

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO

**FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA
EDUCACIÓN**

PROGRAMA CARRERA DE JURISPRUDENCIA



**TESIS DE GRADO, PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO
DE ABOGADO DE LOS TRIBUNALES DE LA REPÚBLICA.**

TEMA:

**LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y
SEGURIDAD VIAL FRENTE A LOS DELITOS COMETIDOS POR LOS
CONDUCTORES EN LA PROVINCIA DE LOS RÍOS CON LA
AGRAVANTE DEL ESTADO DE EMBRIAGUEZ**

POSTULANTE:

CARLOS JULIO CEDEÑO CASQUETE

BABAHOYO – LOS RÍOS.

AÑO: 2011 - 2012



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA
EDUCACIÓN
PROGRAMA CARRERA DE JURISPRUDENCIA

APROBACIÓN DE LA SUSTENTACIÓN.

EL TRIBUNAL EXAMINADOR DEL PRESENTE TRABAJO INVESTIGATIVO,
TITULADA: **LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO
Y SEGURIDAD VIAL FRENTE A LOS DELITOS COMETIDOS POR LOS
CONDUCTORES EN LA PROVINCIA DE LOS RÍOS CON LA AGRAVANTE
DEL ESTADO DE EMBRIAGUEZ.**

PRESENTADO POR EL SEÑOR CARLOS JULIO CEDEÑO CASQUETE

OTORGA LA CALIFICACIÓN DE

.....
EQUIVALENTE A:

.....
TRIBUNAL:

DECANO

SUBDECANO

DELEGADO H.
CONSEJO DIRECTIVO

TUTOR DE TESIS

LECTOR DE TESIS

SECRETARIO

Babahoyo, Abril del 2011



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO

**FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA
EDUCACIÓN**

PROGRAMA CARRERA DE JURISPRUDENCIA

APROBACIÓN DEL TUTOR DE TESIS

Babahoyo, Abril del 2011

En mi calidad de Tutor de Tesis titulada “LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTES TERRESTRES TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL FRENTE A LOS DELITOS COMETIDOS POR LOS CONDUCTORES EN LA PROVINCIA DE LOS RÍOS CON LA AGRAVANTE DEL ESTADO DE EMBRIAGUEZ, presentada por el señor CARLOS JULIO CEDEÑO CASQUETE, Egresado de la Carrera Programa de Jurisprudencia, certifico que aprobó su trabajo practico de investigación, el cual cumple el aspecto metodológico y reúne los requisitos establecidos por la Facultad.

Solicito que sea sometido a la evaluación del Jurado Examinador que el Honorable Consejo Directivo designe.

**Lcdo. Eduardo Gáleas Guijarro
TUTOR DE TESIS**



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO

**FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA
EDUCACIÓN**

PROGRAMA CARRERA DE JURISPRUDENCIA

APROBACIÓN DEL LECTOR DE TESIS

Babahoyo, Abril del 2011

En mi calidad de Lector de Tesis titulada “LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL FRENTE A LOS DELITOS COMETIDOS POR LOS CONDUCTORES EN LA PROVINCIA DE LOS RÍOS CON LA AGRAVANTE DEL ESTADO DE EMBRIAGUEZ”, presentada por el señor CARLOS JULIO CEDEÑO CASQUETE, Egresado de la Carrera Programa de Jurisprudencia, certifico que aprobó su trabajo practico de investigación, el cual cumple el aspecto metodológico y reúne los requisitos establecidos por la Facultad.

Solicito que sea sometido a la evaluación del Jurado Examinador que el Honorable Consejo Directivo designe.

Ab. Enrique Coello Lema.

LECTOR DE TESIS



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA
EDUCACIÓN
PROGRAMA CARRERA DE JURISPRUDENCIA

CERTIFICADO DE AUTORÍA DE TESIS

Babahoyo, abril del 2011

YO **CARLOS JULIO CEDEÑO CASQUETE**, portador de la Cédula de Ciudadanía No. 1204156366, estudiante del Seminario de Tesis, previo a la obtención del Título de Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador, declaro que soy autor del presente trabajo de investigación jurídica, el mismo que es original, autentico y personal.

Todos los efectos académicos legales que se desprenden del presente trabajo es responsabilidad exclusiva del autor.

CARLOS JULIO CEDEÑO CASQUETE

DEDICATORIA

DEDICO EL PRESENTE TRABAJO DE INVESTIGACIÓN A DIOS POR PERMITIRME LLEGAR A ESTE MOMENTO TAN ESPECIAL EN MI VIDA. POR LOS TRIUNFOS Y LOS MOMENTOS DIFÍCILES QUE NOS HAN ENSEÑADO A VALORARTE CADA DÍA MÁS.

A MIS PADRES POR HABERNOS EDUCADO Y SOPORTAR NUESTROS ERRORES. GRACIAS A SUS CONSEJOS, POR EL AMOR QUE SIEMPRE ME HAN BRINDADO, POR CULTIVAR E INCULCAR ESE SABIO DON DE LA RESPONSABILIDAD.

AGRADECIMIENTO

AL PERSONAL DOCENTE Y ADMINISTRATIVO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA EDUCACIÓN, QUIENES SUPIERON ENCAUZAR NUESTRA PROFESIÓN, TRANSMITIÉNDONOS SUS VALIOSOS CONOCIMIENTOS.

A AL LCDO. EDUARDO GÁLEAS, ASESOR RESPONSABLE, POR SUS VALIOSAS SUGERENCIAS Y CONOCIMIENTOS QUE NOS SIRVIERON DE GUÍA PARA LA EJECUCIÓN DEL PRESENTE TRABAJO.

ÍNDICE

	Pág
INTRODUCCIÓN	1
CAPITULO I	4
I. CAMPO CONTEXTUAL PROBLEMÁTICO	4
1.1 Contexto Nacional, Regional, Local e Institucional	5
1.2 Situación actual del objeto de investigación	7
1.3 Formulación del Problema	8
1.3.1 Problema General	8
1.3.2 Problemas Derivados	9
1.4 Delimitación de la Investigación	9
1.5 Justificación	10
1.6 Objetivos	11
1.6.1 Objetivo General	11
1.6.2 Objetivos Específicos	11
CAPITULO II	12
2. MARCO TEÓRICO	12
2.1 Alternativas Teóricas Asumidas	12
2.2 Categorías de Análisis Teórico Conceptual	19
2.3 Planteamiento de Hipótesis	60
2.3.1 Hipótesis General	60
2.3.2 Hipótesis Específicas	60
2.4 Operacionalización de las Variables de las Hipótesis Específicas.	61
CAPITULO III	64
3. METODOLOGÍA	64
3.1 Tipo de Estudio	64
3.2 Universo y Muestra	65
3.3 Métodos y Técnicas de Recolección de Información	69
3.4 Procedimiento	73
3.4.1 Tabulación de Datos	73
3.5 Gráficos	77

3.6 Comprobación y discusión de Hipótesis	96
3.7 Conclusiones y Recomendaciones	99
3.7.1 Conclusiones	99
3.7.2 Recomendaciones	100
CAPITULO IV	102
4. RECURSOS Y PRESUPUESTO	102
4.1 Recursos Humanos	102
4.5 Presupuesto de Gastos	103
CAPITULO V	104
5. PROPUESTA ALTERNATIVA	104
5.1 Título	104
5.2 Presentación	104
5.3 Objetivos	106
5.3.1 Objetivo General	106
5.3.2 Objetivos Específicos	106
5.4 Contenidos	106
5.5 Descripción de los aspectos operativos relacionados con el contenido de la propuesta	107
5.5.1 Datos Informativos	108
5.6 Recursos de la Propuesta	109
5.7 Cronograma de ejecución de la Propuesta	110
5.8 Bibliografía	111
5.8 ANEXOS	113

INTRODUCCIÓN.

El ingerir bebidas alcohólicas es un factor importante causante de accidentes en Ecuador, siendo muy común notar personas que después de haber tomado licor conducen sus vehículos por las vías públicas, encontrándose ellos en estado de embriaguez, o al menos, no embriagados totalmente, pero sí en ausencia del estado adecuado para conducir, lo cual es una situación que ha preocupado a la ciudadanía y gracias a esto se han desarrollado campañas de prevención, además de la intervención directa de las autoridades en bares, discotecas y centros nocturnos, sin embargo a pesar de que las autoridades de tránsito actualmente realizan controles y pruebas de alcoholemia a los conductores, se siguen detectando conductores alcoholizados circulando por nuestras vías.

Es evidente que la cultura de diversión de fin de semana va acompañada de manejo de vehículos automotores y de consumo de alcohol, lo cual ocasiona consecuencias fatales, que a pesar de los esfuerzos de las autoridades no han logrado desaparecer esta mala costumbre, por lo que es evidente que en la ciudad los conductores en estado etílico tanto de motos como de automóviles realizan imprudencias al conducir, como lo es el pasarse un semáforo en rojo, hacer giros prohibidos, exceso de velocidad etc. La mayoría de las veces, estas imprudencias también van asociadas a una falta de educación vial.

Si bien es cierto las infracciones según el artículo 108 de la nueva ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece que las infracciones de tránsito son culposas motivado por el aforismo que establece que nadie sale a las carreteras a matar, sin embargo al salir a conducir bajo los efectos de alcohol u otras sustancias estupefacientes o

psicotrópicas ocasiona igual o mayor daño que las infracciones de carácter doloso, tal como lo establecen las legislaciones del primer mundo en donde el tratamiento a este tipo de delitos corresponde a la acción penal ordinaria, con el agravante del estado de embriaguez, por lo tanto si la infracción es dolosa no se trata de accidente de tránsito, sino de delito común.

Conforme se señala en el libro número veinte y siete de los Archivos de Criminología, Neuropsiquiatría y Disciplinas Conexas, publicada por la Editorial Universitaria de la Universidad Central del Ecuador, se descubrió que después de ingerir alcohol los conductores piensan que conducen en forma correcta, cuando en realidad no es así, pues el alcohol reduce la tensión, aumenta el tiempo de reacción a estímulos y las diferencias en la intensidad de los estímulos, son más difícilmente distinguibles; y esto es justamente lo que llevó a muchos países a establecer límites legales de alcoholemia, por encima de los cuales se considera que una persona, está incapacitada para la conducción de un vehículo.

La alcoholemia no es sino la medición instrumental de una situación fisiológica, como lo es el porcentaje de alcohol que actualmente existe en la sangre; mientras que la ebriedad constituye un estado psíquico de turbación, de las facultades intelectuales por haber bebido alcohol, sin embargo para esto la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, define al estado de embriaguez y la intoxicación por estupefacientes como la pérdida transitoria o manifiesta disminución de las facultades físicas y mentales normales, ocasionadas por el consumo de bebidas alcohólicas o estupefacientes, respectivamente, y que disminuye las capacidades para conducir cualquier tipo de vehículo.

Para el efecto del cumplimiento de la Ley Orgánica de Transporte, y este Reglamento, se consideran como niveles máximos de alcohol permitidos:

0.3 gr/lt de alcohol por litro de sangre o 0.3 mg/lt de alcohol en aire expirado para quién conduzca un vehículo automotor.

Ante lo expuesto, el presente trabajo investigativo está basado en el estudio de la Nueva Ley Orgánica Transporte Terrestre y su reglamento, puntualmente en como incide la frente a la sanción de los delitos de tránsito cometidos con la gravante del estado de embriaguez por parte de los conductores de vehículos transporte público y privado en la provincia de Los Ríos, ya que el espíritu de esta norma del derecho positivo de nuestro país tiene el deber de proteger la vida e integridad de todas las personas conforme a los principios de seguridad de las personas y la vida, que son los bienes jurídicos más importantes que posee todo ciudadano de esta República.

CAPITULO I.

I. CAMPO CONTEXTUAL PROBLEMÁTICO.

1.1 CONTEXTO NACIONAL, REGIONAL, LOCAL E INSTITUCIONAL.

1.1.1 Contexto nacional.

La presente Ley tiene por objeto la organización, la planificación, la reglamentación y el control del tránsito y el transporte terrestre, el uso de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal, de la circulación peatonal y la conducción de semovientes; el control y la prevención de los accidentes, la contaminación ambiental y el ruido producido por vehículos a motor; y, la tipificación y Juzgamiento de las infracciones de tránsito.

De esto las infracciones de tránsito ocasionadas por el ingerir bebidas alcohólicas es un factor importante causante de accidentes, siendo muy común notar personas que después de haber tomado licor, conducen sus vehículos por las vías públicas, encontrándose ellos en estado de embriaguez o no totalmente, pero sí en ausencia del estado adecuado para conducir, lo cual es una situación que ha preocupado a la ciudadanía por la cantidad de accidentes de tránsito ocasionadas por conductores en estado etílico.

ACCIDENTES DE TRANSITO A NIVEL NACIONAL.

El año 2009, en nuestro país ocurrieron 21.528 accidentes de tránsito.

El año 2009 en el Ecuador ocurrieron 21.528 accidentes, siendo la principal causa la impericia e imprudencia con 8.356 accidentes que equivale al 39%. El exceso de velocidad es la segunda causa de accidentes de tránsito con 4.615 accidentes que equivale al 21,5%. La

combinación de alcohol y conducción es una mezcla fatal, el año 2009 fue causante de 2.141 accidentes que equivale al 10%.

Durante el 2009 14.869 personas resultaron heridas en accidentes de tránsito, muchas de estas víctimas se podrían haber evitado con el uso del cinturón de seguridad. En Ecuador durante el año 2009, fallecieron 2.088 personas en accidentes de tránsito, esto en promedio significa que cada día fallecieron 5,7 personas.

El incumplimiento de las normas durante el año 2009 provocó el 86% de los siniestros, hay que recalcar que para reducir el número de siniestros, es fundamental e importante respetar las normas de tránsito.

Durante el 2009 unas 14.869 personas resultaron heridas o discapacitadas en accidentes de circulación muchas de estas víctimas se podrían haber evitado con el uso del cinturón.

1.1.2 CONTEXTO REGIONAL.

ESTADÍSTICAS DE ACCIDENTES DE TRANSITO EN LA PROVINCIA DE LOS RÍOS.



1.1.3 CONTEXTO LOCAL.

ESTADÍSTICAS MENSUALES DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA PROVINCIA DE LOS RÍOS.

Información proporcionada por la Dirección Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, a través de la Jefatura Operativa del Control de Tránsito de Los Ríos No. 8. AÑO 2010.

ACCIDENTES	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	TOTAL
Atropello	13	10	9	6	13	18	11	9	10	9	20	11	139
Arrollamiento	2	1	0	2	2	0	1	1	0	0	2	11	22
Caída de pasajeros	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	3
Encunetamiento	2	2	1	2	1	4	1	1	2	1	4	3	24
Estrellamiento	5	6	3	2	5	7	2	8	0	9	8	7	62
Rozamiento	5	2	6	1	7	0	3	1	9	3	8	13	58
Choque	49	31	31	29	22	20	25	20	26	23	24	34	334
Colisión	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Volcamiento	3	3	4	0	1	3	0	7	1	0	1	0	23
Otros (obstáculo, derrumbe)	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	7
TOTAL	82	55	58	44	51	54	43	47	48	45	68	79	674
CAUSAS DE ACCIDENTES	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	TOTAL
Embriaguez conductor	3	2	1	2	0	3	3	2	2	1	2	1	22
Embriaguez peatón	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2
Impericia	72	27	27	28	30	29	29	25	37	29	31	41	405
Exceso de velocidad	9	13	11	10	17	13	9	14	12	19	27	31	185
Invadir carril	0	0	2	4	1	2	0	1	1	0	0	1	12
Mal estacionamiento	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Imprudencia peatón	0	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	4
Factores climáticos	1	12	13	1	0	0	1	0	1	0	0	10	39
Irrespeto señales	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3
Otras	0	0	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	4
TOTAL	85	55	58	45	53	48	45	42	53	49	60	84	667
VICTIMAS	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	TOTAL
MUERTOS	18	4	18	11	11	15	7	9	10	13	15	13	144
HERIDOS	81	67	75	35	20	91	34	38	39	52	48	490	629
TOTAL	99	71	93	46	31	106	41	47	49	65	63	62	773

1.2 SITUACIÓN ACTUAL DEL OBJETO DE INVESTIGACIÓN.

En la provincia de Los Ríos y en la ciudad de Babahoyo se han incrementado los accidentes de tránsito, mismos que son ocasionados por personas que conducen un vehículo a motor hallándose en estado etílico, razón más que suficiente para que el resultado de lo antes dicho ocasione en el mejor de los casos heridas o secuelas de por vida, fracturas, invalidez del conductor o las víctimas y en un mayoritario porcentaje la muerte de las personas involucradas en dicho percance.

Al respecto debemos manifestar que el Art. 126.- de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, establece que : Quien conduciendo un vehículo a motor en estado de embriaguez, o bajo los efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, ocasionare un accidente de tránsito del que resulten muertas una o más personas será sancionado con reclusión mayor ordinaria de ocho a doce años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos a motor y multa equivalente a treinta (30) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general.

De la misma manera el art 126.1 establece que será sancionado con prisión de cuatro a cinco años quien conduzca un vehículo en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes y psicotrópicas, y que ocasionare un accidente de tránsito del que resulten una o más personas lesionadas con incapacidades aborales superior a noventa días.

Asimismo el Art. 127 ***ibidem*** contempla que: Será sancionado con, prisión de tres a cinco años, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo y multa de veinte (20) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, quien ocasione un accidente de tránsito del que

resulte la muerte de una o más personas, y en el que se verifique cualquiera de las siguientes circunstancias:

- a) Negligencia;
- b) Impericia;
- c) Imprudencia;
- d) Exceso de velocidad;
- e) Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo;
- f) Inobservancia de la presente Ley y su Reglamento, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito.

Por lo antes expuesto bien vale la pena el planteamiento de nuestra tesis ya que lo que se busca es la no impunidad en los delitos de tránsito que se cometen no una vez cada diez años, sino más bien un accidente cada tres minutos en el mundo, estadística de la cual nuestro País ocupa un enorme porcentaje, y las consecuencias son definitivamente la muerte del conductor o de sus víctimas.

1.3 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.

Este proyecto de investigación se basa en la necesidad de analizar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial respecto a los delitos de tránsito con la agravante del estado de embriaguez por parte de los conductores en la Provincia de Los Ríos.

1.3.1 Problema General.

- ¿De qué manera incide la Nueva Ley Orgánica Transporte Terrestre frente a la sanción de los delitos de tránsito cometidos con la agravante del estado de embriaguez por parte de los conductores de vehículos transporte público y privado en la provincia de Los Ríos?

1.3.2 Problemas derivados.

1. ¿Cómo afecta la insuficiente sanción de los delitos de tránsito cometidos por conductores en estado de embriaguez, con respecto a la observancia y respeto de la ley de tránsito y sus normas de seguridad vial?
2. ¿De qué manera incide la Ley Orgánica de Transporte Terrestre en el juzgamiento y sanción de los delitos de tránsito y su repercusión en el resarcimiento a los daños físicos, psicológicos y económicos de las víctimas y familiares de personas que sufrieron accidentes de tránsito ocasionados por conductores ebrios?
3. ¿Cuáles son los derechos Constitucionales vulnerados de las personas que se ven afectados o son víctimas de accidentes de tránsito cometidos por conductores de vehículos en estado de embriaguez?

1.4 DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.

CATEGORÍAS:

- Constitución Política de la República del Ecuador.
- Nueva ley Orgánica De Transporte Terrestre, Transito Y Seguridad Vial.
- Reglamento General Para La Aplicación De La ley Orgánica De Transporte Terrestre, Transito Y Seguridad Vial.
- Código Penal.

CAMPO: Jurídico

ÁREA: Tránsito.

DELIMITACIÓN ESPACIAL: El espacio de este tema investigativo se constituye en la ciudad de Babahoyo, Capital de la Provincia de Los Ríos.

TEMPORALIDAD: Año 2011 - 2012

1.5 JUSTIFICACIÓN.

Los accidentes de tránsito en nuestros días constituyen no sólo en nuestro País, sino también en todo el mundo la causa principal de muerte, pues en todos y cada uno de nuestros fines de semana en la crónica roja de nuestros noticieros se visualizan hechos destrozados que recaen en torno a un lamentable accidente de tránsito provocado por la imprudencia, impericia e inobservancia a las leyes y reglamento que rigen el tránsito en nuestro País, y en especial por el estado de embriaguez de algunos conductores.

El presente proyecto de tesis tiene como Objeto de Estudio La Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial frente a los delitos de tránsito con la agravante del estado de embriaguez por parte de los conductores en la Provincia de Los Ríos, y, su campo de acción es la sanción o pena que ameritan ésta clase de infracciones.

Objeto: El objeto de estudio del presente proyecto es defender los derechos de las víctimas que resultaren perjudicadas de diversas maneras por accidentes de tránsito cometidos por conductores ebrios, ya que con las actuales leyes para ningún profesional de derecho constituye un secreto el hecho que luchar porque se haga justicia con un irresponsable conductor ebrio se transforma hasta en un imposible pues las argucias que se toleran en la Ley son cómplices de las tibias

resoluciones judiciales que se adoptan y se aplican por culpa de nuestra benigna y pusilánime Ley de Tránsito.

1.6 OBJETIVOS.

1.6.1 OBJETIVO GENERAL:

- Estudiar el Art. 126 y siguientes de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de elaborar un proyecto que incremente las penas respecto a los delitos de tránsito cometidos con la agravante del estado de embriaguez por parte de los conductores de vehículos de transporte público y privado.

1.6.2 OBJETIVO ESPECIFICO:

1. Demostrar que la insuficiente sanción a los delitos de tránsito con el agravante de estado de ebriedad, promueve el irrespeto de los conductores a las leyes de Transporte Terrestre, Tránsito y a normas de Seguridad Vial.
2. Analizar como La Nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece las indemnizaciones por los daños físicos, psicológicos y económicos causados por accidentes donde la agravante es el estado de embriaguez de los conductores.
3. Identificar la vulneración de los derechos y bienes jurídicos de las víctimas de accidentes de tránsito, producto de infracciones cometidas por conductores en estado de ebriedad.

CAPITULO II

2. MARCO TEÓRICO.

2.1 ALTERNATIVAS TEÓRICAS ASUMIDAS.

Jesús Gómez Toapanta considera que: “El desconocimiento de las normas y el mal comportamiento de los usuarios viales es uno de los principales problemas que afectan a la seguridad en la conducción de vehículos”; aspecto con el que concuerdo en razón que el conductor de un vehículo incide en la seguridad de acuerdo a su forma de actuar ante las diversas situaciones del tránsito; a manera de ejemplo cito algunos delitos que contempla la Ley de Tránsito y que se producen por el factor humano.

La infracción es culposa cuando el acontecimiento, pudiendo ser previsto pero no querido por el agente, se verifica por causa de negligencia, imprudencia, impericia, o inobservancia de la Ley, reglamento u órdenes”.

La norma jurídica penal citada está plenamente adecuada a la materia de tránsito y respecto a la infracción culposa nuestra Ley de Tránsito se refiere a los delitos y contravenciones en los mismos términos, es decir que se verifican por las causas de culpa señaladas.

El tratadista **Efraín Torres Chávez**, expresa que, “en el delito culposos no hay el elemento voluntario del mal, sino la falta necesaria y obligante de la previsión racional”.¹

El artículo 108, inciso primero de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial dispone que las infracciones de tránsito son

¹TORRES CHÁVEZ Efraín, “Breves Comentarios al Código Penal”, Editorial Jurídica del Ecuador, Séptima edición, Año 1988. Pág. 46.

culposas y conllevan la obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios por parte de los responsables de la infracción.

Tanto los delitos como las contravenciones de tránsito son de carácter culposos, ya que en ningún momento el conductor de un vehículo sale a la calle con el fin de atropellar a una persona o de impactarse con otro automotor, lo que sucede es que los conductores no toman las medidas de seguridad necesarias tendientes a evitar este tipo de infracciones, no son lo suficientemente responsables cuando se encuentran frente a un volante; y por lo general conducen los vehículos a exceso de velocidad, sin los cinturones de seguridad, hablan por el celular mientras conducen, y una serie de aspectos negativos que hacen que se ocasionen una gran cantidad de infracciones en la ciudad de Tulcán y en todo el país en general.

Sin embargo existen algunos tratadistas que manifiestan que el conducir un vehículo en estado de embriaguez no debe ser considerado como infracción culposa, sino dolosa, en razón que estas personas sabiendo que se encuentran en dicho estado conducen los automotores, y tienen pleno conocimiento del peligro que esto significa, pero que pese a ello deciden conducir con las consecuencias conocidas y que en muchas ocasiones son fatales para el propio conductor o para seres inocentes que son víctimas de estos irresponsables del volante, a quienes les ocasionan la muerte o les provocan lesiones que les marcan toda su vida.

La doctora **Beatriz Romero Flores** sostiene que, los requisitos de la conducta culposa son los siguientes:

- 1.- Una acción u omisión voluntaria de la que esté ausente todo dolo directo o eventual.

2.- Un elemento subjetivo consistente en el desprecio a las racionales consecuencias nocivas de la acción u omisión, siempre previsibles, prevenibles y evitables, y que distinguen la culpa consciente de la culpa inconsciente según que el peligro que entraña la conducta hayan sido efectivamente previsible o hubiere debido serlo.

3.- El elemento normativo, constituido por la infracción del deber objetivo de cuidado que se integra no solo por la respuesta exigible al hombre consciente y prudente, sino también por las reglas que impone la experiencia común, gran parte de las cuales forman parte de las normas reglamentarias que rigen la vida de la sociedad y en cuyo escrupuloso cumplimiento cifra la comunidad la conjuración del peligro, hallándose en la violación de tales principios o normas sociales o legales, la raíz del elemento de la anti juridicidad detectable en las conductas culposas o imprudentes.

4.- La consecuencia de un daño.

5.-La relación de causalidad entre la acción u omisión descuidado e inobservante de las mencionadas normas, y el daño sobrevenido.²

En síntesis la infracción culposa supone un resultado lesivo y previsible y un vacío de mayor o menor envergadura, en el respeto y observancia del deber de cuidado que el ordenamiento legal y reglas que impone la convivencia de las personas que forman el grupo humano exigen cuando se desarrolla una actividad peligrosa susceptible de ocasionar daños a los demás.

La experiencia ha determinado que la actividad de conducir un vehículo es sumamente peligrosa, si no se ejercita con toda precaución, atención y

²ROMERO FLORES, Beatriz, "La Imputación Objetiva de Delitos Imprudentes", Murcia, España, año 2.001, Página 274.

observancia de las reglas que la prudencia y el ordenamiento legal exigen. Esta experiencia común, esa normativa legal y la propia vida en sociedad hacen que hasta el más iletrado de los miembros de la comunidad sea consciente del riesgo que tal actividad supone. Esta incuestionable realidad es la que impone al conductor de un vehículo la insoslayable exigencia de cuidado como el más elemental y primario de los deberes que deben observar quien, por el mero hecho de la conducción está generando un grave peligro.

Según la percepción del **Dr. Subero Isa**, en su Tratado Práctico de responsabilidad civil en Materia de Transito, establece que *La responsabilidad civil como consecuencia de la violación a la Ley 241 sobre tránsito en República Dominicana* es la obligación de reparar los daños y perjuicios producidos por sí o por otro, y manifiesta que la responsabilidad Civil es cuando una persona no cumple con sus deberes u obligaciones, nace sobre él la responsabilidad, como sanción ante el incumplimiento, por el perjuicio causado al destinatario del deber u obligación.

Cuando se trata de accidente de tránsito surge la responsabilidad extra contractual que puede nacer de un delito (hecho ilícito ejecutado con intención o dolo) o de un cuasi delito (hecho dañoso realizado por culpa o negligencia). En estos casos conjuntamente, puede surgir la responsabilidad penal, cuando el hecho está tipificado como delito.

La responsabilidad civil, entonces, consiste en la obligación de reparar el daño causado, ya sea en especie, si es posible, o en su equivalente en dinero, abonando los daños y perjuicios ocasionados. La sanción civil se impone con carácter reparador, para volver a poner a las partes involucradas en una situación justa, dar a cada uno lo que le corresponde, evitando un enriquecimiento o empobrecimiento injustos, pero no tiene el carácter de represivo. Las sanciones no se establecen como pena (no se

imponen penas de multa, ni de prisión, ni de reclusión, ni de inhabilitación) como sí ocurre cuando nace una responsabilidad penal.³

El Dr. **José García Falconí**, profesor de la Facultad De Jurisprudencia De LA UNIVERSIDAD CENTRAL DEL ECUADOR, nos proporciona un tratado sobre si es constitucional el Examen De Alcholemia, el cual menciona que “Cuando producido un accidente de tránsito se presume que quien lo causó se encontraba en estado de embriaguez o en estado de intoxicación por haber ingerido drogas estupefacientes o sustancias psicotrópicas, si es posible, se procederá a realizar de inmediato los exámenes de alcholemia o narcotex, según el caso. Si las condiciones físicas del causante del accidente imposibilitan realizar las mencionadas pruebas, el agente que toma procedimiento acompañará el traslado del herido a una clínica, hospital u otro establecimiento médico, en donde se le realizará los exámenes correspondientes.

En caso de que el resultado de estos exámenes físicos sea positivo se detendrá al infractor que se encuentra bajo los efectos de sustancias, estupefacientes, drogas o en estado de embriaguez, en cuyo caso además se deberá adjuntar al parte la prueba de video de este examen, para cuyo propósito se dotará a las autoridades de control correspondientes de elementos técnicos para la obtención de éste video”.

En SU libro sobre “EL JUICIO POR ACCIDENTE DE TRÁNSITO”, señalo que en un accidente en esta materia, se pueden realizar las siguientes diligencias:

- a) Examen del conductor, especialmente para comprobar el estado que se encuentra al momento del accidente de tránsito, esto es, ingestión de alcohol o de otros tóxicos, estado físico en que se encuentra, etcétera; y,

³Subero Isa, Dr. Jorge A. Tratado Práctico de responsabilidad civil en Materia de Transito en República Dominicana, 8 abril 2010.

- b) Informe médico legal del cuerpo o cuerpos de la víctima o víctimas, pues del estudio de las lesiones, su ubicación en el cuerpo, la posición de la víctima con respecto a la calzada y al vehículo, el lugar donde quedó después del accidente, da luces sobre la responsabilidad, por cuya razón no se debe descuidar el mínimo detalle en esta clase de diligencias.

¿Qué es el examen de alcoholemia?

Es la concentración de alcohol etílico en la sangre; de tal modo que el examen de alcoholemia, no es sino la determinación del grado de esa concentración, sea por métodos físicos, químicos o bioquímicos, y así al afirmar que la alcoholemia es de un gramo por mil, significa que en la persona por cada litro de sangre se observa la presencia de un gramo de alcohol etílico.

¿Es constitucional realizar el examen de alcoholemia?

Si se produce un accidente de tránsito, en que se presume que el alcohol o la droga ha desempeñado un papel importante, la muestra debe tomarse de inmediato, porque como es de conocimiento general a medida que pasa el tiempo, mayor es la desconcentración de alcohol, pues se calcula que éste a partir del suceso por cada hora que transcurre es de 0,1 gramo por cada litro de sangre, por lo que es menester hacer un examen médico-legal neurológico y psíquico de la persona en el momento del accidente de tránsito, ya que el efecto del alcohol es diferente entre las personas.

Cuando no hay prueba de alcoholemia o como señala las Reformas a la Ley de Tránsito al Art. 151, en el caso de que el presunto infractor se negare a que se le realicen dichos exámenes, se le debe practicar de forma inmediata un examen psicosomático, pero éstos deben ser

realizados por personas que tengan un sinnúmero de conocimientos científicos y experiencia.

Se pregunta ¿Si este examen es o no constitucional?, pues puede afectar a las reglas del debido proceso que se encuentran señaladas en el Art. 76 numeral 7 letra e), que señala que nadie puede ser interrogado ni aún con fines de investigación sin contar con un abogado particular; o en el 77 numeral 7 letra c) que dice que nadie puede ser forzado a declarar en contra de sí mismo, sobre asuntos que puedan ocasionar su responsabilidad penal; la respuesta se encuentra en líneas posteriores, al referirme a la jurisprudencia española.

Jurisprudencia Sobre El Test De Alcholemia.

La sentencia Española STC 103/1985 señala “Con toda la congruencia no obliga más que a examinar la acusación del Art. 24.2 aunque a poco que se medite se desvanece toda duda respecto a los otros puntos tratados por el Ministerio Fiscal, pues, como él sostiene (con apoyo en la decisión de 13 de diciembre de 1979 de la Comisión Europea de Derechos Humanos) ni aún el examen de sangre constituye una injerencia prohibida por el Art. 15, por lo menos la investigación mediante aparatos de detección alcohólica del aire expirado...”; de tal modo que no se puede entender como intromisión a la intimidad personal y el derecho a la integridad física, cuando se trata de realizar una prueba prevista por la ley y acordada por la autoridad judicial.

La sentencia STC 23/1995 señala “...Nada tienen que ver las alegaciones del error en la apreciación de la prueba (...) con el derecho a la integridad moral, que con la integridad física, garantizan la integridad personal según lo dispuesto en el Art. 15, que el recurrente de amparo -como todos- tenga que soportar el ius puniendi del Estado dentro de las coordenadas garantizadoras que constituyen la garantía penal, la garantía procesal y la

garantía penitenciaria”; esta sentencia se refiere al ejercicio del ius puniendi que tiene un Estado.

De todo lo anotado se desprende que el derecho a la integridad física no se la infringe, cuando se trata de realizar una prueba prevista por la ley y acordada razonadamente por las autoridades judiciales, en el transcurso de un proceso; y además el derecho a la intimidad personal no ampara ciertamente la pretensión de intimidad del procesado frente a la resolución judicial que, en el caso de una investigación penal, disponga la obtención o identificación, sobre el propio cuerpo, de huellas del posible delito, ello sin perjuicio del necesario respeto a la dignidad de la persona y de su intimidad frente a todo trato que, atendidas las circunstancias del caso.⁴

2.2 CATEGORÍAS DE ANÁLISIS TEÓRICO CONCEPTUAL.

ACCIDENTES DE TRANSITO.

Definición.- Para referirnos al concepto de infracciones de tránsito, en primer término conozcamos que debemos entender por infracción de manera general; al respecto el tratadista **Guillermo Cabanellas** considera: “Infracción es trasgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de una Ley, pacto o tratado. Denominación genérica de todo lo punible, sea delito o falta”.⁵

Esta definición del tratadista nos habla en definitiva que la infracción es una violación a la norma jurídica, por parte del agente que actúa fuera de la Ley que rige para todos los ciudadanos. En nuestro país encontramos la definición de infracción penal en el Código Sustantivo Penal.

⁴Dr. José García Falconí, Profesor De Jurisprudencia - UNIVERSIDAD CENTRAL DEL ECUADOR

⁵CABANELLAS, “Diccionario Jurídico”, Editorial Heliasta, Buenos Aires, Argentina edición 1.998, pág. 205.

El Código Penal en el Libro Primero, Título II, capítulo 1, en el artículo 10 dispone: “Son infracciones los actos imputables sancionados por las leyes penales...” Esta definición es incompleta y esencialmente doctrinaria por cuanto no se indica a quien se dirige los actos imputables, ya que son las personas sujetos de imputación de una infracción, debe constar entonces o añadirse que dichos actos imputables son típicos, antijurídicos y culpables; y, en todo caso sometidos a una sanción.

Los actos a los cuales se refiere el Código Penal no se los debe tomar como acción positiva, sino como determinación voluntaria que puede tener presencia física o material, o que puede significar omisión. La Ley se refiere a actos jurídicos y no a hechos, concretando el concepto a los cambios del mundo exterior, producidos por el hombre única y exclusivamente, porque los hechos se producen por la naturaleza.

Imputar, es atribuir a una persona que tiene capacidad y conocimiento la comisión de un delito, es asignarle el ilícito a su haber moral.

La infracción fue primero un atentado contra la divinidad, luego contra el príncipe, y por último contra la sociedad, es el quebrantamiento de una Ley o tratado, de una norma moral; lógica o doctrinal, que es la denominación genérica de todo lo punible, sea delito o falta.

En materia de tránsito la definición de infracción que trae la Ley de Tránsito es más completa por cuanto se refiere a actos u omisiones; el artículo 106 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone:

Art.-106.- “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones, que pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito”.

De conformidad con la definición de la Ley el bien jurídico tutelado en materia de tránsito es la integridad anatómica y fisiológica de la persona, y la seguridad vial.

Nuestra legislación determina que la materia de tránsito es parte del Derecho Penal, es por eso que para referirnos a una infracción de tránsito se debe decir que estamos frente a una infracción penal de tránsito, es más para sustanciar un juicio en lo que a delitos de tránsito se refiere, no existe en la Ley de la materia un procedimiento propio a seguir y tenemos que recurrir al Código de Procedimiento Penal, como norma supletoria, atento a la disposición general vigésima primera de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial que dispone que en todo lo que no se encuentre previsto en la presente ley, se aplicarán como normas supletorias las disposiciones del Código Penal, Código de Procedimiento Penal, Código Civil y Código de procedimiento Civil.

Clasificación.- El artículo 107 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial dispone:” Las infracciones de tránsito se dividen en delitos y contravenciones”.

Esta clasificación es tomada del Código Penal, que igualmente clasifica a la infracción penal en delitos y contravenciones.

Delitos.- Los delitos de tránsito están tipificados en la Ley de la materia desde el artículo 126 hasta el artículo 137, inclusive.

Dentro de este articulado existe una gran variedad de delitos que pueden ser cometidos por conductores de vehículos o por peatones que hacen uso de las vías, y su conducta ilegal, o el acto jurídico imputable se verifica por acción u omisión del actor.

De acuerdo al sistema oral en el cual se ventilan los procesos judiciales en todas las materias, según la Constitución de la República del Ecuador es necesario determinar y conocer en donde se ubica y como se desarrolla la acción penal de tránsito en lo atinente a los delitos, al efecto nos remitimos a la norma supletoria, el Código Adjetivo Penal. El artículo 32 del Código de Procedimiento Penal reformado dispone: “La acción penal es de dos clases: Pública y privada”.⁶

La acción para perseguir los delitos de tránsito es pública de instancia oficial, y el ejercicio corresponde exclusivamente al Fiscal; así lo dispone el artículo 108, inciso segundo de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; sin embargo con las reformas al Código de Procedimiento Penal debería suprimirse en la Ley de Tránsito la frase “de instancia oficial”, para estar acorde con las reformas; personalmente considero que esta clasificación de la acción penal es más precisa. El doctor Jorge E. Alvarado considera que delito de Tránsito:

Es un acontecimiento imprevisible consecuencia de la negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos o de órdenes legítimas de las autoridades y agentes de tránsito a cargo de su control y vigilancia, por parte del conductor o chofer del mismo.⁷

La doctrina nos enseña que los delitos de tránsito se producen por tres factores principales: factor humano, factor mecánico y factor vial.

FACTOR HUMANO.- Es el factor que más provoca infracciones de tránsito, por cuanto el conductor no toma las medidas de seguridad necesarias, tendientes a evitar un accidente de tránsito, como por ejemplo estar siempre atento en la conducción y manejar a la defensiva; actuar

⁶Código de Procedimiento Penal. Registro Oficial Nro. 555. 24 de marzo 2.009. Quito- Ecuador.

⁷ALVARADO, Jorge E. “Manual de Tránsito y Transporte Terrestre”, Editorial de la Universidad Técnica Particular de Loja, Año 2.005, primera edición, Loja-Ecuador, Pág. 98.

con responsabilidad frente al volante, no distraerse nunca; conducir con las dos manos en el volante; guardar la distancia reglamentaria frente a la presencia de otro vehículo; no rebasar en curva; no conducir a exceso de velocidad, es decir no superar los límites de velocidad determinados en las señales de tránsito dispuestas a lo largo de las vías; estas son obligaciones y responsabilidades de los conductores, de acuerdo al artículo 240 del Reglamento General de Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial que dispone que en todo momento los conductores de vehículos son responsables absolutos de la conducción de los mismos.

1.- Quien conduzca un vehículo a motor en estado de embriaguez y ocasione un accidente de tránsito del que resulte muerta uno a más personas. Artículo 126 de la Ley de Tránsito vigente.

Este delito es el único que la Ley sanciona con pena de reclusión de ocho a doce años, en tal virtud no admite caución a favor del conductor a fin de recobrar su libertad y defenderse en forma libre, conforme lo dispone el artículo 175, numeral primero del Código de Procedimiento Penal reformado, norma supletoria en materia de tránsito que en lo pertinente dispone:

Art. 175.- “Prohibiciones.-No se admitirá caución en los siguientes casos:
En los delitos sancionados con pena máxima privativa de la libertad superior a cinco años”

Factor máquina.- Otro factor que hace que se produzcan infracciones de tránsito en las vías públicas es el factor máquina o vehículo, es decir cuando existe desperfecto mecánico en el automotor que se conduce; por lo tanto todo conductor es responsable de mantener el vehículo con todos los niveles de seguridad y garantizar el mantenimiento adecuado de todos los elementos capaces de evitar dentro de lo posible que se produzcan

accidentes; o en el caso de suscitarse, sus consecuencias no sean graves. Cito el único caso de delito de tránsito que contempla nuestra ley de la materia por este factor.

Quien conduzca un automotor, con conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo y ocasionare un accidente de tránsito del que resulten la muerte o lesiones una o más personas. Artículo 127 literal e), en relación con el artículo 137 de la Ley Orgánica de Tránsito.

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

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

INFRACCIONES CULPOSAS

Aspectos Generales.- El tratadista **Guillermo Cabanellas** manifiesta que la infracción culposa, Es la acción, y según algunos también la, omisión, en que concurre culpa (imprudencia, negligencia) y que está penado por la Ley. El autor, aun obrando sin malicia o dolo, produce un resultado ilícito que lesiona la persona, los bienes o derechos de otros.

Esta definición es muy clara y engloba todos los aspectos o requisitos que confluyen en la comisión de un ilícito culposo por parte del agente que lo

provoca, sin que exista la intención siquiera de causar algún daño, pero que sin embargo se desarrolla por falta de cuidado, precaución, que deriva en negligencia e imprudencia y que el actor es sujeto de reproche del Estado por la conducta irregular realizada, que está prevista y prohibida por la Ley.

La importancia del fenómeno de la circulación de vehículos automotores hace que la comunidad humana en general analice, discuta, sugiera y comente los problemas inherentes a esta órbita. El tránsito terrestre automotor ha aportado grandes beneficios para el desarrollo del Estado, pero a la vez ha sido fuente de daño a las personas y a la propiedad, ya sea por la deficiente construcción y mantenimiento de las vías, o por falta de renovación en forma oportuna de los vehículos que lleva largo tiempo siendo utilizados; y, principalmente por culpa de los conductores que con frecuencia incurren en actos de imprudencia, negligencia, e impericia, o en la violación de las leyes, reglamentos, órdenes o disciplina relacionada con la circulación.

Efectivamente los usuarios de las vías públicas no se limitan con su conducta irregular a consumir los ilícitos de tránsito sancionados por la Ley, sino que con frecuencia y por causa de comportamientos culposos, ocasionan accidentes de tránsito que siegan la vida o afectan gravemente la integridad física de las personas.

Todos los ecuatorianos debemos estar conscientes del alcance de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial y conocer que existe el lugar apropiado en la distribución geográfica de nuestra Patria, de nuestra Provincia, de nuestro Cantón, de nuestra Parroquia, para circular conduciendo un vehículo sea a motor, de tracción humana o de manera especial para que los peatones circulemos con absoluta libertad, sobre espacios que los conocemos de forma común como carreteras, calzada, espacios verdes, veredas, caminos, etc., identificando

perfectamente aquellas zonas de seguridad peatonal; y todos conductores y peatones tenemos que ajustarnos, sin excepción de ninguna naturaleza, partiendo de la premisa que la Ley es general y por lo tanto debe ser acogida por todos los ecuatorianos de manera obligatoria

En el ámbito legal el artículo 14, inciso final del Código Penal dispone:

Art. 14.- “Elementos de conciencia y voluntad en infracciones dolosas y culposas.- La infracción es dolosa o culposa.

EMBRIAGUEZ.

Es un estado de excitación psíquica y falta de coordinación motriz debido a la ingesta masiva de alcohol, barbitúricos o ciertos estupefacientes. Uno de los numerosos sinónimos de la embriaguez es el termino borracheras, misma que es entendida como la turbación de las facultades mentales causadas por la abundancia ingesta de alcohol. Se la considera como una especie de locura transitoria, porque anulando la voluntad, crea situaciones que hacen incapaz a la persona que se encuentra embriagada.

DE LA DETERMINACIÓN DE ALCOHOL Y SUBSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTRÓPICAS EN LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

Art. 244.- **REGLAMENTO GENERAL PARA LA APLICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL** - Para el efecto del cumplimiento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, el estado de embriaguez y la intoxicación por estupefacientes se definen, como la pérdida transitoria o manifiesta disminución de las facultades físicas y mentales normales, ocasionadas por el consumo de bebidas alcohólicas o estupefacientes,

respectivamente, y que disminuye las capacidades para conducir cualquier tipo de vehículo.

Art. 245 *IBIDEM*.- Para el efecto del cumplimiento de la Ley Orgánica de Transporte, y este Reglamento, se consideran como niveles máximos de alcohol permitidos: 0.3 gr/lit de alcohol por litro de sangre o 0.3 mg/lit de alcohol en aire expirado para quién conduzca un vehículo automotor.

EXÁMENES PSICOSOMÁTICOS

El Art. 246 *IBIDEM* establece que en caso de que los Agentes de Tránsito no porten uno de los instrumentos indicados en el Art. 150 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, podrán realizar para la detección de posibles intoxicaciones por alcohol o sustancias estupefacientes o psicotrópicas, el siguiente examen Psicosomático:

1. Exámenes de pupilas;
2. Exámenes de equilibrio;
3. Exámenes ambulatorios;
4. Exámenes de dedo índice nariz: derecho, izquierdo;
5. Exámenes de conversación;
6. Exámenes de lectura.

En el caso de que el resultado de estos exámenes físicos y psicosomáticos fueren positivos, será motivo suficiente para aprehender de modo infractor para que sea sometido a los exámenes comprobatorios correspondientes.

Art. 247 *IBIDEM*.- Las Comisiones Provinciales, en su correspondiente jurisdicción, serán las encargadas de determinar y autorizar los laboratorios en los que se realizarán los exámenes para la detección de intoxicaciones por alcohol, sustancias estupefacientes, y psicotrópicas.

De La Realización De Exámenes.

El Art. 248 *IBIDEM*. Menciona que cuando los heridos en un accidente de tránsito sean llevados a un centro médico, el agente de tránsito que lo traslade pedirá a los operadores de salud que realicen los exámenes correspondientes para la determinación de intoxicación por alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas. Los operadores de salud a cargo estarán obligados a realizar inmediatamente la toma de muestras para realizar las pruebas que considere factibles, según el estado de gravedad del implicado, así como a presentar un informe escrito con los resultados de los exámenes al agente de tránsito a cargo.

Art. 249 *IBIDEM*.- La Comisión Nacional fijará anualmente el costo de los exámenes para la detección de intoxicación por alcohol o sustancias estupefacientes y psicotrópicas, cuyo valor será cobrado cuando el resultado sea positivo. Para este efecto, los jueces exigirán la presentación de los recibos de pago de multa y del examen de alcoholemia correspondientes.

El alcohol como principal responsable de accidentes de tránsito.

La relación entre el alcohol y los accidentes es bien conocida, indistintamente del tipo de accidentes (laborales, de tráfico, etc.). Concretamente con relación a los accidentes de tráfico y de manera general se estima que el conducir bajo los efectos del alcohol es responsable del 30-50% de los accidentes con víctimas mortales, del 15 al 35% de los que causan lesiones graves, y del 10% de los que no causan lesiones.

EFFECTOS DEL ALCOHOL SOBRE LA CAPACIDAD DE CONDUCCIÓN.

Los efectos del alcohol sobre el organismo humano se conocen bien. El alcohol produce una depresión no selectiva del sistema nervioso central, deteriorando la función psicomotora, la percepción sensorial (vista y oído), modifica el comportamiento de la persona, etc. En general, los efectos del alcohol son directamente proporcionales a su concentración en sangre: a mayor concentración mayor deterioro

RELACIÓN CON EL ALCOHOL Y LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS, LOS EFECTOS PUEDEN AGRUPARSE EN TRES GRUPOS:

1. Efectos sobre la función psicomotora y sobre las capacidades del conductor.

Está perfectamente demostrado que el alcohol deteriora marcadamente la función psicomotora y la capacidad para conducir con seguridad. Quizás uno de los efectos más importantes, es que el alcohol aumenta el tiempo de reacción, es decir, aumenta el tiempo que tarda la persona, después de percibir plenamente las sensaciones y/o recibir información, en decidir qué debe hacer y cuándo actuar. Asimismo, el alcohol produce importantes efectos sobre la coordinación bimanual, deteriorándola, y sobre la atención y la resistencia a la monotonía. En relación con este último aspecto, la atención es un factor decisivo, ya se trate de atención concentrada (referida a un solo objeto), o difusa (que se distribuye simultáneamente en rapidísima sucesión entre numerosos objetos). Además, se altera la capacidad para juzgar la velocidad, la distancia y la situación relativa del vehículo, así como la capacidad para seguir una trayectoria o hacer frente a una situación inesperada.

2. Efectos sobre la visión.

El alcohol produce importantes efectos sobre la visión. La acomodación y la capacidad para seguir objetos con la vista se deterioran, incluso con niveles bajos de alcohol en sangre. Bajo los efectos del alcohol el campo visual se reduce, se altera la visión periférica y se retrasa la recuperación de la vista después de la exposición al deslumbramiento

3. Efectos sobre el comportamiento y la conducta.

El alcohol produce un efecto de sobrevaloración de la persona dando lugar a una mayor seguridad en sí mismo. Esto unido al deterioro de las funciones cognitivas, de lo que a veces el conductor no es consciente, ocasiona un mayor riesgo de accidente. Por otra parte, el alcohol puede alterar la conducta-comportamiento, y bajo sus efectos no son infrecuentes las reacciones de euforia, agresividad, conductas temerarias, etc.

La relación entre el alcohol y los accidentes de tráfico

Los efectos del alcohol sobre las distintas funciones relacionadas con el rendimiento psicomotor y la capacidad para conducir, así como el riesgo de sufrir un accidente de tráfico, varían principalmente según la edad, forma de consumo de alcohol (habitual, esporádico), la experiencia en la conducción de vehículos e incluso según el tipo de colisión (sólo un vehículo o colisión múltiple).

A medida que aumenta la alcoholemia aumenta el riesgo de verse implicado en un accidente de tráfico. En los conductores inexpertos y en los que beben con poca frecuencia, el aumento del riesgo de accidente comienza con unos niveles mucho más bajos de alcohol en sangre, mientras que para los conductores más experimentados, y aquellos que

beben de manera habitual, son necesarios niveles más elevados.

Los jóvenes, por distintas circunstancias (conductores inexpertos, consumos elevados los fines de semana, conducta desinhibida, etc.) son particularmente vulnerables. Se estima que el riesgo relativo de sufrir un accidente mortal en los conductores con niveles de alcohol en sangre de 80 mg/100 ml es máximo entre los jóvenes de 16-17 años (165 veces) y entre los de 18-19 años (70 veces).

Por otra parte, es bien conocido que el alcohol contribuye en la gravedad de las lesiones, es decir, tras un accidente de tráfico, el ocupante de un vehículo que se encuentre bajo los efectos del alcohol tiene tres veces más posibilidades de padecer lesiones mortales que quién esté libre de alcohol, a igual severidad y circunstancias del accidente.

Es sobre la base de esta relación entre la alcoholemia y el riesgo de accidente de tráfico, a partir de la cual se han establecido los niveles máximos de alcohol en sangre (y otros fluidos biológicos) a los que está permitido conducir. Los conocimientos científicos actuales han contribuido a establecer que en la mayoría de países de la Unión Europea el límite sea de 0.5 gr/litro

DE LA APREHENSIÓN.

Art. 231 *IBIDEM*.- Sólo en los casos en que de un accidente de tránsito resultaren personas fallecidas, o con lesiones graves cuya imposibilidad física supere los 30 días, debidamente determinada por un médico legista mediante un informe preliminar, los agentes de tránsito que tomen procedimiento quedarán facultados para aprehender al presunto autor o autores del delito y ponerlo a órdenes de la autoridad competente. Los vehículos aprehendidos serán puestos a órdenes del Fiscal. El parte correspondiente se pondrá tanto a disposición de la autoridad competente

como del Fiscal, a fin de que este último dé inicio a la Instrucción Fiscal y solicite del primero las medidas cautelares que considere pertinentes.

Si de los elementos recabados por el Fiscal no se encontrare méritos suficientes para el inicio de la Instrucción Fiscal, se procederá a la sustanciación de la Indagación Previa de conformidad con lo establecido en la ley, debiendo el Juez ordenar la libertad del aprehendido sin más trámite que el previsto en la ley.

En el caso de que el resultado del accidente fuere únicamente de daños materiales, el agente de tránsito no aprehenderá a los conductores y los vehículos serán aprehendidos como evidencia, sin perjuicio de la obligación que tiene el propietario de practicarle el reconocimiento y avalúo de daños materiales. De no practicarse estas diligencias, el Juez ordenará la aprehensión de los vehículos para que se lleve a cabo su reconocimiento de ley. Del monto que establezcan los peritos, el Fiscal iniciará la Instrucción correspondiente.

Las diligencias de reconocimiento del lugar de los hechos, inspecciones y peritajes, serán realizados únicamente por Oficiales especializados de la Oficina de Investigación de Accidentes de Tránsito (OIAT) y SIAT en sus jurisdicciones.

LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.

Podemos señalar que el tránsito terrestre de personas, animales y vehículos, por las vías de uso público está garantizado por nuestra Constitución de la República y por tal es una actividad libre, pero sujeta a la intervención y reglamentación de las autoridades para la garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes.

La Ley de Tránsito y Transporte Terrestre benigna para todos los conductores infractores y gélida para las víctimas, con mucha serenidad y simplicidad, en sus artículos pertinentes se refiere a la muerte de una o más personas como resultado de conducir un vehículo en estado de embriaguez, es decir intoxicado bajo los efectos de bebidas alcohólicas, estupefacientes o sustancias sicotrópicas, por cuyo efecto el conductor causante le revocan definitivamente la licencia para conducir, penándolos con reclusión, que es una pena alternativa o divisible ya que permite graduaciones, con la concurrencia de pietismo o argucias profesionales y legales como las circunstancias atenuantes o como conducir con exceso de velocidad, impericia, a sabiendas que el vehículo está en malas condiciones mecánicas, con negligencia, con imprudencia, inobservado leyes y reglamentos , con cansancio, con sueño o en malas condiciones físicas del conductor; que en estos casos, la suspensión de la licencia de conducir es temporal y la pena de prisión, nótese detenidamente que la pena es bien por causar la muerte o bien por causar varios muertos, es decir a la Ley de Tránsito le da lo mismo una o varias personas fallecidas, lo cual a mi criterio personal debería ser diferente y se lo debería de calificar como homicidios o asesinatos de tránsito, con penas que debería aumentarse hasta los 25 años de reclusión, porque se producen circunstancias agravantes, porque al conducir se lo ha hecho con premeditación a sabiendas de los futuros males y daños que puede ocasionarse sin olvidar que un individuo que conduce un vehículo bajo estas circunstancias, es sujeto activo del delito, al cambiar de personalidad conscientemente, con plenitud de ánimo, revestido de voluntad.

Cometer homicidio o asesinato es matar, es ocasionar la muerte forzosamente, mediante medios ilícitos como las armas; puesto que el vehículo conducido por un conductor irresponsable, es arma ofensiva que ocasiona muerte, que mata, muerte literalmente, es cesación completa y definitiva de la vida por causas naturales, debido a enfermedad,

senilidad, accidentes personales, caídas, resbalones, tempestades, terremotos, sustos.

Distintos son los hechos ocasionados por la voluntad y los sucesos humanos con la finalidad de la destrucción, del aniquilamiento, como acontece en las mal llamadas muertes por accidentes de tránsito. Accidente es lo imprevisto, lo que altera el curso normal y regular de las cosas; es el suceso eventual, especialmente desgraciado, como acontece en el accidente automovilístico por imprevistas fallas mecánicas o el descarrilamiento por el aguaje en las carreteras o los aluviones que desprenden las carreteras.

El transporte es un fenómeno complejo en que intervienen enormes capitales privados, para prestar un servicio público y que se pretende está regulado por esta Ley y por las disposiciones del Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre.

El tránsito es una cuestión de reglamentación policial, más que otra cosa. Por lo mismo la palabra Transporte ha ingresado recién en la Ley como un negocio que ha sido considerado en su verdadera magnitud.

En el Ecuador, hemos soportado un tránsito caótico, inmoral e ilógico desde que nació en el País el primer automotor.

Algunos choferes dirigentes han "mareado" al País con una supuesta clase asalariada, trabajadora, superada, con clara visión de su destino y con un ejemplar sentido de igualdad distributiva con un falso supuesto que cada chofer es propietario de la unidad que trabaja!

La carretera con un saldo de muertos y mutilados todos los días, particularmente los fines de semana, "puentes" y feriados, se han convertido en un flagelo del hombre moderno, quien se ve impotente para

contener semejante plaga ante la consternación de los expertos en seguridad vial, sociólogos y de los propios automovilistas, algunos de los cuales se echan a la calzada con miedo.

La mayor parte de los hombres y mujeres que viven en las grandes urbes están estresadas por múltiples causas. Cuando se sientan al volante, se opera una mutación psíquica en muchos conductores. Gente educada, flemática, de buenas maneras, sociable y a quienes no se escucha en sus conversaciones una palabra más alta que otra, olvida la cordialidad y todas sus normas de civismo, para dar rienda suelta a sus más bajos instintos de agresividad. Este conductor en dificultades psicológicas, irritable e irritado, puede convertirse en un criminal en potencia. Al volante es un hiperestático incontrolado. Mucho cuidado con él.

OBJETIVOS DE LA ACTUAL LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL.

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

Finalidad.- Los fines de esta Ley son tres:

1.-La regulación del tránsito y el transporte nacionales.

2.- La **adopción de medidas precautelarias** de defensa en los accidentes.- Prevención es prevenir; es el conjunto de medidas tomadas para evitar accidentes de carretera, accidentes de trabajo, medicina laboral;

3.- El juzgamiento de las infracciones.

El segundo fin requiere la cooperación general, ante el alarmante incremento de las víctimas del tránsito. Solo una gran campaña previsiva evitará tanto dolor ocasionado por esta necesidad ineludible impuesta por el siglo. Desde luego, este artículo es más pormenorizado, al referirse a vehículos a motor de tracción humana, mecánica o animal y circulación peatonal, así como la conducción de semovientes. Nótese que esta Ley tiene por objeto, además de la contaminación ambiental y el ruido.

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

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

DERECHOS, GARANTÍAS Y DEBERES.- Según los Arts. 3 y siguientes que a continuación se detallan: **Art. 3.-** El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de

seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas.

Art. 4.- Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial. Para el efecto se establecen, entre otras medidas, la enseñanza obligatoria en todos los establecimientos de educación públicos y privados del país en todos sus niveles, de temas relacionados con la prevención y seguridad vial, así como los principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización, el uso de las vías públicas, de los medios de transporte terrestre, de conformidad con los programas de estudios elaborados conjuntamente por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Ministerio de Educación.

Art. 5.- El Estado controlara y exigirá la capacitación integral permanente, la formación y tecnificación a conductoras y conductores profesionales y el estricto cumplimiento del aseguramiento social.

Art. 6.- El Estado es propietario de las vías públicas, administrará y regulará su uso.

Art. 7.- Las vías de circulación terrestre del país son bienes nacionales de uso público, y quedan abiertas al tránsito nacional e internacional de peatones y vehículos motorizados y no motorizados, de conformidad con la Ley, sus reglamentos e instrumentos internacionales vigentes. En materia de transporte terrestre y tránsito, el Estado garantiza la libre movilidad de personas, vehículos y bienes, bajo normas y condiciones de seguridad vial y observancia de las disposiciones de circulación vial.

Art. 8.- En caso de que se declare estado de excepción o se decrete el establecimiento de zonas de seguridad, los organismos y autoridades de

transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, por disposición del Presidente de la República, podrán restringir o cerrar temporalmente la circulación en las vías públicas que sean necesarias.

Art. 9.- Los peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica podrán circular en las carreteras y vías públicas del país, sujetándose a las disposiciones de esta Ley, su reglamento, resoluciones y regulaciones técnicas vigentes.

DERECHO DE LAS VICTIMAS RESULTANTES DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

Según el **Art. 221.-** Toda persona víctima de accidente de tránsito ocurrido en el territorio nacional, tiene plenos derechos a las coberturas del SOAT y no se le podrán oponer exclusiones de ninguna naturaleza, salvo las que expresamente se indiquen en el Reglamento del seguro.

CAUSAS Y CONSECUENCIAS DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO.

CAUSAS.

NEGLIGENCIA.- Es la falta de diligencia y cuidados debidos, que en Derecho Penal es delito o falta consistente en omitir, en forma no intencionada, la realización de un acto que debía realizarse. Es omisión de la diligencia o cuidado que debe ponerse en los negocios en las relaciones con las personas, en el manejo o custodia de las cosas y el cumplimiento de los deberes y misiones; dejadez abandono, desidia, falta de aplicación; olvido de órdenes o precauciones; ejecución imperfecta contra la posibilidad de obrar mejor.

Este es uno de los factores de mayor importancia entre los que pueden dar nacimiento a la culpa, principalmente en lo concerniente a la

circulación vial; para comprender mejor dicho concepto ubiquemos lo contrario o antónimo, vale decir la diligencia, a la cual tiene que someterse todos los usuarios de las vías públicas.

El problema del tránsito o tráfico vehicular, que ya es de carácter nacional impone en la actualidad que las personas adopten un comportamiento en extremo diligente que no entrañe peligro ni mucho menos daño para sí mismo ni para los demás, debiendo actuar con cautela y mayor atención para sortear con éxito todos los inconvenientes propios de la circulación.

La atención de los usuarios de las vías públicas constituye un requisito indispensable para participar con fortuna en los movimientos del tráfico en cualquier de sus fases y con cualquier medio de locomoción, su falta es causa concurrente de grandes accidentes de tránsito.

La negligencia corresponde a una omisión, o a la inobservancia de los deberes que le incumben a cada uno frente a una situación determinada. Ejemplo: Es negligente el comportamiento del conductor que no presta atención a las señales de tránsito, a los peatones, a la marcha de otros vehículos; o si se olvida de accionar el freno de mano al parar el vehículo en la pendiente de una vía, etc.

El tratadista **Guillermo Cabanellas** considera:

Negligencia, omisión de la diligencia, o cuidado que debe ponerse en los negocios, en las relaciones con las personas, en el manejo o custodia de las cosas y en el cumplimiento de los deberes y misiones. Dejadez, abandono, desidia, falta de aplicación, defecto de atención, olvido de órdenes o precauciones. Ejecución imperfecta contra la posibilidad de obrar mejor.⁸

⁸CABANELLAS, Guillermo, Obra citada, Tomo V, pág. 532

Gran cantidad de infracciones de tránsito se ocasionan por negligencia, este fenómeno que viene a ser sinónimo de irresponsabilidad es quizá una de las principales causas que ocasiona especialmente accidentes de tránsito; los actores no toman las precauciones necesarias en las vías, existe falta de atención en la circulación y en la conducción; se presume que todo vehículo debe ser guiado por un conductor idóneo en razón de su edad y de sus condiciones físicas y mentales, con gran sentido de responsabilidad y sobre todo con capacidad; en tal virtud todo conductor de vehículo está en la obligación de cerciorarse de las buenas condiciones y funcionamiento del automotor, a él le corresponde verificar detenidamente el estado de la vía, su condición climática, a fin de brindar protección para sí mismo y para quienes depende de él; y, de cuidar sus propias condiciones personales, auto examinar su salud, su condición emocional; por cuanto el chofer es el único responsable de la conducción del vehículo y de las consecuencias que se deriven del mismo. Solo así diremos que el conductor está en óptimas condiciones para conducir un automotor.

La negligencia de los conductores desaparecerá entonces, cuando éstos realicen chequeos permanentes de los vehículos y tengan suma atención en las vías por las cuales circulan, lo que les obliga a ser verdaderos profesionales del volante, y no como ahora que tienen esta denominación solo de membrete, las estadísticas de accidentes de tránsito respaldan esta verdad.

En derecho penal, en relación con la negligencia, predomina el enfoque de integrar una responsabilidad atenuada con relación a los mismos hechos delictivos por dolo; y siguiendo la equiparación del orden civil, también integra culpa en el sentido específico de delito culposos.

b) **IMPERICIA**; Es la falta de habilidad o experiencia, causa del 56% de los accidentes de tránsito que se producen en el País.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sanciona drásticamente a la persona que ha tomado la conducción de un vehículo sin estar legalmente habilitado ni autorizado para hacerlo, esto tiene su razón de ser por cuanto todo conductor profesional o no profesional tiene que estar técnica y legalmente preparado y autorizado para conducir un vehículo a motor, facultad que solo le concede la credencial de conductor, documento que le otorga la posibilidad de ser perito en la conducción de vehículos, y para desempeñarla debe estar acreditado con la correspondiente certificación conferida por una Institución u Organismo legalmente acreditado; actualmente son competentes Automóvil Club del Ecuador, ANETA; Sistema Ecuatoriano de Capacitación, SECAP y las escuelas de conducción de los Sindicatos de Choferes Profesionales del Ecuador, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 92 de la Ley de Tránsito vigente que textualmente dispone: “La licencia, constituye el título habilitante para conducir vehículos a motor, o maquinaria agrícola, el documento lo entregará las Comisiones Provinciales de Tránsito y su capacitación y formación, estará a cargo de las escuelas de conducción autorizadas en el país, y en el caso de maquinaria agrícola el SECAP”.

La impericia hoy en día en nuestro medio junto al estado de embriaguez del conductor es quizá una de las causas más sobresalientes para la comisión de una infracción de tránsito; no se respeta la categoría ni la facultad que concede una licencia para conducir determinados vehículos de acuerdo a su capacidad y fin; y por ello los agentes encargados del control de tránsito deben ser enérgicos en la revisión prolija de los documentos de conducción.

El tratadista **Jorge E. Alvarado**, respecto a la impericia considera: Es el desconocimiento total de la conducción de un vehículo a motor, de tracción humana o tracción animal, no reconocido por institución alguna como elemento profesional. Impericia es la incapacidad técnica.

Guillermo Cabanellas sostiene.- Impericia, falta de conocimiento o de la práctica que cabe exigir a uno en una profesión arte u oficio. Torpeza. Inexperiencia. La impericia integra una de las formas de la culpa, junto con la imprudencia y negligencia.

Es evidente que una persona experta en el manejo de un vehículo sigue todas las reglas necesarias para afrontar con éxito las diversas situaciones que pueden presentarse, ejecutando maniobras adecuadas que la técnica y la experiencia aconsejan, lo que se conoce comúnmente como manejo a la defensiva que tiene que ponerse en práctica cuando el caso lo amerite, a fin de que el uso del vehículo no resulte peligroso para la seguridad de la circulación; solo si el conductor demuestra que posee la preparación requerida para conducir y que tiene habilidad técnica o profesional.

La impericia por lo tanto encarna el concepto opuesto a la pericia, por cuanto el sujeto adolece de aquella técnica que no le permite afrontar con éxito las circunstancias de dificultad que se le presentan en las vías.

El artículo 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dispone: “Serán sancionados con prisión de tres a cinco años, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo y multa de veinte remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, quien ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas, y en el que se verifique cualquiera de las siguientes circunstancias”, y en el literal b) cita la impericia.

Esta disposición legal se refiere a la sanción que reciben los conductores profesionales o no profesionales que cometan un delito de tránsito con impericia, es decir sin haber obtenido legalmente su licencia de conducir, las penas son muy duras y ante ello los conductores deben tomar conciencia y no conducir un automotor sin que hayan realizados la capacitación necesaria que les permita optar por esta actividad sin ningún obstáculo; es más el artículo 133 de la Ley de la materia dispone que al infractor se le impondrá el máximo de la pena, si ocasiona un accidente de tránsito sin estar legalmente autorizado para conducir vehículos a motor.

En cuanto a las contravenciones de tránsito que se cometen por impericia tenemos el artículo 142, literal c) de la Ley Orgánica de Transporte terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que dispone. “Incurrir en contravención grave de primera clase y serán sancionados con multa del 30 % de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 6 puntos en el registro de su licencia de conducir, quien conduzca un automotor sin poseer licencia para conducir”

La impericia juega un papel muy importante en las infracciones de tránsito y las estadísticas demuestran que un treinta por ciento de los delitos y de las contravenciones ocurren por esta circunstancia, para efectos de juzgamiento se presume la impericia del conductor, cuando no haya obtenido su licencia de conducir.

La Ley de Tránsito no exige que el conductor de un vehículo tenga una elevada habilidad, sino el mínimo que se exige a una persona que ha obtenido su licencia, y sobre todo que actúe con máxima diligencia y prudencia. En la circulación local e interprovincial se observa cada día un mayor número de conductores que frecuentemente revelan su inexperiencia y falta de pericia en situaciones que ofrecen alguna dificultad.

La impericia en definitiva es la falta de habilidad o capacidad técnica para el ejercicio de una actividad, en el tema de estudio, de la conducción de un vehículo a motor. Ejemplo: Un conductor que estando autorizado para manejar vehículos livianos, maneja vehículos pesados como tráileres y produce un accidente de tránsito, es obvio que la infracción ocurrió por desconocimiento y falta de práctica, y debe responder ante la justicia por su impericia, por falta de cultura en materia de tránsito

c) **IMPRUDENCIA.**- Es la falta de prudencia, indiscreción, omisión de las diligencias debidas; defecto de advertencia o previsión de alguna cosa; es negligencia inexcusable y punible por el olvido o desdén de las precauciones que la cautela vulgar aconseja y que de mediar malicia, constituye delito.

La culpa, puede asumir también el aspecto de la imprudencia, que en la mayoría de casos es la expresión de una excesiva confianza en la propia habilidad del conductor, o la pretensión de poder sortear con éxito una situación que se sabe peligrosa. Guillermo Cabanellas considera:

Genéricamente, la falta de prudencia, de precaución. Omisión de la diligencia debida. Defecto de advertencia o previsión de alguna cosa. Manifestación que descubre o revela algo que convenía reservar o que provoca algún mal ante la reacción ajena. En la imprudencia no hay ni la intención plena ni el propósito definido de delinquir, pero se originan consecuencias tipificadas en la ley penal en determinadas cosas, por no haber precedido con la diligencia adecuada para evitar lesiones, perjuicio o daños.

Toda conducta humana que aparece como desafío de la adversidad en la realización de una actividad cotidiana se enmarca dentro de la imprudencia, por cuanto esta conducta arrastra riesgos innecesarios o

prescinde de adoptar las medidas de seguridad necesarias para impedirlos o minorarlos; el imprudente siempre está expuesto al peligro.

El tratadista **Carlos Olano Valderrama** respecto a la imprudencia dice, “es aquella actitud síquica de quien no prevé el peligro o previniéndolo no hace todo lo posible para evitarlo”.⁹

Para comprender mejor vamos a citar algunos ejemplos de imprudencia en materia de tránsito: a) Conducir un vehículo en estado de embriaguez y causar accidente de tránsito, por cuanto hay que estar consciente de que no se puede conducir en esas condiciones; b) Conducir un automotor a exceso de velocidad y provoque un accidente, irrespetando de esta forma los límites de velocidad que están debidamente establecidos y señalados en la vía y que son de conocimiento del conductor; c) Conducir un vehículo y causar accidente de tránsito a sabiendas que el conductor está cansado, con sueño, o en malas condiciones físicas; por estar frente al volante varias horas, por conducir en horas de la noche; d) Si un motociclista, para demostrar un absoluto dominio de la máquina, la impulsa hacia un grupo de amigos con la intención de asustarlos, y de frenar cuando se halle a muy corta distancia de ellos, es indudable que dicho motociclista no debe hacer tal cosa, porque si de pronto le falla los frenos y mata o hiere a uno de sus amigos debe responder del ilícito culposo a causa de su imprudencia; e) El peatón que atraviesa la vía mientras avanza por esta un vehículo; f) El avanzar en un automotor sin guardar la distancia mínima de seguridad de otro que le antecede; y, f) Abandonar o soltar el volante mientras el conductor enciende un cigarrillo. Estos ejemplos son típicos de manifiesta imprudencia.

Existe entonces la obligación de los conductores especialmente, de prever las posibles causas de accidentes, ya que en la imprudencia se

⁹OLANO VALDERRAMA, Carlos. “Tratado Técnico- Jurídico sobre Accidentes de Circulación y Materias Afines”. Editorial ABC, sexta Edición. Año 2.003. Bogotá-Colombia. Pág. 57.

anida frecuentemente el riesgo por el hecho de que, fallando la intuición de las circunstancias objetivas, empuja la conducta humana más allá de los límites de la normalidad y de lo previsto.

En resumen consideramos que la imprudencia en materia de tránsito es la falta de ponderación, y la excesiva confianza de un conductor o peatón en una situación que genera evidente peligro y que puede producir un accidente de tránsito.

Las Escuelas de Capacitación para la conducción de vehículos deben ser sobre todo organismos técnicos en donde se resalte de manera extraordinaria el reconocimiento del ser humano, quien merece el respeto de todos quienes lo rodean, y esta debe ser la norma que se inculque al ciudadano que adquiere la profesión de chofer profesional, para que luego éstos presten un servicio eficiente a la colectividad y particularmente a las personas que son sus únicos clientes; por lo que basta de imprudencias o de improvisaciones.

El Doctor **Bolívar Gallegos** efectúa un análisis interesante sobre los dos tipos de culpa referidos, al considerar que:

En correspondencia con tal clasificación nosotros creemos que en casi todos los supuestos es más culpable el imprudente que el negligente aunque se considere a dichos conceptos como cuasi-sinónimos.¹⁰

d) **EXCESO DE VELOCIDAD.**- Limitaciones establecidas por la comisión nacional, las comisiones provinciales o municipales, el Art. 154 del Reglamento A La Ley De Transporte Terrestre, Tránsito Y Seguridad Vial, establece que las Comisión Nacional, las Comisiones Provinciales o los Municipios que hayan asumido las Competencias, en las vías de sus

¹⁰ GALLEGOS, Simón Bolívar, "La Responsabilidad en el Delito de Tránsito", Impresores HEAN, Quito – Ecuador, 2.009, Pág. 25.

jurisdicciones, podrán establecer limitaciones al uso o circulación de peatones, vehículos y animales o al estacionamiento vehicular.

e) CONOCIMIENTO DE LAS MALAS CONDICIONES MECÁNICAS DEL VEHÍCULO;

El Capítulo VI, DE LOS VEHÍCULOS, Sección I, trata sobre la revisión técnica vehicular y homologaciones, de esta manera el Art. 306 del Reglamento A La Ley De Transporte Terrestre, Tránsito Y Seguridad Vial.- Los propietarios de vehículos automotores están obligados a someter los mismos, a revisiones técnico mecánicas en los centros de revisión y control vehicular, autorizados conforme a la reglamentación que expida la Comisión Nacional.

Art. 307 *IBIDEM*.- La revisión técnica vehicular es el procedimiento con el cual, el organismo nacional competente verifica las condiciones técnico mecánico, de seguridad, ambiental, de confort de los vehículos mediante la implementación de centros autorizados.

Art. 308 *IBIDEM*.- Los vehículos que prestan el servicio de transporte público y comercial están obligados a someterse a una revisión técnica vehicular semestral, y los vehículos por cuenta propia o particulares una vez al año.

Art. 310 *IBIDEM*.- La Revisión Técnica Vehicular tiene como objetivos:

1. Garantizar las condiciones mínimas de seguridad de los vehículos, basados en los criterios de diseño y fabricación de los mismos; además, comprobar que cumplan con la normativa técnica que les afecta y que mantienen un nivel de emisiones contaminantes que no supere los límites máximos establecidos en la normativa vigente INEN;

2. Reducir la falla mecánica;
3. Mejorar la seguridad vial;
4. Mejorar la capacidad de operación del vehículo;
5. Reducir las emisiones contaminantes; y,
6. Comprobar la idoneidad de uso.

El Art. 312 *IBIDEM*.- La revisión vehicular comprenderá los siguientes aspectos de revisión: Verificación del número de chasis y motor.- Según la norma NTEINEN ISO 3779:2000.

- 1.- Motor.- de fugas de aceite, ruidos extraños y características de los gases de escape.
- 2.- Dirección.- de juego del volante, pines y bocines, terminales y barras de dirección.
- 3.- Frenos.- de pedal y estacionamiento.
- 4.- Suspensión: espirales, amortiguadores, resortes o paquetes, mesas.
- 5.- Transmisión.- de fugas de aceite, engrane correcto de marchas
- 6.- Eléctrico: luces de iluminación y señalización, internas y externas del vehículo, limpiaparabrisas, bocina.
- 7.- Neumáticos.- profundidad de cavidad de la banda de rodadura mínimo 1,6mm. Según reglamento NTEINEN 2099.
- 8.- Tubo de escape.- provisto de silenciador y una sola salida sin fugas

9.- Carrocería.- recubrimiento interno y externo, pintura, vidrios de seguridad para uso automotor claros, asientos, asideros de sujeción, cinturones de seguridad, espejos retrovisores, plumas limpiaparabrisas, pitos.

10.- Equipos de emergencia.-

F) Inobservancia De La Presente Ley Y Su Reglamento, Regulaciones Técnicas U Órdenes Legítimas De Las Autoridades O Agentes De Tránsito.

El derecho es un conjunto de normas, que regula el comportamiento de un ciudadano con la finalidad de vivir en la sociedad; y como parte de este ordenamiento jurídico, en materia de tránsito se han creado varias disposiciones, reglamentos, cuyo objetivo es la organización, la planificación, y control de tránsito, el uso de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal, de la circulación peatonal, la contaminación ambiental, y obviamente el irrespeto a estas normas está tipificado como infracción de tránsito.

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) o por funcionarios competentes; en nuestro medio los agentes de control de tránsito; cabe recordar que la actual Ley concede amplia facultad para que los agentes de policía citen a aquellos conductores que no obedezcan sus órdenes. El artículo 142 literal a) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone: "Incurrir en contravención grave de primera clase y serán sancionados con multa del 30% de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de seis puntos en el registro de su licencia de

conducir, el conductor que desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito o que no respete las señales manuales de dichos agentes.”

La inobservancia es la falta de obediencia en las leyes o a sus reglamentos, es incumplimiento, omisión de proceder conforme a lo preceptuado.

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 Reglamento General de Aplicación a la Ley de Tránsito, 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. Todos debemos mantener una disciplina adecuada en el tránsito vehicular y peatonal, con responsabilidades compartidas.

CONSECUENCIAS.

- 1.- A menudo pérdida de vidas humanas, siendo esto resultado de los accidentes de tránsito.
- 2.- Perjuicio a la ciudadanía en general.
- 3.- Daño moral, psicológico, social, legal y por ende económico a los familiares de las víctimas de los accidentes de tránsito.

LOS CONDUCTORES TIENE LA OBLIGACIÓN DE:

- 1.- Conducir con Licencia vigente y resellos correspondientes.
- 2.- Conducir con el cinturón de seguridad puesto.
- 3.- Dar preferencia de paso a los peatones, en especial a los menores de edad, personas de edad avanzada y con capacidades distintas.
- 4.- Circular a 15 km/ha, frente a zonas escolares, hospitales, centros de espectáculos, albergues, etc.
- 5.- Dar preferencia de paso a vehículos de emergencia, cruz roja, bomberos, policía y tránsito.
- 6.- Llevar consigo tarjeta de circulación, placas del vehículo y revista vigente en lugares destinados.

ESTÁ PROHIBIDO

- 1.- Estacionarse en lugares no autorizados.
- 2.- Conducir bajo los efectos del alcohol y de enervantes.
- 3.- Conducir con música a alto volumen.
- 4.- Conducir con menores en brazos.
- 5.- Utilizar teléfonos celulares al conducir.
- 6.- Circular en reversa por más de 10 ms.

DERECHOS DE LAS PERSONAS.-

Art. 198.- Son derechos de los peatones los siguientes:

- a) Contar con las garantías necesarias para un tránsito seguro;
- b) Disponer de vías públicas libres de obstáculos y no invadidas;
- c) Contar con infraestructura y señalización vial adecuadas que brinden seguridad;
- d) Tener preferencia en el cruce de vía en todas las intersecciones reguladas por semáforos cuando la luz verde de cruce peatonal esté

encendida; todo el tiempo en los cruces cebra, con mayor énfasis en las zonas escolares; y, en las esquinas de las intersecciones no reguladas por semáforos procurando su propia seguridad y la de los demás;

- e) Tener libre circulación sobre las aceras y en las zonas peatonales exclusivas;
- f) Recibir orientación adecuada de los agentes de tránsito sobre señalización vial, ubicación de calles y nominativas que regulen el desplazamiento de personas y recibir de estos y de los demás ciudadanos la asistencia oportuna cuando sea necesario; y,
- g) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.

DERECHO A LA VIDA; Este derecho es tan natural y esencial, se estima la facultad de conservar y defender la existencia, que siendo el primero de los derechos individuales, no haya sido inscrito en ningún ordenamiento positivo, al menos hasta época muy reciente; aun cuando su protección se alce firme y milenaria en el castigo del homicidio y otras formas de agresión contra la vida y la integridad corporal.

El derecho a la vida se afirma como preferencia por el individuo justo o pacífico, en la legítima defensas que puede amparar en caso extremo, hasta conservar la propia vida sacrificando la del agresor criminal; y en ese mismo fin se entiende, en nombre del concebido y del interés demográfico de la sociedad, con la punibilidad del aborto y la restricción no del todo sincera de las prácticas anticoncepcionales.

En derecho civil, el derecho a la vida surge como conservación adecuada mediante instituciones como el matrimonio que perpetúa la especie, y la de los alimentos que coadyuvan a mantener a los que son incapaces por sí para ganarse la vida o quienes, por razón de edad u otra, no es oportuno que comprometan sus escasas energías aún o ya agotadas.

¿QUIENES TIENEN LA OBLIGACIÓN LEGAL DE HACER CUMPLIR LAS LEYES?

La administración de Justicia en materia de Tránsito en el País, está en manos de los señores Jueces de Tránsito, y en aquéllos lugares que no existiere un Juez de Tránsito avocará conocimiento un Juez de Garantías Penales, pues estos son los funcionarios competentes para conocer y sancionar las infracciones que contempla la Ley Orgánica de Transporte terrestre Tránsito y Seguridad Vial, en primera instancia, mientras que en segunda instancia toca conocer y resolver a la Sala de Lo Penal y materias afines.

El Art. 148 de la Ley de Transporte Terrestre, Transito y seguridad Vial prescribe: ***En los lugares donde no existan juzgados de tránsito y/o Juzgados de Contravenciones de Tránsito, el conocimiento y resolución de las causas por delitos y contravenciones corresponderá a los jueces de lo penal de la respectiva jurisdicción. Igual regla se aplicará respecto de los agentes fiscales referente a los delitos.***

El Art. 149.-*ibídem*, para el juzgamiento de las infracciones de tránsito constituyen medios de prueba la información emitida y registrada por los dispositivos de control de tránsito y transporte debidamente calibrados, sean electrónicos, magnéticos, digitales o analógicos, fotografías, videos y similares, cuyos parámetros técnicos serán determinados en el Reglamento respectivo.

Sin perjuicio de las pruebas previstas en este Capítulo, dentro de un proceso penal de tránsito podrán actuarse todos los actos probatorios previstos en el Código de Procedimiento Penal.

Son aplicables para las infracciones de tránsito las normas que, respecto de la prueba y su valoración contiene el Código de Procedimiento Penal.

Art. 150 *ibídem*.- Cuando un agente de tránsito presuma que quien conduce un vehículo automotor se encuentra en estado de embriaguez, procederá a realizar de inmediato el examen de alcoholtest. Para el efecto, los agentes encargados del control del tránsito en las vías públicas, portarán un alcoholotec o cualquier aparato dosificador de medición. No obstante, si fuere posible efectuar, de inmediato, el examen de sangre y de orina en una clínica, hospital o cualquier otro establecimiento médico o laboratorio de análisis clínico, se preferirán estos exámenes.

Igualmente, si se sospecha que quien conduce un vehículo automotor se halla en estado de intoxicación por haber ingerido drogas estupefacientes o sustancias psicotrópicas, se realizará el correspondiente examen pericial por medio del narco tex, exámenes de sangre u orina o todos ellos juntos.

Art. 151 ***ibídem***. Cuando producido un accidente de tránsito se presuma que quien lo causó se encontraba en estado de embriaguez o en estado de intoxicación por haber ingerido drogas estupefacientes o sustancias psicotrópicas, si es posible, se procederá a realizar de inmediato los exámenes de alcoholemia o narcotex, según el caso. Si las condiciones físicas del causante del accidente imposibilitan realizar las mencionadas pruebas, el agente que toma procedimiento acompañará el traslado del herido a una clínica, hospital u otro establecimiento médico, en donde se le realizará los exámenes correspondientes.

En el caso de que el presunto infractor se negare a que se realice dichos exámenes se le practicará de forma inmediata el examen psicosomático establecido en el reglamento.

En caso de que el resultado de estos exámenes físicos sea positivo se detendrá al infractor que se encuentra bajo los efectos de sustancias, estupefacientes, drogas o en estado de embriaguez, en cuyo caso además se deberá adjuntar al parte la prueba de video de éste examen, para cuyo propósito se dotará a las autoridades de control correspondientes de los elementos técnicos necesarios para la obtención de éste video.

DERECHO A LA DEFENSA GARANTIZADA EN LA CONSTITUCIÓN DEL ESTADO.

Art. 75.- Toda persona tiene derecho al acceso gratuito a la justicia y a la tutela efectiva, imparcial y expedita de sus derechos e intereses, con sujeción a los principios de inmediación y celeridad; en ningún caso quedará en indefensión. El incumplimiento de las resoluciones judiciales será sancionado por la ley.

DERECHO A UNA JUSTICIA SIN DILACIONES.

Significa que los órganos administradores de justicia aplicarán las leyes y cumplirán con los términos correspondientes fijados en las leyes procesales que existen al respecto.

INFLUENCIA DE LA CONSTITUCIÓN EN LA ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA EN EL PAÍS.

Tal como lo refiere el Art. 424 de nuestra Carta Magna, La Constitución es la norma suprema y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico. Las normas y los actos del poder público deberán mantener conformidad con las disposiciones constitucionales; en caso contrario carecerán de eficacia jurídica. Que en buen romance nos quiere dar a entender que las decisiones que llegare a tomar un juez obligatoriamente

deben estar previamente establecidas en la ley, caso contrario se anularán a petición de parte o por intervención de algún Tribunal o Superior que avoque conocimiento de la causa.

CARACTERÍSTICAS DE LAS NORMAS CONSTITUCIONALES.

Art. 424.- La Constitución es la norma suprema y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico. Las normas y los actos del poder público deberán mantener conformidad con las disposiciones constitucionales; en caso contrario carecerán de eficacia jurídica.

La Constitución y los tratados internacionales de derechos humanos ratificados por el Estado que reconozcan derechos más favorables a los contenidos en la Constitución, prevalecerán sobre cualquier otra norma jurídica o acto del poder público.

Art. 425.- El orden jerárquico de aplicación de las normas será el siguiente: La Constitución; los tratados y convenios internacionales; las leyes orgánicas; las leyes ordinarias; las normas regionales y las ordenanzas distritales; los decretos y reglamentos; las ordenanzas; los acuerdos y las resoluciones; y los demás actos y decisiones de los poderes públicos.

Art. 426.- Todas las personas, autoridades e instituciones están sujetas a la Constitución.

Las juezas y jueces, autoridades administrativas y servidoras y servidores públicos, aplicarán directamente las normas constitucionales y las previstas en los instrumentos internacionales de derechos humanos siempre que sean más favorables a las establecidas en la Constitución, aunque las partes no las invoquen expresamente.

Los derechos consagrados en la Constitución y los instrumentos internacionales de derechos humanos serán de inmediato cumplimiento y aplicación. No podrá alegarse falta de ley o desconocimiento de las normas para justificar la vulneración de los derechos y garantías establecidos en la Constitución, para desechar la acción interpuesta en su defensa, ni para negar el reconocimiento de tales derechos.

Art. 427.- Las normas constitucionales se interpretarán por el tenor literal que más se ajuste a la Constitución en su integralidad. En caso de duda, se interpretarán en el sentido que más favorezca a la plena vigencia de los derechos y que mejor respete la voluntad del constituyente, y de acuerdo con los principios generales de la interpretación constitucional.

Art. 428.- Cuando una jueza o juez, de oficio o a petición de parte, considere que una norma jurídica es contraria a la Constitución o a los instrumentos internacionales de derechos humanos que establezcan derechos más favorables que los reconocidos en la Constitución, suspenderá la tramitación de la causa y remitirá en consulta el expediente a la Corte Constitucional, que en un plazo no mayor a cuarenta y cinco días, resolverá sobre la constitucionalidad de la norma.

GARANTÍAS CONSTITUCIONALES.- Según los arts. 66, 75 y 76 De la Constitución de la República se establece que.-

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.

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.

4. Derecho a la igualdad formal, igualdad material y no discriminación.

5. El derecho al libre desarrollo de la personalidad, sin más limitaciones que los derechos de los demás.

6. El derecho a opinar y expresar su pensamiento libremente y en todas sus formas y manifestaciones.

7. El derecho de toda persona agraviada por informaciones sin pruebas o inexactas, emitidas por medios de comunicación social, a la correspondiente rectificación, réplica o respuesta, en forma inmediata, obligatoria y gratuita, en el mismo espacio u horario.

8. El derecho a practicar, conservar, cambiar, profesar en público o en privado, su religión o sus creencias, y a difundirlas individual o colectivamente, con las restricciones que impone el respeto a los derechos.

El Estado protegerá la práctica religiosa voluntaria, así como la expresión de quienes no profesan religión alguna, y favorecerá un ambiente de pluralidad y tolerancia.

9. El derecho a tomar decisiones libres, informadas, voluntarias y responsables sobre su sexualidad, y su vida y orientación sexual. El Estado promoverá el acceso a los medios necesarios para que estas decisiones se den en condiciones seguras.

10. El derecho a tomar decisiones libres, responsables e informadas sobre su salud y vida reproductiva y a decidir cuándo y cuántas hijas e hijos tener.

11. El derecho a guardar reserva sobre sus convicciones. Nadie podrá ser obligado a declarar sobre las mismas. En ningún caso se podrá exigir o utilizar sin autorización del titular o de sus legítimos representantes, la información personal o de terceros sobre sus creencias religiosas, filiación o pensamiento político; ni sobre datos referentes a su salud y vida sexual, salvo por necesidades de atención médica.

12. El derecho a la objeción de conciencia, que no podrá menoscabar otros derechos, ni causar daño a las personas o a la naturaleza. Toda persona tiene derecho a negarse a usar la violencia y a participar en el servicio militar.

13. El derecho a asociarse, reunirse y manifestarse en forma libre y voluntaria.

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

2.3 PLANTEAMIENTO DE HIPÓTESIS.

2.3.1 HIPÓTESIS GENERAL.

- El demostrar la poca eficacia de las sanciones impuestas a los conductores de vehículos que cometen delitos de tránsito en estado de embriaguez, permitirá establecer reformas a la ley de tránsito para hacer más efectivas las sanciones respecto a la gravedad de este tipo de delito.

2.3.2 HIPÓTESIS ESPECÍFICAS.

1. Al imponer una sanción más severa a los delitos de tránsito provocados por conductores bajo el efecto del alcohol, se promoverá mayor respeto a las leyes de tránsito y a las normas de seguridad vial. .
2. Si se establecen los tipos de indemnizaciones que fija la Nueva Ley de Transporte Terrestre, se podrá garantizar la innovación de otras formas de resarcimientos a las víctimas de accidentes de tránsito provocados por conductores bajo efectos del alcohol o en estado de ebriedad.
3. Al determinar los derechos perjudicados de las víctimas de accidentes de tránsito ocasionados por conductores bajo efectos del alcohol, se agilizará la creación de reformas a la Ley de Transporte terrestre y Tránsito que aumenten la protección de los bienes jurídicos.

2.4 OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES DE LAS HIPÓTESIS ESPECÍFICAS.

Hipótesis específica 1.- Al imponer una sanción más severa a los delitos de tránsito provocados por conductores bajo el efecto del alcohol, se promoverá mayor respeto a las leyes de tránsito y a las normas de seguridad vial. .

MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES DE LA HIPÓTESIS ESPECÍFICA No. 1.

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	PARÁMETROS	INDICADORES	INSTRUMENTOS
<p>VARIABLE INDEPENDIENTE</p> <p>Sanción más severa a los delitos de tránsito provocados por conductores bajo el efecto del alcohol</p>	<p>Es el establecimiento de una pena mayor a los infractores de la Ley, como consecuencia del manejo de automotores en estado de embriaguez.</p>	<p>Derechos civiles.</p> <p>Bienes Jurídicos</p> <p>Sanción Punitiva Mayor.</p>	<p>Disminución de su Accidentes de tránsito.</p> <p>Seguridad en la Vías.</p>	<p>La ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.</p> <p>Reglamento para la aplicación de la ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial.</p>
<p>VARIABLE DEPENDIENTE</p> <p>Mayor respeto a las leyes de tránsito y a las normas de seguridad vial.</p>	<p>Condición Humana que acepta el sometimiento a las leyes y reglamento que le impone una ley.</p>	<p>Detenciones en Flagrancia.</p>	<p>Respeto a la Ley y su Reglamento.</p>	

Hipótesis específica 2.- Si se establecen los tipos de indemnizaciones que fija la Nueva Ley de Transporte Terrestre, se podrá garantizar la innovación de otras formas de resarcimientos a las víctimas de accidentes de tránsito provocados por conductores bajo efectos del alcohol o en estado de ebriedad.

MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES DE LA HIPÓTESIS ESPECÍFICA No. 2.

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	PARÁMETROS	INDICADORES	INSTRUMENTOS
<p>VARIABLE INDEPENDIENTE</p> <p>Indemnizaciones que fija la Nueva Ley de Transporte Terrestre</p>	<p>Compensaciones por un daño recibido a las víctimas humanas en un accidente de tránsito, y que se encuentran fijadas por la actual ley de Tránsito.</p>	<p>Cobros de Los seguros de Tránsito.</p> <p>Compensación Económica a víctimas.</p>	<p>Mayor Protección a víctimas de accidentes de Tránsito.</p> <p>Seguridad Jurídica.</p>	<p>Indemnizaciones Civiles.</p> <p>Seguros de accidentes.</p> <p>SOAT.</p>
<p>VARIABLE DEPENDIENTE</p> <p>Garantizar la innovación de resarcimientos a víctimas de accidentes de tránsito provocados por conductores bajo efectos del alcohol</p>		<p>Creación de Nuevas formas de reparaciones económicas a perjudicados por accidentes de Tránsito.</p>		

Hipótesis específica 3.- Al determinar los derechos perjudicados de las víctimas de accidentes de tránsito ocasionados por conductores bajo efectos del alcohol, se agilizará la creación de reformar a la Ley de Transporte terrestre y Tránsito que aumenten la protección de los bienes jurídicos.

MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES DE LA HIPÓTESIS ESPECÍFICA No. 3.

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	PARÁMETROS	INDICADORES	INSTRUMENTOS
<p>VARIABLE INDEPENDIENTE</p> <p>Derechos perjudicados de las víctimas de accidentes de tránsito ocasionados por conductores ebrios.</p>	<p>Son los Bienes Jurídicos de las personas que han sido violentados, por la consecuencia de un accidente de tránsito provocado por un conductor en estado etílico.</p>	<p>Derechos civiles.</p> <p>Derechos Contituc.</p>	<p>Derechos de Peatones y Conductores Protegidos.</p>	<p>Reforma a la ley Publicada en el Registro Oficial.</p>
<p>VARIABLE DEPENDIENTE</p> <p>Creación de reforma a la Ley de Tránsito que aumente la protección de los bienes jurídicos</p>		<p>Reforma Legislativa a la ley de Tránsito.</p> <p>Protección a Bienes Jurídicos.</p>	<p>Mayor Pena a los delitos de Tránsito.</p>	<p>Ley de Tránsito y su Reglamento Reformado.</p>

CAPITULO III

3. LA METODOLOGÍA.

3.1. TIPO DE ESTUDIO.

Es el conjunto de principios, técnicas, estrategias, métodos y procedimientos de investigación en una disciplina particular de la investigación científica. Es un término general; incluye la teoría y las investigaciones correspondientes, independiente de las consideraciones que participan en la forma de enseñar metodología, la cual es una guía que se tiene para las aplicaciones del proyecto; que permite de manera clara y concisa, observar como la investigación y el desarrollo de las diferentes actividades en el proyecto que se lleva a cabo.

DESCRIPTIVO.- Esta investigación es Descriptiva, ya que al describir las características que identifican los elementos y componentes del problema, podremos plantear objetivos e hipótesis, así como los implicados entre la operacionalización de las variables en las hipótesis específicas, (variables, parámetros indicadores e instrumentos), y sus interrelaciones entre encuestas, conclusiones, recomendaciones y las propuestas de solución que son de carácter jurídico.

Se ha llevado a cabo a través del tipo descriptivo, ya que explica las características del objetivo de estudio que permite analizar en detalle el proceso de exploración, ya que se centra en los problemas de situaciones reales. Por lo tanto, el diseño de este proyecto pertenece a la no clasificación experimental.

DE CAMPO.- Es Investigación de campo, porque se realiza en el mismo lugar en donde se producen los hechos, en contacto directo con quienes se enfrentan al problema.

APLICADA.- El trabajo es una *Investigación Aplicada*, porque está encaminada a resolver problemas, ya que nos interesa la aplicación de los resultados. Siendo su propósito fundamental es resolver un problema práctico y documental, debido a la información tomada de diferentes bibliotecas e internet.

DOGMÁTICA.- Porque lo que interesa conseguir el resultado de la investigación, la investigación de la norma es la función propia de la ciencia del Derecho. El objeto de este conocimiento es, desentrañar, aquilatar, aplicar, interpretar, explicar en el conjunto de normas sistematizadas, el significado de este dato que es la norma, para evaluarla. Es investigar la interpretación de la ley.

El pragmatismo es la línea a seguir en nuestro proyecto de investigación y su desarrollo se basa en técnicas de la observación directa e indirecta y la encuesta. Se detallara mediante barras estadísticas la respuesta de los encuestados, la ejecución del proyecto se realizara procesos del sistema de porcentaje.

3.2 UNIVERSO DE INVESTIGACIÓN.

3.2.1 POBLACIÓN.

Se entiende por población a un grupo de personas, u organismos de una especie particular, que viven en un área geográfica, para el caso de la actual investigación, se ha considerado que debe estar conformada por cuatro segmentos de estudio, los cuales comprende a: Jueces de Tránsito y de lo Penal; Peatones; Conductores de vehículos públicos y privados; Policías de Tránsito de la Ciudad de Babahoyo en la Provincia de Los Ríos, por cuanto son estos sectores los involucrados en la investigación.

SEGMENTOS:

- Jueces	3
- Peatones =	150
- Conductores =	250
- Policías de Tránsito =	25

POBLACIÓN 428

3.2.2 MUESTRA.

Para la recolección de la información en la presente investigación se tomará una muestra de los cuatro segmentos de estudio, para el cual utilizamos el sistema del muestreo aleatorio simple, donde todos los miembros de la muestra han sido elegidos al azar, de forma que cada miembro de la población tuvo igual oportunidad de salir en la muestra. Elegido el tamaño de la muestra, los elementos que la compongan se han de elegir aleatoriamente entre los N de la población. Para efectos de este tipo de muestreo de los segmentos se ha utilizado la siguiente fórmula:

$$n = S^2 / [(E^2 / Z^2) + (S^2 / N)]$$

Dónde:

n=Tamaño necesario de la muestra.

Z=Margen de confiabilidad, 95% de confiabilidad,=(1.96).

S=Desviación estándar de la población (*S* =416).

E=Error de estimación de la media de la muestra respecto la Población (*E*= 60)

N=Tamaño de la población (*N* = (*S* – *E*) = 368).

Aplicamos la fórmula: $n = S^2 / [(E^2 / Z^2) + (S^2 / N)]$

$$n = 428^2 / [(60^2 / 1.96^2) + (428^2 / 368)]$$

$$n = 183184 / [(3600 / 3.8416) + (183184 / 368)]$$

$$n = 183184 / (937.10 + 497.78)$$

$$n = 183184 / 1434.88$$

$$n = 127.66 = 128$$

Como he establecido que las 428 personas de la población, responden a una segmentación entre Juzgadores; Peatones; Conductores de vehículos públicos y privados; Policías de Tránsito que representan el 100% de la población a encuestar, mi problema es saber entonces con esta nueva cantidad de personas (428 personas), cual es el porcentaje de los segmentos que voy a encuestar.

Por ello realizo una regla de tres, para conocer el porcentaje de la segmentación establecida previamente:

La población es: 428 que corresponden al 100 %
3 juzgadores corresponderá X %

$$X = (3) (100) / 428$$

$$X = 0.70 \% \text{ Juzgadores.}$$

De la misma manera:

La población es: 428 que corresponden al 100 %
150 Peatones corresponden a X %

$$X = (150) (100) / 428$$

$$X = 35.05 \% \text{ Peatones.}$$

De la misma manera:

La población es: 428 que corresponden al 100 %
250 Conductores corresponde a X %

$$X = (250) (100) / 428$$

$$X = 58.41 \% \text{ Conductores.}$$

De la misma manera:

La población es: 428 que corresponden al 100 %
25 Agentes de tránsito corresponde a X %

$$X = (25) (100) / 428$$

$$X = 5.84 \% \text{ Agentes de tránsito.}$$

Por lo tanto determino que la población está presente en porcentaje de:

- Juzgadores =	0.70 %
- Peatones =	35.05%
- Conductores =	58.41 %
- Policías de Tránsito =	<u>5.84 %</u>
Total =	100.00 %

Ahora debo considerar la muestra obtenida es de 128 personas a encuestar según la fórmula aplicada, como el 100 % de los que voy a encuestar; así debo aplicar también una regla de tres para obtener la cantidad de personas segmentadas en la población tomada.

$$\text{Juzgadores} = 0.70\%$$

128 personas a encuestar son el 100 %
X Juzgadores 0.70%

$$X = (0.70) (128) / 100$$

$$X = 0.896 = 1 \text{ Juzgador a Encuestar.}$$

De la misma manera: Peatones = 35.05 %

128 personas a encuestar son el 100 %
X Peatones 35.05 %

$$X = (35.05) (128) / 100$$

$$X = 44.86 = 45$$

De la misma manera: Conductores = 58.41 %

128	personas a encuestar son el	100 %
X	Conductores	58.41 %

$X = (58.41) (128) / 100$
 $X = 74.76 = 75$

De la misma manera: Agentes de Tránsito = 5.84 %

128	personas a encuestar son el	100 %
X	Agentes de Tránsito	5.84 %

$X = (5.84) (128) / 100$
 $X = 7.47 = 7$

En resumen, las personas a aplicarse las encuestas son:

-	Juzgadores =	1
-	Peatones =	45
-	Conductores =	75
-	Policías de Tránsito =	<u>7</u>
	Total =	128

Personas a encuestar

3.3. MÉTODOS Y TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN.

3.3.1 MÉTODOS.

MÉTODO CIENTÍFICO.- Los métodos dan al investigador el mecanismo para iniciar las actividades en las diferentes etapas del conocimiento.

Un método es un conjunto de procedimientos o un conjunto de técnicas utilizadas en forma sistemática con la idea de que es resultado eficaz. Los métodos son los pilares de la metodología que está destinada a descubrir nuevos conocimientos sistemáticos de la realidad de la investigación. Mediante este método que voy aplicar en la investigación pretendo:

- Comprobar y demostrar un problema
- Formular hipótesis y comprobar la misma
- Recopilación de datos
- Análisis de datos

Con el fin de llevar a cabo la realización de este proyecto, los siguientes métodos se han aplicado: científico, inductivo, deductivo.

MÉTODO INDUCTIVO.- El método inductivo es un proceso analítico–sintético mediante el cual se parte del estudio de casos, hechos o fenómenos particulares para llegar al descubrimiento de un principio o ley general que lo rige.

MÉTODO DEDUCTIVO.- El método deductivo sigue un proceso sintético–analítico, es decir contrario al anterior; se presentan conceptos, principios, definiciones, leyes o normas generales de las cuales se extrae conclusiones o consecuencia en la que se aplican; o se examinan casos particulares sobre la base de las afirmaciones generales presentadas.

MÉTODO DE ANÁLISIS.- Que consiste en la descomposición material o mental del objeto de investigación en sus partes integrantes con el propósito de describir los elementos esenciales que lo conforman.

MÉTODOS DE SÍNTESIS.- Consiste en la integración material o mental de los elementos o nexos esenciales de los objetivos, con el objetivo de fijar las cualidades y rasgos principales inherentes al objeto.

MÉTODO HISTÓRICO.- Presupone el estudio detallado de todos los antecedentes, causas y condiciones históricas en que surgió y se desarrolló un objeto o proceso determinado.

3.3.2 TÉCNICAS.

Las técnicas e instrumentos que facilitaran la recolección de información a través de un proceso sistemático fueron la observación y la encuesta. Para la obtención de resultados se realizaron entrevistas con preguntas a los Jueces de tránsito, Peatones, Conductores, Policías de tránsito de la ciudad de Babahoyo, cuyos resultados serán analizados y procesados mediante barras porcentuales, es decir se implementaran cuadros de contribución con frecuencia porcentuales, permitiendo una representación sencilla y ordenada. Esto dará como resultado sacar las conclusiones requeridas.

- Búsqueda de la información
- Análisis de la problemática
- Dialogo con los Juzgado de Transito, Agentes de Tránsito.

OBSERVACIÓN.- Uno de los métodos de hacer la investigación es hacer a la gente preguntas. Este es el concepto de lo que implica una encuesta para la mayoría de la gente. Sin embargo, es posible una investigación sin hacer preguntas, sino simplemente por la observación. La observación es una técnica que muestra acontecimientos sociales e información acerca del tema de investigación; es decir nos permite conocer una realidad.

ENCUESTA.- Esta técnica fue utilizada para obtener información de varias personas que tienen relación con el problema planteado. El tipo de encuestas realizada consta de 5 preguntas a los Jueces de tránsito, Peatones, Conductores, Policías de tránsito de la ciudad de Montalvo,

cada uno tiene dos alternativas de respuestas de Si y No, preguntas muy fáciles de responder y de conocimiento de las personas encuestadas; la información aquí recopilada es confidencial y de absoluta reserva, únicamente para uso de la investigación.

CUESTIONARIOS.- En la realización y esquematización de temas y subtemas de gran importancia en este proyecto, acerca de una norma jurídica.

Preguntas Directrices.

No.	PREGUNTAS	ASPECTOS
1	¿Dónde se recoge la información?	En la ciudad de Babahoyo
2	¿Sobre qué?	La sanción de los delitos de tránsito con la agravante del estado de embriaguez por parte de los conductores en la Provincia de Los Ríos.
3	¿Para qué?	¿De qué manera incide la actual sanción con el cometimiento de delitos de tránsito de los conductores en estado etílico en la Provincia de Los Ríos en el año 2010 y 2011?
4	¿A quiénes?	Jueces de Tránsito Peatones, Conductores, Policías de tránsito
5	¿Quién recogerá la información?	El investigador Sr. Carlos Cedeño Casquete.
6	¿Cuándo?	Del 20 de Noviembre del 2010 al 20 de Enero del 2012.
7	Número de encuestas	6 por cada sujeto de la encuesta
8	¿Cómo?	Directamente a los involucrados en la investigación.
9	¿Con qué?	Encuestas estructuradas

3.4. PROCEDIMIENTO.

3.4.1 TABULACIÓN E INTERPRETACIÓN DE DATOS 1.

Encuesta dirigida al Juez de Tránsito de Babahoyo.

No.	CUESTIONARIO	SI	%	NO	%	EN PARTE	%	Total	%
1	¿Cree usted que las sanciones punitivas contenidas en la nueva ley de transporte terrestre, a los accidentes de tránsito ocasionados por conductores de vehículos en estado de embriaguez están acordes con la gravedad de este delito?	-	-	1	100	-	-	1	100
2	¿Cómo considera usted que este tipo de sanciones es? a. Leve () b. Apropiaada () c. Severa ()	1	100	-	-	-	-	1	100
3	¿Cree usted que la poca sanción impuesta a conductores de vehículos bajo efectos del alcohol, produce que exista irrespeto a las actuales leyes de tránsito y a sus reglamentos?	1	100	-	-	-	-	1	100
4	¿Considera usted que la mayoría de los conductores de vehículos conocen cuales son los Niveles de alcohol máximos permitidos para poder manejar una automotor?	-	-	1	100	-	-	1	100
5	¿Cree usted que deberían endurecerse las penas a los conductores de automotores que conduzcan bajo efectos de alcohol u otras sustancias estupefacientes o psicotrópicas?	1	100	-	-	-	-	1	100
6	¿Considera usted que la actual Ley Orgánica de transporte terrestre y tránsito promueve un efectivo resarcimiento de los daños y perjuicios a las personas que sufrieron accidentes de tránsito causados por conductores ebrios?	-	-	-	-	1	100	1	100
7	¿Cree usted que se vulneran derechos fundamentales de las personas como es el derecho a la vida, a la seguridad, al existir conductores circulando en las vías públicas bajo efectos de alcohol u otras sustancias?	1	100	-	-	-	-	1	100
	TOTAL	4	57.14	2	28.57	1	14.28	7	100

3.4.2 TABULACIÓN E INTERPRETACIÓN DE DATOS 2.

Encuesta dirigida a peatones de la ciudad de Babahoyo.

No.	CUESTIONARIO	SI	%	NO	%	EN PART E	%	Total	%
1	¿Considera usted que existen conductores en las vías públicas que lo hacen bajo efectos del alcohol?	34	75.56	11	24.44	-	-	45	100
2	¿Cree usted que los conductores de vehículos irrespetan la ley de tránsito al conducir bajo efectos del alcohol?	45	100	-	-	-	-	45	100
3	¿Estaría de acuerdo de se endurezcan las sanciones a conductores que manejen un vehículo bajo efectos de alcohol u otras sustancias estupefacientes o psicotrópicas?	39	86.67	6	13.33	-	-	45	100
4	La actual ley de Transito establece una sanción de reclusión de 8 a 12 años a quien conduciendo un vehículo a motor en estado de embriaguez ocasionare un accidente que resulte muerta una o más personas. ¿A cuánto considera usted que debería aumentarse la sanción? A. 12 a 16 años _____ B. 16 a 25 años _____ C. OTRA _____	22	48.89	17	37.78	6	13.33	45	100
5	¿Cree usted que los Agentes de Tránsito están cumpliendo a cabalidad su función de controlar a los conductores que manejan vehículos a motor bajo efectos del alcohol?	15	33.33	26	57.78	4	8.89	45	100
6	¿Estaría usted de acuerdo que exista mayores indemnizaciones económicas, para las víctimas de accidentes de tránsito cometidas por conductores en estado etílico?	45	100	-	-	-	-	45	100
	TOTAL	200	74.08	60	22.22	10	3.7	270	100

3.4.3 TABULACIÓN E INTERPRETACIÓN DE DATOS 3.

Encuesta dirigida a los conductores de automotores de Babahoyo.

No.	CUESTIONARIO	SI	%	NO	%	MUY POCO	%	Total	%
1	¿Conoce usted cuales son las sanciones que se impone a los choferes que exceden el límite máximo de alcohol permitido para conducir un vehículo automotor, el cual se ha establecido en el reglamento general para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial?	61	81,33	4	5,33	10	13,33	75	100
2	¿Conoce usted conductores que circulan por las vías de la ciudad cuando han consumido alcohol?	42	56,00	18	24,00	15	20,00	75	100
3	¿Según su experiencia cuales de las siguientes causas generan más accidentes de tránsito? A. Imprudencia e Impericia () B. Malas condiciones del automotor () C. Consumo de alcohol ()	53	70,67	8	10,67	14	18,67	75	100
4	¿Usted cree que las campañas publicitarias que realiza la Comisión de Tránsito del Ecuador, han sido suficientes para disminuir el índice de conductores en estado de embriaguez?	17	22,67	35	46,67	23	30,67	75	100
5	¿Estaría de acuerdo de se endurezcan las sanciones a conductores que manejen un vehículo bajo efectos de alcohol u otras substancias estupefacientes o psicotrópicas?	33	44,00	34	45,33	8	10,67	75	100
6	¿Estaría usted de acuerdo que para el conocimiento y respeto de la Ley de Tránsito y su Reglamento se la enseñe en los centros educativos como una materia más	75	100	-	-	-	-	75	100
	TOTAL	281	62.3	99	22	70	15.7	450	100

3.4.4 TABULACIÓN E INTERPRETACIÓN DE DATOS 4.

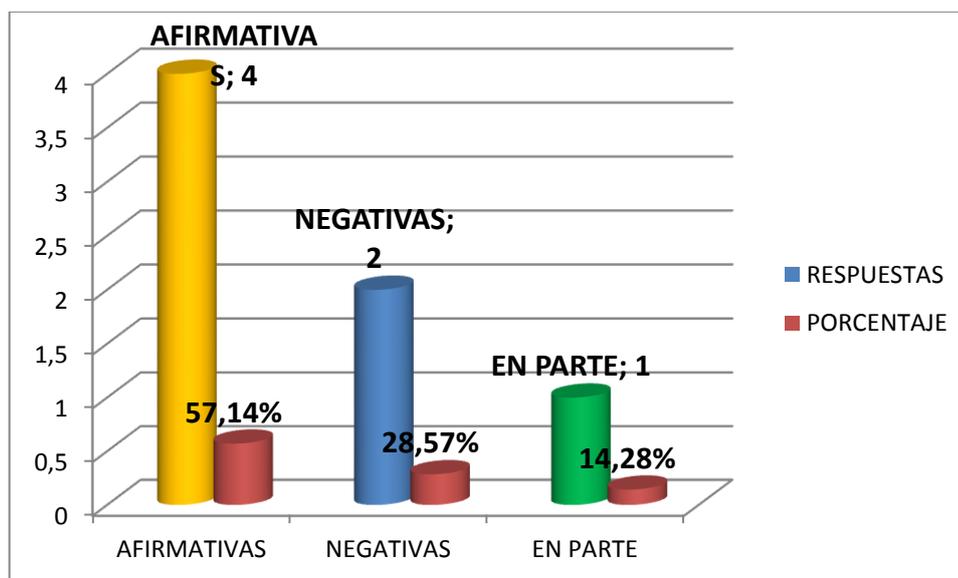
Encuesta dirigida a los Agentes de Tránsito del Babahoyo.

No.	CUESTIONARIO	SI	%	NO	%	EN PART E	%	Total	%
1	¿Cree usted que los conductores de automotores conoce sobre las sanciones por delitos de tránsito cometidos cuando manejan estando en estado de embriaguez?	3	42,86	2	28,57	2	28,57	7	100
2	¿Según su conocimiento cuales de las siguientes causas generan más delitos en materia de tránsito? A. Imprudencia e Impericia () B. Malas condiciones del automotor () C. Consumo de alcohol ()	4	57,14	1	14,29	2	28,57	7	100
3	¿Considera usted que en la ciudad de Babahoyo existen conductores que circulan bajo efecto de alcohol u otras sustancias estupefacientes o psicotrópicas?	6	85,71	-	-	1	14,29	7	100
4	¿Según su experiencia, en que momentos es cuando los conductores mayormente infringen la ley de tránsito al conducir y consumir más alcohol en el sector de Babahoyo? A. Feriados () B. Entre semana () C. Fines de Semana ()	4	57,14	-	-	3	42,86	7	100
5	¿Cree usted que es necesario tomar medidas más severas, como el aumento de la pena para sancionar a quienes conducen bajo los efectos del alcohol?	4	57,14	2	28,57	1	14,29	7	100
6	¿Estaría usted de acuerdo que para el conocimiento y respeto de la Ley de Tránsito y su Reglamento se la enseñe en los centros educativos como una materia más?	7	100	-	-	-	-	7	100
	TOTAL	28	66.7	5	11.9	9	21.4	42	100

3.5 GRÁFICOS.

3.5.1 ENCUESTA DIRIGIDA AL JUEZ DE TRANSITO DE BABAHOYO.

Grafico 1.



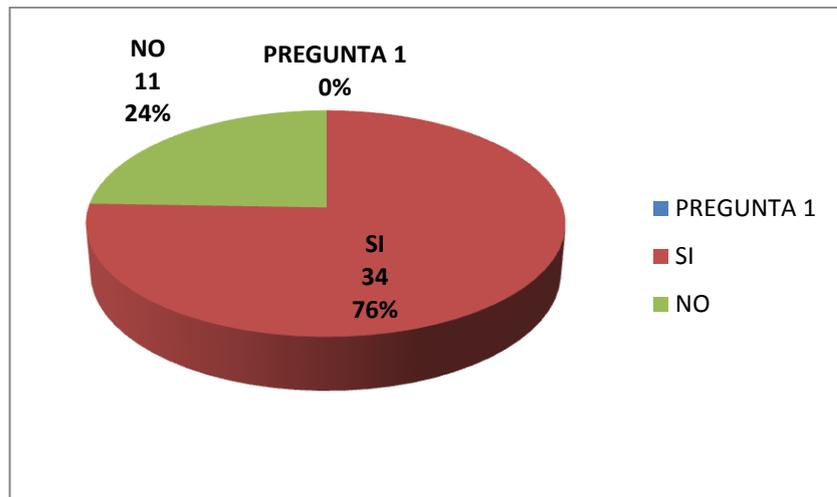
ANÁLISIS.

Con más del 50 % de las respuestas positivas por parte de este segmento de estudio, se ha podido observar que las sanciones impuestas a conductores de vehículos automotores que circulan bajo efectos del alcohol y que ocasionan accidentes de tránsito, son leves en relación a la gravedad de este tipo de delito y sus consecuencias así como los perjuicios que ocasiona a la sociedad y sus bienes jurídicos. De la misma forma se menciona el hecho de que no existe un resarcimiento eficiente de los daños y perjuicios ocasionados a las víctimas de accidentes de tránsito a más del SOAT, por lo tanto se establece la necesidad de una reforma de ley que promueva una mayor sanción.

3.5.2 ENCUESTAS A PEATONES.

Grafico No. 2

PREGUNTA 1	SI	%	NO	%	EN PARTE	%
¿Considera usted que existen conductores en las vías públicas que lo hacen bajo efectos del alcohol?	34	75,56	11	24,44	-	-

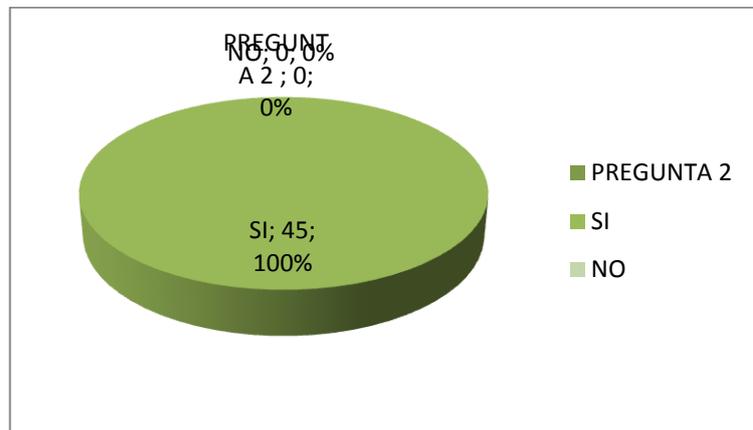


ANÁLISIS.

El 76 % de los encuestados si consideran que existen conductores en las vías, que lo hacen bajo el efecto de alcohol o alguna substancia estupefaciente o psicotrópica, lo que evidencia la falta de control por parte de las autoridades respecto a este tema.

Grafico No. 3

PREGUNTA 2	SI	%	NO	%	EN PARTE	%
¿Cree usted que los conductores de vehículos irrespetan la ley de tránsito al conducir bajo efectos del alcohol?	45	100	-	-	-	-

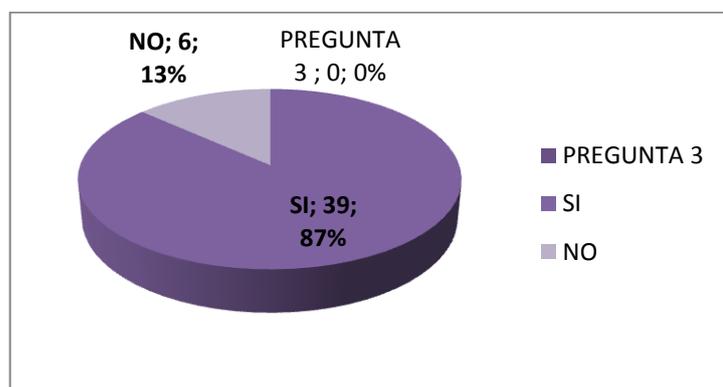


ANÁLISIS.

El 100% de los encuestados confirman que conducir bajo los efectos del alcohol, es un delito grave y por consiguiente están violando las disposiciones de la ley de Tránsito y Transporte terrestre, por lo que deben ser sancionados conforme a esta ley.

Grafico No. 4

PREGUNTA 3	SI	%	NO	%	EN PARTE	%
¿Estaría de acuerdo de se endurezcan las sanciones a conductores que manejen un vehículo bajo efectos de alcohol u otras sustancias estupefacientes o psicotrópicas?	39	86,67	6	13,33	-	-

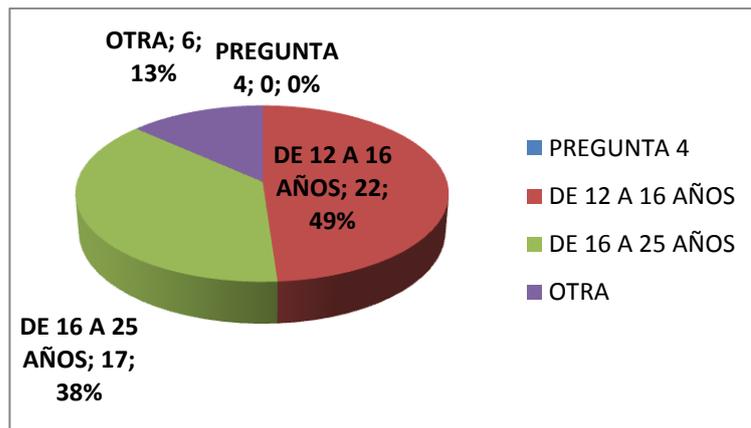


ANÁLISIS.

El 87 % de los encuestados está de acuerdo de se endurezcan las sanciones a conductores que manejen un vehículo bajo efectos de alcohol u otras sustancias estupefacientes o psicotrópicas, debido a que por este motivo suceden muchos accidentes de tránsito en las vías del País.

Grafico No. 5

PREGUNTA 4	A	%	B	%	C	%
La actual ley de Transito establece una sanción de reclusión de 8 a 12 años a quien conduciendo un vehículo a motor en estado de embriaguez ocasionare un accidente que resulte muerta una o más personas. ¿A cuánto considera usted que debería aumentarse la sanción? A. De 12 a 16 años _____ B. De 16 a 25 años _____ C. OTRA _____	22	48,89	17	37,78	6	13,33

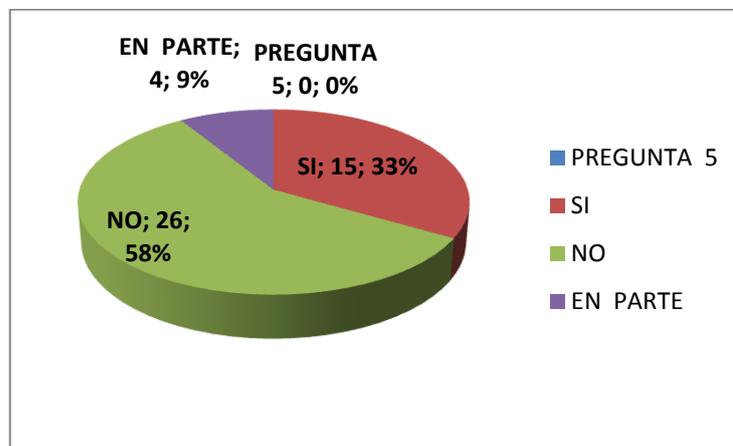


ANÁLISIS.

Cerca de un 49 % de peatones encuestados considera que deben incrementarse las penas a 12 a 16 años a quien conduciendo un vehículo a motor en estado de embriaguez ocasionare un accidente que resulte muerta una o más personas, por lo que se interpreta la necesidad del incremento de las penas para tratar de bajar los índices de sete delito.

Grafico No. 6

PREGUNTA 5	SI	%	NO	%	EN PARTE	%
¿Cree usted que los Agentes de Tránsito están cumpliendo a cabalidad su función de controlar a los conductores que manejan vehículos a motor bajo efectos del alcohol?	15	33,33	26	57,78	4	8,89

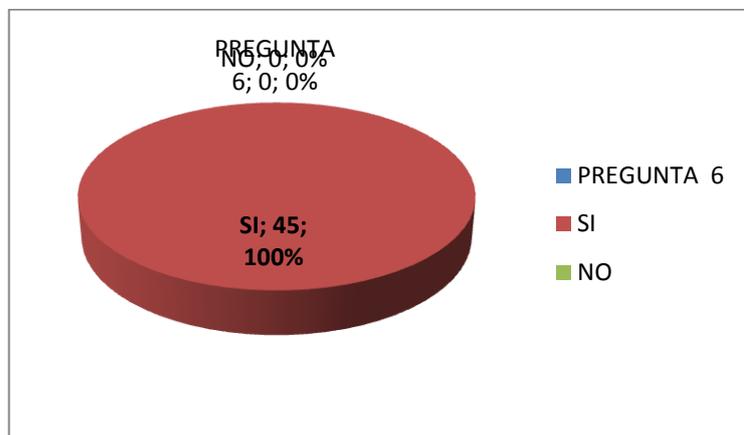


ANÁLISIS.

El 58 % de la población encuestada cree que los Agentes de Tránsito no están cumpliendo a cabalidad su función de controlar a los conductores que manejan vehículos a motor bajo efectos del alcohol, ya que expresan muchas veces llegan a un “arreglo” y continúan manejando sin que se los sancione.

Grafico No. 7

PREGUNTA 6	SI	%	NO	%	EN PARTE	%
¿Estaría usted de acuerdo que exista mayores indemnizaciones económicas, para las víctimas de accidentes de tránsito cometidas por conductores en estado etílico?	45	100	-	-	-	-



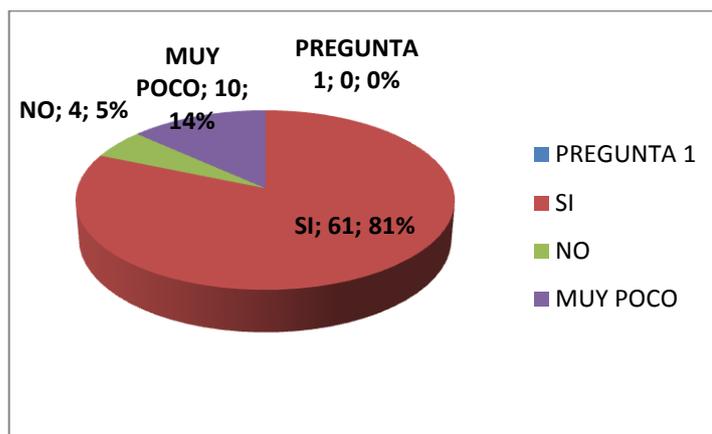
ANÁLISIS.

La totalidad de los encuestados o sea un 100 % están de acuerdo que exista mayores indemnizaciones económicas, para las víctimas de accidentes de tránsito cometidas por conductores en estado etílico, ya que las actuales son demasiado exiguas como para resarcir los daños y perjuicios a las víctimas.

3.5.3 ENCUESTAS A CONDUCTORES DE AUTOMOTORES.

Grafico No. 8

PREGUNTA 1	SI	%	NO	%	MUY POCO	%
¿Conoce usted cuales son las sanciones que se impone a los choferes que exceden el límite máximo de alcohol permitido para conducir un vehículo automotor, el cual se ha establecido en el reglamento general para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial?	61	81,33	4	5,33	10	13,33

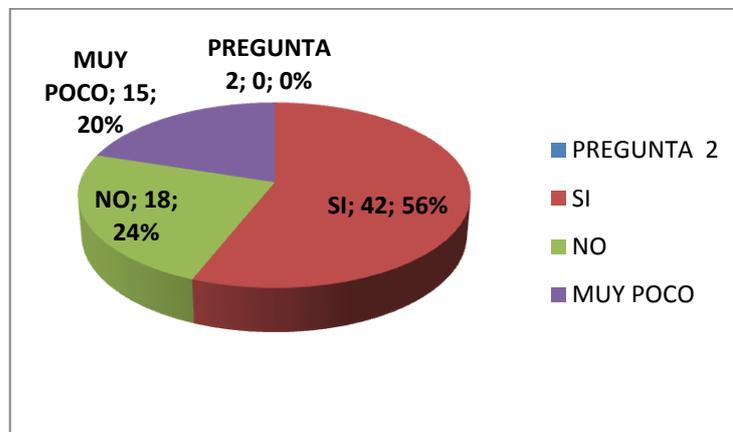


ANÁLISIS.

El 81 % de los conductores conocen cuales son las sanciones que se imponen si exceden el límite máximo de alcohol permitido para conducir un vehículo automotor, el 14 % saben poco y un 5 % hay desconocimiento por parte de los choferes.

Grafico No. 9

PREGUNTA 2	SI	%	NO	%	MUY POCO	%
¿Conoce usted conductores que circulan por las vías de la ciudad cuando han consumido alcohol?	42	56,00	18	24,00	15	20,00

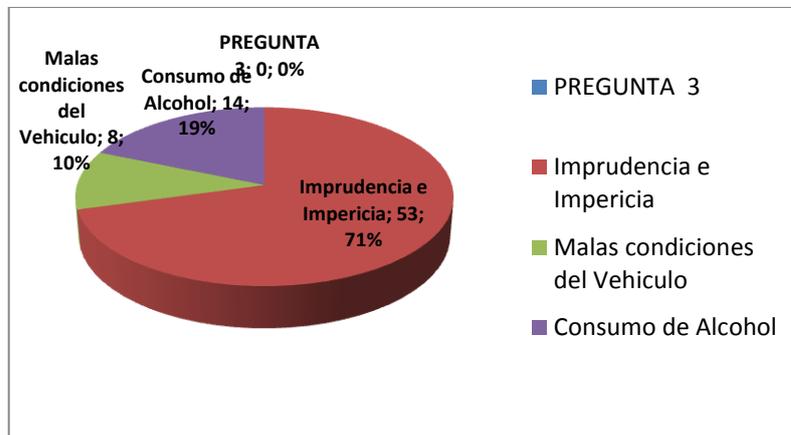


ANÁLISIS.

El 56 % de los conductores conocen que hay personas que circulan por las vías de la ciudad cuando han consumido alcohol, especialmente fines de semana y feriados, lo que evidencia la poca importancia que le dan a las sanciones establecidas en la ley.

Grafico No. 10

PREGUNTA 3	A	%	B	%	C	%
¿Según su experiencia cuales de las siguientes causas generan más accidentes de tránsito?						
a. Imprudencia e Impericia ()	53	70,67	8	10,67	14	18,67
b. Malas condiciones del automotor ()						
c. Consumo de alcohol ()						

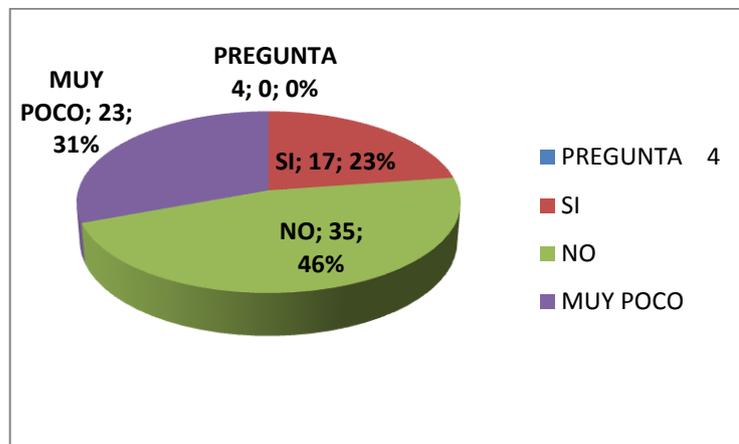


ANÁLISIS.

El 71 % de los encuestados consideran que según su experiencia la imprudencia e impericia es la causas generan más accidentes de tránsito, pero es de considerar que asigna un 14 % al consumo de alcohol, ya que esto es lo indirectamente generaría imprudencia para manejar.

Grafico No. 11

PREGUNTA 4	SI	%	NO	%	MUY POCO	%
¿Usted cree que las campañas publicitarias que realiza la Comisión de Transito del Ecuador, han sido suficientes para disminuir el índice de conductores en estado de embriaguez?	17	22,67	35	46,67	23	30,67

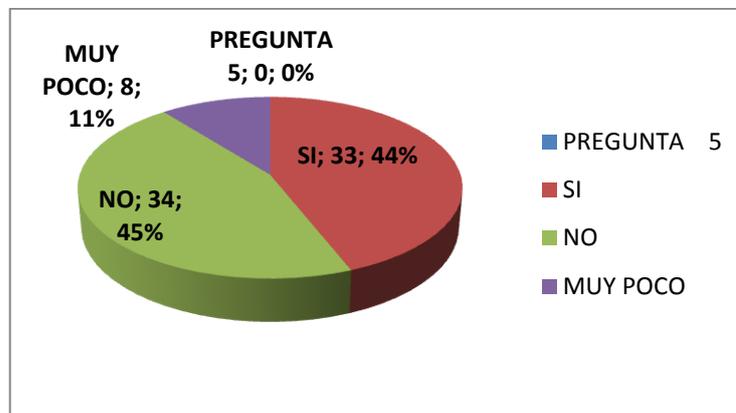


ANÁLISIS.

El 46 % de los choferes encuestados creen que las campañas publicitarias que realiza la Comisión de Transito del Ecuador, no han sido suficientes para disminuir el índice de conductores en estado de embriaguez, por lo que este gremio recomienda más atención a este tema.

Grafico No. 12

PREGUNTA 5	SI	%	NO	%	EN PARTE	%
¿Estaría de acuerdo de se endurezcan las sanciones a conductores que manejen un vehículo bajo efectos de alcohol u otras sustancias estupefacientes o psicotrópicas?	33	44,00	34	45,33	8	10,67

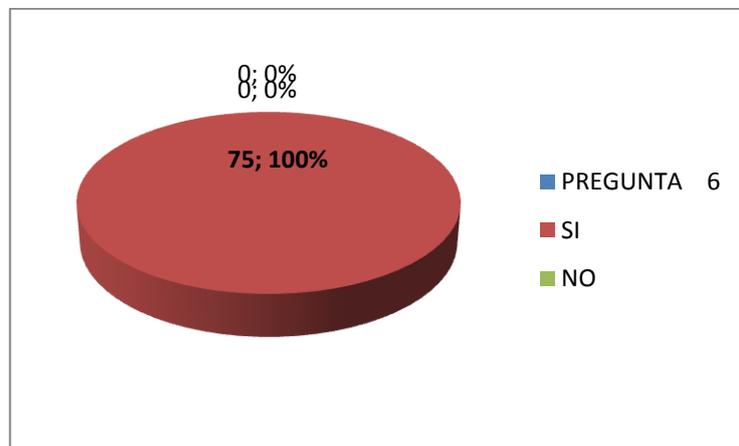


ANÁLISIS.

El 45 % de los conductores no está de acuerdo de se endurezcan las sanciones a conductores que manejen un vehículo bajo efectos de alcohol u otras sustancias estupefacientes o psicotrópicas, sin embargo un 44 % considera que todos deben ser responsables por sus acto y acatar la ley.

Grafico No. 13

PREGUNTA 6	SI	%	NO	%	EN PARTE	%
¿Estaría usted de acuerdo que para el conocimiento y respeto de la Ley de Tránsito y su Reglamento se la enseñe en los centros educativos como una materia más?	75	100,00				



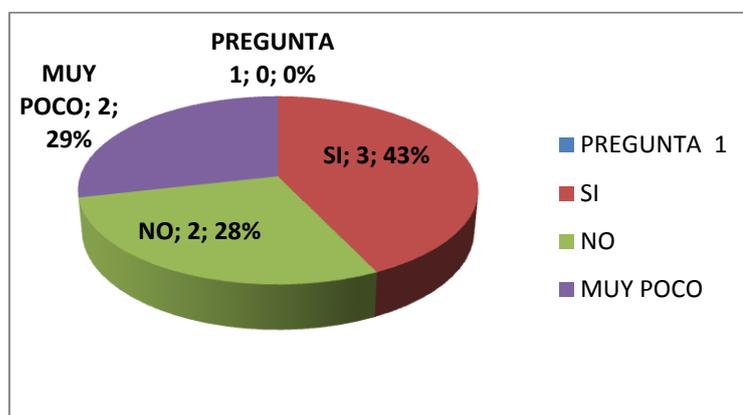
ANÁLISIS.

El 100 % de los encuestados están de acuerdo que para el conocimiento y respeto de la Ley de Tránsito y su Reglamento se la enseñe en los centros educativos como una materia más, y así promover desde su formación el respeto y responsabilidades a los más pequeños.

3.5.4 ENCUESTA A LOS AGENTES DE TRÁNSITO.

Grafico No. 14

PREGUNTA 1	SI	%	NO	%	MUY POCO	%
¿Cree usted que los conductores de automotores conoce sobre las sanciones por delitos de transito cometidos cuando manejan estando en estado de embriaguez?	3	42,86	2	28,57	2	28,57

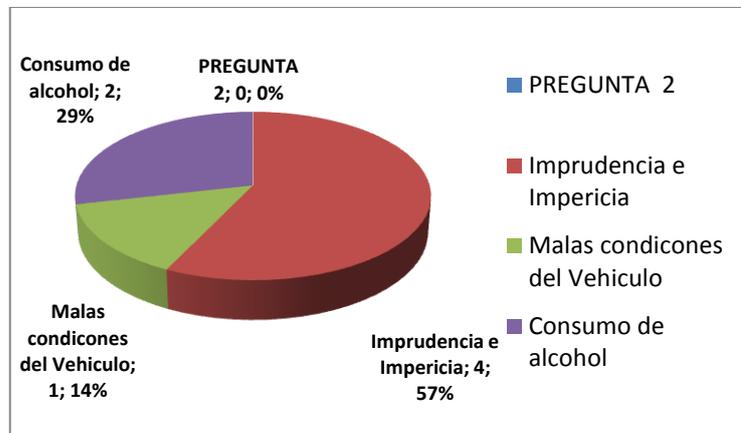


ANÁLISIS.

Un 43 % de los agentes encuestados considera que los conductores de automotores conoce sobre las sanciones por delitos de transito cometidos cuando manejan estando en estado de embriaguez, el 28 % lo desconoce, por lo que se evidencia que deben haber más campañas de información para el conocimiento de la ley de transito y su reglamento.

Grafico No. 15

PREGUNTA 2	A	%	B	%	C	%
¿Según su conocimiento cuales de las siguientes causas generan más delitos en materia de tránsito? A. Imprudencia e Impericia () B. Malas condiciones del automotor () C. Consumo de alcohol ()	4	57,14	1	14,29	2	28,57

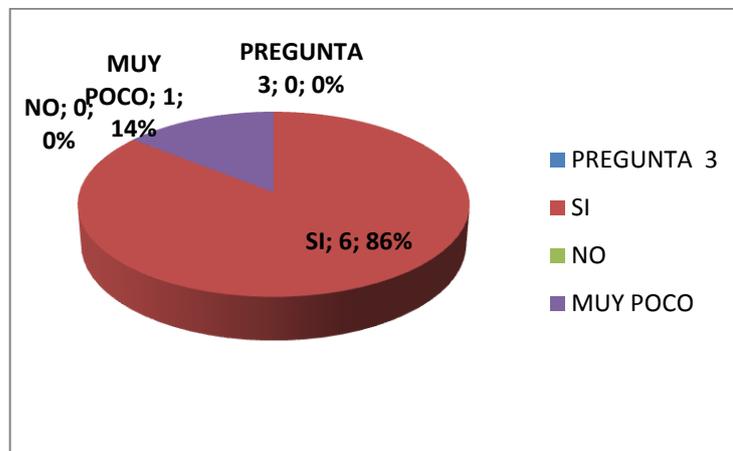


ANÁLISIS.

El 57 % de agentes de tránsito encuestados establecen que las causas que generan más delitos en materia de tránsito es la imprudencia e impericia, pero también consideran que el consumo de alcohol es uno de los motivos también importantes de accidentes.

Grafico No. 16

PREGUNTA 3	SI	%	NO	%	EN PARTE	%
¿Considera usted que en la ciudad de Babahoyo existen conductores que circulan bajo efecto de alcohol u otras sustancias estupefacientes o psicotrópicas?	6	85,71	-		1	14,29

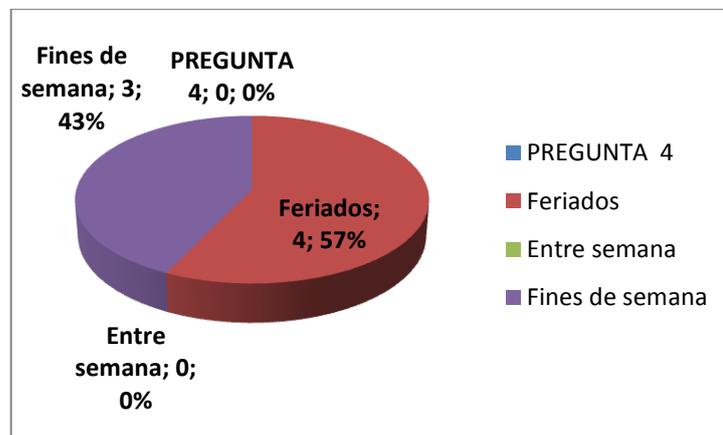


ANÁLISIS.

El 86 % considera en la ciudad de Babahoyo si existen conductores que circulan bajo efecto de alcohol u otras sustancias estupefacientes o psicotrópicas, pero que por lo general lo hacen fines de semana o en las fiestas, por lo que se establece la necesidad de mas control en las vías.

Grafico No. 17

PREGUNTA 4	A	%	B	%	C	%
¿Según su experiencia, en que momentos es cuando los conductores mayormente infringen la ley de tránsito al conducir y consumir más alcohol en el sector de Babahoyo?	4	57,14	-		3	42,86
A. Feriados ()						
B. Entre semana ()						
C. Fines de Semana ()						

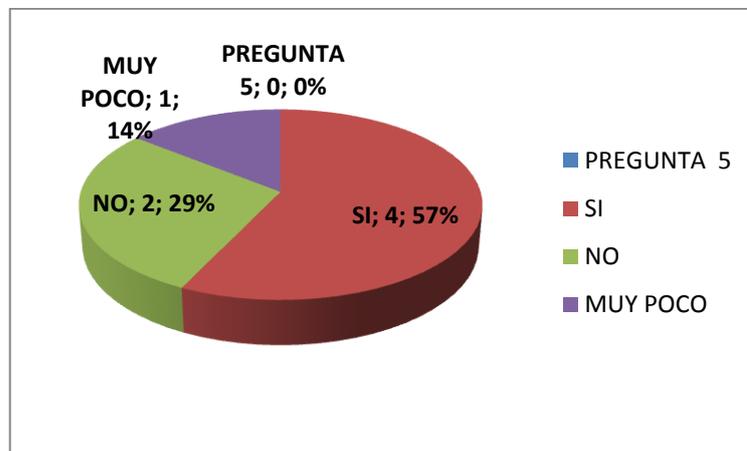


ANÁLISIS.

El 57 % de encuestados considera que en los feriados es cuando los conductores mayormente infringen la ley de tránsito al conducir y consumir más alcohol en el sector de Babahoyo, así mismo manifiestan que los fines de semana también se ven conductores manejando y bebiendo, pero que a la falta de elementos policiales no se puede controlar a todos los infractores.

Grafico No. 18

PREGUNTA 5	SI	%	NO	%	EN PARTE	%
¿Cree usted que es necesario tomar medidas más severas, como el aumento de la pena para sancionar a quienes conducen bajo los efectos del alcohol?	4	57,14	2	28,57	1	14,29

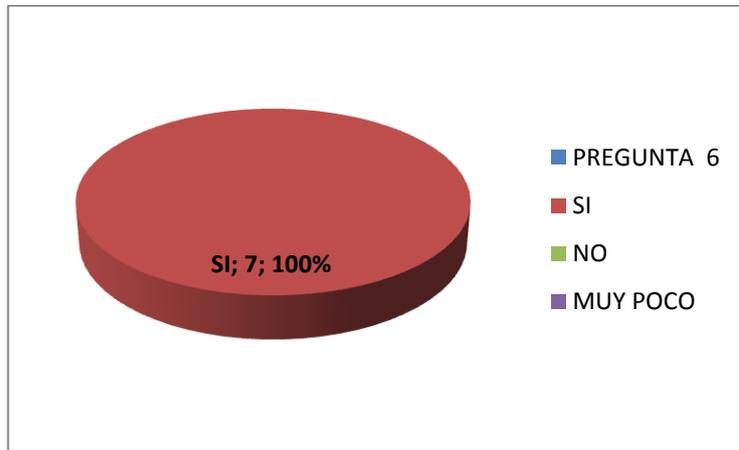


ANÁLISIS.

Un 57 % cree que es necesario tomar medidas más severas, como el aumento de la pena para sancionar a quienes conducen bajo los efectos del alcohol, un 29 % no está de acuerdo, por lo que se observa la necesidad del incremento de las penas.

Grafico No. 19

PREGUNTA 6	SI	%	NO	%	EN PARTE	%
¿Estaría usted de acuerdo que para el conocimiento y respeto de la Ley de Tránsito y su Reglamento se la enseñe en los centros educativos como una materia más?	7	100	-	-	-	-



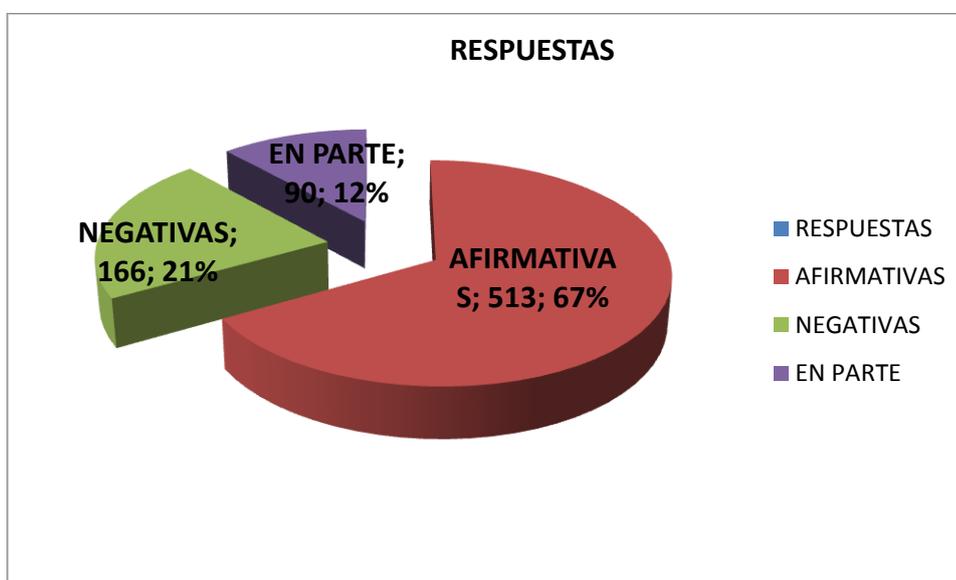
ANÁLISIS.

El 100 % de los agentes de tránsito está de acuerdo que para el conocimiento y respeto de la Ley de Tránsito y su Reglamento se la enseñe en los centros educativos como una materia más, y así evitar accidentes a futuro a través del conocimiento y educación vial.

3.6 COMPROBACIÓN Y DISCUSIÓN DE HIPÓTESIS.

HIPÓTESIS GENERAL.	SI	%	NO	%	EN PARTE	%	TOTAL	%
Hipótesis General - El demostrar la poca eficacia de las sanciones impuestas a los conductores de vehículos que cometen delitos de tránsito en estado de embriaguez, permitirá establecer reformas a la ley de tránsito para hacer más efectivas las sanciones respecto a la gravedad de este tipo de delito.	513	66.71	166	21.58	90	11.7	769	100

Gráfico No. 20



ANÁLISIS.

Se ha demostrado a través del análisis de los resultados de las encuestas que es necesaria una reforma a la nueva ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, debido a que la mayoría de los encuestados ha coincidido en que existe irrespeto a la ley, porque es de conocimiento que un porcentaje importante de conductores en épocas de feriados y fines de semana circulan por las vías haciéndolo bajo efectos del alcohol.

Por lo tanto esto nos lleva a establecer que la poca sanción impuesta a los conductores de vehículos hace que no tengan en cuenta la normativa establecida en la ley de tránsito y su reglamento, por lo que con una reforma a esta ley que incremente las penas a los conductores que causen accidentes de tránsito en estado etílico, se lograra que exista mayor observancia y precaución al momento de conducir un automotor y de esta manera tratar de disminuir al mínimo la estadística de accidentes que ocasionan alarma en la sociedad, como consecuencia del estado de embriagues de los conductores.

HIPÓTESIS PARTICULAR 1	SI	%	NO	%	EN PARTE	%
Hipótesis específica 1.- Al imponer una sanción más severa a los delitos de transito provocados por conductores bajo el efecto del alcohol, se promoverá mayor respeto a las leyes de tránsito y a las normas de seguridad vial.	513	66.71	166	21.58	90	11.7

ANÁLISIS.

El porcentaje mayoritario de las respuestas afirmativas justifican la propuesta de la ciudadanía, en la cual la mayoría de segmentos encuestados concuerdan con el incremento de la severidad de las penas aplicadas a conductores que ocasionen accidentes donde resulten víctimas mortales o lesiones graves a la humanidad de las persona, lo cual sumado a una campaña oportuna de difusión de la ley de transporte terrestre y su reglamento lograra favorecer su respeto, así como promoverá la disminución de tales accidentes.

HIPÓTESIS PARTICULAR 2	SI	%	NO	%	EN PARTE	%
Hipótesis específica 2.- Si se establecen los tipos de indemnizaciones que fija la Nueva Ley de Transporte Terrestre, se podrá garantizar la innovación de otras formas de resarcimientos a las víctimas de accidentes de tránsito provocados por conductores bajo efectos del alcohol o en estado de ebriedad.	513	66.71	166	21.58	90	11.7

ANÁLISIS.

Se ha podido comprobar que las indemnizaciones por accidentes de tránsito que sufren los ciudadanos como consecuencia de conductores ebrios, son exiguas en relación con la realidad de nuestra sociedad actual, por lo tanto se colige que se necesitan nuevas formas de resarcimientos de daños y perjuicios, y que la actual ley de transporte terrestre y tránsito no contempla de manera efectiva, debido a que solamente en el caso del transporte público será solidariamente responsables la operadora de transporte y el dueño del vehículo, por lo que la propuesta se encaminara también con el transporte privado.

HIPÓTESIS PARTICULAR 3	SI	%	NO	%	EN PARTE	%
Hipótesis específica 3.- Al determinar los derechos perjudicados de las víctimas de accidentes de tránsito ocasionados por conductores bajo efectos del alcohol, se agilizará la creación de reformar a la Ley de Transporte terrestre y Tránsito que aumenten la protección de los bienes jurídicos.	513	66.71	166	21.58	90	11.7

Se ha podido establecer que los derechos perjudicados corresponden al derecho a la vida y a la seguridad jurídica, de tal manera que la reforma que propongo está encaminada a la protección de estos bienes jurídicos y a las compensaciones que puedan recibir las víctimas de accidentes de tránsito (producidas por conductores ebrios) al reformar la ley de transporte público, tránsito y seguridad vial, en lo que respecta al aumento de las sanciones punitivas e indemnizatorias.

3.7 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

3.7.1 CONCLUSIONES.

1. Como conclusión de este proyecto investigativo me he podido percatar que los conductores tienen poco conocimiento de las leyes que rigen el tránsito en nuestro País, inclusive en la mayoría de los casos ciertos conductores profesionales y otros no, declararon desconocer acerca de muchas de las sanciones a los delitos de tránsito, sus penas pecuniarias y de reclusión contempladas en la Ley, como conclusión se debe de proceder a urgentes reformas mayormente punitivas y severas a la hora de juzgar lo concernientes a los delitos de tránsito.
2. Se ha podido concluir que la poca sanción impuesta a conductores de vehículos que lo hacen bajo efectos del alcohol, produce que exista poco respeto a las actuales leyes de tránsito y a sus reglamentos, por lo que aún se ven conductores que beben al momento de circular por las vías públicas, lo cual se ha podido determinar que lo realizan con mayor frecuencia los fines de semana y en los feriados.
3. Muchos de los conductores de vehículos no conocen cuales son los Niveles de alcohol máximos permitidos para poder manejar una automotor.
4. La actual Ley Orgánica de transporte terrestre y tránsito no promueve un efectivo resarcimiento de los daños y perjuicios ocasionados a las personas que sufrieron accidentes de tránsito causados por conductores ebrios, por lo que a más del Seguro Obligatorio de accidentes de Tránsito, se establece en la ley la

reparación de los daños civiles, lo cual en la práctica es tortuoso el cobro de estas compensaciones.

5. Se vulneran derechos fundamentales de las personas como es el bien jurídico del derecho a la vida, a la seguridad, al existir conductores circulando en las vías públicas bajo efectos de alcohol u otras sustancias estupefacientes o psicotrópicas.
6. Se ha establecido la necesidad de una reforma a la Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Transito Y Seguridad Vial, en la cual se endurezcan las sanciones a conductores que manejen vehículos bajo los efectos del alcohol.
7. Entre las causas que generan más accidentes de tránsito tenemos la Imprudencia e Impericia, seguido de un porcentaje importante como es el consumo de alcohol.
8. Se ha concluido que existe la necesidad de que se enseñe en los centros educativos como una materia más la Ley de Tránsito y su Reglamento, para promover se conocimiento y respeto de esta Ley.

3.7.2 RECOMENDACIONES.

En base a las conclusiones podemos establecer las siguientes recomendaciones:

1. Se deben crear o reformar la Ley Transito con el objetivo de incrementar las sanciones punitivas puntualmente a los conductores que circulan bajo efectos de alcohol u otras sustancias y que causen accidentes de tránsito.

2. Se debe realizar más campañas de capacitaciones a los conductores y a la población en general, para que tengan un mayor conocimiento sobre la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento, tales como: Charlas, Seminarios, Cursos de Capacitación a conductores.
3. Que se establezca en la actual Ley Orgánica de transporte terrestre y tránsito nuevas formas de indemnizaciones de los daños y perjuicios, a las personas que sufrieron accidentes de tránsito causados por conductores en estado etílico u bajo efecto de otras sustancias que afecten su normal manejo de automotores.
4. Se recomienda también que se promueva la enseñanza de la Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento en los centros educativos de todo el país, para garantizar su respeto y tratar de disminuir las estadísticas de accidentes de tránsito en el Ecuador.
5. ebrios, por lo que a más del Seguro Obligatorio de accidentes de Tránsito, se establece en la ley la reparación de los daños civiles, lo cual en la práctica es tortuoso el cobro de estas compensaciones.

CAPITULO IV.

4. RECURSOS Y PRESUPUESTO.

4.1. RECURSOS HUMANOS:

Tutor de Tesis: Lcdo. Eduardo Gáleas Guijarro.

Lector Asesor Especialista: Ab. Enrique Coello Lema

Investigador: Carlos Cedeño Casquete.

Conductores de la Provincia de Los Ríos.

Jueces de Transito en la Provincia de Los Ríos.

Peatones de la Ciudad de Babahoyo.

Policías de tránsito de la Ciudad de Babahoyo.

4.2 RECURSOS MATERIALES.

- Texto de consulta
- Hojas de encuestas
- Fotocopias
- Pen Drive
- Carpeta
- Hojas de papel Bond
- Cuaderno

4.3 TECNOLÓGICO

- Computador
- Internet

4.4 FINANCIAMIENTO:

Recursos propios provenientes de Investigador.

4.5 PRESUPUESTO DE GASTOS.

FINANCIAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN	VALORES USD
<i>Ley de tránsito Profesional</i>	30.00
<i>Copias a colores y blanco/negro</i>	30.00
<i>Computador</i>	540.00
<i>Hojas A4</i>	15.00
<i>Pen Drive</i>	15.00
<i>Fotocopias final</i>	30.00
<i>Libros y doctrina</i>	40.00
<i>Impresión final</i>	40.00
<i>Internet</i>	20.00
T O T A L	760.00

4.6 RESPONSABLE: La responsabilidad del presente trabajo investigativo estará a cargo de egresado Carlos Cedeño Casquete, así como los recursos para la investigación corresponderán a un presupuesto propio a cargo de Investigador.

CAPÍTULO V

5. PROPUESTA ALTERNATIVA.

5.1 TITULO.

REFORMA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO, Y SEGURIDAD VIAL: ARTÍCULO 126.- [Conducción en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas].- Con el fin de incrementar las sanciones y responsabilidad civil a causantes de accidentes de tránsito con resultado de Muerte de una o más personas.

REFORMA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO, Y SEGURIDAD VIAL: ARTICULO 126.1.- [Sanciones por conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas].- Con el fin de incrementar las sanciones y responsabilidad civil a causantes de accidentes de tránsito que provoque incapacidad laboral superior a 90 días a una más personas.

5.2 PRESENTACIÓN.

Con la información recolectada de este proyecto se ha llegado a la necesidad de promover esta reforma debido a la exigencia de la sociedad por una mayor seguridad jurídica, al haber sido víctima de un delito de tránsito cometido por conductores de vehículos bajo efectos del alcohol, de ahí que es necesaria una reforma urgente en torno al tema aquí planteado.

La propuesta se justifica mediante la información recolectada a cada una de las personas que intervienen en esta investigación, en especial a los principales afectados como son las víctimas resultantes de los delitos (accidentes graves) de tránsito en la ciudad de Babahoyo en la provincia de Los Ríos.

Una vez que ha sido realizada la investigación de la Tesis, estamos en la capacidad de poder justificar impulsar la ejecución de un Proyecto de Ley que reforme la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, en su artículo 126 incrementando las sanciones y responsabilidad civil a conductores de servicio público o privado que sean causantes de accidentes de tránsito con resultado de Muerte de una o más personas, así mismo en el artículo 126.1 ***ibidem***, incrementar las sanciones y responsabilidad civil a causantes de accidentes de tránsito que provoque incapacidad laboral superior a 90 días a una más personas.

Esta reforma que propongo y que trata sobre el incremento de las sanciones en conjunto con una capacitación en la educación básica sobre las leyes de Tránsito, permitirá promover un mayor respeto tanto de peatones como de los propios conductores a las leyes de tránsito establecidas. Todo esto motivado por los cambios en el hábito de las personas de consumir alcohol y conducir.

Con el actual trabajo la ciudadanía en general, deberá beneficiarse de este aporte de carácter jurídico, que lo único que pretende es permitir a través de una propuesta de reformas precautelar la seguridad y los bienes jurídicos establecidos en la Constitución de la República del Ecuador lo cual se vuelve cada vez más necesario en la vida de nuestras sociedades, debido a que las normativa debe evolucionar conforme con el desarrollo de las sociedades.

5.3. OBJETIVOS.

5.3.1 Objetivo General.

- Disminuir el índice de accidentes de tránsito cometidos por conductores de vehículos automotores, que se hallan bajo efecto del alcohol u otras sustancias estupefacientes o psicotrópicas.

5.3.2 Objetivos Específicos.

1. Proteger los Bienes jurídicos de los peatones, conductores y demás ciudadanos de la República del Ecuador.
2. Promover la conciencia de los usuarios de las vías públicas a través de la capacitación para el respeto de la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.
3. Proteger a las víctimas de accidentes de tránsito causados por conductores en estado de embriaguez, por medio de mejoras en las indemnizaciones por daños y perjuicios.

5.4. CONTENIDOS.

1. REFORMA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL Art. 126:

En el artículo 126 Inciso 1^o, después de la expresión reclusión mayor, elimínese “ordinaria de 8 a 12 años” y agréguese: **“mayor ext raordinaria de 12 a 16 años”**.

Agréguese el siguiente inciso al final del artículo 126:

En el caso de transporte comercial, por cuenta propia y particular, a más de la sanción establecida en el inciso primero, el propietario del vehículo será solidariamente responsable de los daños civiles.

2. REFORMA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL Art. 126.1:

En el artículo 126.1, después de la expresión será sancionado con, elimínese “**prisión de 4 a 5 años**” y agréguese: **Reclusión mayor ordinaria de 4 a 8 años,**

Agréguese los siguientes incisos al final del artículo 126.1:

A más de la sanción establecida en el párrafo anterior el propietario del vehículo será solidariamente responsable de los daños civiles.

En caso de reincidencia se lo sancionara con el máximo de la pena y la revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos.

5.5 DESCRIPCIÓN DE LOS ASPECTOS OPERATIVOS RELACIONADOS CON EL CONTENIDO DE LA PROPUESTA.

La actual propuesta ha sido elaborada con el propósito de contribuir con el desarrollo y mejoramiento de la Nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su beneficio a la sociedad, para tratar de disminuir la estadística de accidentes de tránsito cometidos por conductores irresponsables que circulan por las vías de país en estado

ético, la Universidad Técnica de Babahoyo será la entidad encargada de dar a conocer mi proyecto a la sociedad y a las personas que más les convenga para hacer realidad la propuesta que he planteado en mi investigación.

La modificación de los artículos se concreta en la aplicación acertada de esta tesis en comparación con la realidad de nuestra sociedad y la necesidad de plantear mejoras, alcances y extensiones de estas reglamentaciones de la actual Ley de Tránsito, para efecto de mi propuesta.

Sería acertado que la actual propuesta sea tomada en cuenta en un futuro por la Asamblea Nacional, que es la encargada de modificar, reformar o mejorar las Leyes para el bien común, seguido de su aprobación por el legislativo; Promulgación en el Registro Oficial.

5.5.1 DATOS INFORMATIVOS.

NOMBRE DE LA ENTIDAD QUE LO PRESENTA: Universidad Técnica de Babahoyo, Facultad de Ciencia Jurídicas, Sociales y de la Educación.

LOCALIZACIÓN: Babahoyo.

UBICACIÓN: Av. Universitaria, vía flores

NOMBRE DEL RESPONSABLE: CARLOS CEDEÑO CASQUETE.

POBLACIÓN BENEFICIADA: Conductores, Peatones Y Ciudadanía.

INSTITUCIÓN: Ninguna.

5.6 RECURSOS DE LA PROPUESTA.

5.6.1 RECURSOS HUMANOS:

- Investigador: Carlos Cedeño Casquete

5.6.2 RECURSOS MATERIALES:

- Computadora.
- Impresora.
- Hojas de papel A4.
- Fotocopias.
- Información virtual.
- Pen drive.

5.6.3 RECURSOS BIBLIOGRÁFICOS:

Libros:

- Constitución de la República del Ecuador.
- Nueva Ley Orgánica Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.
- Reglamento Para la aplicación de la Ley Orgánica Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.
- Código Penal.
- Código de Procedimiento Penal.

5.7 CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN DE LA PROPUESTA.

TIEMPO ACTIVIDADES	Año 2011 – 2012.													
	ENERO		FEB.		MARZ		ABRIL		MAYO		JUNIO		JULIO	
Sustento Teórico de la Investigación	X													
Desarrollo de la propuesta		X	X											
Planteamiento y presentación de la Propuesta Alternativa.				X										
Reforma que se propone al la Ley De Transporte Terrestre. Transito y S.V.					X									
Desarrollo de los objetivos Generales y específicos						X								
Enunciación de aspectos Operativos relacionados con la propuesta							X							
Propuesta de Reforma de Ley enviada a la Asamblea Nacional								X						
Tratamiento de la Propuesta Alternativa a Reformar.									X	X				
Publicación en el Registro Oficial											X			
Ejecución y aplicación de Las Reformas Propuestas.												X	X	X

5.8 BIBLIOGRAFÍA.

5.8.1 BIBLIOGRAFÍA PRINCIPAL.

- ✓ Ley Orgánica Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial
- ✓ **CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES.** *Código de Procedimiento Penal Ecuatoriano.* 2011.
- ✓ **CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES.** *Constitución de la República del Ecuador.* 2008.
- ✓ **CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES.** *Código Penal Ecuatoriano.* 2011.
- ✓ Reglamento General de la Ley Orgánica Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial
- ✓ **CASTRO** Miguel, **LUCIO** Aracely, **ÁLVAREZ** Rolando, Metodología para la Elaboración de tesis de Grado, 2002
- ✓ © **ESPASA** Calpe, S.A
- ✓ Diccionario de la real academia de la lengua
- ✓ **CABANELLAS GUILLERMO.** "Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual", 26 a. Edición
- ✓ **DICCIONARIO DE DEFINICIONES LEGALES.** Editorial Edino.1991.

5.8.2 LINKOGRAFÍAS

<http://www.monografias.com/trabajos30/alcoholismo-nicaragua/alcoholismo-nicaragua.shtml>

<http://www.monografias.com/trabajos47/alcoholismo/alcoholismo2.shtml>

<http://www.alltransit.org/htm/estadisticas1.php>

http://www.aneta.org.ec/index.php?option=com_content&view=article&id

<http://www.cte.gob.ec/informativo/estadisticas/>

<http://www.lafederalonline.gov.ar/prevent.gif&imgrefurl=>

<http://forum.wordreference.com/showthread.php?t=1156620>

<http://www.alltransit.org/hm/licencias.php>

<http://www.criticadigital.com/impresa/index.php?secc=nota&nid=40949>

<http://definicion.de/delito/>

http://www.derechoecuador.com/index.php?option=com_content&task=view&id=3277&Itemid=426

http://europa.eu/legislation_summaries/transport/mobility_and_passenger_rights/l24132_es.htm

<http://franklino7.lacoctelera.net/post/2009/06/13/los-delitos-transito>

[http://www.ciudadaniainformada.com/noticias-ciudadania-ecuador0/noticias-ciudadania-ecuador/browse/1/ir_a/lista-](http://www.ciudadaniainformada.com/noticias-ciudadania-ecuador0/noticias-ciudadania-ecuador/browse/1/ir_a/lista-imbabura/article//infracciones-de-transito-quedan-en-la-impunidad-por-falta-de-de-jueces-de-transito.html)

[imbabura/article//infracciones-de-transito-quedan-en-la-impunidad-por-falta-de-de-jueces-de-transito.html](http://www.ciudadaniainformada.com/noticias-ciudadania-ecuador0/noticias-ciudadania-ecuador/browse/1/ir_a/lista-imbabura/article//infracciones-de-transito-quedan-en-la-impunidad-por-falta-de-de-jueces-de-transito.html)

<http://www.ctg.gov.ec/>

ANEXOS

Anexo 1.

CUESTIONARIOS DE LAS ENCUESTAS:



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA EDUCACIÓN.

ENCUESTA DIRIGIDA A LOS JUECES DE TRANSITO DE BABAHOYO.

OBJETIVO: La presente encuesta tiene por finalidad: analizar la efectividad de las sanciones punitivas a conductores de vehículos de transporte público o privado que causen accidentes cuando se encuentran bajo los efectos del alcohol.

PREGUNTAS.

1. ¿Cree usted que las sanciones punitivas contenidas en la nueva ley de transporte terrestre, a los accidentes de tránsito ocasionados por conductores de vehículos en estado de embriaguez están acordes con la gravedad de este delito?

SI () NO () EN PARTE ()

2. ¿Cómo considera usted que este tipo de sanción es?

Leve () Apropiaada () Severa ()

3. ¿Cree usted que la poca sanción impuesta a conductores de vehículos bajo efectos del alcohol, produce que exista irrespeto a las actuales leyes de tránsito y a sus reglamentos?

SI () NO () EN PARTE ()

4. ¿Considera usted que la mayoría de los conductores de vehículos conocen cuales son los Niveles de alcohol máximos permitidos para poder manejar una automotor?

SI () NO () EN PARTE ()

5. ¿Cree usted que deberían endurecerse las penas a los conductores de automotores que conduzcan bajo efectos de alcohol u otras sustancias estupefacientes o psicotrópicas?

SI ()

NO ()

EN PARTE ()

6. ¿Considera usted que la actual Ley Orgánica de transporte terrestre y tránsito promueve un efectivo resarcimiento de los daños y perjuicios a las personas que sufrieron accidentes de tránsito causados por conductores ebrios?

SI ()

NO ()

EN PARTE ()

7. ¿Cree usted que se vulneran derechos fundamentales de las personas como es el derecho a la vida, a la seguridad, al existir conductores circulando en las vías públicas bajo efectos de alcohol u otras sustancias?

SI ()

NO ()

EN PARTE ()



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA EDUCACIÓN.**

**ENCUESTA DIRIGIDA A LOS PEATONES DEL CANTÓN
BABAHOYO.**

PREGUNTAS.

1. ¿Considera usted que existen conductores en las vías públicas que lo hacen bajo efectos del alcohol?

SI () NO () EN PARTE ()

2. ¿Cree usted que los conductores de vehículos irrespetan la ley de tránsito al conducir bajo efectos del alcohol?

SI () NO () EN PARTE ()

3. ¿Estaría de acuerdo de se endurezcan las sanciones a conductores que manejen un vehículo bajo efectos de alcohol u otras sustancias estupefacientes o psicotrópicas?

SI () NO () EN PARTE ()

4. La actual ley de Transito establece una sanción de reclusión de 8 a 12 años a quien conduciendo un vehículo a motor en estado de embriaguez ocasionare un accidente que resulte muerta una o más personas.

¿A cuánto considera usted que debería aumentarse la sanción?

D. 12 a 16 años _____

E. 16 a 25 años _____

F. OTRA _____

5. ¿Cree usted que los Agentes de Tránsito están cumpliendo a cabalidad su función de controlar a los conductores que manejan vehículos a motor bajo efectos del alcohol?

SI () NO () MUY POCO ()

6. ¿Estaría usted de acuerdo que exista mayores indemnizaciones económicas, para las víctimas de accidentes de tránsito cometidas por conductores en estado etílico?

SI () NO () EN PARTE ()



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA EDUCACIÓN.**

**ENCUESTA DIRIGIDA A LOS CONDUCTORES DE AUTOMOTORES
DEL CANTÓN BABAHOYO.**

PREGUNTAS.

1. ¿Conoce usted cuales son las sanciones que se impone a los choferes que exceden el límite máximo de alcohol permitido para conducir un vehículo automotor, el cual se ha establecido en el reglamento general para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial?

SI () NO () MUY POCO ()

2. ¿Conoce usted conductores que circulan por las vías de la ciudad cuando han consumido alcohol?

SI () NO () MUY POCO ()

3. ¿Según su experiencia cuales de las siguientes causas generan más accidentes de tránsito?

- A. Imprudencia e Impericia ()
B. Malas condiciones del automotor ()
C. Consumo de alcohol ()

4. ¿Usted cree que las campañas publicitarias que realiza la Comisión de Tránsito del Ecuador, han sido suficientes para disminuir el índice de conductores en estado de embriaguez?

SI () NO () MUY POCO ()

5. ¿Estaría de acuerdo de se endurezcan las sanciones a conductores que manejen un vehículo bajo efectos de alcohol u otras sustancias estupefacientes o psicotrópicas?

SI () NO () EN PARTE ()

6. ¿Estaría usted de acuerdo que para el conocimiento y respeto de la Ley de Tránsito y su Reglamento se la enseñe en los centros educativos como una materia más?

SI () NO () EN PARTE ()



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA EDUCACIÓN.**

**ENCUESTA DIRIGIDA A LOS AGENTES DE TRÁNSITO DEL
CANTÓN BABAHOYO.**

PREGUNTAS.

1. ¿Cree usted que los conductores de automotores conoce sobre las sanciones por delitos de tránsito cometidos cuando manejan estando en estado de embriaguez?

SI () NO () MUY POCO ()

2. ¿Según su conocimiento cuales de las siguientes causas generan más delitos en materia de tránsito?

A. Imprudencia e Impericia ()
B. Malas condiciones del automotor ()
C. Consumo de alcohol ()

3. ¿Considera usted que en la ciudad de Babahoyo existen conductores que circulan bajo efecto de alcohol u otras sustancias estupefacientes o psicotrópicas?

SI () NO () EN PARTE ()

4. ¿Según su experiencia, en que momentos es cuando los conductores mayormente infringen la ley de tránsito al conducir y consumir más alcohol en el sector de Babahoyo?

A. Feriados ()
B. Entre semana ()
C. Fines de Semana ()

5. ¿Cree usted que es necesario tomar medidas más severas, como el aumento de la pena para sancionar a quienes conducen bajo los efectos del alcohol?

SI () NO () EN PARTE ()

6. ¿Estaría usted de acuerdo que para el conocimiento y respeto de la Ley de Tránsito y su Reglamento se la enseñe en los centros educativos como una materia más?

SI () NO () EN PARTE ()

Anexo 2.

GLOSARIO.

Acera: parte de la vía, destinada al uso de peatones (vereda).

Adelantar: maniobra mediante la cual un vehículo se sitúa delante de otro que lo antecede, usando el carril de la izquierda a su posición, salvo excepciones.

Alcoholemia: examen o prueba para detectar presencia de alcohol en la sangre de una persona (etélico).

Berma: parte de una carretera o camino contiguo a la calzada no habilitada para circulación de vehículos y destinada eventualmente a la detención de vehículos en emergencia y circulación de peatones (banquina).

Calzada Canalizada: es la calzada dividida por marcas reglamentarias en dos o más senderos, canales o carriles de circulación.

Calzada: parte de la vía destinada a la circulación de vehículos y eventualmente al cruce de peatones y animales.

Camino: vía rural destinada a la circulación de vehículos, peatones y animales.

Camión: vehículo autopropulsado motorizado destinado al transporte de bienes con un peso bruto vehicular igual o mayor a 4000kg. Puede incluir una carrocería o estructura portante.

Camioneta Panel: vehículo automotor con carrocería cerrada para el transporte de carga liviana, con un peso bruto vehículo que no exceda los 4000kg.

Camioneta Pick-up : vehículo automotor de cabina simple o doble, con caja posterior destinada para el transporte de carga liviana y con un peso bruto vehicular que no excede los 4000kg.

Camioneta Rural: vehículo automotor para el transporte de personas de hasta 16 asientos y cuyo peso bruto vehicular no exceda los 4000kg.

Caravana: conjunto de vehículos que circulan en fila por la calzada (convoy).

Carretera: vía fuera del ámbito urbano, destinada a la circulación de vehículos y eventualmente de peatones y animales.

Carril: parte de la calzada destinada al tránsito de una fila de vehículos.

Ciclomotor: vehículo de dos ruedas que tiene motor y tracción propia.

Conductor: es toda persona que conduce o se encuentra en el control físico del vehículo.

Cruce a Nivel: área común de intersección entre una vía y una línea de ferrocarril (paso a nivel).

Crucero de Peatones: es la parte de la calzada en una intersección señalada para el paso de peatones, esté o no marcado en su superficie.

Cuneta: zanja al lado del camino o carretera destinada a recibir aguas pluviales.

Demarcación: símbolo, palabra o marca, de preferencia longitudinal o transversal, sobre la calzada, para guía del tránsito de vehículos y peatones.

Depósito Municipal de Vehículos (DMV): local autorizado para el internamiento de vehículos, provisto de equipamiento y seguridad de acuerdo con las normas legales vigentes.

Detención: inmovilización del vehículo por emergencia por impedimento de circulación o para cumplir una disposición reglamentaria.

Detenerse: paralización breve de un vehículo para ascender o descender pasajeros o alzar o bajar cosas, sólo mientras dure la maniobra.

Estacionar: paralizar un vehículo en la vía pública, con o sin el conductor por un periodo mayor que el necesario para dejar o recibir pasajeros o cosas.

Ferrocarril: conjunto de vagones halados por locomotoras a vapor, eléctricas o impedidas por cualquier otro sistema de tracción, que se desliza sobre rieles destinados al transporte de personas, equipajes, mercaderías o propiedad en general.

Furgoneta: vehículo automotor para el transporte de carga liviana, con 3 o 4 ruedas, con motor de no más de 500 centímetros cúbicos de cilindrada.

Internamiento: ingreso de un vehículo al DMV, dispuesto por la autoridad competente.

Intersección: área común de calzadas que se cruzan o convergen.

Isla: área de seguridad situada entre carriles destinada a encauzar el movimiento de vehículos o como refugio de peatones.

Lado Correcto de una Calle o Carretera: parte que queda a la derecha de una línea real o imaginaria que divide a la calzada en dos partes iguales.

Licencia de Conducir: documento otorgado por la autoridad competente a una persona autorizándola para conducir un tipo de vehículo.

Línea de Parada: línea transversal marcada en la calzada antes de la intersección que indica al conductor el límite para detener el vehículo acatando la señal correspondiente (línea de detención).

Líquido Inflamable: es todo líquido que, al calor, puede ser espontáneamente combustible.

Llanta de Metal: es toda llanta cuya superficie en contacto con la vía, es total o parcialmente de metal.

Llanta Maciza: es toda llanta de caucho u otro material elástico que no depende de aire comprimido para el soporte de carga.

Llanta Neumática: es la llanta de caucho que, llena de aire comprimido, soporta la carga.

Marca: señal colocada o pintada sobre el pavimento o en elementos adyacentes al mismo, consistente en líneas, dibujos, colores, palabras o símbolos (señal horizontal).

Motocicleta: vehículo de dos ruedas, con o sin sidecar, provisto de un motor de propulsión.

Ómnibus: vehículo automotor para el transporte de personas, de más de 16 asientos y cuyo peso bruto vehicular exceda los 4000kg.

Paso a Nivel: área común de intersección entre una vía y una línea de ferrocarril (cruce a nivel).

Paso Peatonal: parte de la calzada destinada para el cruce de peatones (cruce peatonal).

Peatón: persona que circula caminando por una vía pública.

Peso Bruto: peso seco (vacío) del vehículo más la carga que transporta.

Preferencia de Paso: prerrogativa de un peatón o conductor de vehículo para proseguir su marcha.

Privilegio de Paso: es el derecho de paso de un peatón o vehículo, para continuar de manera reglamentaria en preferencia a otro peatón o vehículo que se acerque por una vía de circulación pública.

Remoción: cambio de ubicación de un vehículo, dispuesto por la autoridad competente.

Remolcador o Tracto camión: vehículo motorizado diseñado para remolcar semirremolques y soportar la carga que le transmite estos a través de la quinta rueda.

Remolque: vehículo sin motor diseñado para ser halado por un camión u otro vehículo motorizado de tal forma que ninguna parte de su peso descansa sobre el vehículo remolcador.

Retención de la Licencia de Conducir: incautación temporal del documento dispuesta por la autoridad competente.

Retención: inmovilización de un vehículo, dispuesto por la autoridad competente.

Semáforo: dispositivo operado eléctricamente mediante el cual se regula la circulación de vehículos y peatones por medio de luces de color rojo, ámbar o amarillo y verde.

Semirremolque: vehículo sin motor y sin eje delantero, que se apoya en el remolcador transmitiéndole parte de su peso.

Señal de Tránsito: dispositivo, signo o demarcación colocada por la autoridad competente con el objeto de regular, advertir o encauzar el tránsito.

Sobrepasar: maniobra mediante la cual un vehículo adelanta a otro que transita por distinto carril.

Station Wagon: vehículo automotor derivado del automóvil que al rebatir los asientos posteriores, permite ser utilizado para el transporte de carga.

Tarjeta de Propiedad: documento que certifica la inscripción de un vehículo en el registro correspondiente, acreditando el derecho de propiedad sobre el mismo.

Tránsito: conjunto de desplazamientos de personas, vehículos y animales por las vías terrestres de uso público (circulación).

Transporte Internacional: el que se realiza cruzando las fronteras del Perú.

Transporte Interurbano: se realiza entre ciudades dentro de una misma provincia.

Transporte Nacional: el que se realiza entre dos o más regiones administrativas del sector transporte y comunicaciones.

Transporte Regional: se realiza entre provincias dentro de una misma región administrativa del sector transporte y comunicaciones.

Transporte Urbano: se realiza dentro de una ciudad o metrópoli y sus zonas suburbanas.

Vehículo Automotor: vehículo de más de dos ruedas que tiene motor y tracción propia.

ANEXO No. 3

Anexo. CRONOGRAMA DE DESARROLLO DE LA DE LA TESIS

TEMPORALIDAD ACTIVIDADES	2011								2012							
	NOVIEMBRE				DICIEMBRE				ENERO				FEBRERO			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Análisis y presentación del tema	X															
Campo contextual problemático		X														
Situación actual del objeto de investigación.			X													
Formulación del problema. Problema general Problemas derivados Delimitación de la investigación.				X X												
Justificación objetivos General y específico						X										
Marco teórico Bases Epistemológicas.							X									
Críticas asumidas del Marco conceptual.							X									
Análisis teórico conceptual								X								
Planteamiento de hipótesis General y específica									X							
Operacionalización de las variables de las hipótesis										X						
Metodología											X					
Presentación al CEPEC para sustentación												X X				
Sustentación de Tesis													X			

ANEXO No. 4

MATRIZ COMPARATIVA PROBLEMA – OBJETIVO-HIPÓTESIS.

PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPÓTESIS
PROBLEMA CENTRAL	OBJETIVO GENERAL	HIPÓTESIS GENERAL
¿De qué manera incide la Nueva Ley Orgánica Transporte Terrestre frente a la sanción de los delitos de tránsito cometidos con la gravante del estado de embriaguez por parte de los conductores de vehículos transporte público y privado en la provincia de Los Ríos?	Estudiar el Art. 126 y siguientes de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de elaborar un proyecto que incremente las penas respecto a los delitos de tránsito cometidos con la agravante del estado de embriaguez por parte de los conductores de vehículos de transporte público y privado.	El demostrar la poca eficacia de las sanciones impuestas a los conductores de vehículos que cometen delitos de tránsito en estado de embriaguez, permitirá establecer reformas a la ley de tránsito para hacer más efectivas las sanciones respecto a la gravedad de este tipo de delito.
PROBLEMAS ESPECÍFICOS	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	HIPÓTESIS PARTICULARES
¿Cómo afecta la insuficiente sanción de los delitos de tránsito cometidos por conductores en estado de embriaguez, con respecto a la observancia y respeto de la ley de tránsito y sus normas de seguridad vial.	Demostrar que la insuficiente sanción a los delitos de tránsito con el agravante de estado de ebriedad, promueve el irrespeto de los conductores a las leyes de Transporte Terrestre, Tránsito y a normas de Seguridad Vial.	Al imponer una sanción más severa a los delitos de tránsito provocados por conductores bajo el efecto del alcohol, se promoverá mayor respeto a las leyes de tránsito y a las normas de seguridad vial.
¿De qué manera incide la Ley Orgánica de Transporte Terrestre en el juzgamiento y sanción de los delitos de tránsito y su repercusión en el resarcimiento a los daños físicos, psicológicos y económicos de las víctimas y familiares de personas que sufrieron accidentes de tránsito ocasionados por conductores ebrios?	Analizar como La Nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece las indemnizaciones por los daños físicos, psicológicos y económicos causados por accidentes donde la agravante es el estado de embriaguez de los conductores.	Si se establecen los tipos de indemnizaciones que fija la Nueva Ley de Transporte Terrestre, se podrá garantizar la innovación de otras formas de resarcimientos a las víctimas de accidentes de tránsito provocados por conductores bajo efectos del alcohol o en estado de ebriedad.
¿Cuáles son los derechos Constitucionales vulnerados de las personas que se ven afectados o son víctimas de accidentes de tránsito cometidos por conductores de vehículos en estado de embriaguez?	Identificar la vulneración de los derechos y bienes jurídicos de las víctimas de accidentes de tránsito, producto de infracciones cometidas por conductores en estado de ebriedad.	Al determinar los derechos perjudicados de las víctimas de accidentes de tránsito ocasionados por conductores bajo efectos del alcohol, se agilizará la creación de reformas a la Ley de Transporte terrestre y Tránsito que aumenten la protección de los bienes jurídicos.