido de <https://dle.rae.es/transitar>

Reglamento a la Ley Organica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial. (13 de 9 de 2017).
Reglamento a la Ley Organica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial. Obtenido de Lexis.

Romero Navarrete, J. A. (2004). *ASPECTOS DE LA FATIGA DEL CONDUCTOR Y ESTUDIO DE LAS TECNOLOGÍAS PARA DETECTARLA Y PREVENIRLA*. Obtenido de Instituto

Mexicano de Transporte:

<https://www.imt.mx/archivos/publicaciones/publicaciontecnica/pt241.pdf>

Rosero Jaramillo, P. L. (2016). *Las sanciones de las contravenciones leves del Código Orgánico Integral Penal frente al principio de proporcionalidad y derecho a la libertad constitucional*. Ambato. Obtenido de

<https://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/4746/1/PIUAAB009-2016.pdf>

SimpliRoute. (28 de 11 de 2022). *Tacógrafo: Qué Es, Para Qué Sirve y Cómo Funciona*. Obtenido de SimpliRoute: <https://simpliroute.com/es/blog/tacografo>

Toscano Vizcaíno, S. (24 de 11 de 2005). *Qué es un accidente de tránsito*. Obtenido de Derecho Ecuador: <https://derechoecuador.com/queacute-es-un-accidente-de-traacutensito/>

Ugarte Godoy, J. J. (12 de 2006). *El Derecho a La Vida y La Constitución*. Obtenido de SciELO: https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=s0718-34372006000300004&script=sci_arttext

Ugarte Godoy, J. J. (2006). *El Derecho a La Vida y La Constitución*. Santiago. Obtenido de https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=s0718-34372006000300004&script=sci_arttext

Union Europea. (2006). *REGLAMENTO (CE) no 561/2006*.

Ventura, D. (29 de 10 de 2017). *¿Dónde se inventó la rueda y por qué tardó tanto en aparecer?* Obtenido de BBC News Mundo: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-41728685#:~:text=Circa%202500%20a.C.,imaginarse%20el%20mundo%20sin%20ella>.

Villacis, B. (s.f). *EL TRASPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN ECUADOR Y QUITO*. Quito. Obtenido de https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Bibliotecas/Estudios/Estudios_Economicos/Transporte_Quito.pdf

Yunga Godoy, I. R. (2011). CARENCIA JURÍDICA EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, REFERENTE A TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO DE CONDUCTORES DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PESADO PÚBLICO Y DE CARGA. LoJA, Ecuador. Obtenido de <https://dspace.unl.edu.ec/jspui/bitstream/123456789/1138/1/TIEMPOS%20DE%20CONDUCCION%20Y%20DESCANSO.pdf>

Zambrano Cedeño, J. M., Narváez Barbarán, J. V., & Caicedo Coello, J. A. (21 de 12 de 2020). TRANSPORTE TERRESTRE PÚBLICO Y SU INCIDENCIA EN LA DEMANDA TURÍSTICA DEL CANTÓN SUCRE – MANABÍ. *Revista Científica Multidisciplinaria Arbitrada YACHASUN*, 4. doi:<https://doi.org/10.46296/yc.v4i7edespdic.0079>

Zbikoski, E. (13 de 07 de 2020). *Transporte público: la historia sin fin de un sector que siempre superó todos los obstáculos*. Obtenido de Grupo Metropol: <https://www.grupometropol.com.ar/nota-single.php?n=21#:~:text=La%20historia%20del%20transporte%20p%C3%BAblico,d el%203500%20a.%20de%20C>.

11. Anexos

Formato de encuestas

Anexo 1: Grafico de encuesta y entrevista



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

FACULTAD JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA

CARRERA DE DERECHO

ENCUESTA PARA ABOGADOS EN LIBRE EJERCICIO PROFESIONAL

Estimado Abogado (a): 30 variables

Me encuentro desarrollando mi investigación jurídica en la modalidad de tesis titulado: **“Falta de Control de las Horas De Conducción y Periodos de Descanso en Vehículos de Transporte Terrestre y su Incidencia en los Accidentes de Tránsito”** Por lo tanto, requiero de su **criterio jurídico** respecto a mi investigación. Le ruego se sirva contestar las siguientes interrogantes:

¿Tiene conocimiento sobre los accidentes de tránsito, por la falta de control de la jornada de trabajo y periodos de descanso en vehículos de transporte terrestre?

SI ()

NO ()

¿Por qué?

¿Cree usted que la falta de control de la jornada de trabajo y periodos de descanso es una de las causas que aumenta el riesgo de accidentes de tránsito en vehículos de transporte terrestre?

SI ()

NO ()

¿Porqué?

¿Ha tenido procesos o a conocido casos en los que se ha producido un accidente de tránsito en vehículos de transporte terrestre causado por fatiga de conducción en el conductor?

SI ()

NO ()

¿Por qué?

¿Considera usted necesario analizar mediante derecho comparado el marco jurídico de otros países sobre el tema, con la finalidad de aplicar en Ecuador las medidas adoptadas por otros países para disminuir este tipo de accidentes?

SI ()

NO ()

¿Por qué?

¿Estima pertinente que se elaboren lineamientos propositivos, referente al control de la jornada laboral, las horas de conducción permitidas, y los periodos de descanso de conductores de vehículos de transporte terrestre?

SI ()

NO ()

¿Por qué?

¿Qué entidad sugiere usted que sea la encargada de realizar el control sobre la jornada laboral, las horas de conducción permitidas y los periodos de descanso de conductores de vehículos de transporte terrestre?

Policía Nacional ()

Agentes Civiles de Tránsito ()

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

Formato de la Entrevista.



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

FACULTAD JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA

CARRERA DE DERECHO

ENTREVISTA

Estimado entrevistado (a):

Me encuentro desarrollando mi investigación jurídica en la modalidad de tesis titulado: **“Falta de Control de las Horas De Conducción y Periodos de Descanso en Vehículos de Transporte Terrestre y su Incidencia en los Accidentes de Tránsito”** Por lo tanto, requiero de su criterio jurídico respecto a mi investigación. Le ruego se sirva contestar las siguientes interrogantes:

“¿Tiene conocimiento sobre la normativa nacional sobre la jornada laboral, las horas de conducción permitidas y los periodos de descanso en conductores de vehículos de transporte terrestre?”

SI ()

NO ()

¿Porqué?

¿Cree usted que se debería controlar jornada de trabajo, las horas de conducción permitidas y los periodos de descanso en conductores de vehículos de transporte terrestre con la finalidad de evitar accidentes de tránsito por fatiga de conducción?

SI ()

NO ()

¿Por qué?

¿Considera usted que aparte del control, la educación vial de los conductores de vehículos de transporte terrestre, sobre las consecuencias que se provocan por conducir más de las horas permitidas es necesaria para disminuir los accidentes de tránsito en este tipo de transporte?

SI ()

NO ()

¿Por qué?

¿Estima necesario que se imponga sanciones pecuniarias sobre los conductores de vehículos de transporte terrestre, que conduzcan más de las horas permitidas en la normativa vigente?

SI ()

NO ()

¿Por qué?

¿Qué sugerencias daría usted para solucionar el problema planteado?

SI ()

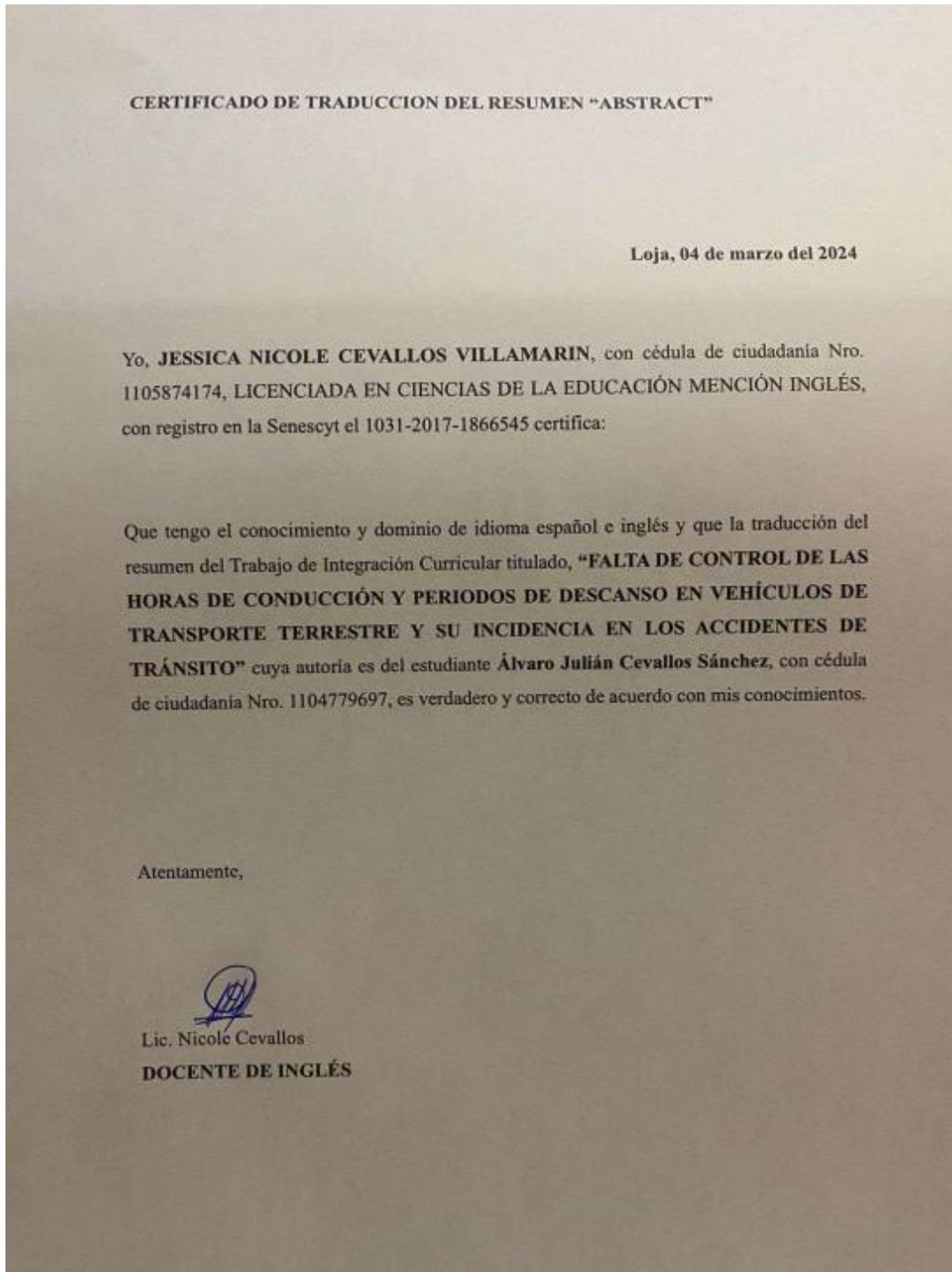
NO ()

¿Por qué?

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

Certificado de Traducción del Resumen “Abstract”.

Anexo 2: Certificado de Abstract.



Noticias

Anexo 3: Caso número uno, noticia.



The screenshot shows the website 'La Hora' with a navigation bar containing 'NOTICIAS', 'PROVINCIAS', 'OPINIÓN', 'SERVICIOS', and 'PRODUCTOS'. The main article is titled 'Chofer se quedó dormido e impactó a dos vehículos' and is dated 'febrero 11, 2022'. It features a photograph of a white car at night. To the right, there is a sidebar with 'Noticias recientes' and 'Anuncia con nosotros' sections.

Fuente: La Hora

Anexo 4: Caso número dos, noticia.



The screenshot shows the website 'EL UNIVERSO' with a navigation bar containing 'NOTICIAS', 'POLÍTICA', 'ECONOMÍA', 'INTERNACIONAL', 'ECUADOR', 'SEGURIDAD', and 'INFORMES'. The main article is titled 'Chofer dormido en el volante fue el causante del accidente de Trans Esmeraldas a inicios de enero pasado' and is dated '12 de febrero, 2020 - 08h40'. It features a photograph of a road with a yellow 'PELIGRO' sign and a bus in the background.

Fuente: El Universo

Anexo 5: Caso número tres, noticia.

PORTADA | Debate presidencial 2023 • Asesinato Fernando Villavicencio • IESS • Fenómeno de El Niño • Elecciones anticipadas 2023

☰ 🔍 **ecuavisa** 👤

LO ÚLTIMO NOTICIAS MUNDO ESTADIO ENTRETENIMIENTO PROGRAMAS ESTILO

SEGURIDAD 22 may 2023, 16:40

Con una grúa para construir edificios se retiró el bus que estaba por caer del Puente de la Unidad Nacional

 REDACCIÓN
Periodista digital 🔖 🔄

Autoridades presumen que el conductor se quedó dormido en su trayecto de Durán a Guayaquil



Fuente: Ecuavisa

Informe de estructura y coherencia del Proyecto de Integración Curricular.

Anexo 6: Informe de estructura y coherencia del proyecto de tesis previo al título de abogado.



**UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA
FACULTAD JURIDICA SOCIAL Y ADMINISTRATIVA
CARRERA DE DERECHO
INFORME DE ESTRUCTURA Y COHERENCIA DE PROYECTO DE TESIS
PREVIO AL TITULO DE ABOGADA**

Señor

Dr. Mario Sánchez Armijos. Mg. Sc.

**DIRECTOR DE LA CARRERA DE DERECHO DE LA FACULTAD
JURÍDICA SOCIAL Y ADMINISTRATIVA DE LA UNIVERSIDAD
NACIONAL DE LOJA.**

Ciudad. -

De mi consideración:

Dando cumplimiento a lo dispuesto por su Autoridad en la notificación de fecha 31 de mayo del 2023, a las 11h34, donde dispone que emita informe sobre la estructura y coherencia del proyecto de tesis titulado: **“ FALTA DE CONTROL DE LAS HORAS DE CONDUCCIÓN Y PERIODOS DE DESCANSO EN VEHICULOS DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SU INCIDENCIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.”**; presentado por el postulante señor **ÁLVARO JULIÁN CEVALLOS SÁNCHEZ**; y dando cumplimiento con lo dispuesto en el Art. 226 del Reglamento de Régimen Académico UNL, 2021; y en armonía con la Guía para la Formulación del Proyecto de Investigación de Integración Curricular o Titulación; al respecto tengo a bien informarle lo siguiente:

1.- El trabajo versa sobre el Tema: **“FALTA DE CONTROL DE LAS HORAS DE CONDUCCIÓN Y PERIODOS DE DESCANSO EN VEHICULOS DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SU INCIDENCIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.”**; luego de la revisión y análisis del tema se determina que constituye un problema jurídico trascendente que amerita ser tratado en un trabajo de tesis previa la obtención del Grado de Licenciado en Jurisprudencia y Título de Abogado.

Autor: **ÁLVARO JULIÁN CEVALLOS SÁNCHEZ.**

Docente Designado: Dra. Gladys Beatriz Reátegui Cueva.Mg. Sc.

2.- En cuanto a la **Problemática**, Existe claridad en el objeto de estudio que será abordado en la ejecución del presente proyecto, el mismo que corresponde a una problemática de trascendencia jurídica e importancia académica, propias de una investigación jurídica de

tesis de pregrado, en la cual el postulante a través de un análisis doctrinario, jurídico y comparado presentará alternativas de solución al problema planteado, respecto el transporte terrestre interprovincial es uno de los principales medios usados por las personas para movilizarse de una provincia a otra, siendo el vehículo de mayor uso para este tipo de actividad, los autobuses. Según, los datos de la Federación Nacional de Cooperativas de Transporte Público, en el Ecuador hay 174 empresas dedicadas al transporte de pasajeros. Sin embargo, debido a la irresponsabilidad de los conductores o por la explotación laboral por parte de las compañías de transporte, los conductores conducen más de las horas permitidas en la legislación y en los tratados internacionales, provocando cansancio, sueño y fatiga lo que causa pérdida de reflejos en el conductor y pudiendo ocasionar un accidente de tránsito. En la página oficial de la Agencia Nacional de Tránsito, precisamente en el Visor de Siniestralidad con el que cuenta esta plataforma, encontramos los datos a nivel nacional sobre los accidentes ocurridos desde el año 2020-2023 en vehículos de transporte terrestre. En el año 2020 se produjeron 540 accidentes, en el año 2021 se produjeron 802 accidentes, en el año 2022 se produjeron 1161 accidentes de y en lo que va del año 2023 se han ocasionado un total de 390 accidentes de tránsito, dando un total de 2893 accidentes de tránsito en buses de transporte terrestre. Por lo que, se puede apreciar la tendencia al alza de accidentes en vehículos de transporte terrestre a través de este periodo de tiempo. Según los datos estadísticos, conducir en estado de somnolencia o malas condiciones físicas (sueño, cansancio y fatiga) dejó un saldo de 115 accidentes de tránsito, conducir bajo los efectos del alcohol o sustancias estupefacientes, provocó cerca de 1200 accidentes de tránsito, las malas condiciones climáticas o atmosféricas provocaron en total 274 accidentes de tránsito. En el Ecuador, es común escuchar en las noticias o leer en los periódicos o medios digitales la gran cantidad de accidentes de tránsito que suceden a diario, estos accidentes por lo general son causados por dos factores, el primero debido a la imprudencia, impericia o inobservancia del conductor y el segundo por fallas mecánicas del vehículo. En cuanto al primer factor, se desarrolla la presente investigación, ya que, algunos de estos accidentes suceden por la fatiga en la conducción provocada por el exceso de horas manejando sin intervalos de descanso, vulnerando derechos constitucionales como; la vida, la salud, la integridad física y el derecho al trabajo reconocidos en la Constitución de la República del Ecuador. A pesar de que existe la normativa legal con respecto a la temática desarrollada, y la implementación del tacógrafo, mecanismo de control diseñado para indicar y registrar simultáneamente, de forma inalterable e instantánea, la velocidad y la distancia recorrida en función del tiempo transcurrido. Es poco el control desarrollado por parte del ente encargado de la regulación y control del tránsito en el país en cuanto a, las horas de conducción permitidas en vehículos de transporte terrestre lo que provoca que, el número de accidentes de tránsito no disminuya. Estos controles tienen como objetivo principal mejorar la seguridad en las carreteras y prevenir infracciones y accidentes. En caso de detectarse irregularidades o incumplimientos, las autoridades pueden imponer sanciones y tomar medidas correspondientes, como multas, inmovilización del vehículo o suspensión de la actividad del conductor o la empresa. Es importante destacar que el cumplimiento de las regulaciones sobre horas de conducción es fundamental para garantizar la seguridad vial y evitar la fatiga del conductor, lo que contribuye a prevenir accidentes de tráfico. Sin embargo, también es necesario una educación y una cultura vial adecuada, ya que, esto puede tener un impacto en el cumplimiento de las regulaciones establecidas. Una cultura vial consciente y respetuosa promueve conductas responsables y un mayor cumplimiento de los tiempos de conducción establecidos, lo que contribuye a la seguridad vial y a la prevención de la fatiga del conductor.; por lo tanto, lo que se propone realizar la postulante, se inscribe en el ámbito del Derecho Civil.

3.- En la **Justificación**, precisa los fundamentos que le incitan a la realización de este proyecto de investigación y da la razón de su relevancia y actualidad, además de la

factibilidad de hacerlo por la existencia de fuentes documentales, doctrinarias y bibliográficas.

4.- Los **Objetivos**: Se propone un objetivo general y tres objetivos específicos. El objetivo general guarda relación con el título presentado para la investigación; y, los específicos están orientados a lograr el desarrollo del objetivo general, por lo que considero están perfectamente orientados. Mismos que con el desarrollo y ejecución de su trabajo de investigación lo llevará a verificarlos los objetivos propuestos e incluso la propuesta que pretende presentar.

5.- En cuanto a la **Metodología** constan expresamente determinados los métodos que va emplear en el proceso de investigación y las técnicas que a través de los instrumentos va aplicar para la recolección de su información de campo, determinando en forma explícita el proceso y su empleo para la obtención de la información jurídica doctrinaria, existiendo coherencia entre el orden científico del proyecto con la dimensión jurídica del problema planteado; de igual forma determina en forma correcta el universo y la muestra para la obtención de la información de campo que le permitirá comprobar sus objetivos y contrastar su hipótesis.

6.- En cuanto al **Marco Teórico**, la postulante presenta un Marco Teórico inicial relativo a la problemática planteada, aportando elementos de orden referencial, doctrinario, jurídico, y comparado, que le servirán como eje fundamental para la ejecución del mismo y que serán debidamente fundamentados de conformidad a las categorías de su título.

7.- **Cronograma**: Está adecuado a los plazos necesarios para el desarrollo del trabajo investigativo, pues en el presente caso se han planteado siete meses, hasta la sustentación y grado oral, que en mi opinión es razonable.

8.- **Presupuesto y Financiamiento**: Éste se ajusta a la realidad económica actual.

10. **Bibliografía**: Constituye un referente inicial importante, la cual necesariamente deberá ser incrementada en el desarrollo del proyecto.

11.-PERTINENCIA.

Por las consideraciones antes anotadas en cumplimiento del Art. 225 del Reglamento de Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja 2021, me permito emitir **INFORME FAVORABLE DE LA ESTRUCTURA Y COHERENCIA DEL PROYECTO** sobre el proyecto de investigación "FALTA DE CONTROL DE LAS HORAS DE CONDUCCIÓN Y PERIODOS DE DESCANSO EN VEHICULOS DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SU INCIDENCIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.". Presentado por la postulante: **ÁLVARO JULIÁN CEVALLOS SÁNCHEZ**, a favor de que se realice el trabajo de tesis de investigación jurídica previo a optar por el Título de Abogado de los Juzgados y Tribunales de la República del Ecuador.

Del Señor Director de la Carrera de Derecho, muy atentamente

Loja, 13 de junio de 2023.

**GLADYS BEATRIZ
REATEGUI CUEVA**

Firmado digitalmente por GLADYS
BEATRIZ REATEGUI CUEVA
Nombre de reconocimiento (DN): c=EC,
s=GLDIA, serialNumber=1192142598,
ou=GLADYS BEATRIZ REATEGUI CUEVA
Fecha: 2023.06.13 18:18:16 -0500

**Dra. Gladys Beatriz Reátegui Cueva, Mg. Sc.
DOCENTE CARRERA DE DERECHO UNL**

Certificado de aprobación por parte del director del Trabajo de Integración Curricular.

Anexo 7: Certificado de aprobación por parte del director.



UNL

Universidad
Nacional
de Loja

**Sistema de Información Académico
Administrativo y Financiero - SIAAF**

CERTIFICADO DE CULMINACIÓN Y APROBACIÓN DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

Yo, **Reategui Cueva Gladys Beatriz**, director del Trabajo de Integración Curricular denominado **FALTA DE CONTROL DE LAS HORAS DE CONDUCCIÓN Y PERIODOS DE DESCANSO EN VEHICULOS DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SU INCIDENCIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO**, perteneciente al estudiante **ALVARO JULIAN CEVALLOS SANCHEZ**, con cédula de identidad N° **1104779697**. Certifico que luego de haber dirigido el **Trabajo de Integración Curricular** se encuentra concluido, aprobado y está en condiciones para ser presentado ante las instancias correspondientes.

Es lo que puedo certificar en honor a la verdad, a fin de que, de así considerarlo pertinente, el/la señor/a docente de la asignatura de **Integración Curricular**, proceda al registro del mismo en el Sistema de Gestión Académico como parte de los requisitos de acreditación de la Unidad de Integración Curricular del mencionado estudiante.

Loja, 22 de Agosto de 2023

GLADYS BEATRIZ
REATEGUI CUEVA

Firmado digitalmente por GLADYS
BEATRIZ REATEGUI CUEVA
Fecha: 2023.08.22 11:29:36 -0500

F) _____
**DIRECTOR DE TRABAJO DE INTEGRACIÓN
CURRICULAR**



Certificado TIC/TT.: UNL-2023-000476

Declaratoria de aptitud del Trabajo de Integración Curricular por parte de la Decana de la Facultad Jurídica, Social y Administrativa.

Anexo 8: Declaratoria de aptitud de titulación



UNL

Universidad
Nacional
de Loja

SECRETARÍA GENERAL
Facultad Jurídica Social Y
Administrativa

INFORME Nro. UNL-FJSA-SG-2023-2038
Loja, 09 de noviembre de 2023

Ph. D. Paulina Mancayo,
DECANA DE LA FACULTAD JURIDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA
Ciudad.-

De mi consideración:

En atención a la sumilla inserta "A informe de la Secretario Abogado", constante en la solicitud del Sr. **CEVALLOS SANCHEZ ALVARO JULIAN**, de nacionalidad ecuatoriana con cédula N° **1104779697**, estudiante de la Carrera de Derecho me permito informar lo siguiente:

Luego de haber verificado que el postulante ha presentado la documentación establecida en el Art. 235 del Reglamento de Régimen Académico de la UNL, la misma que contiene los siguientes requisitos:

1. Récord académico que contiene: matrículas de los períodos académicos cursados y el detalle de las asignaturas cursadas y aprobadas con su respectiva calificación, equivalencias y número de horas/créditos.
2. Certificado de haber cumplido con el número de horas de prácticas pre profesionales: laborales y de vinculación con la sociedad, según corresponda.
3. Certificado de aprobación del Nivel de suficiencia B1
4. Certificado del director de trabajo de integración curricular o de titulación, de culminación y aprobación de la opción de titulación.
5. Certificado de Tesorería de no adeudar a la Institución.

Considero que es pertinente que su autoridad declare en **APTITUD** al Sr. **CEVALLOS SANCHEZ ALVARO JULIAN**, con la finalidad de que continúe con los trámites correspondientes para su Título de **ABOGADO**.

Particular que pongo a su consideración, dejando a salvo su más ilustrado conocimiento.

Atentamente,
**ENA REGINA
PELAEZ
SORIA**
Firmado digitalmente
por ENA REGINA
PELAEZ SORIA
Fecha: 2023.11.09
11:26:40 -05'00'

Dra. Ena Peláez Soria, Mg.Sc.
**SECRETARIA ABOGADA DE LA
FACULTAD JURIDICA SOCIAL Y ADMINISTRATIVA.**

C.C. Expediente estudiantil
Carrera de Derecho
Secretaría General

Elaborado por: Víctor Bravo Sánchez



unl

Universidad
Nacional
de Loja

SECRETARÍA GENERAL
Facultad Jurídica Social Y
Administrativa

DECLARATORIA DE APTITUD DE TITULACION.

Ph. D., Paulina Moncayo
DECANA DE LA FACULTAD JURIDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA

RESUELVO:

Conocido el informe No. UNL-FJSA-SG-2023-2038 de 09 de noviembre de 2023, emitido por la Dra. Ena Peláez Soria, Mg. Sc., Secretario Abogado de la Facultad, en el que se establece que el **Sr. CEVALLOS SANCHEZ ALVARO JULIAN**, de nacionalidad ecuatoriana, con cédula Nro. **1104779697**, ha cumplido con los requisitos establecidos en el Art. 235 del Reglamento de Régimen Académico de la UNL en vigencia; me permito resolver:

Declaro la **APTITUD DE TITULACION**, previa a la obtención del Título de **ABOGADO** en favor del **Sr. CEVALLOS SANCHEZ ALVARO JULIAN**.

Notifíquese con la presente al interesado.

Loja, 09 de noviembre de 2023



ROSARIO PAULINA
MONCAYO CUBRICA

Paulina Moncayo, Ph. D.
**DECANA DE LA FACULTAD JURIDICA,
SOCIAL Y ADMINISTRATIVA.**

C.C. **Álvaro Julián Cevallos Sánchez**
Carrera de Derecho
Secretaría General
Expediente estudiantil

Elaborado por: Víctor Bravo Sánchez