



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

TESIS DE GRADO

Previo a la obtención del Título de:
ABOGADO DE LOS JUZGADOS Y TRIBUNALES DE LA
REPÚBLICA DEL ECUADOR

TEMA:

“LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE
TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL EN LAS CIRCUNSTANCIAS
Y PENA POR LOS ACCIDENTES QUE OCASIONAN
MUERTE”

AUTOR:

ELOY BERNARDINO LOOR CEVALLOS

TUTOR:

MSc. ERWIN CALLE GALARZA

LECTOR:

DR. HORACIO VASCONEZ BUSTAMANTE
BABAHOYO - LOS RÍOS - ECUADOR



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

TESIS DE GRADO

Previo a la obtención del Título de:
ABOGADO DE LOS JUZGADOS Y TRIBUNALES DE LA
REPÚBLICA DEL ECUADOR

TEMA:

“LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE
TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL EN LAS CIRCUNSTANCIAS Y
PENA POR LOS ACCIDENTES QUE OCASIONAN MUERTE”

AUTOR:

ELOY BERNARDINO LOOR CEVALLOS

TUTOR:

MSc. ERWIN CALLE GALARZA

LECTOR:

DR. HORACIO VASCONEZ BUSTAMANTE
BABAHOYO - LOS RÍOS - ECUADOR



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA
EDUCACIÓN
EL TRIBUNAL EXAMINADOR OTORGA AL PRESENTE
TRABAJO

TEMA:

“LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y
SEGURIDAD VIAL EN LAS CIRCUNSTANCIAS Y PENA POR LOS
ACCIDENTES QUE OCASIONAN MUERTE”

DEL SR: ELOY BERNARDINO LOOR CEVALLOS

LA CALIFICACIÓN DE: -----

EQUIVALENTE A: -----

TRIBUNAL

Sr. DELEGADO SUB-DECANO

Sr DELEGADO DEL DECANO

Sr. delegado del concejo directivo

Lcda. CRISTINA SILVA MORENO
SECRETARIA



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

APROBACION DEL DIRECTOR DE TESIS

En mi calidad de Director de tesis del trabajo de investigación sobre el tema:

“LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL EN LAS CIRCUNSTANCIAS Y PENA POR LOS ACCIDENTES QUE OCASIONAN MUERTE”

Del Sr. ELOY BERNARDINO LOOR CEVALLOS. Egresado de la Facultad de Ciencias Jurídicas, Sociales y de la Educación, apruebo dicho trabajo práctico, ya que reúne los requisitos y méritos suficientes.

Solicito que sea sometido a la evaluación del jurado examinador que el Honorable Consejo Directivo designe.

MSc. ERWIN CALLE GALARZA
DIRECTOR DE TESIS



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

APROBACION DEL LECTOR DE TESIS

En mi calidad de **Lector** de tesis de trabajo de investigación sobre el tema:

“LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL EN LAS CIRCUNSTANCIAS Y PENA POR LOS ACCIDENTES QUE OCASIONAN MUERTE”

Del Sr. ELOY BERNARDINO LOOR CEVALLOS. Egresado de la Facultad de Ciencias Jurídicas, Sociales y de la Educación, apruebo dicho trabajo práctico, ya que reúne los requisitos y méritos suficientes.

DR. HORACIO VASCONEZ BUSTAMANTE
LECTOR DE TESIS



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

CERTIFICADO DE AUTORIA DE TESIS.

Yo, **ELOY BERNARDINO LOOR CEVALLOS**, con cédula de identidad No 1709836512, estudiante del seminario de tesis, previo a la obtención del Título de Abogado, de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador, declaro ser el autor del presente trabajo de investigación Jurídica, el mismo que es Original, Auténtico y personal.

Todos los efectos académicos y legales que se desprendan de la presente investigación, es responsabilidad exclusiva del autor.

Atte.

ELOY BERNARDINO LOORCEVALLOS

C.C. 1709836512



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

DEDICATORIA

Mi trabajo investigativo se lo dedico a mi esposa Lucia Narvárez Cali, e hijos Danny, Alexander, Michael y Carolina Loor Narvárez por soportar mi ausencia durante cinco años los fines de semana, para cumplir mi responsabilidad en la Universidad.

Mi hermano Mariano A. Loor Cevallos quien estuvo pendiente de mis actividades laborales durante mi ausencia mientras yo asistía a la Universidad.

A Dios por haberme dotado de perseverancia y rodeado de gente valiosa, que han contribuido para que lo que fue un sueño hoy se convierta en realidad.

Atentamente.

ELOY BERNARDINO LOOR CEVALLOS



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

Luego de haber dedicado algún tiempo de arduo trabajo a la realización de la presente investigación, luego de la culminación de mis estudios en la carrera, tengo a bien dejar la constancia de mi agradecimiento:

Mi eterna gratitud a la “Universidad Técnica de Babahoyo”, por haberme abierto las puertas.

A los tutores que igual que nosotros los alumnos sacrificaron los fines de semana, a su familia para impartir sus conocimientos contribuyendo con mi formación académica.

Al Sr. Tutor de tesis MSc. ERWIN CALLE GALARZA por ser mi guía durante la realización de mi investigación.

Atentamente.

ELOY BERNARDINO LOOR CEVALLOS

INDICE

Introducción.....	VI
-------------------	----

CAPITULO I

pág.

1.-Campo contextual problemático / planteamiento del problema/ Problematización.....	20
1.1.- Contexto nacional, regional local y / constitucional.....	20
1.2.- Situación actual del objeto de investigación.....	30
1.3.- Formulación del problema.....	35
1.3.1.- Problema general.....	35
1.3.2.- Problemas derivados o específicos.....	35
1.4.- Delimitación de la investigación.....	36
1.5.- Justificación.....	37
1.6.- Objetivos.....	41
1.6.1.- Objetivos generales.....	41
1.6.2.- Objetivos específicos.....	41

CAPITULO II

2.- Marco teórico.....	42
2.1.- Alternativas teóricas asumidas.....	42
2.2.-Categorías de análisis teórico conceptual o marco conceptual.....	72
2.3.- Planteamiento de la hipótesis.....	101

2.3.1.- Hipótesis general.....	101
2.3.2.- Hipótesis específicas.....	101
2.4.-Operacionalización de las variables de la hipótesis específicas.....	102

CAPITULO III

3.- Metodología.....	104
3.1.- Tipo de estudio.....	105
3.2.- Universo y muestra.....	106
3.3.- Métodos y técnicas de recolección de información.....	107
3.4.-Procedimiento.....	110
3.5.- Comprobación y discusión de hipótesis.....	111

CAPITULO IV

4.- Análisis e interpretación de resultados.....	112
4.1.- Gráficos de cuadros.....	111
4.2.- Elaboración del informe de la investigación Hipótesis general.....	121
4.3. análisis e interpretación final.....	121

CAPITULO V

5.- Recursos y presupuestos.....	124
5.1.- Recursos humanos, materiales/ económicos.....	124
5.2.- Presupuesto.....	125
5.3.- Cronograma de actividades del proyecto.....	126
5.4.- Conclusión y recomendación.....	127

5.5.-Conclusión.....	124
5.6.- Recomendación.....	124
CAPITULO VI	
6.- Propuesta alternativa.....	130
6.1.- Presentación.....	132
6.2.- Titulo.....	134
6.3.- justificación.....	135
6.4.- Objetivos.....	141
6.4.1.- Objetivos generales.....	141
6.4.2.- Objetivos específicos.....	131
6.5.- Contenidos.....	141
6.5.1.- Descripción de los aspectos operativos relacionados con el contenido de la propuesta.....	142
6.6.- Recursos de la propuesta.....	143
6.6.1.- Recursos de la propuesta.....	143
6.6.2.- Recursos materiales.....	143
6.7.- Cronograma general de ejecución de la propuesta.....	144
FUENTES BIBLIOGRÁFICAS.....	145
GLOSARIO.....	148
ANEXOS.....	182

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro. N° 1	36
Cuadro. N° 2	64
Cuadro. N° 3	64
Cuadro. N° 4	65
Cuadro. N° 5	102
Cuadro. N° 6	103
Cuadro. N° 7	110
Cuadro. N° 8	125
Cuadro. N° 9	126
Cuadro. N° 10	143
Cuadro. N°11	144

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico. N° 1	112
Gráfico. N° 2	113
Gráfico. N° 3	114
Gráfico. N° 4	115
Gráfico. N° 5	116
Gráfico. N° 6	117
Gráfico. N° 7	118
Gráfico. N° 8	119
Gráfico. N° 9	120
Gráfico. N° 10	121
Gráfico. N° 11	122

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo. N° 1	183
Anexo. N° 2	185
Anexo. N° 3	186
Anexo. N° 4	187
Anexo. N° 5	190
Anexo. N° 6	191
Anexo. N° 7	192
Anexo. N° 8	193
Anexo. N° 9	194
Anexo. N° 10	195
Anexo. N° 11	196

TEMA

“LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE
TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL EN LAS
CIRCUNSTANCIAS Y PENA POR LOS ACCIDENTES
QUE OCASIONAN MUERTE”

PROBLEMA

LA BENIGNIDAD EN LA APLICACIÓN DE LA PENA DE PRISIÓN PRESCRITA EN ART 127, DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL NO GUARDA PROPORCIÓN CON EL DELITO COMETIDO Y LA FLEXIBILIDAD EN LA APLICACIÓN DE LAS SANCIONES, GENERA IMPUNIDAD Y, REINCIDENCIA, VULNERA LOS DERECHOS DE LAS VÍCTIMAS, CREANDO INSEGURIDAD EN LA CIUDADANÍA USUARIA DE LAS VÍAS PÚBLICAS DE LA CIUDAD DE QUEVEDO Y EL PAÍS.

INTRODUCCIÓN

Para la realización de este tema de investigación me he enmarcado en la visión social y jurídica sobre el tema de Tesis de Grado “La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en las circunstancias y pena por los accidentes que ocasionan muerte”.

En el Ecuador al reproducir la primera ley de transporte terrestre no pudieron dejar de lado la injerencia de la asociación de choferes, puesto que para el quehacer político han representado votos calculados para la obtención de candidaturas de elección popular sin desmerecer las protestas que en el pasado han propiciado en defensa de sus intereses.

Las leyes de tránsito del estado ecuatoriano desde su origen han tenido una pésima sanción en perjuicio del derecho de las víctimas mortales que cobran cada día los delitos de tránsito tanto en la ciudad de Quevedo como en el país, no solo dejan pérdidas de vidas humanas, detrás de ello hijos, desamparados porque en ciertos casos la víctima es el que proveía para satisfacer las necesidades del hogar el daño psicológico que se causa, por lo que se puede aseverar que el daño es incalculable.

El uso de los medios de transporte terrestre es imprescindible para el desarrollo de los de los pueblos, pero el Estado tiene la obligación de proteger a los usuarios de las vías públicas, para

ello invierte en campañas de prevención, lastimosamente la conducta humana es individual no colectiva, de allí que existan sujetos que se niegan a observar las disposiciones que la constitución y la ley prescriben con el objeto de evitar los accidentes de tránsito, de acuerdo a las estadísticas, demuestran que la mayoría de delitos de tránsito se encuentra presente una o más de las circunstancias típicas de los delitos de tránsito determinadas en el artículo 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y seguridad tales como.

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. Son causas que originan el acto ilícito,

Se requiere de un análisis consiente de las causas que motivan la comisión del delito de tránsito. Por ello el presente trabajo tiene como objeto identificar el grado de culpabilidad del conductor infractor motivando el debate jurídico que permita

determinar las debilidades de la LOTTTSV y el incumplimiento de los preceptos Constitucionales que se violentan en perjuicio de las víctimas mortales o los deudos.

El avance de la sociedad impone la creación de ciertos riesgos y la comunidad no pretende eliminarlos sino administrarlos y fijar pautas para convivir con ellos, por ello acepta la circulación pero bajo ciertas pautas prescritas en la ley especial que a más de sancionar tiene las normas de uso y derecho de vías para minimizar el riesgo.

Por consiguiente si la actividad se lleva a cabo dentro de los límites del riesgo que la comunidad y la Ley tolera, y sin embargo el resultado se concreta, ello no implicará reproche penal, pero habrán de determinar si el agente se comportó dentro del riesgo permitido o, si por el contrario, el resultado fue causa de cualquiera de las circunstancias típicas consideradas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y seguridad en cuyo caso debe ser sancionado en proporción al delito cometido, satisfaciendo las acreencias de la víctima o los familiares.

CAPÍTULO I

1. PROBLEMATIZACIÓN

1.1.- CONTEXTO NACIONAL, REGIONAL LOCAL E CONSTITUCIONAL.

LA PRIMERA LEY DE TRÁNSITO.

El problema de los accidentes de tránsito se remonta a los tiempos del invento de los vehículos de combustión a vapor, mecánica los primeros los fabricaban sobre pedido y solo tenían acceso los acaudalados. Con la aparición del nuevo medio de transporte se dio origen a los accidentes de tránsito, que producían daños materiales así como lesiones e incluso hasta la muerte.

¹“Paris fue la primera ciudad Europea que se enfrentó a éste difícil problema. En 1893 la capital de Francia contaba con centenares de automóviles de vapor eléctricos de gas y gasolina, lo que dada su eseccional velocidad de comparación con los medios normales de transporte, comportaba graves

¹Dr. Marco Marcelo Cadena Crespo, LAS INFRACCIONES O DELITOS DE TRANSITO, CON SUS ANALOGIAS A LOS DELITOS DEL HOMICIDIO AL ASESINATO página 203.

inconvenientes. Lépine, prefecto de la policía de París, decidió promulgar una reglamentación, un verdadero Código de Circulación, el cual no solo señalaba la obligatoriedad de algunos adelantos técnicos, señales acústicas, faros, doble freno, etc.- sino que autorizaba una velocidad máxima de 12 Km, por hora en el interior de los centros urbanos”

A partir de esta reglamentación los demás países que tenían problemas de tránsito vehicular crearon sus reglamentaciones que con el transcurrir del tiempo evolucionaron perfeccionando los reglamentos de circulación e incorporando las respectivas sanciones puesto que en sus orígenes los delitos de tránsito requerían de la aplicación de leyes distintas.

En América latina se presentó el proceso de importación de automóviles procedentes de Estados Unidos por parte de los acaudalados, posteriormente se incrementó la compra y uso de este sistema de transporte, reproduciendo los mismos problemas que se dieron en París.

²En julio de 1904 se realiza en Quito la demostración del primer vehículo automotor: un automóvil de dos plazas marca Dion-Bouton, de origen francés, cuyo propietario era el señor Carlos Álvarez Gangotena, particular que da inicio en la Capital a la era automotriz en la transportación, reemplazando

²<http://dnctsv.policiaecuador.gob.ec/index.php?id=1181>

paulatinamente a los tradicionales coches de tracción animal. En los años subsiguientes, particularmente después de 1908 en que el ferrocarril trasandino llegó a Quito,

A pesar de las diligentes precauciones adoptadas por los miembros del Cuerpo de Policía de Quito, la era del automóvil comenzó a producir sus consecuencias, y el primer accidente de proporciones ocurrió ya en 1909, provocado por dos automotores. ésta oportuna alerta repercutió en las autoridades y propició el que se tomen las medidas apropiadas para su organización y control imperante necesidad que no se vería concretada sino en 1912, al disponerse la obligación de matricular a todos los vehículos con patente expedida por el municipio capitalino, por lo que debieron cumplir con éste requisito los propietarios de automóviles, coches, diligencias, carrozas y carretas de todo tipo que circulaban por la ciudad y el cantón, con una multa de cinco sucres y el impedimento de circular a quien no cumpla con esta disposición”

LA PRIMERA LEY DE TRÁFICO DEL ECUADOR.

³La Ley número treinta y ocho de Trafico” que fué publicada el 20 de julio de 1926. En el gobierno del Dr. Andrés F, Córdova, su autoría correspondió a la Dirección general de Tránsito y el sindicato de choferes de Pichincha.

³<http://dnctsv.policiaecuador.gob.ec/index.php?id=1181>

Esta fué la que dió origen a la Dirección General de tráfico que estaba adscrita al despacho de la policía según lo determinó el art, 57, del mencionado cuerpo legal, luego se aprobó la ley de tránsito número sesenta y tres del veintinueve de Marzo de mil novecientos treinta y cinco, la que determinó en el artículo 29, que la Dirección General de Tráfico dependiera de la secretaría de Seguridad Pública. En el año de mil novecientos sesenta y tres se creó el Ministerio de Transporte del que paso a depender la Dirección General de Tráfico.

Hacía falta una reglamentación legal especializada en la materia de tránsito terrestre, en el que existiera el ordenamiento apropiado de circulación con las respectivas sanciones para aquellos que no se autoimponían normas de conducta orientadas a salvaguardar su propia seguridad, de otros conductores y de los peatones, así como de los bienes ajenos ante ésta lamentable realidad se dió origen a la promulgación de la primera ley de tránsito, en el Ecuador.

LA PRIMERA LEY DE TRÁNSITO Y SUEVOLUCIÓN.

⁴En materia de tránsito, las primeras normas legales que tienen a regular el tránsito en el Ecuador, datan del años 1940, en el gobierno del Dr. Andrés F. Córdova, quien dicta la Primera Reglamentación de Tránsito, su autoría corresponde a la Dirección General de Tránsito y el Sindicato de Choferes de Pichincha, los cuales determinan una serie de normas para

⁴franklino7.lacoctelera.net/post/2008/06/08/leyes-penales

regular el tránsito peatonal y de vehículos, sean bicicletas, tranvías , carrozas, carretas, en el aspecto del procedimiento, se establece que para el juzgamiento de cualquier infracción de tránsito, el propietario debe poner en conocimiento del Director General de Tránsito el accidente suscitado, además de la obligación de presentarse el conductor y controlador para ser sancionado de conformidad con el Código Penal común, ante la ausencia de legislación específica.

⁵“En 1963, la Junta Militar dicta la primera Ley de Tránsito, en la que se establece por primera vez un procedimiento para el juzgamiento de las infracciones de tránsito, la penas varían acorde a la gravedad de las infracciones, siendo de tres clases, la multa, prisión y la suspensión temporal o definitiva de la actividad del conductor, se crean los Juzgados Provinciales de Tránsito.

En 1966 se dicta la segunda Ley de Tránsito, pudiendo destacar que en ésta ley se crean los organismos de control nacional y provincial, los Juzgados de Tránsito dependen del Consejo Nacional de Tránsito“Los organismos perduran hasta la actualidad solo cambiaron de nombre pero siguen dependiendo del estado central y los juzgados a la judicatura, el procedimiento ha variado y se actúa de conformidad con el código de procedimiento penal para el procesamiento de los delitos de tránsito.

⁵<http://franklino7.lacoctelera.net/>

Los delitos de tránsito en los que el conductor ocasione la muerte de una o más personas, los interpretó y determinó el legislativo como, PROVOCAR UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO, desde la promulgación de la primera Ley de tránsito que entró en vigencia en nuestro país, en 1963, para aplicar la sanción consideraron las circunstancias que por la naturaleza y complejidad son propias de éste tipo de desgracias que solo se pueden cometer con un vehículo, y por ello recaen bajo la responsabilidad del conductor, tales como Negligencia, imprudencia o exceso de velocidad, impericia o inobservancia de la ley sus reglamentos, o de las órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito conducir un vehículo en malas condiciones, Las circunstancias en cuestión se encontraban descritos hasta la ley de mil novecientos ochenta y uno en tres artículos.

En la Ley de Tránsito de mil novecientos ochenta y uno, los delitos de tránsito estaban distribuidos en los artículos, cincuenta y siete al a sesenta, la pena impuesta para éstos delitos era de uno a tres años, las circunstancia presente en siniestro, y las penas eran menores por no decir absurda si se compara con el daño causado a la víctima, se reprimía con prisión de uno a tres años al que causare la muerte de una o más personas, no se hizo la valoración exacta del delito, es decir que se legislo en beneficio del victimario, despojando a la víctima o sus familiares de la tutela que el Estado está obligado a garantizar.

La multa la determinaron en las dos terceras partes de un sueldo mínimo vital y la suspensión del permiso de conducir se fijó por el mismo tiempo de la condena impuesta al infractor. Se nota que ésta multa no era importante, para un transportista o dueño de vehículo de aquella época, era irrisorio por no decir absurda, en la actualidad sería de \$194.66. Estuvo presente ante el criterio del legislador la intención de proteger a la asociación de choferes y no a la víctima.

En la ley de tránsito de mil novecientos noventa y seis la pena de prisión para los accidentes” en los que se cause la muerte de una o más personas por las mismas circunstancias de la ley anterior se incrementó de tres a cinco años, porque los “sinistros” aumentaron considerablemente en relación a los años anteriores, sobre todo por el incremento de vehículos.

La falta de respeto a la ley por parte de los conductores que tienen cierta inclinación a vulnerarla, o por sentir esa dosis de adrenalina que les proporciona el peligro, la suspensión de la licencia de conducir se mantuvo por igual tiempo que el de la condena, y la multa se determinó de ocho a cuarenta salarios mínimos vitales.

⁶La LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, vigente se publicó el registro oficial suplemento # 398 del 7 de Agosto del 2008. En la que se determinó que la pena impuesta para el conductor

⁶LEY DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE DE INFORMACIÓN BÁSICA 1- 12 RO- 1002.

que cause la muerte de una o más personas es de tres a cinco años, no se dió ningún incremento pese que los señores conductores continúan igual o peor de irresponsables que antes.

La suspensión de la licencia de conducir no se alteró y está determinada por el mismo tiempo que guarde prisión el infractor, en cuanto la multa se ha fijado en veinte remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, en cuanto a las circunstancias son las mismas que las leyes que la precedieron.

El veintinueve de marzo del dos mil once se publicó el registro oficial # 415 se incorporaron dos incisos al artículo 127, en el que se impone la responsabilidad civil solidaria a la operadora de transporte y el propietario del vehículo y en caso de que se compruebe que existió negligencia por parte del conductor, la autoridad competente retirará el cupo del vehículo accidentado

Los únicos adelantos que presenta el artículo 127 de la LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL son los dos incisos que como se puede entender no implican dificultad alguna para el conductor que en sí, es responsable absoluto de lo que haya ocurrido y es a él al que se le debe aplicar todo el rigor de la ley por lo que se debe aumentar la pena en procura de proteger a las víctimas o sus familiares aplicando el principio de equidad.

La Constitución de la República en el artículo 393. Determina que, "El Estado garantizará la seguridad humana a través de

políticas y acciones integradas, para asegurar la convivencia pacífica de las personas. Promover una cultura de paz y prevenir las formas de violencia y discriminación y la comisión de delitos”.

Lastimosamente en los delitos de tránsito es una quimera, es simplemente imposible que el sujeto que disfruta de correr a altas velocidades o gusta de ser negligente que se siente bien actuando con temeridad cuando va conduciendo pueda el Estado prevenir su accionar y tenga la capacidad de impedir lo que fuere a ocurrir, en éstos casos solo le resta aplicar penas que infrinjan temor. Y cumplir con lo que determina el artículo 76 numeral. 6.- La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza. Pues la pena que se determina en el artículo 127 de la LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL va contra los derechos de la víctima u sus familiares que para decepción del Estado, no les asiste con justicia, es favorable solo para el victimario.

ESPAÑA Y LA SANCIÓN PARA LOS HOMICIDIOS DE TRÁNSITO.

A diferencia de la LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL el Código Penal español tipifica la imprudencia grave como, homicidio imprudente y extiende a mayor tiempo la prohibición del

derecho de conducir y en el caso de profesionales les aplica la suspensión especial.

En el código español la suspensión especial tendría como objetivo aplicar mayor rigor a los conductores profesionales, se justifica por cuanto ellos supuestamente tienen que tener conocimiento de las reglas de conducir determinadas por la ley de tránsito, por lo tanto serian menos proclives a cometer un delito que tenga como origen la negligencia, impericia, imprudencia o cualquier circunstancias típica de esta clase de delitos.

PERÚ Y LA SANCIÓN PARA LOS HOMICIDIOS DE TRÁNSITO.

En el caso de Perú, si el delito de tránsito es el resultado de la inobservancia de reglas de tránsito, profesión o de ocupación a más de la pena se considera agravante el que como resultado del siniestro mueran dos o más personas.

En cuanto a la legislación penal peruana la consideran como agravante el que en un siniestro pierdan la vida dos o más personas pienso que es lo apropiado. Pues hay que tener presente que en los casos que tienen participación los buses de transporte público, son diferentes familias las afectadas, también se debe considerar que éstos son el resultado de las circunstancias de los delitos de tránsito y, bien pudieron ser previstas por el conductor.

1.2.- SITUACIÓN ACTUAL DEL OBJETO DE INVESTIGACIÓN.

⁷De acuerdo a un reporte de Ecuavisa, Ecuador pierde anualmente más de 2.500 personas en las vías, cifra alarmante que conlleva a tomar medidas para que disminuyan las víctimas. El día lunes veintiuno de Febrero del dos mil doce. Un bus de la cooperativa Espejo de Imbabura, en la vía Salinas San Lorenzo, se volcó chocando contra un talúd en una curva, iba a exceso de velocidad y con sobre carga de pasajeros. Perdieron la vida treinta personas.

El día veintidós de febrero del dos mil doce, en el km. Treinta y uno aproximadamente se produjo un choque entre el bus de la cooperativa Sucre Exprés y otro de la Trans Esmeraldas se chocaron resultádo seis muertos y veinte heridos, la causa uno de los buses al rebasar a exceso de velocidad y con la calzada mojada perdió el control.

Día Sábado tres de marzo en la vía Duran Boliche, auto Chevrolet Aveo perdió la vía a exceso de velocidad se estrelló contra un árbol el acompañante resultó muerto. En éste feriado de carnaval 74 personas perdieron la vida en diferentes lugares del país por siniestros de tránsito y dejaron decenas de heridos según datos de la Policía Nacional.

Es común observar en las vías así como en la zona urbana vehículos de transporte público y privado tanto de pasajeros

⁷<http://solnacientenews.blogspot.com/2012/02/accidentes-de-transito-entre.html>

como de carga que circulan a exceso de velocidad, los señores choferes tanto profesionales así como los no profesionales actúan con total irrespeto de la ley y de la vida misma, haciendo que el transitar sea una aventura que trae consigo el riesgo de muerte y que al llegar a casa le dé gracias a Dios por llegar sano y salvo.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.- Es una ley especial que tiene como objeto regular, organizar, planificar, fomentar, el transporte y movilidad en el territorio ecuatoriano y sancionar, cuyo fin principal es el de proteger a las personas y los bienes que se trasladan por la red vial del País, a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento según lo prescrito en el Art. 1. De la ley vigente.

La ley se fundamenta en los siguientes principios generales, el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, formalización del sector, lucha contra la corrupción mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, la preservación del medio ambiente, desconcentración y descentralización, se fundamenta en la solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación y atención al colectivo de personas vulnerables.

Si bien es cierto que el transporte es indispensable para el desarrollo y progreso de los países del planeta no se puede ignorar los "accidentes" que éste medio de transporte ocasiona,

y es la causa de mortalidad más numerosa en todos los Estados.

Por ser el vehículo accesible y permitir la independencia del propietario que puede ir a cualquier hora y por el lugar que él lo necesite movilizándolo carga o pasajeros, ésta actividad genera miles de millones todos los días a nivel mundial. En contraste con ésta rentabilidad se debe considerar las pérdidas económicas que con los siniestros ocasiona.

Las empresas fabricantes de vehículos han superado las expectativas de producción y las marcas son más numerosas, los consumidores compran cada vez más acelerando el crecimiento del parque automotor y como resultado se tienen las calles saturadas, tornándose en caos la movilidad, a esto se debe agregar el irrespeto de los conductores por las disposiciones que la ley determina, a la vida, propia y ajena dígame peatones y otros conductores.

Cabe precisar, que el factor humano es la causa más importante en lo que a accidentes se refiere, y de ese factor humano el rol protagónico lo tiene obviamente el conductor. Los "accidentes" que se ven a diario son el resultado del proceder de conductores que no ajustan su conducta a las exigencias de la ley, según declaraciones, del jefe de operaciones de policía de Quito

⁸Todo depende del conductor y del peatón. “Si la causa basal del accidente es el exceso de velocidad, si iba a velocidad moderada lo podía evitar; si la causa basal es la impericia y la imprudencia, si usted tomaba medidas y actitudes correctas, las podía evitar”, asegura Juan Zapata, jefe de Operaciones de la Policía en Quito. “Podemos tener las mejores vías, los mejores vehículos, pero si no tenemos un conductor consciente y sobre todo con actitudes que tiendan a la seguridad vial vamos a seguir lamentando accidentes”, acotó Zapata,

Se debe crear conciencia de la responsabilidad que se adquiere cuando se conduce un vehículo, entender que lo que se conduce es un arma capaz de segar vidas si se obra con negligencia, impericia, imprudencia etc. Los resultados son irreparables y ante éste escenario, al Estado solo le queda imponer penas ejemplares en procura de escarmentar al infractor.

Es indispensable que se cumplan los objetivos y principios de La CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA Y LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, vigentes, más aún cuando se trata del derecho a la vida que es de incalculable valor, al buen vivir, a la libre movilidad, a crecer en un ambiente sano etc.

Por los motivos expuestos se debe aumentar la pena prescrita en el artículo 127, de la LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE

⁸<http://solnacientenews.blogspot.com/2012/02/accidentes-de-transito-entre.html>

TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL pues el conductor no tiene ningún impedimento para operar el vehículo, es su conducta criminal la causante de las muertes, el no enmendará por sí solo su accionar. El Estado debe proteger a los ciudadanos, ante ello solo queda aplicar penas ejemplares ya que si no respeta la ley le temerá a la pena, puesto que el ser humano solo le teme a la coerción o a la pérdida de su libertad.

1.3.- FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.

1.3.1.- PROBLEMA GENERAL.

La benignidad en la aplicación de la pena de prisión prescrita en Art. 127, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial no guarda proporción con el delito cometido y la flexibilidad en la aplicación de las sanciones, genera impunidad y, reincidencia, vulnerando los derechos de las víctimas, creando inseguridad en la ciudadanía usuaria de las vías públicas de la ciudad de Quevedo y el país.

1.3.2.- PROBLEMAS DERIVADOS O ESPECÍFICOS.

- Inseguridad al transitar por las vías públicas o privadas del país, pérdidas de vidas humanas por los delitos ocasionados por los conductores.
- Insatisfacción de los deudos por la pena impuesta al conductor que ocasione un "accidente" en el que pierdan la vida una o más personas.
- Aumento de los delitos ocasionados por los conductores con la consecuente pérdida de vidas humanas.
- Impunidad por los acuerdos reparatorios privados en los delitos de tránsito y, la reincidencia en la violación de las normas en las vías públicas.

1.4.- DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN CATEGORÍAS

Cuadro N°1

CAMPO	Los "accidentes de tránsito en los que pierdan la vida una o más personas y la inseguridad de los usuarios de las vías públicas.
AREA	Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
ASPECTO	Vulneración de los derechos de las víctimas o los deudos.
TEMA	"La Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial en las circunstancias y pena por los accidentes que ocasionen la muerte"
PROBLEMA	La benignidad en la aplicación de la pena de prisión prescrita en art 127, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial no guarda proporción con el delito cometido y la flexibilidad en la aplicación de las sanciones, genera impunidad y, reincidencia, vulnera los derechos de las víctimas, creando inseguridad en la ciudadanía usuaria de las vías públicas de la ciudad de Quevedo y el país.
DELIMITACIÓN ESPACIAL	Cantón Quevedo.
DELIMITACIÓN TEMPORAL	Desde el mes de Mayo del 2011 a Mayo del 2012.

1.5.- JUSTIFICACIÓN

Este trabajo de investigación se justifica con el objetivo de destacar los elementos que deben considerarse, ante un siniestro de tránsito, para disminuir el alto índice de delitos de tránsito en las vías públicas observados en el cantón de Quevedo y del país

A su vez, en atención al reclamo social basado en la reiteración y gravedad de hechos de ésta naturaleza, porque en éste estudio es importante no solo por el tipo de delitos de tránsito sino más bien por la seguridad del ciudadano de nuestra ciudad de Quevedo, ya que la seguridad del peatón, transeúntes y otros vehículos sujetos activos dentro del tránsito de las vías públicas, deben de tener muy claro cuáles son sus deberes y obligaciones por tanto es necesario salvaguardar y establecer alternativas de soluciones como nuevas reformas para regular el tránsito y sancionar los delitos cometidos por los conductores.

Ya que con éste estudio lo más probable es que se llegue a buscar soluciones en el problema de la responsabilidad de las autoridades, conductores, la sociedad en general y de las normas de tránsito y para mayor entendimiento de todos los usuarios de las vías públicas, con lo cual se evitará que las personas sean víctimas perjudicadas por una ley que se opone a los principios constitucionales con una infracción ínfima en perjuicio del acreedor del derecho vulnerado, ya que los delitos

de tránsito para que sean considerado como tal se debe realizar con voluntad y conciencia.

Es una forma de poder decir la verdad con fidelidad sobre situaciones dramáticas y sobre todo del art.127 en las sanciones de los delitos de transito de las vías públicas. Para lo cual es necesario indicar a los actores dentro de un conflicto, la idea de justicia en éste proyecto, se llevará una serie de apuntes en el tratamiento de las circunstancias y su grado de responsabilidad, en la jurisdicción de Quevedo, tomando en cuenta los elementos materiales para así poder imponer la sanción que corresponda

Dentro de todo éste estudio están involucrados todos los que en alguna medida se consideran comprometidos, ya que forman parte activa del tránsito ya sea como peatón o conductor o porque es obligatorio saber los Derechos y obligaciones de cada uno y promoverse el respeto del derecho ajeno, es decir cómo vivir en sociedad.

La Ley Orgánica de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial, se fundamenta en el derecho a la vida, el derecho a la movilidad, 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. Lo que la ley determina no ha sido suficiente para aquellos conductores temerarios que gustan de transitar a altas velocidades o se sienten cómodos siendo negligentes al conducir.

Los siniestros ocasionan muertos todos los días en el país los señores conductores profesionales y no profesionales, no desarrollan el sentido de la responsabilidad en su trabajo, siendo común que en éstos delitos se cumpla con una o más de las circunstancias determinadas en el artículo 127 de la LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, como Negligencia, Impericia, Imprudencia, Exceso de velocidad, conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo, Inobservancia de la ley y su reglamento, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito.

Como consecuencia del irrespeto a la vida, a la ley y reglamento se es testigo silencioso de accidentes que sufren las víctimas usuarias de medios de transporte público o privado que cobran vidas inocentes, que su único delito cometido es usar las vías públicas y los medios disponibles para su movilidad. Al no aumentar la pena no cumpliría con lo que determina la Constitución de la República en el art. 76. N° 6 en el que prescribe. La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales,

La principal condición que se impone en los acuerdos reparatorios privado al deudo, es que se comprometa a no continuar con la acusación particular, llegando a comprometerse a que ningún pariente con derecho a la acreencia tenga contacto con el fiscal, quedando el proceso en abandono o porque tienen demasiado trabajo o simplemente no le interesa acusar.

Promueve el incremento de los delitos de tránsito, porque según lo que determina la ley con solo permanecer en el lugar de los hechos la pena se le reduce hasta el 40 % y el haber reparado los daños causados a las víctimas del delito luego de la sentencia, constituye una causa especial de rebaja penitenciaria, que podrá variar entre la tercera y la quinta parte de la pena.

Esta rebaja no afectará el derecho de recibir otras rebajas establecidas en el ordenamiento jurídico. Por lo que considero se vulnera el derecho de los deudos que no buscan hacer un negocio con la muerte si no que se sancione ejemplarmente al hechor.

El aumentar la pena de reclusión trae como beneficio cumplir con la víctima en los términos que determina la Constitución de la República, sancionando al culpable del delito con la pena que corresponde en proporción al daño causado, lograría que se disminuya el delito de tránsito porque si el conductor no respeta la ley por lo menos temerá a la pena, puesto que el ser humano valora más la libertad que el dinero. Solo la cárcel y el retiro de la licencia tratan como iguales ante la ley, porque lo que puede solucionar con dinero, nos aleja del espíritu de justicia en los delitos de muerte.

1.6.- OBJETIVOS.

1.6.1.- OBJETIVO GENERAL.

Reformar disposiciones legales con penas más drásticas a fin de advertir y sancionar a los conductores que no respetan la ley de tránsito.

1.6.2.- OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

- Demostrar que el calificativo de accidente de tránsito no corresponde a la totalidad de los hechos causados por el conductor infractor.

- Analizar las circunstancias tipo de las infracciones determinadas en el art, 127 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

- Identificar si el infractor actúa con libertad y conciencia.

- Plantear Propuestas jurídicas.

CAPÍTULO II

2. MARCO TEÓRICO.

2.1. ALTERNATIVAS TEÓRICAS ASUMIDAS.

ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN DE LA LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.

En el Ecuador y el mundo se denomina transporte o transportación al traslado de un lugar a otro de algún elemento, en general personas o bienes, también fluidos. El transporte es una actividad fundamental dentro del desarrollo de la humanidad.

⁹Los accidentes de tránsito cobran, la vida de 1,2 millones de personas anualmente, es decir, más de 3200 al día. Así mismo, la cantidad de lesiones graves o discapacidades que provoca varía entre 20 y 50 millones cada año. La OMS estima que, más del 2.2% de la mortalidad en el mundo es consecuencia de accidentes de tránsito, y en cuanto al futuro, previsión a que en el año 2020 los accidentes de tránsito podrían ser la tercera causa más importante de mortalidad.

⁹http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009/en/

Es en los países de ingresos medios y bajos como éste país, donde se produce el 90% de los accidentes de tránsito mortales a nivel mundial. Los conocimientos actuales permiten adoptar medidas en diferentes ámbitos para prevenir los traumatismos ocasionados por éstos incidentes.

La ciudad de Guayaquil está vigilada por la Comisión de Tránsito del Guayas (C.T.G), como Organismo de planificación, ejecución y control, hasta que el cabildo asuma el control del tránsito vehicular. El personal pasara a conformar la Comisión Nacional de Tránsito y, su objetivo fundamental será prevenir el cometimiento de infracciones en las carreteras, a pesar de la aplicación de la ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial hay un mayor número de colisiones, heridos y muertes.

En la ciudad de Quito durante el año 2009, ha disminuido los siniestros de Tránsito y según una entrevista al alcalde de Quito, Augusto Barrera, bajaron las estadísticas de los accidentes de Tránsito, debido a la estrategia utilizada en ésta ciudad como es la PICO Y PLACA, que consiste en disminuir la circulación vehicular en determinados horarios y en ciertas horas.

En el cantón Quevedo en el mes de Noviembre y Diciembre del 2011 perdieron la vida 22 personas en accidentes de tránsito, de los cuales a ocho se le abrieron instrucción fiscal y se dictaron siete dictámenes abstenidos dos están detenidos y los

procesos en etapa de juicio. Desde el mes de Enero hasta abril del 2012. Treinta y dos personas fallecieron por siniestros de tránsito en las vías de los que se encuentran cuatro infractores detenidos.

LA INFRACCIÓN DEL DEBER DE PREVENIR EL RIESGO

En los accidentes del tránsito automotor lo más común, son los daños materiales, las lesiones y muertes, el legislativo determinó que generan por, Imprudencia, negligencia, impericia, exceso de velocidad en su arte o profesión, o por inobservancia de los reglamentos,

Si bien cada concepto (negligencia, imprudencia, impericia, etc.) tiene un significado distinto lo cierto es que resulta muy difícil asegurar que una conducta es imprudente, negligente o imperita. Lo que es indiscutible es que cada conductor podría evitar incurrir en ellas, con sólo ser prudente o consciente del riesgo al conducir.

EL RIESGO

El avance de la sociedad impone la creación de ciertos riesgos y la comunidad no pretende eliminar el riesgo al conducir o transitar sino administrarlos y fijar pautas para convivir con ellos. Para ser más claros, si bien la utilización de automóviles es uno de los mayores factores de muerte en las personas menores de 30 años y los ilícitos vinculados a la circulación automotor abarcan el cincuenta por ciento (50 %) de toda la criminalidad de las sociedades actuales.

Por ello acepta la circulación pero bajo ciertas pautas las cuales pretenden fijar así, el riesgo permitido. Es inconcebible en la actualidad que una sociedad resuelva prohibir la utilización de vehículos en atención a la gran cantidad de accidentes, en otras palabras, hablamos de un riesgo permitido el cual se delimitará, en cada caso concreto según prescripción de la ley,

Por consiguiente si la actividad se lleva a cabo dentro de los límites del riesgo que la comunidad y el ordenamiento jurídico tolera y sin embargo el resultado se concreta, ello no implicará reproche penal, pero ¿cuál es el límite del riesgo permitido? Precisamente los reglamentos y la *lex artis* son los que, teniendo en cuenta el caso en concreto, habrán de determinar si el agente se comportó dentro del riesgo permitido o, si por el contrario, infringió el deber de prevenir el riesgo.

Los Estados buscan métodos aplicables que permitan medir la capacidad del conductor, como la evaluación psicológica y psicomotriz, se aplican sanciones económicas, pérdida de puntos, detención con el objeto de disminuir el riesgo, lastimosamente en Ecuador a pesar de los esfuerzos que se realizan para evitar los accidentes así como los delitos de tránsito, empleando grandes recursos económicos en campañas de concientización direccionadas a que los usuarios de las vías tomen las medidas que la LOTTTSV determina, se común observar conductores que conducen al margen de la disposición legal.

La Constitución de la República determina en el artículo setenta y seis numeral seis. La Ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales. A mi criterio la pena de prisión no satisface la acreencia de la víctima o los familiares pues existen elementos que se deben considerar de forma particularizada que permiten determinar el grado de culpabilidad del conductor y demuestran que las circunstancias tipo del delito son el resultado de la actitud antijurídica de los conductores que incurren en los presuntos "accidentes" de tránsito que con regularidad causan alarma en nuestro país.

En los delitos de tránsito en el que como resultado haya pérdida de vidas humanas el número de víctimas no se constituye como agravante pues la sanción es la misma, de tres a cinco años según lo determina el artículo 127 de LOTTTSV.

Lo que es más el tiempo de prisión tiende a bajar según el infractor cumpla ciertos requerimientos que están determinados en la ley especializada de tránsito, pudiendo llegar a bajar desde el cuarenta por ciento y, la reparación de los daños a las víctimas aún después de la sentencia constituye una causa especial de rebaja penitenciaria, que podrá variar entre la tercera y la quinta parte de la pena. Esta rebaja no afectará el derecho de recibir otras rebajas establecidas en el ordenamiento jurídico. La otra rebaja la determina el Código de ejecución de penas por cada quinquenio ciento ochenta días.

Por lo que a la víctima se la despoja del derecho de que a su homicida se lo sancione con una pena acorde al delito cometido.

Ésta pena de prisión reducida mal podría considerarse una sanción que cumpla con el principio constitucional, es un manifiesto de la vulneración al derecho de las víctimas, tal parece que nuestros legisladores en la elaboración del artículo 127 de la ley Orgánica de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial más les intereso la condición jurídica del sujeto activo del delito.

Es común escuchar decir que los conductores no salen a matar, sucede que el por su propia decisión actúa negligentemente. Es consciente que el conducir irrespetando las disposiciones de la ley es ilegal y, que su accionar eleva sustancialmente el riesgo de causar daños materiales lesiones e incluso la muerte, por lo que se debe considerar la conducta temeraria del conductor

En contraste con el criterio antes mencionado la gran mayoría de las personas que conducen no viven la desgracia de causar daños materiales, lesiones o la muerte de personas, se debe a que son prudentes y respetuosos de la ley, por añadidura el riesgo se disminuye substancialmente, podríamos sostener que más bien son las posibles víctimas, por cuanto tienen el infortunio de compartir el espacio físico de las vías públicas del país con aquellos conductores irresponsables, exceptuando los

accidentes que se producen por caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobado.

En el artículo setenta y ocho de nuestra Carta Magna. Las víctimas de infracciones penales gozarán de protección especial, y se las protegerá de cualquier amenaza u otras formas de intimidación. Se adoptarán mecanismos para una reparación integral que incluirá, sin dilaciones, el conocimiento de la verdad de los hechos y la restitución, indemnización, rehabilitación, garantía de no repetición y satisfacción del derecho violado.

En los delitos de tránsito los deudos están sujetos a los riesgos propios de la contienda penal y en materia de tránsito se aplican las medidas determinadas en el artículo que nos precede. Pero no se puede dejar de analizar vulneraciones a las garantías de las víctimas o sus familiares que a menudo suceden por cuanto la ley de tránsito se opone a la norma constitucional y el espíritu de justicia queda burlado.

En los delitos de tránsito los familiares están propensos a amenazas e intimidación igual ocurre con los testigos presenciales del hecho en estos casos el Estado de conformidad con lo que determina el artículo cinco noventa y ocho de la constitución de la república creo sistema nacional de protección de víctimas y testigos que lo dirige la fiscalía general del Estado.

Los mecanismos de reparación integral que incluirá el conocimiento de la verdad. Los fiscales de tránsito cuentan con la UIAT compuesta con personal especializado encargado de investigar los siniestros a fin de determinar la circunstancia en la que se cometió el delito y, a quien corresponde la culpa del siniestro.

RESTITUCIÓN, INDEMNIZACIÓN.-En los delitos de tránsito conlleva la obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios, por parte de los responsables de la infracción.

TITULO III

De las infracciones de tránsito

CAPÍTULO I

Generalidades

9Art. 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.

Art. 107.- Las infracciones de tránsito se dividen en delitos y contravenciones.

Art. 108.- Las infracciones de tránsito son culposas y conllevan la obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios, por parte de los responsables de la infracción.

La acción para perseguir los delitos de tránsito es pública de instancia oficial.

En lo relativo a la prescripción del delito y de las penas y al ejercicio de la acción penal por delitos de tránsito, se estará a lo dispuesto en el Código Penal y Código de Procedimiento Penal.

Art. 109.- Si del proceso aparecieren indicios que se ha cometido un delito que no es la infracción culposa de tránsito, se remitirá copia de lo actuado a la unidad de la Fiscalía General del Estado a la que corresponda prevenir o impulsar la investigación. Lo relativo a competencia y a acumulación, se someterá a lo previsto en el Código de Procedimiento Penal.

Art. 110.- Las infracciones de tránsito no serán punibles cuando fueren el resultado de caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobado.

Art. 111.- En concurrencia de varias infracciones de tránsito, el infractor será juzgado por la más grave.

Art. 112.- La reincidencia en los delitos de tránsito será reprimido con el máximo de la pena, sin considerar circunstancias atenuantes de ninguna clase.

Art. 113.- El socorro y ayuda dada a las víctimas, así como la reparación de los daños y perjuicios, con ocasión de una

infracción de tránsito, no implica reconocimiento, ni presunción de responsabilidad de quien presta el auxilio o realiza el pago.

¹⁰Art. 114.- Las infracciones de tránsito causadas por un menor de 18 años serán conocidas y juzgadas con sujeción al Código de la Niñez y Adolescencia.

ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DE LOS DELITOS DE TRANSITO

a.¹¹ **Acto.**-Conducta humana primer elemento y sustento material del delito.

b. **Típico.**- conducta humana que tiene que estar expresamente escrita en la ley.

c. **Antijurídico.**- Conducta contraria al derecho lesiona un bien jurídico.

d. **Culpable.**- Punto de vista imputable

¹²**Concepto: Acto.** Manifestación de voluntad o de fuerza, acción u omisión instantánea y resultado de un movimiento exterior ejecución o realización.

En el caso de los delitos de tránsito considerados delitos culposos puesto que se producen por omisión de las circunstancias típicas prescritas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, cabe considerar el libre albedrío, que nos faculta decidir entre hacer o no hacer.

¹⁰Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

¹¹Dr. Bolívar Gallegos. La Responsabilidad en el Delito de Tránsito, página #15

¹²Guillermo Cabanellas de las Cuevas diccionario enciclopédico de derecho usual tomo # 1 página. 132

Si la ley determina una serie de contravenciones con el objeto de proteger y dar seguridad a los usuarios de las vías públicas, es voluntad del chofer reñir y no acatar, Cabanellas en el derecho penal plantea la voluntad delictiva.

¹³**Acción en derecho penal.** En ésta esfera, la manifestación de la voluntad delictiva, la comisión de un acto penado por la ley, puede revestir dos formas; positiva o de actitud, y negativa o de abstención. A la primera se la denomina acción; y omisión, a la segunda la distinción real y exacta, es más bien teórica que de transcendencia práctica, ni siquiera prevalece la impresión superficial de que la acción es más repudiable que la omisión

¹⁴**Típico.**- conducta humana que tiene que estar expresamente escrita en la ley.

Está interrelacionado con la Tipicidad. Denominación técnica, originada por el penalista alemán Beling que en el idioma germánico le dió el nombre de "Tatbestand" para designar la descripción del delito, como uno de los caracteres del mismo, aparte otras valoraciones sugestivas u objetivas necesarias para su punición. Por lo común, el legislador establece un supuesto en la primera parte de los preceptos dedicados a los delitos en los libros especiales de los códigos y leyes antes de determinar la pena. Lo primero es la base de la tipicidad, si la

¹³Guillermo Cabanellas de las Cuevas diccionario enciclopédico de derecho usual tomo # 1 página. 72.

¹⁴Guillermo Cabanellas de las Cuevas diccionario enciclopédico de derecho usual tomo # 8 página. 96.

acción u omisión del agente se adapta a ese molde. Es decir que el hecho cometido por el sujeto activo del delito se encuadre en el tipo determinado por la ley. En el caso de delitos de tránsito la ley determina claramente los tipos de delitos además identifica a los capaces de cometerlos.

¹⁵**Antijurídico.**- Contra derecho o contra el derecho. Aunque quepa tildarlo de paradójico, es plenamente jurídico, porque sus consecuencias se producen en éste campo y de él surgen los antidotos de la exigencia de la responsabilidad económica o personal que corresponde. Delito, Incumplimiento, Infracción, Responsabilidad.

La razón de ser de lo jurídico tiene su origen en el ordenamiento de ley del Estado partiendo desde la Constitución de la República y demás códigos y leyes que rigen en el país. La carta magna en el Art. 76 N.3, determina que. Nadie podrá ser juzgado ni sancionado por un acto u omisión que, al momento de cometerse, no esté tipificado en la ley como infracción penal, administrativa o de otra naturaleza; ni se le aplicará una sanción no prevista por la Constitución o la ley, es decir primero tiene que tipificarse el delito, ponerle sanción y publicarse en registro oficial para que sea punible.

¹⁶**Culpa.** En sentido amplio se entiende por culpa cualquier falta, voluntaria o no, de una persona que produce un mal o daño: en cuyo caso culpa equivale a daño. Conjuntamente con

¹⁵Diccionario jurídico elemental. Dr. Guillermo Cabanellas de las cuevas, tomo uno página # 310.

¹⁶Diccionario enciclopédico de derecho usual, tomo 2 pagina # 441.

dolo son las dos únicas formas de culpabilidad, existe cuando se ha producido un resultado típicamente antijurídico sin que el autor haya previsto los resultados. Quien obra por culpa lo hace por negligencia, por falta de pericia o habilidad en el ejercicio de una profesión u oficio. Es la desatención del deber de precaución, que como consecuencia dió por origen el resultado antijurídico.

Se entiende que en derecho para que una persona sea culpable de la comisión de un delito, este tiene que haber vulnerado un derecho protegido por la ley, y que exista el nexo causal entre el delito y el imputado, en nuestra legislación de tránsito al igual que el resto del mundo el delito de tránsito, es considerado culposo, por lo que hay que analizar el grado de culpabilidad.

¹⁷Culpa consiente. La caracterizada por haber previsto el culpable las consecuencias de su proceder negligente o imprudente, aun careciendo del deseo de causar el mal o perjuicio, que agravaría la situación hasta convertirse en culpa delictual.

El conductor debe proveer con criterio responsable las consecuencias que derivan de las decisiones que él tome, que pese a existir límites de velocidad reglamento expreso de circulación que determinan la ley, decide invadir el carril contrario. En ocasiones viendo que otro vehículo viene en

¹⁷Diccionario enciclopédico de derecho usual, tomo 2 pagina # 441.

sentido contrario, o en una curva en la que no tiene a la vista el carril izquierdo de la carretera, en la zona urbana no respetar las señales, los semáforos en rojo etc. Caso igual ocurre con los límites de velocidad, no los respetan.

¹⁸Culpa reglamentaria.- son actos de mera participación aquellas acciones que consideradas en sí misma no producen el delito, pero contribuyen a su realización mediante el apoyo a la actividad del autor. Corresponde imputar homicidio culposo a los conductores de distintos vehículos automotor que contravienen disposiciones del Reglamento de Tránsito y por dicha actividad produce la muerte de un ciclista o cualquier usuario de la vía pública

EL DELITO DE TRÁNSITO ES DOLOSO O CULPOSO.

¹⁹VOLUNTAD. Potencia o facultad del alma que lleva a obrar o abstenerse. Acto de admitir o repeler algo. Libre albedrío. Elección libre de actuar.

²⁰DOLO. La resolución libre y consiente de realizar voluntariamente una acción u omisión prevista y sancionada por la ley. En el artículo art.127 de nuestra legislación vigente se determina 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

¹⁸Dr. Bolívar Gallegos la responsabilidad en los delitos de tránsito página # 50.

¹⁹Diccionario jurídico elemental. Dr. Guillermo Cabanellas de las Cuevas, página # 135.

²⁰Guillermo Cabanellas de las Cuevas diccionario enciclopédico de derecho usual tomo # 8 página. 422.

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.

²¹**ACCIDENTE.** En términos amplios, la calidad secundaria, lo que no constituye la naturaleza o esencia de algo, hecho imprevisto, suceso eventual; sobre todo cuando ello origina desgracia, casuales o involuntarias.

De acuerdo con el concepto se debe considerar que el conductor no hizo absolutamente nada para ocasionar la muerte de la víctima al respecto la LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, considera accidente a los que tienen como origen el caso fortuito o fuerza mayor.

Se entiende que el accidente por caso fortuito es aquel que se presenta de tal manera que el conductor no podía predecirlo y

²¹Guillermo Cabanellas de las Cuevas diccionario enciclopédico de derecho usual tomo # 1 página. 66.

por tal razón no puede evitarlo ejemplo: que le caiga en la calzada un árbol, se le pinchó un neumático en buen estado y por ello colisionó a otro vehículo, intempestivamente se le cruzó un peatón que se intentaba suicidar o iba distraído, etc. Y por fuerza mayor se entiende que el conductor por evitar colisionar con otro vehículo o personas ocasiona un daño o la muerte a terceros.

En la legislación de tránsito en el Art, 110 determina que. Las infracciones de tránsito no serán punibles cuando fueren el resultado de caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobada. Para ello se cuenta con personal policial, peritos que después de realizar las experticias pertinentes elevan el respectivo informe que certifica si el siniestro tiene las condicionantes propias del caso fortuito o fuerza mayor, en cuyo caso el señor fiscal se inhiba de acusar al conductor.

²²**Accidente de tránsito** según el Dr. Guillermo Cabanellas. Los choques y los atropellos originados por vehículos, automóviles, motocicletas. Los accidentes de la circulación integran quizás la fuente de mayor cantidad de litigios dentro de todas las jurisdicciones.

Pues cabe considerar que en los conocidos accidentes se presenta un concurso de violaciones al derecho que van desde la jurisdicción penal por la muerte de la víctima, al campo del derecho civil por la indemnización a que tiene derecho la

²²Guillermo Cabanellas de las Cuevas diccionario enciclopédico de derecho usual tomo # 1 página. 67.

víctima por cuanto también se le causa daño al vehículo u otros bienes que se transportan.

En el mismo concepto considera que. Hay que estar atento a los hechos. Las desgracias y los daños que los vehículos de toda especie causan a sus iguales, conductores, pasajeros y peatones, han suscitado el refinamiento de la técnica jurídica en cuanto a la responsabilidad civil. La menor infracción reglamentaria de la circulación provoca la culpabilidad total por los daños, y hasta puede suscitar culpa penal por imprudencia.

En el caso de que el vehículo que ocasionó el accidente preste un servicio público de transporte, será solidariamente responsable de los daños civiles, la operadora de transporte y el propietario del vehículo. En el caso de negligencia declarada por la autoridad competente, se retirará el cupo del vehículo accidentado y se los sancionará de conformidad con la Ley.

En cuanto a las circunstancias típica de los delito de tránsito el Dr. Fernando Yávar Núñez, Ab: Julio Oswaldo Velásquez Varas y, Ab: Carlós Montufar Fuentes en su obra El Manual Teórico Practico Sobre Los Delitos De Tránsito. Han realizado un análisis minucioso de cada una de ellas.

²³**Concepto. Negligencia.** Omisión de la diligencia o cuidado que debe ponerse en los negocios, en las relaciones con las personas, en el manejo de las cosas y en el cumplimiento de

²³Guillermo Cabanellas de las Cuevas diccionario enciclopédico de derecho usual tomo # 5 página. 532.

los deberes y misiones. Dejadez. Abandono. Desidia. Falta de aplicación. Defecto de atención. Ejecución imperfecta contra la posibilidad de obrar mejor.

Negligencia; ²⁴ esta causal que nos impone el artículo 127 LOTTTSV debe de ser considerada en cada caso, pues pensamos que la negligencia en materia de tránsito difiere en algo de la negligencia en sentido general, es decir, tenemos que puntualizar el hecho negligente en la conducción para determinar si la conducta del conductor se adecua a ésta circunstancia.

Hay que destacar que en materia de tránsito existe negligencia automotriz y negligencia peatonal, pero siempre es una característica de no hacer consciente en el ser humano, pues tanto el que conduce como el que camina lo hace con voluntad de allí que quien adecúa sus actos a un acto negligente que se trasluce en que no desea el resultado dañoso para terceras personas, simplemente su actuar sin querer dañar lo convierte en delito culposo, la jurisprudencia nos entrega una negligencia temeraria.

²⁵ Cabanellas dice que la "**Temeridad**. Es un acto arriesgado al que no precede un examen meditado sobre los peligros que puede acarrear, ésta temeridad puede ser producida tanto como por un vehículo a motor tracción humana o animal o con

²⁴ Dr. Fernando Yávar Núñez, Ab: Julio Oswaldo Velásquez Varas y, Ab: Carlos Montufar Fuentes en su obra El Manual Teórico Práctico Sobre Los Delitos De Tránsito página.

²⁵ Guillermo Cabanellas de las Cuevas diccionario enciclopédico de derecho usual tomo # 8 pág. 28.

el cuerpo humano al actuar dejando de hacer lo que debe de hacer por elemental del principio del debido cuidado”

La gente que maneja automóviles debe ejercitar cuidados razonables bajo las circunstancias. Una falta de cuidado se considera negligencia una persona que maneja un vehículo puede ser requerida a pagar cualquier daño a una persona causada por su negligencia. Es necesario que el acreedor compruebe que el accionado fue negligente y que producto de ella causó el accidente y que éste ocasiono las lesiones o muerte.

²⁶**Concepto. Impericia.** Falta de conocimiento o de la práctica que debe 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.

²⁷**La impericia,** supone un defecto o carencia de los conocimientos técnicos o científicos que son indispensables para ejercer idóneamente una profesión un arte o un oficio.

Cuando la ley de tránsito se refiere a la impericia hay que tomarla con mucha reserva, pues se trata de una falta de actuación idónea dentro de la conducción vial, si bien en nuestro país nos falta una facultad o instituto académico que arroje verdaderos peritos en la conducción de vehículos

²⁶Guillermo Cabanellas de las Cuevas diccionario enciclopédico de derecho usual tomo # 4 página. 344.

²⁷Dr. Fernando Yávar Núñez, Ab: Julio Oswaldo Velásquez Varas y, Ab: Carlós Montufar Fuentes en su obra El Manual Teórico Practico Sobre Los Delitos De Tránsito página.

entonces son las jefaturas de tránsito las que tienen que tienen que preocuparse de que el aspirante a conductor salga por lo menos con principios de perito. Al igual que en la circunstancia anterior a la víctima le toca comprobar si el accidente o delito se cometió por impericia así tenga la licencia de conducir.

Debe agregarse que ésta circunstancia típica del delito de tránsito trae una culpabilidad compartida entre el infractor y el estado que debe priorizar medidas urgentes con el objeto de que todos los conductores en general deban tener los conocimientos y pericia necesarias para garantizar a los usuarios de las vías públicas la seguridad prescrita en la Constitución y reglamentada en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

²⁸**Concepto. Imprudencia.** Genéricamente, la falta de prudencia, de precaución. O misión de la diligencia debida, Negligencia inexcusable y punible por olvido o desdén de las precauciones que la cautela vulgar aconseja y que de mediar malicia, constituiría delito.

²⁹El término imprudente toma una consideración absolutamente subjetiva sobre un hecho objetivo, pues hace un rápido análisis de su propia habilidad, de manera que adecúa su conducta a una culpa consiente o con representación Olano Valderrama, en su tratado técnico jurídico sobre accidentes de

²⁸ Guillermo Cabanellas de las Cuevas diccionario enciclopédico de derecho usual tomo # 4 página. 354

²⁹ Dr. Fernando Yávar Núñez, Ab: Julio Oswaldo Velásquez Varas y, Ab: Carlós Montufar Fuentes en su obra El Manual Teórico Practico Sobre Los Delitos De Tránsito página # 52.

circulación pag.107 trae una conceptualización respecto a la imprudencia. Es la expresión de una excesiva confianza en la propia habilidad del conductor, o de la pretensión de poder sortear con éxito una situación que se sabe peligrosa.

Los conductores imprudentes conocen la ley y a sabiendas de las prohibiciones que ésta determina ponen en riesgo su propia vida y la de los demás tal parece que se regocijan sembrando temor confían tanto en su destreza que no prevén el resultado dañoso, la mayoría de las infracciones, daños materiales, y muertes en área urbana tienen origen en los semáforos.

Estos no respetan la luz amarilla apenas ven el cambio en lugar de detenerse, aceleran, otros más audaces se pasan estando en luz roja, esto sin contar los semáforos que suelen estar dañados no respetan las señales de pare con un claro exceso de optimismo como si no les podría suceder nada o lesionar a otros. El Dr. Cabanellas aporta con el concepto apropiado.

Estos sujetos cometen³⁰ **Imprudencia Agravada**. Constituye delito la denominada con infracción de los reglamentos; porque a la negligencia y al daño se agrega una violación normativa. Están incurso en esta normativa los automovilistas que atropellan a una persona por ir a una velocidad no permitida o por faltar a cualquier punto de la ordenanza.

³⁰ Guillermo Cabanellas de las Cuevas diccionario enciclopédico de derecho usual tomo # 4 página. 354.

³¹**Exceso de velocidad;** Es lo que excede de la medida o regla, o de lo razonable o lícito; es abuso, delito, crimen, es fuera de límite, acto ilícito,

Hasta el 24 de Junio del 2012 el exceso de velocidad no fue sancionado, pese que la ley determinaba los límites de velocidad, la policía de tránsito carecía de recursos tecnológicos que permitieran sancionar al infractor, el 25 de junio se publicó el registro oficial N° 731 que reformó los siguientes artículos.

Art. 145.- Incurre en contravención muy grave y será sancionado con prisión de tres días, multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 10 puntos en su licencia de conducir.

e) El conductor, que con un vehículo automotor excediere los límites de velocidad fuera del rango moderado, de conformidad con el reglamento correspondiente;

LIMITES DE VELOCIDAD

Artículo 191.- Los límites máximos y rangos moderados de velocidad vehicular permitidos en las vías públicas, con excepción de trenes y autocarriles, son los siguientes:

³¹DR. AB MARCO MARCELO CADENA CRESPO LAS INFRACCIONES O DELITOS DE TRÁNSITO, CON SUS ANALOGÍAS A LOS DELITOS DEL HOMICIDIO AL ASESINATO pág. # 205

Tipo de vía Límite máximo Rango moderado (Art. 142.g de la Ley) Fuera del rango moderado (Art. 145.e de la Ley)

1. Para vehículos livianos, motocicletas y similares:

Cuadro N° 2

Tipo de vía	Límite Máximo	Rango moderado Art, 142.g de la Ley	Fuera del rango moderado Art. 145.e, de la Ley
Urbana	50 Km/h	>50 Km/h - < 60 Km/h	> 60 Km/h
Perimetral	90 Km/h	>90 Km/h -< 120 Km/h	>120 Km/h
Rectas en Carreteras	100 Km/h	>100 Km/h -<135 Km/h	>135 Km/h
Curvas en carreteras	60 Km/h	>60 Km/h -< 75 Km/h	> 75 Km/h

2. Para vehículos de transporte público de pasajeros:

Cuadro N° 3

Tipo de vía	Límite Máximo	Rango moderado Art, 142.g de la Ley	Fuera del rango moderado Art. 145.e, de la Ley
Urbana	40 Km/h	>40 Km/h - < 50 Km/h	> 50 Km/h
Perimetral	70 Km/h	>70 Km/h -< 100 Km/h	>100 Km/h
Rectas en Carreteras	90 Km/h	>90 Km/h -<115 Km/h	>115 Km/h
Curvas en carreteras	50 Km/h	>50 Km/h -< 65 Km/h	> 65 Km/h

3. Para vehículos de transporte de carga

Cuadro N° 4

Tipo de vía	Límite Máximo	Rango moderado Art, 142.g de la Ley	Fuera del rango moderado Art. 145.e, de la Ley
Urbana	40 Km/h	>40 Km/h - < 50 Km/h	> 50 Km/h
Perimetral	70 Km/h	>70 Km/h -< 95 Km/h	> 95 Km/h
Rectas en Carreteras	70 Km/h	>70 Km/h -<100 Km/h	>100 Km/h
Curvas en carreteras	40 Km/h	>40 Km/h -< 60 Km/h	> 60 Km/h

Las señales de tránsito deberán indicar tanto el límite de velocidad máximo como los rangos moderados. En caso de discrepancia entre los límites y rangos aquí indicados y los que se establezcan en las señales de tránsito, prevalecerán estas últimas.

La Agencia Nacional de Tránsito y los GADs (Gobiernos Autónomos Descentralizados) de ser el caso y manteniendo la debida coordinación, podrán establecer límites menores de velocidad, por razones de prevención y seguridad, así por ejemplo para el transporte escolar, o, en áreas de seguridad o carga, o limitar el acceso a determinadas vías respecto de determinado tipo de vehículos.

Artículo 192.- Los límites máximos de velocidad señalados en el artículo anterior, serán observados en vías rectas y a nivel, y en circunstancias que no atenten contra la seguridad de otros usuarios.

Artículo 193.- Todos los vehículos al aproximarse a una intersección no regulada, circularán a una velocidad máxima de 30 Km/h., de igual forma cuando circulen por las zonas escolares, siendo el rango moderado en éstos casos 35 km/h.

Artículo 194.- Se prohíbe conducir a velocidad reducida de manera tal que impida la circulación normal de otros vehículos, salvo que la velocidad sea necesaria para conducir con seguridad o en cumplimiento de disposiciones reglamentarias. Si existe la norma que regula los límites de velocidad como se justifica que se observe a los conductores exceder los límites permitidos según el

³²Dr. Marco Marcelo Cadena Crespo. Sostiene que la velocidad es una droga figurativamente, en el sentido que la velocidad incentiva al conductor a superar lo normal, lo permitido por la ley y rebasar a los vehículos porque parece innato que a éstos conductores embriagados con la velocidad no tienen tranquilidad mientras van tras otros vehículos, sienten un complejo de inferioridad o superioridad, que en psicoanálisis es el conjunto de sentimientos o recuerdos parcial o totalmente inconscientes de un poder afectivo que determina una manera estereotipada de comportarse con los demás; y sí que a la fuerza van tras otro vehículo es porque la máquina de su vehículo no les rinde conforme a sus ansias lo cual es evidente

³²DR. AB MARCO MARCELO CADENA CRESPO LAS INFRACCIONES O DELITOS DE TRÁNSITO, CON SUS ANALOGÍAS A LOS DELITOS DEL HOMICIDIO AL ASESINATO pág. # 205.

El exceso de velocidad para comprobarlo hay que explorar en el campo de la física se debe considerar a qué velocidad circulaba en el momento del impacto y la velocidad permitida para poder determinar si es culpable o no, para conocer la realidad del hecho los especialistas reconstruyen el lugar toman versiones, aunque en ciertos lugares ya hay cámaras que facilitan la investigación.

Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo;

Para apreciar las malas condiciones del vehículo se debe considerar si éste conocimiento fué previo a los hechos acontecidos, aunque no se debe ignorar que ciertos propietarios de vehículos son irresponsables no les dan mantenimiento regularmente con el objeto de detectar desperfectos que fácilmente podrían desencadenar en una desgracia, los más comunes son la perdida de frenos, llantas lisas que no tienen agarre en el asfalto o bien pueden poncharse.

³³El, Dr. Fernando Yávar Núñez, Ab: Julio Oswaldo Velásquez Varas y, Ab: Carlós Montufar Fuentes en su obra, El Manual Teórico Practico Sobre Los Delitos De Tránsito sostiene. Que dichos desperfectos son por negligencia del conductor en no darle un adecuado mantenimiento a su vehículo a motor o mecánico, como también que el propietario admita que el

³³Dr. Fernando Yávar Núñez, Ab: Julio Oswaldo Velásquez Varas y, Ab: Carlós Montufar Fuentes en su obra El Manual Teórico Practico Sobre Los Delitos De Tránsito página # 85.

automotor estaba con desperfecto, además aseveran que. Aquí no interesa examinar el automotor para excluir al conductor, pues los automotores no piensan, ni se dan mantenimiento automáticamente la negligencia recae en quien conduce o tenía a cargo el automotor.

Inobservancia de la presente ley y su reglamento, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito.

³⁴En cuanto a los accidentes de tránsito entre dos o más vehículos hay que estar a los hechos. La menor infracción reglamentaria de la circulación provoca la culpabilidad de los daños y hasta puede suscribir la penal por imprudencia. La ley no se crea para no cumplirla está para ordenar el tránsito y uso de las vías públicas.

Los agentes de tránsito son los encargados de vigilar que los usuarios no infrinjan las normas por parte de los usuarios. Las autoridades de tránsito como fiscales, jueces son los que tienen la tarea de conocer procesar y sancionar a los infractores, El respetarla y acatarlas aleja el peligro de cometer delitos que luego les cuesta dinero reparar los daños, multas, y hasta la libertad.

En cuanto a las órdenes legítimas, se ven eventualmente situaciones en que los conductores cuando un agente les ordena detenerse no lo hacen imprimen más velocidad y por

³⁴Dr. Fernando Yávar Núñez, Ab: Julio Oswaldo Velásquez Varas y, Ab: Carlós Montufar Fuentes en su obra El Manual Teórico Practico Sobre Los Delitos De Transito página # 89.

ésta causa se generan daños mayores contra los bienes, las personas e incluso la muerte este solo hecho ya es infracción.

DERECHO COMPARADO

EL CÓDIGO DE TRANSITO DE ESPAÑA

Se determina el procedimiento para sancionar las contravenciones con la pérdida de puntos y, el pago de las infracciones. Se podría considerar que es el sistema ideal para suspender temporalmente al conductor que en si es una amenaza y bien podría atentar contra la vida de peatones así como de otros conductores.

En cuanto a la aplicación de sanciones para los homicidios en accidentes de tránsito se sanciona de conformidad con lo que ³⁵determina el: Art. 142. El que por imprudencia grave causare la muerte, será castigado como reo de homicidio imprudente, con la pena de prisión de uno a cuatro años.

En cuanto a la pena es notorio que es menor a la que se impone en nuestra Ley pero el solo hecho de identificar y calificar la negligencia grave como la acción que genera el delito es lo justo en lugar de llamarlo accidente, declararlo reo de homicidio imprudente es lo correcto para aquel conductor que durante el proceso se compruebe que él es el único responsable por la vida que el con su accionar extinguió,

³⁵http://www.ub.edu/masterofial/crim_polcrim_seg/

La privación del derecho de conducir es más extensa es de uno a seis años, pero si el homicidio es cometido por un profesional se impondrá además la pena de inhabilitación especial para el ejercicio de la profesión, un periodo de tres a seis años. Esta suspensión adicional tendría como objetivo aplicarla a los conductores profesionales, por cuanto se supone que son conductores calificados, conocedores de su oficio y de las reglas de tránsito por no decir de la ley y que por ésta razón serían los menos proclives a cometer infracciones

CÓDIGO PENAL DE PERÚ

Artículo 111^o.- homicidio culposo.- El que, por culpa, o ocasiona la muerte de una persona, será reprimido con pena privativa de libertad no mayor de dos años o ³⁶con prestación de servicios comunitarios de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas.

La pena privativa de la libertad será no menor de cuatro años ni mayor de ocho años e inhabilitación, según corresponda, conforme al Artículo 36^o incisos 4), 6) y 7), cuando el agente haya estado conduciendo un vehículo motorizado bajo el efecto de estupefacientes o en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, o cuando sean varias las víctimas del mismo hecho o el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito.

La pena será no mayor de cuatro años si el delito resulta de la inobservancia de reglas de profesión, de ocupación o industria

³⁶http://www.oas.org/juridico/MLA/sp/per/sp_per_cod_pen.pdf

y cuando sean varias las víctimas del mismo hecho, la pena será no mayor de seis años. 12 A (12-A) Artículo modificado por el Art. 1 de la Ley 27753, publicada el 09/06/2002.

Las dos legislaciones tienen elementos importantes que bien podrían aportar para mejorar nuestra Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, en la española la tipificación. El que por imprudencia grave causare la muerte, será castigado como reo de homicidio imprudente. .La privación del derecho de conducir es más extensa, es de uno a seis años, pero si el homicidio es cometido por un profesional se impondrá además la pena de inhabilitación especial para el ejercicio de la profesión, por un período de tres a seis años.

La Ley peruana tipifica al delito de tránsito como. Homicidio culposo. La pena privativa de la libertad será no menor de cuatro años ni mayor de ocho años e inhabilitación. La pena será no mayor de cuatro años. Si el delito resulta de la inobservancia de reglas de profesión, de ocupación o industria y cuando sean varias las víctimas del mismo hecho, la pena será no mayor de seis años. En la LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL determina principios fundamentales que tienen como objetivo proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por las vías del país, además se fundamenta en principios generales como el derecho a la vida, la libre movilidad, al libre tránsito etc.

2.2. MARCO CONCEPTUAL.

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

Art. 76.- En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas:

6. La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza.

Art. 78.-Las víctimas de infracciones penales gozarán de protección especial, se les garantizará su no revictimización, particularmente en la obtención y valoración de las pruebas, y se las protegerá de cualquier amenaza u otras formas de intimidación. Se adoptarán mecanismos para una reparación integral que incluirá, sin dilaciones, el conocimiento de la verdad de los hechos y la restitución, indemnización, rehabilitación, garantía de no repetición y satisfacción del derecho violado. Se establecerá un sistema de protección y asistencia a víctimas, testigos y participantes procesales.

TITULO V

ORGANIZACIÓN TERRITORIAL DEL ESTADO

Capítulo cuarto

Régimen de competencias

Art. 262.- Los gobiernos regionales autónomos tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de las otras

que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias: Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte regional y el cantonal en tanto no lo asuman las municipalidades. En el ámbito de éstas competencias exclusivas y en el uso de sus facultades, los gobiernos seccionales expedirán normas regionales, orientadas a la planificación el uso y ocupación del suelo, etc.

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

Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana.

TITULO VII

REGIMEN DEL BUEN VIVIR

Capítulo primero

Inclusión y equidad

Art. 340.- El sistema nacional de inclusión y equidad social es el conjunto articulado y coordinado de sistemas, instituciones, políticas, normas, programas y servicios que aseguran el ejercicio, garantía y exigibilidad de los derechos reconocidos en la Constitución y el cumplimiento de los objetivos del régimen de desarrollo. El sistema se articulará al Plan Nacional de

Desarrollo y al sistema nacional descentralizado de planificación participativa; se guiará por los principios de universalidad, igualdad, equidad, progresividad, interculturalidad, solidaridad y no discriminación; y funcionará bajo los criterios de calidad, eficiencia, eficacia, transparencia, responsabilidad y participación.

El sistema se compone de los ámbitos de la educación, salud, seguridad social, gestión de riesgos, cultura física y deporte, hábitat y vivienda, cultura, comunicación e información, disfrute del tiempo libre, ciencia y tecnología, población, seguridad humana y transporte.

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

DECLARACIÓN UNIVERSAL DE LOS DERECHOS HUMANOS.

Art. 7.- De la Declaración Universal de los Derechos Humanos. Todos son iguales ante la ley y tienen, sin distinción, derecho a igual protección de la ley. Todos tienen derecho a igual protección contra toda discriminación que infrinja ésta Declaración y contra toda provocación a tal discriminación.

Art. 8.- Toda persona tiene derecho a un recurso efectivo, ante los tribunales nacionales competentes, que la ampare contra actos que violen sus derechos fundamentales reconocidos por la constitución o por la ley.

LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL DEL ECUADOR

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

Art. 2.- La presente Ley se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización. En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio

público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables.

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 controlará y exigirá la capacitación integral, permanente, la formación y tecnificación a conductoras y conductores profesionales y no profesionales y el estricto cumplimiento del aseguramiento social.

CAPÍTULO II DE LAS CIRCUNSTANCIAS DE LAS INFRACCIONES

ART.120.-se consideran circunstancias atenuantes:

- a) El auxilio y la ayuda inmediata proporcionada a las víctimas del accidente;

- b) La oportuna y espontánea reparación de los daños y perjuicios causados, efectuada hasta antes de declararse instalada la audiencia de juicio;

- c) Dar aviso a la autoridad; y,

- d) El haber observado respeto para las autoridades y agentes de tránsito, y el acatamiento a sus disposiciones.

Serán consideradas también como circunstancias atenuantes las previstas en los numerales 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9 y 10 del artículo 29 del Código Penal.

La circunstancia anotada en el literal b) del presente artículo posee el carácter de atenuante trascendental, por tal motivo, su sola presencia permitirá dar lugar a la rebaja de hasta el 40% de la pena establecida, así no concurren otras atenuantes o incluso exista una agravante.

Art. 122.- En materia de tránsito el haber reparado los daños causados a las víctimas del delito luego de la sentencia,

constituye una causa especial de rebaja penitenciaria, que podrá variar entre la mitad y cuarta parte de la pena. Esta rebaja no afectará el derecho de recibir otras rebajas establecidas en el ordenamiento jurídico.

La rebaja penitenciaria señalada en el inciso anterior no será concedida al infractor que se dió a la fuga, no auxilió a la víctima del accidente o, cometió la infracción en estado de embriaguez o de intoxicación por efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas.

CAPÍTULO III

DE LAS PENAS Y SU MODIFICACIÓN

Art. 124.- En los delitos de tránsito, cuando se justifique a favor del infractor la existencia de circunstancias atenuantes y ninguna agravante, la pena de reclusión mayor se reducirá a reclusión menor.

Las penas de prisión y de multa, se reducirán hasta en un tercio de las mismas, cuando se justifique a favor del infractor la existencia de circunstancias atenuantes y ninguna agravante. No se concederá el reemplazo que indica éste inciso en el caso de que el infractor haya abandonado a las víctimas, se haya dado a la fuga o haya cometido la infracción en estado de embriaguez o bajo los efectos de drogas o sustancias estupefacientes o psicotrópicas.

En los casos de sustitución de la prisión, el juez está obligado a supervisar, periódicamente el cumplimiento de la sanción impuesta.

CAPÍTULO IV

DE LOS DELITOS DE TRANSITO

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

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

Art. 126.1.- 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 incapacidad laboral superior a noventa días.

Art. 127.- 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.

En el caso de que el vehículo que ocasionó el accidente preste un servicio público de transporte, será solidariamente responsable de los daños civiles, la operadora de transporte y el propietario del vehículo. En el caso de negligencia declarada por la autoridad competente, se retirará el cupo del vehículo accidentado y se los sancionará de conformidad con la Ley.

Art. 128.- 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, ocasione un accidente de tránsito del que resulten muerta o con lesiones graves una o más personas, será sancionado con prisión de tres a cinco años, multa de veinte (20) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, y el resarcimiento económico por las pérdidas producidas por el accidente.

Si las obras hubieren sido ejecutadas mediante administración directa por una institución del sector público, la sanción en materia civil se aplicará directamente a la institución, y en cuanto la responsabilidad penal se aplicará las penas señaladas en el inciso anterior al funcionario responsable directo de la obra.

De verificarse por parte de las autoridades de tránsito que existe falta de previsión del peligro o riesgo durante la ejecución de obras en la vía pública, dicha obra será suspendida hasta subsanar la falta de previsión mencionada, sancionándose a la persona natural o jurídica responsable hasta con 20 remuneraciones básicas unificadas.

Art. 129.- Será sancionado con prisión de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo, multa de quince (15) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, quien ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas, y en el que

se verifique que la circunstancia del accidente se debió a cansancio, sueño o malas condiciones físicas del conductor, con sujeción a los parámetros específicos establecidos en el Reglamento a ésta Ley.

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

Art. 130.- Quien condujere un vehículo a motor con licencia de conducir suspendida temporal o definitivamente, y causare una infracción de tránsito será sancionado con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.

Art. 131.- Quien causare un accidente de tránsito del que resulte herida o lesionada alguna persona, produciéndole enfermedad o incapacidad física para efectuar sus tareas habituales, que sea menor de treinta días, y ocasione además daños materiales cuyo costo de reparación sea superior a seis remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general e inferior a seis; será sancionado con multa de tres remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, y la pérdida de 9 puntos en su licencia.

En caso de reincidencia se lo sancionará con quince días de prisión, y la pérdida de los puntos señalados en el inciso anterior.

Cuando se tratare del servicio público, el propietario del vehículo será responsable solidario por los daños civiles.

Art. 132.- Cuando por efecto de un accidente de tránsito resulten solamente daños materiales a terceros cuyo costo de reparación sea mayor a dos (2) remuneraciones y no exceda de seis (6) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, el responsable será sancionado con multa de dos (2) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, y reducción de seis (6) puntos en su licencia de conducir; sin perjuicio de la responsabilidad civil para con terceros a que queda sujeto por causa del delito.

En caso de reincidencia se lo sancionará con el doble de la multa pecuniaria y la pérdida de doce (12) puntos.

Si como consecuencia del accidente de tránsito se causan solamente daños materiales a terceros cuyo costo de reparación excedan las seis remuneraciones básicas unificadas, el responsable será sancionado con el doble de la multa establecida en el primer inciso; y, reducción de nueve (9) puntos en su licencia de conducir.

En cualquier caso el propietario del vehículo será solidariamente responsable de los daños civiles.”

Art. 133.- Quien sin estar legalmente autorizado para conducir vehículos a motor, o haciendo uso de una licencia de conducir de categoría y clase inferior a la necesaria según las

características del vehículo, conduzca un vehículo e incurra en cualquiera de las circunstancias señaladas en los artículos anteriores, será reprimido con el máximo de la pena correspondiente.

Art. 134.- Cuando el responsable del accidente no sea el conductor de un vehículo sino el peatón, pasajero, controlador u otra persona, éste será reprimido con las penas previstas en los artículos anteriores, rebajadas de un tercio a la mitad, según las circunstancias del delito, a excepción de la pérdida de puntos que se aplica en forma exclusiva a los conductores infractores.

Art. 135.- Quien ocasione un accidente de tránsito con un vehículo sustraído, será reprimido con el máximo de las penas establecidas para la infracción cometida, aumentadas en la mitad, sin perjuicio de la acción penal a que haya lugar por la sustracción del automotor.

Art. 135.1.- Será sancionado con prisión de 6 meses a un año, suspensión de la licencia de conducir por el mismo plazo, multa de tres a cinco salarios básicos unificados del trabajador en general, quien conduzca un vehículo de transporte público Internacional, Intrarregional, Interprovincial, Intraprovincial con exceso de pasajeros.

Será responsable solidariamente el propietario del vehículo y la operadora a la cual pertenece, la misma que será sancionada con la suspensión de hasta 60 días de sus permiso de operación sin perjuicio de las demás sanciones previstas en la ley.

Art. 135.2.- Será sancionado con prisión de 6 meses a un año, suspensión de la licencia de conducir por el mismo plazo, multa de tres a cinco salarios básicos unificados del trabajador en general, quien conduzca un vehículo de transporte público y/o comercial, con llantas lisas o daños mecánicos previsibles.

Será responsable solidariamente el propietario del vehículo y la operadora a la cual pertenece, la misma que será sancionada con la suspensión de hasta 60 días de su permiso de operación sin perjuicio de las demás sanciones previstas en la ley.

Art. 136.- El conductor de un vehículo automotor que lo utilice como medio para la comisión de un delito que no sea de aquellos tipificados por ésta Ley, además de su responsabilidad como autor cómplice o encubridor del hecho, será sancionado por el juez que sentencie la causa con la revocatoria definitiva de la licencia para conducir. La sanción deberá ser notificada a las autoridades de tránsito competentes.

Art. 137.- Para los casos de los delitos que se perpetren en las circunstancias señaladas en los artículos 126, 127, 128 y 129, y cuyos resultados fueren lesiones a las personas, las penas

privativas de libertad previstas en cada uno de éstos artículos se modificarán de acuerdo a la siguiente escala:

- a) Las tres cuartas partes, si el accidente causare pérdida de órgano principal, enfermedad, lesión o incapacidad laboral permanentes;
- b) La mitad, si el accidente causare incapacidad laboral o enfermedad que exceda de noventa días;
- c) Un tercio, si el accidente causare incapacidad laboral o enfermedad de sesenta a noventa días; y,
- d) Un cuarto, si el accidente ocasionare incapacidad laboral o enfermedad de treinta y uno a cincuenta y nueve días.

CAPÍTULO IX

DEL PROCEDIMIENTO

Art. 169.- Dentro del plazo establecido para la instalación de la audiencia oral pública de juzgamiento, las partes presentarán el listado de testigos que deberán declarar en ella y solicitarán la práctica de las pruebas necesarias que deban actuarse durante la audiencia, tanto para comprobar la existencia material del delito como la responsabilidad penal del imputado, y para fijar el monto de los daños y perjuicios ocasionados.

La audiencia oral se instalará y sustanciará de conformidad con las reglas establecidas para la etapa de juicio en el Código de

Procedimiento Penal.

De haber acusación particular, los daños y perjuicios serán discutidos y analizados en la misma audiencia.

Concluida la audiencia oral pública de juzgamiento, el Juez de Tránsito dictará sentencia aplicando las normas del Código de Procedimiento Penal. Si fuere condenatoria declarará además la obligación del condenado de pagar los daños y perjuicios, en el monto que para el efecto se liquiden en la misma sentencia.

Art. 170.- El desistimiento de la parte afectada, el abandono de la acusación particular, o el arreglo judicial o extrajudicial entre los implicados de un accidente de tránsito, no extingue la acción penal, salvo en los delitos en que solo hubiesen daños materiales y/o lesiones que produzcan incapacidad física hasta 90 días.

Art. 171.- Los acuerdos reparatorios a los que hubieren llegado las partes, serán aceptados por el juez en sentencia. Su alcance, no afectará la pérdida de puntos u otras sanciones de carácter administrativo.

En caso de que el acuerdo no se cumpliera el afectado podrá escoger entre las opciones de hacer cumplir el acuerdo contenido ya en sentencia ejecutoriada o continuar la acción penal.

Art. 172.- En los delitos en que no existan antecedentes necesarios para iniciar una investigación, mientras el caso está en indagación previa, el Fiscal podrá dictar el archivo provisional del mismo que deberá ser notificado al afectado.

Si el afectado no estuviere de acuerdo, el caso irá a conocimiento del superior quien se pronunciará y su resolución será definitiva. Si se modificase la resolución inicial, el trámite será entregado a un nuevo Fiscal.

Si antes de que se termine el plazo legal para cerrar la indagación previa, aparecieren indicios que permitan reactivar la investigación del caso, se podrá impulsar la investigación y continuar con el trámite. En caso contrario la causa se archivará de manera definitiva.

Art. 173.- En aquellos delitos donde por las circunstancias, el infractor sufre un daño físico grave que le imposibilite llevar una vida normal o las únicas víctimas fuesen su cónyuge o pareja en unión libre y familiares comprendidos hasta el segundo grado de consanguinidad, a petición del Fiscal y luego de constatar que en el caso concreto la aplicación de la pena no responde a un interés social, el juez puede conceder el principio de oportunidad y archivar el caso previa audiencia.

Las víctimas quedan habilitadas para plantear la indemnización a que tuviesen derecho ante el propio Juez de Tránsito. Para

su tramitación se citará a una audiencia donde las partes podrán hacer valer sus derechos, de acuerdo a las normas

TÍTULO II

DE LA EDUCACIÓN VIAL Y CAPACITACIÓN

Art. 185.- La educación para el tránsito y seguridad vial establece los siguientes objetivos:

- a) Reducir de forma sistemática los accidentes de tránsito;
- b) Proteger la integridad de las personas y sus bienes;
- c) Conferir seguridad en el tránsito peatonal y vehicular;
- d) Formar y capacitar a las personas en general para el uso correcto de todos los medios de transporte terrestre;
- e) Prevenir y controlar la contaminación ambiental;
- f) Procurar la disminución de la comisión de las infracciones de tránsito;
- g) Capacitar a los docentes de educación básica y bachillerato, de escuelas de capacitación de conductores profesionales y no profesionales, en materia de seguridad vial y normas generales de tránsito, en coordinación con el Ministerio de Educación;
- h) Difundir, por los medios de comunicación, los principios y normas generales de señalización universal y comportamiento en el tránsito;
- i) Garantizar la capacitación permanente para el mejoramiento profesional de docentes, instructores, agentes de control y conductores;

- j) Promover la utilización de formas de transportes no contaminantes como medio de movilización;
- k) Salvaguardar la integridad física y precautelar los derechos de niños, niñas y adolescentes, con discapacidad y demás grupos vulnerables;
- l) Promover el respeto a los derechos humanos, eliminando toda forma de discriminación, y generar un trato inclusivo de niños, niñas, adolescentes, mujeres, adultos mayores de 65 años de edad y con discapacidad, y demás usuarios de las vías.

El Ministerio de Educación, la Comisión Nacional y los Gobiernos Autónomos Descentralizados, en el ámbito de sus competencias, velarán por el estricto cumplimiento de los objetivos consignados en este artículo.

CAPÍTULO III DE LAS VÍAS

Art. 208.- La Comisión Nacional en coordinación con el INEN, será la encargada de expedir la regulación sobre señalización vial para el tránsito, que se ejecutará a nivel nacional.

REGLAMENTO DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL DEL ECUADOR

CAPÍTULO I DE LA EDUCACIÓN VIAL

Art. 253.- La educación vial se realizará de forma permanente y obligatoria mediante programas, proyectos, publicaciones, campañas periódicas y otras actividades diversas que permitan su difusión masiva a través de los medios de comunicación, así como de los programas de educación en las diferentes instituciones educativas públicas, fiscomisionales, misionales, municipales o privadas, de nivel pre-básico, básico, medio y superior del país.

Art. 254.- En los programas curriculares de estudio de los establecimientos de educación de nivel pre-básico, básico y medio del país deberán incluirse obligatoriamente los planes y programas de educación vial autorizados por el Director Ejecutivo de la Comisión Nacional, el Ministerio de Educación y la Dirección Nacional de Control. En los niveles pre-primario y primario se ejecutarán como eje transversal. En el nivel medio y superior se considerará y evaluará como una materia.

CÓDIGO PENAL

Art. 11.- Nadie podrá ser reprimido por un acto previsto por la Ley como infracción, si el acontecimiento dañoso o peligroso de

que depende la existencia de la infracción, no es consecuencia de su acción u omisión.

Art. 33.- Repútanse como actos conscientes y voluntarios todas las infracciones, mientras no se pruebe lo contrario; excepto cuando de las circunstancias que precedieron o acompañaron al acto, pueda deducirse que no hubo intención dañada al cometerlo.

Art. 64.- En la sentencia podrá el juez autorizar al condenado a pagar la multa por cuotas; debiendo fijarse el monto y la fecha de los pagos, según la condición económica del condenado.

Art. 101.- Toda acción penal prescribe en el tiempo y con las condiciones que la Ley señala. En el ejercicio del derecho que la prescripción establece, se observarán las reglas que siguen:

Tanto en los delitos de acción pública como en los delitos de acción privada se distinguirá ante todo si, cometido el delito, se ha iniciado o no enjuiciamiento.

A excepción de los casos de imprescriptibilidad de las acciones y de las penas previstas en el último inciso del número 2 del artículo 23 y en el segundo inciso del artículo 121 de la Constitución Política de la República, en los demás delitos reprimidos con reclusión, cuyo ejercicio de acción es pública, de no haber enjuiciamiento, la acción para perseguirlos prescribirá en diez años; tratándose de delitos reprimidos con reclusión mayor especial, la acción para proseguirlos

prescribirá en quince años. **Tratándose de delitos reprimidos con prisión, la acción para perseguirlos prescribirá en cinco años.** El tiempo se contará a partir de la fecha en que la infracción fue perpetrada.

CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO PENAL.

Art. 176.Caución.- La procedencia y monto de la caución se discutirá en audiencia pública. El monto deberá ser suficiente para garantizar la presencia del procesado al juicio; para el efecto se tomará en cuenta las circunstancias personales del procesado y el delito de que se trate. En ningún caso el monto establecido podrá ser inferior al de los daños y perjuicios ocasionados al afectado, donde entre otros rubros se calcularán los daños personales y económicos sufridos, los ingresos que ha dejado de percibir fruto del delito causado, el patrocinio legal, el daño causado a su núcleo familiar y el tiempo invertido por parte del afectado.

El juzgador podrá negar el pedido de caución cuando por la gravedad del caso, el interés público o el incentivo de fuga, considere que no procede.

El fiscal, el ofendido o el procesado, pueden apelar de la resolución judicial, si consideran que el monto fijado no corresponde a las circunstancias procesales. La apelación se concederá en efecto devolutivo.

Art. 186.- Hecha efectiva la caución, su monto se destinará a satisfacer la indemnización por daños y perjuicios y la reparación del daño causado; de haber excedente, el 50% se destinará para la Función Judicial y el 50% para la Fiscalía.

Art. 169.- Caducidad de la prisión preventiva.- La prisión preventiva no podrá exceder de seis meses, en las causas por delitos sancionados con prisión, ni de un año, en delitos sancionados con reclusión.

En ambos casos, el plazo para que opere la caducidad se contará a partir de la fecha en que se hizo efectivo el auto de prisión preventiva. Si se excedieren esos plazos, la orden de prisión preventiva quedará sin efecto, bajo la responsabilidad del juez de garantías penales que conoce la causa.

1

Art 37.1- Acuerdos de Reparación.- Excepto en los delitos en los que no cabe conversión según el artículo anterior, el procesado y el ofendido, podrán convenir acuerdos de reparación, para lo cual presentarán conjuntamente ante el fiscal la petición escrita que contenga el acuerdo y, sin más trámite, se remitirá al juez de garantías penales quien lo aprobará en audiencia pública, oral y contradictoria, si verificare que el delito en cuestión es de aquellos a los que se refiere este inciso y que los suscriptores del acuerdo lo han hecho en forma libre y con pleno conocimiento de sus derechos.

A ésta audiencia deberán ser convocados el fiscal y el defensor, cuya comparecencia será obligatoria. El acuerdo de reparación procederá hasta el plazo de cinco días después que el tribunal de garantías penales avoque conocimiento de la causa.

En la resolución en que se apruebe el acuerdo reparatorio se ordenará el archivo temporal de la causa. El archivo definitivo solo procederá cuando el juez de garantías penales conozca del cumplimiento íntegro del mismo.

La resolución que aprueba el acuerdo reparatorio tendrá fuerza ejecutoria; y, si no se cumpliera, el afectado podrá escoger entre las opciones de hacer cumplir el acuerdo o que se continúe la acción penal.

Art. 62.- Sustanciación.- En los procesos de acción pública en caso de desistimiento de la acusación, se seguirá sustanciando el proceso con intervención de la Fiscalía.

Art. 64.- Limitación.- Si el ofendido hubiera renunciado al derecho de acusar, o hubiese desistido de la acusación ya propuesta, o la hubiera abandonado, ninguna otra persona puede presentar una nueva acusación.

CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN (COOTAD)

Artículo 130.- Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma:

A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el transporte terrestre, tránsito y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal.

La rectoría general del sistema nacional de, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia.

Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de transporte terrestre tránsito y Seguridad de la Constitución de la República del Ecuador y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo ésta competencia antes de la vigencia de este Código.

Los gobiernos autónomos descentralizados regionales tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte regional; y el cantonal, en tanto no lo asuman los municipios

En lo aplicable éstas normas tendrán efecto para el transporte fluvial.

CÓDIGO CIVIL

TITULO XII

DEL EFECTO DE LAS OBLIGACIONES

Art. 1572.- La indemnización de perjuicios comprende el daño emergente y el lucro cesante, ya provengan de no haberse cumplido la obligación, o de haberse cumplido imperfectamente, o de haberse retardado el cumplimiento. Exceptúense los casos en que la ley la limita al daño emergente.

Exceptúanse también las indemnizaciones por daño moral determinadas en el Título XXXIII del Libro IV de éste Código.

FUNDAMENTOS CONCEPTUALES

ACCIDENTE. En términos amplios, la calidad secundaria, lo que no constituye la naturaleza o esencia de algo, hecho imprevisto, suceso eventual; sobre todo cuando ello origina una desgracia. casuales o involuntaria.

ACCIDENTE DE TRÁNSITO.- Todo suceso eventual o acción involuntaria, que como efecto de una o más causas y con independencia del grado de éstas, ocurre en vías o lugares destinados al uso público o privado, ocasionando personas muertas, individuos con lesiones de diversa gravedad o naturaleza y daños materiales en vehículos, vías o

infraestructura, con la participación de los usuarios de la vía, vehículo, vía y/o entorno.

CAUSA BASAL O EFICIENTE.- Es aquella circunstancia que interviene de forma directa en la producción de un accidente de tránsito y sin la cual no se hubiera producido el mismo.

CAUSAS CONCURRENTES O COADYUVANTES.- Son aquellas circunstancias que por sí mismas no producen el accidente, pero coadyuvan a su materialización.

CONDUCTOR NO PROFESIONAL.- Conductor legalmente autorizado para conducir vehículos a motor de hasta 3500 Kg de peso y 2.55 metros de ancho, por cuya actividad no puede percibir retribución económica alguna, ni está autorizado para conducir vehículos de servicio público o comercial.

EDUCACIÓN VIAL.- Conjunto de conocimientos y normas que tiene por objeto capacitar a la población en general para que sepan conducirse en la vía pública con mayor seguridad ya sea como peatones, pasajeros o conductores.

³⁷**NEGLIGENCIA.** Omisión de la diligencia o cuidado que debe ponerse en los negocios, en las relaciones con las personas, en el manejo de las cosas y en el cumplimiento de los deberes y misiones. Dejadez. Abandono. Desidia. Falta de aplicación. Defecto de atención. Ejecución imperfecta contra la posibilidad de obrar mejor.

³⁷Guillermo Cabanellas de las Cuevas diccionario enciclopédico de derecho usual tomo # 1 página. 67

IMPERICIA. Falta de conocimiento o de la práctica que debe 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.

IMPRUDENCIA. Genéricamente, la falta de prudencia, de precaución. O misión de la diligencia debida, Negligencia inexcusable y punible por olvido o desdén de las precauciones que la cautela vulgar aconseja y que de mediar malicia, constituiría delito.

IMPRUDENCIA AGRAVADA. Constituye delito la denominada con infracción de los reglamentos; porque a la negligencia y al daño se agrega una violación normativa. Están incurso en ésta normativa los automovilistas que atropellan a una persona por ir a una velocidad no permitida o por faltar a cualquier punto de la ordenanza.

IMPUNIDAD. Estado por el cual queda un delito o falta sin castigo o pena que por ley le corresponde. Se distingue ante la impunidad del hecho y la de derecho. ´

La primera proviene de no haberse descubierto el delito o a su perpetrador, de no haberse probado la criminalidad, la delincuencia del acusado, por haberse sustraído a la persecución al delincuente, mediante la fuga u ocultación lograda, y hasta por haberse desfigurado de manera que torne prácticamente imposible la identificación. La impunidad de derecho puede proceder de haber obtenido perdón o indulto también de haber prescrito la acción penal.

EXCESO DE VELOCIDAD. Es lo que excede de la medida o regla, o de lo razonable o lícito; es abuso, delito, crimen, es fuera de límite, acto ilícito.

SEGURIDAD VIAL.- Reducción del riesgo de accidentes de tránsito y la mortalidad en las vías, lograda a través de enfoques multidisciplinarios que abarcan ingeniería de tránsito; diseño de los vehículos; gestión del tránsito; educación, formación y capacitación de los usuarios de las vías; y la investigación del accidente.

2.3. PLANTEAMIENTO DE LA HIPÓTESIS

2.3.1. HIPÓTESIS GENERAL

La flexibilidad en la aplicación de la proporcionalidad de las penas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial determinada en el artículo 127 y la sanción no disminuyen el cometimiento de delitos de tránsito, la reincidencia, la vulneración de los derechos de las víctimas y ciudadanía en general en las vías públicas de la ciudad de Quevedo y el país.

2.3.2. HIPÓTESIS ESPECÍFICAS

La flexibilidad en la aplicación de las sanciones a los conductores presentes en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no impiden la reincidencia en el cometimiento de delito de tránsito en las vías públicas.

La responsabilidad del Estado presente sobre la falta de aplicabilidad y proporcionalidad administrativa de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no garantiza los derechos de las víctimas y ciudadanía en general en las vías públicas induciendo el alto índice de accidentes de tránsito.

La falta de responsabilidad del conductor en la observación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no disminuyen el cometimiento de delito por los conductores infractores.

2.4.- OPERACIONALIZACION DE LAS VARIABLES DE LA HIPOTESIS ESPECÍFICAS.

Variable independiente: La Impunidad

Cuadro N° 5

LA IMPUNIDAD	CATEGORÍAS	INDICADORES	ITEMS	TEC. INST.
<p>Momento por el cual queda un delito o falta sin castigo o pena que por ley le corresponde, se distingue la impunidad del hecho y la de derecho. La primera proviene de no haberse descubierto el delito o a su perpetrador, de no haberse probado la criminalidad, la delincuencia del acusado, por haberse sustraído a la persecución al delinciente, mediante la fuga u ocultación lograda, y hasta por haberse desfigurado de manera que torne prácticamente imposible la identificación.</p> <p>La impunidad de derecho puede proceder de haber obtenido perdón o indulto también de haber prescrito la acción penal.</p>	Sistema de Justicia	Un estado de madurez mínimo, fisiológico y psíquico.	¿La totalidad de heridos y muertos en el tránsito de las vías por colisión, impacto y arrollamientos son por accidente?	Entrevista
	Proceso Penal		<p>- Plena conciencia de los actos que se realizan.</p> <p>- Capacidad de voluntariedad</p> <p>- Capacidad de libertad.</p> <p>- Discernimiento de sus actos</p>	¿El conductor está consciente que vulnera la ley y que por sus actos produce delitos de tránsito?
	Defensa Penal	¿Cree usted que el conductor irresponsable comete delito de tránsito con voluntad y conciencia?		Sondeo focalizado en las personas universo del estudio.
	Relaciones de Psicología y defensa Penal	¿Las penas de prisión determinada en el art.127de LOTTTSV en los delitos de tránsito con muerte se vulneran la debida proporcionalidad establecida en la Constitución?		Medios audiovisuales
	Marco legal del perito psicólogo de defensa penal	¿El delito de tránsito prescrito en el art.127 LOTTTSV en el que haya muerte de una o más personas se debe tipificar como homicidio de tránsito?	Observación	
	Ley de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.			Cámaras
				Fotográficas
				Filmadoras

Variable dependiente: El conductor irresponsable
Cuadro N° 6

CATEGORIAS	INDICADORES	ITEMS	TEC. INST.
<p>La aplicación de la institución jurídica de la Responsabilidad Restringida en los hechos delictivos.</p> <p>Responsabilidad restringida por caso fortuito o fuerza mayor se excluye el agente que haya incurrido en delitos extraordinarios.</p>	<p>La falta de madurez mental y psíquica tiene como fuente entre nosotros: los delitos de tránsito.</p> <p>Los conductores reincidentes son responsables penalmente pero no se llega a sancionar en estos casos.</p> <p>Los delito de tránsito atentan contra la seguridad de las personas por lo que deberían ser sancionado con pena privativa de libertad no menor de seis años ni mayor a nueve y suspensión de licencia de conducir por mismo lapso de tiempo de la pena aplicada a cumplirse después de haber cumplido la pena de prisión.</p>	<p>¿Los acuerdos reparatorios privados en los que él deudo se desiste de continuar con la acusación particular contribuyen a la vulneración de los Derechos de las víctimas y el principio de justicia?</p> <p>¿Al conductor que comete un delito de tránsito en el que pierde la vida más de una persona se le debe de considerar como agravante?</p> <p>¿La suspensión del Derecho de conducir se debe aplicar al conductor infractor a partir del momento que obtiene su libertad y por el mismo tiempo que se le aplicó la sanción?</p> <p>¿La reincidencia de delito de tránsito se debe sancionar con la pérdida del derecho de conducir definitivamente?</p> <p>¿Cree usted que deba reformarse el artículo 127 del Ley de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial?</p>	<p>Entrevistas</p> <p>Encuestas</p> <p>Sondeo focalizado en las personas, universo de estudio.</p> <p>Medios audiovisuales</p> <p>Observación</p> <p>Cámaras Fotográficas</p> <p>Filmadoras</p>

CAPÍTULO III

3. METODOLOGÍA.

Los Derechos Humanos rigen el principio de no regresividad y de progresividad: está prohibido regresar a instancias anteriores de la cobertura de un derecho, y solo se puede avanzar en dicha cobertura, lo fundamental es la prevención, educar y enseñar a las personas el respeto hacia los demás, las ventajas y desventajas que conlleva su comportamiento ante la sociedad, depende de la eficacia de la ley.

El mandato constitucional establece que el sentido de la privación de la libertad no debe ser el castigo, sino la adecuada preparación para la vida en libertad, prevenir es mucho mejor que remediar y enseñando es la mejor forma de hacerlo, Sin embargo, hay personas que creen que de ésta reforma le será aplicada la sanción más conveniente a sus intereses personales, lo que es falso, no se debe ignorar el derecho de las víctimas en beneficio de su victimario a quien el Estado debe sancionar con equidad conforme al delito cometido.

La Constitución vigente, así como todos los tratados internacionales y el de derechos humanos, y demás leyes que

establecen normas de derechos a los que son acreedores cada persona y cada ser que vive en nuestro país. Sin embargo, muchos de ellos carecen de condiciones básicas de cultura y costumbres de existencia, hay leyes que dicen que tienen derecho a todo esto, pero no hay jueces que las apliquen ni funcionarios que las ejecuten, la sanción es más eficaz por su severidad y por la forma como se la aplique.

Casi siempre que un conductor está inmerso en una situación violenta, es porque está en estado etílico, o se siente con el valor para realizar lo que le dé la gana y por ello actúa con cualquiera de las siguientes circunstancias: Negligencia; Impericia; Imprudencia; Exceso de velocidad; Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo; Inobservancia de la presente Ley y su Reglamento, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito, en perjuicio de los más débiles, lo más seguro y lo que indican todas las investigaciones, es que conducir al margen de lo prescrito por la ley, eleva el riesgo substancialmente, así lo demuestran las estadísticas.

3.1. TIPO DE ESTUDIO.

Investigación Aplicada.- Está encaminada a resolver problemas prácticos, le interesa la aplicación inmediata de los resultados.

Investigación de campo.- se realiza en el mismo lugar en donde se producen los acontecimientos, en contacto directo con quien o quienes son los gestores del problema.

Investigación descriptiva.- Son aquellos estudios que están dirigidos a determinar ¿cómo es? ¿Cómo está? la situación de las variables que se deberá estudiar en una población, la frecuencia con la que ocurre un fenómeno, y en quienes se presenta. Es decir describe un hecho tal cual aparece en la realidad. En ésta categoría existen algunas formas estudios de caso, encuestas, estudios de seguimiento de series temporales de diagnóstico, etc. Descripción de las características que identifican los diferentes elementos y componentes y sus interrelaciones.

Investigación Explicativa.- Buscan la asociación o correlación entre variables.

3.2.- UNIVERSO Y MUESTRA:

MUESTRA

APLICACIONES LA FORMULA $n=N [e(N-1)]$

n= tamaño de la muestra

N= Tamaño de la población

e= Error máximo admisible 5%, de modo que el (5%) = 0,0025

MUESTRA

Para el cálculo de la muestra se tomó en consideración a 320 personas encuestadas.

MUESTRA DE LA INVESTIGACIÓN.

n=Tamaño de la muestra

N =Tamaño del universo (130 habitantes)

e= error máximo admisible 5% de modo que el $(5\%)^2 = 0.0025$

$$n = 1600 / [0.0025 (1600-1) + 1]$$

$$n = 1600 / [0.0025 (1599) + 1]$$

$$n = 1600 / [3.9975 + 1]$$

$$n = 1600 / 4.9975$$

$$n = 320.160$$

$$n = 320 \text{ personas a encuestar}$$

3.3. MÉTODOS Y TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN.

Método Inductivo.-El que, partiendo de las observaciones de los fenómenos o hechos jurídicos, elabora los principios que rigen o deben regir una institución. La inducción va de lo particular a lo general. Se utiliza éste método cuando lo que se va a estudiar es muy extenso; se trabajan con muestras o casos particulares y se llega a la conclusión o ley general válida para el universo de casos.

Método Deductivo.- El fundamento en los principios admitidos generalmente como ciertos o establecidos previamente cual verdaderos, ya por su evidencia, ya por su demostración lógica. La deducción va de lo general a lo particular, se parte de una

premisa general, luego se realiza la inferencia, para llegar finalmente a la conclusión aplicable al caso individual.

Método de análisis.- Se refiere a un diseño que se efectúa cuando la definición y afirmación del problema van más allá de la descripción de variables dentro de una situación, hasta el conocimiento de posible relación con el problema.

En éste caso, el investigador desea encontrar los factores que contribuyen al problema, la razón del mismo y como sucedió ésta situación para evitarla en el futuro. Por ejemplo, si el investigador quiere saber que tanto influyen los incentivos en la motivación del trabajador y su rendimiento. El método es la distinción y separación de las partes de un todo hasta llegar a conocer sus principios o elementos.

Método Histórico.- El utilizado por la escuela histórica alemana, y seguido por Savigny, Puchta, Gierke y otros. Considera que el estudio de la historia demuestra que cada pueblo tiene, en cada época de su vida, leyes e instituciones adecuadas a su manera de ser, reflejo del espíritu del pueblo, el cual actúa sobre las costumbres y tradiciones hasta convertirse en normas jurídicas de aplicación coercitiva.

Según éste método el conocimiento jurídico se alcanza mediante la comparación entre el derecho anterior que conforma un sistema cerrado y la nueva norma, a fin de determinar el modo de acción de la ley que produce el cambio

en función de nuevos requerimiento de la sociedad que interpreta el legislador que los formaliza.

El mérito sustancial de éste método radica en haber puesto el acento en dos aspectos particularmente importantes en los estudios jurídicos, que habían sido subestimados por el racionalismo anterior: las soluciones que sugiera la conciencia social en cada momento histórico y la necesidad de interpretar cada norma jurídica como parte de un todo coherente e inseparable.

Método descriptivo.- Es aquel que detalla las características de las variables dentro de una situación, describe los fenómenos asociados con la población bajo estudio y estima las proporciones de esa población. Podría ser un problema relacionado con la población y su descripción en términos de edades, sexo, profesión, nivel de ingresos, estado civil, ubicación, población, vivienda, salud, y otros aspectos.

3.4.- PROCEDIMIENTOTABULACIÓN E INTERPRETACIÓN DE DATOS.

Cuadro N° 7.

Nº	PREGUNTAS	SI	%	NO	%	TOTAL	%
1	¿La totalidad de heridos y muertos en el tránsito de las vías por colisión, impacto y arrollamientos son por accidente?	300	93%	20	7%	320	100%
2	¿El conductor está consciente que vulnera la ley y que por sus actos produce delitos de tránsito?	250	78%	70	22%	320	100%
3	¿Las penas de prisión determinada en el art.127de LOTTTSV en los delitos de tránsito con muerte se vulneran la debida proporcionalidad establecida en la Constitución?	295	92%	25	8%	320	100%
4	¿Cree usted que el delito de tránsito prescrito en el art.127 LOTTTSV en el que haya muerte de una o más personas se lo deben tipificar como homicidio de tránsito?	285	89%	35	11%	320	100%
5	¿Los acuerdos reparatorios privados en los que los deudos desisten del derecho de continuar con la acusación particular contribuyen a la vulneración de las víctimas y el principio de justicia?	315	92%	5	8%	320	100%
6	¿Al conductor que comete un delito de tránsito en el que pierde la vida más de una persona se le debe de considerar como agravante?	260	81%	60	19%	320	100%
7	¿El conductor está consciente que vulnera la ley y que por sus actos produce delitos de tránsito?	320	100%	0	0%	320	100%
8	¿La suspensión del Derecho de conducir se debe aplicar al conductor infractor a partir del momento que obtiene su libertad y por el mismo tiempo que se le aplicó la sanción?	280	87%	40	13%	320	100%
9	¿La reincidencia de delito de tránsito se debe sancionar con la pérdida del derecho de conducir definitivamente?	265	83%	55	17%	320	100%
10	¿Cree usted que deba reformarse el artículo 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial?	290	91%	30	9%	320	100%
	TOTAL	2840	89%	340	11%	3200	100%

3.5.- COMPROBACIÓN Y DISCUSIÓN DE LA HIPÓTESIS

Dentro de la comprobación y discusión de la hipótesis de éste tema de investigación hay responsabilidad del Estado, en la vulneración del derecho de las víctimas, éste tiene 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, expuestas a las contingencias de dicho desplazamiento, tiene la obligación de sancionar a los conductores infractores, pues son los únicos responsables de las pérdidas de vidas humanas exceptuando los casos fortuitos o de fuerza mayor, se determinó que existe flexibilidad en la proporcionalidad de la pena determinada en el artículo 127 y la sanción, en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Que la benevolencia de la Ley eleva el cometimiento de delitos de tránsito, la reincidencia, la vulneración de los derechos de las víctimas y ciudadanía en general en las vías públicas de la ciudad de Quevedo.

El Estado en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos, debe sancionar con penas acorde al delito cometido en los términos prescritos en la carta magna y tiene que preocuparse en proveer a los operadores de justicia de herramientas jurídicas sin vacíos jurídicos que permitan la impunidad, el porcentaje de sancionados es mínimo.

CAPÍTULO IV

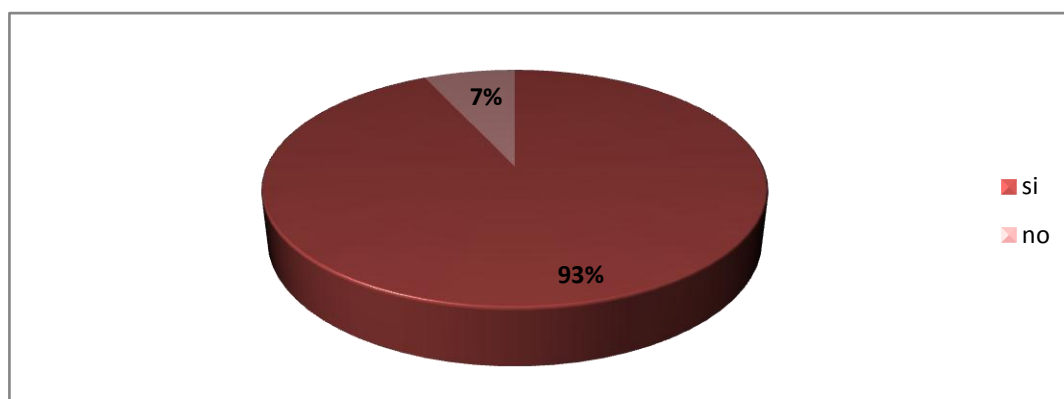
4. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

4.1.- GRÁFICOS DE CUADROS

1.- ¿La totalidad de heridos y muertos en el tránsito de las vías por colisión, impacto y arrollamientos son por accidente?

Nº	PREGUNTA	SI	%	NO	%	TOTAL	%
1	¿La totalidad de heridos y muertos en el tránsito de las vías por colisión, impacto y arrollamientos son por accidente?	300	93	20	7	320	100

GRAFICO N° 1



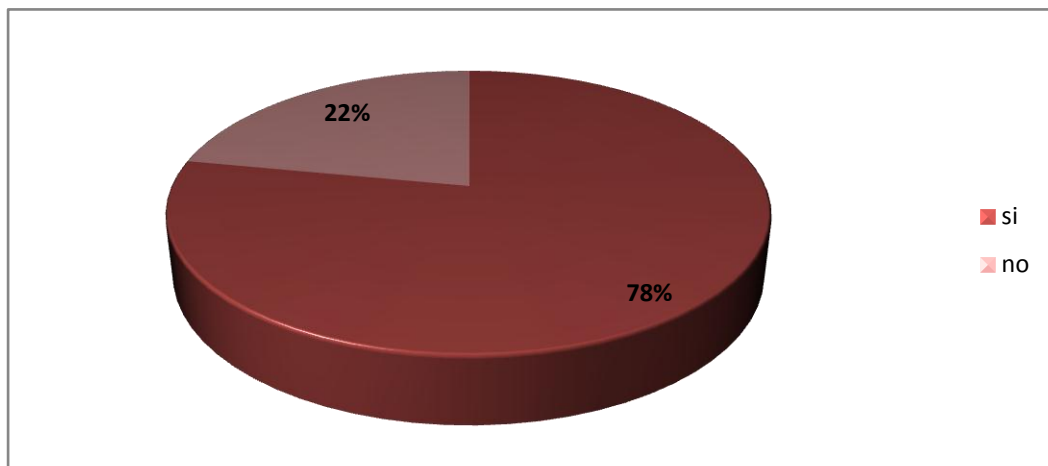
ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

El 93 % de los encuestados afirman no todos las lesiones y muertes en el tránsito, son accidentales, por lo que el conductor es culpable de delito, de tránsito, porque accidente significa que no es responsable por lo sucedido

2.- ¿El conductor está consciente que vulnera la ley y que por sus actos produce delitos de tránsito?

Nº	PREGUNTA	SI	%	NO	%	TOTAL	%
2	¿El conductor está consciente que vulnera la ley y que por sus actos produce delitos de tránsito?	250	78	70	22	320	100

GRAFICO N° 2.



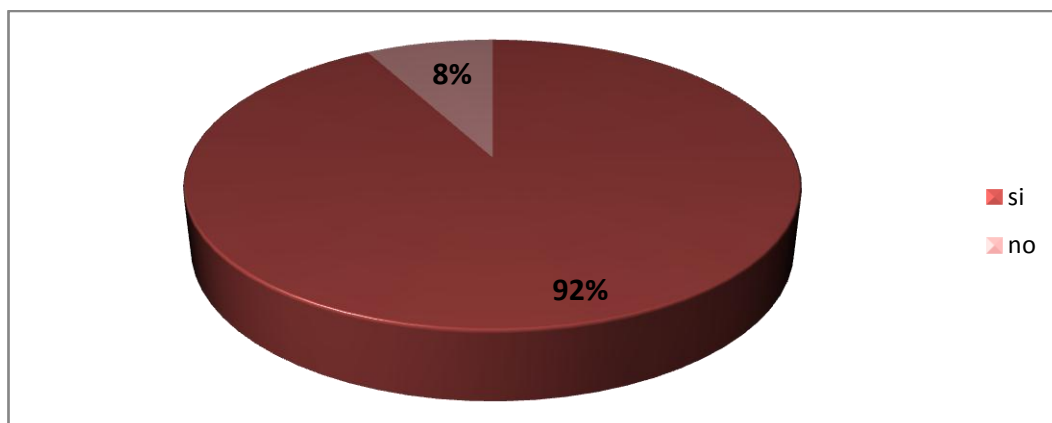
ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

El 78% de los encuestados afirman que el conductor irresponsable comete delito de tránsito con voluntad y conciencia, esto se debe a que los delitos de tránsito se originan en la voluntad del conductor en su libre albedrío de respetar o no la ley.

3.- ¿Las penas de prisión determinada en el art.127de LOTTTSV en los delitos de tránsito con muerte se vulneran la debida proporcionalidad establecida en la Constitución?

Nº	PREGUNTA	SI	%	NO	%	TOTAL	%
3	¿Las penas de prisión determinada en el art.127de LOTTTSV en los delitos de tránsito con muerte se vulneran la debida proporcionalidad establecida en la Constitución?	295	92	25	8	320	100

GRAFICO N° 3.



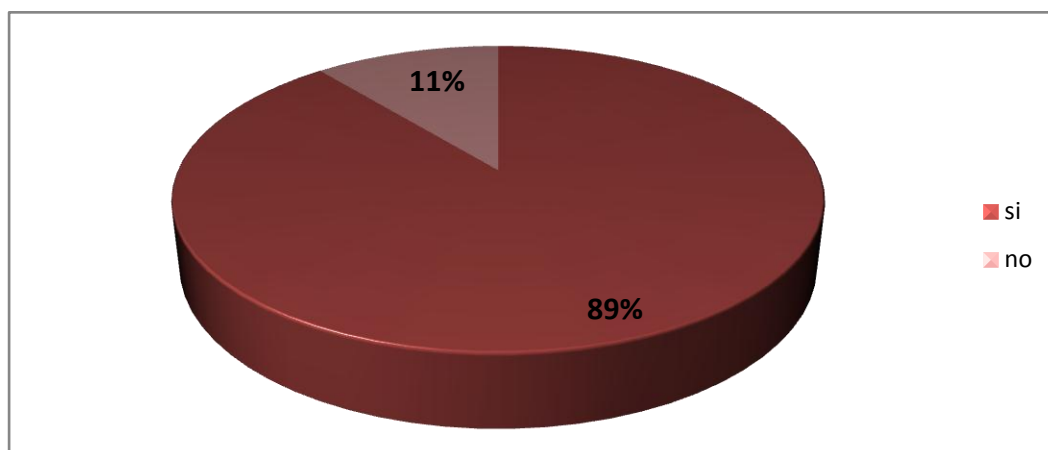
ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

El 92% los encuestados me supieron contestar que en las penas de prisión determinada en el art.127de LOTTTSV en los delitos de tránsito con muerte se vulnera la debida proporcionalidad establecida en la Constitución, ya que en las sanciones aplicadas no satisfacen las acreencias de las víctimas.

4.- ¿Cree usted que el delito de tránsito prescrito en el art.127 LOTTTSV en el que haya muerte de una o más personas se lo deben tipificar como homicidio de tránsito?

Nº	PREGUNTA	SI	%	NO	%	TOTAL	%
4	¿Cree usted que el delito de tránsito prescrito en el art.127 LOTTTSV en el que haya muerte de una o más personas se lo deben tipificar como homicidio de tránsito?	285	89	35	11	320	100

GRAFICO N° 4



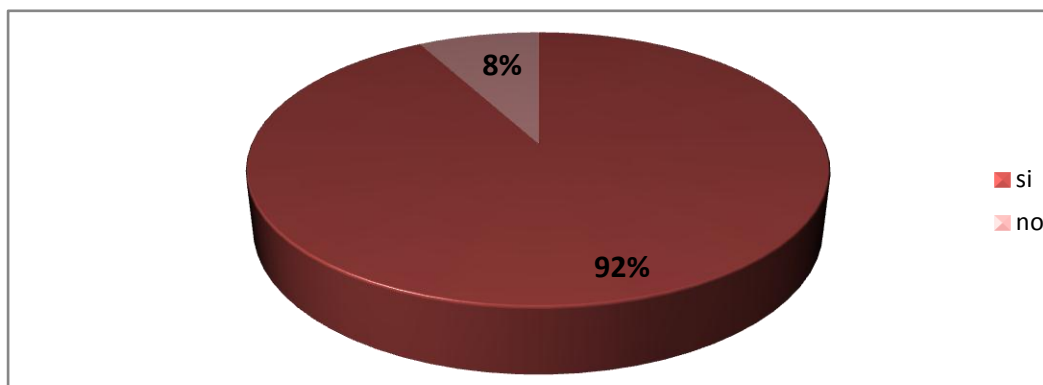
ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

El 89% de los encuestados respondieron que el delito de tránsito prescrito en el art.127 LOTTTSV en el que haya muerte de una o más personas se lo debe tipificar como homicidio de tránsito, porque se considera accidente de tránsito al acto involuntario como el caso fortuito o fuerza mayor según la misma ley de LOTTTSV y porque el homicidio es un acto de omisión voluntaria que produce un acto dañoso.

5.- ¿El delito de tránsito prescrito en el art.127 LOTTTSV en el que haya muerte de una o más personas se debe tipificar como homicidio de tránsito?

Nº	PREGUNTA	SI	%	NO	%	TOTAL	%
5	¿Los acuerdos reparatorios privados en los que los deudos desisten del derecho de continuar con la acusación particular contribuyen a la vulneración de las víctimas y el principio de justicia?	295	92	5	8	320	100

GRAFICO N° 5



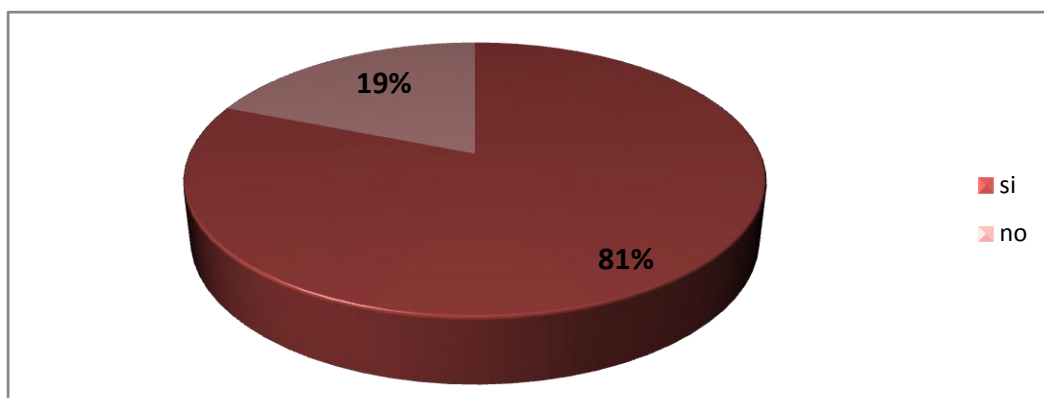
ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

El 92% de las personas encuestadas respondieron que los acuerdos reparatorios privados en los que se desiste de continuar con la acusación particular contribuyen a la vulneración de los Derechos de las víctimas y el principio de justicia, ésto se debe a que los familiares de las victimas reciben imposición de documentos con legalidad a favor del conductor, el fiscal y la defensa cuentan con el beneficio de ciertos elementos que se inhiben de acusar de oficio.

6.- ¿Al conductor que comete un delito de tránsito en el que pierde la vida más de una persona se le debe de considerar como agravante?

Nº	PREGUNTA	SI	%	NO	%	TOTAL	%
6	¿Al conductor que comete un delito de tránsito en el que pierde la vida más de una persona se le debe de considerar como agravante?	260	81	60	19	320	100

GRAFICO N° 6



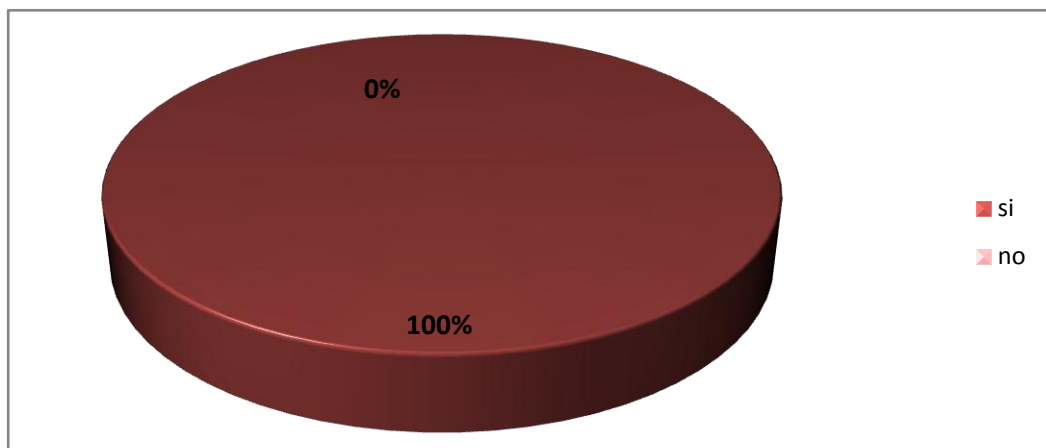
ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

El 81% de los encuestados me respondieron que debe duplicarse la multa y que el 50% debe entregarse a los familiares de las victimas sin perjuicio de recibir otros benéficos a que tuvieren Derechos, esto se debe a que los familiares de las victimas deben ser reparados integralmente en lo que incluirá, sin dilaciones, la restitución, indemnización, rehabilitación, y satisfacción del derecho violado.

7.- ¿Cree usted que para el conductor que comete un delito de tránsito en el que pierde la vida más de una persona se le debe de considerar como agravante?

Nº	PREGUNTA	SI	%	NO	%	TOTAL	%
7	¿El conductor está consciente que vulnera la ley y que por sus actos produce delitos de tránsito?	320	100	0	0	320	100

GRAFICO N° 7



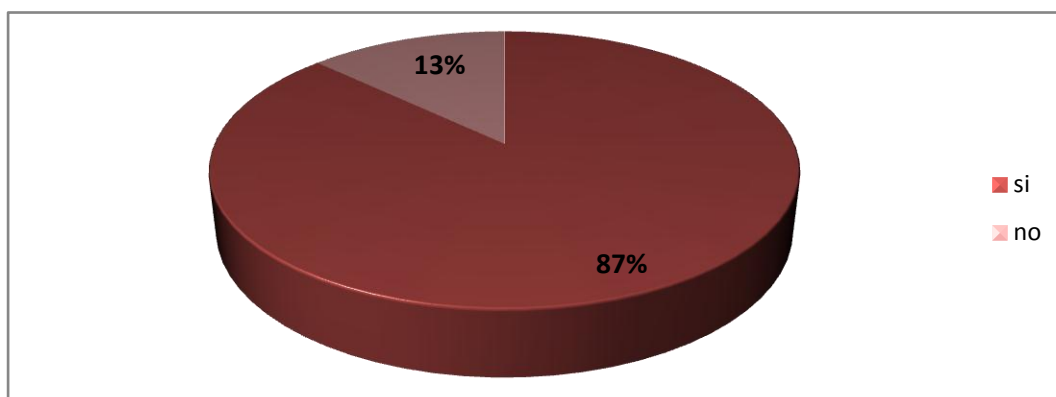
ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

El 100% de los encuestados me respondieron que el conductor que comete un delito de tránsito en el que pierde la vida más de una persona se le debe de considerar como agravante, por lo que no sería merecedor de una sanción menor ya que las pérdidas de las vidas pueden ser de la misma familia o de familias distintas en cuyo caso el daño causado es mayor.

8.- ¿La suspensión del Derecho de conducir se debe aplicar al conductor infractor a partir del momento que obtiene su libertad y por el mismo tiempo que se le aplicó la sanción?

Nº	PREGUNTA	SI	%	NO	%	TOTAL	%
8	¿La suspensión del Derecho de conducir se debe aplicar al conductor infractor a partir del momento que obtiene su libertad y por el mismo tiempo que se le aplicó la sanción?	280	87	40	13	320	100

GRAFICO N° 8



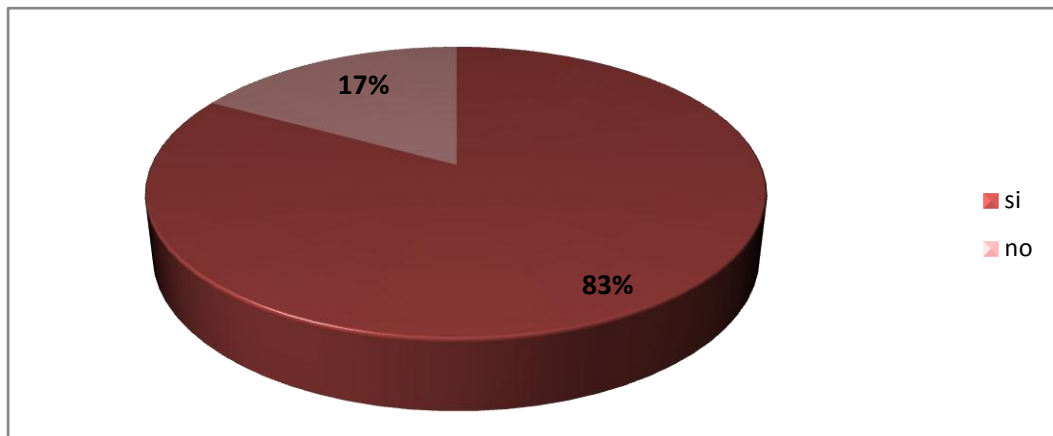
ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

El 87% me contestaron que la suspensión del Derecho de conducir se debe aplicar al conductor infractor a partir del momento que obtiene su libertad y por el mismo tiempo que se le aplicó la sanción, esto se debe a que mientras guarda prisión no conduce y para que se considere sanción, debe aplicarse a partir desde que el sujeto recupera su libertad previa capacitación y evaluación.

9.- ¿La reincidencia de delito de tránsito se debe sancionar con la pérdida del derecho de conducir definitivamente?

Nº	PREGUNTA	SI	%	NO	%	TOTAL	%
9	¿La reincidencia de delito de tránsito se debe sancionar con la pérdida del derecho de conducir definitivamente?	265	83	55	17	320	100

GRAFICO N° 9



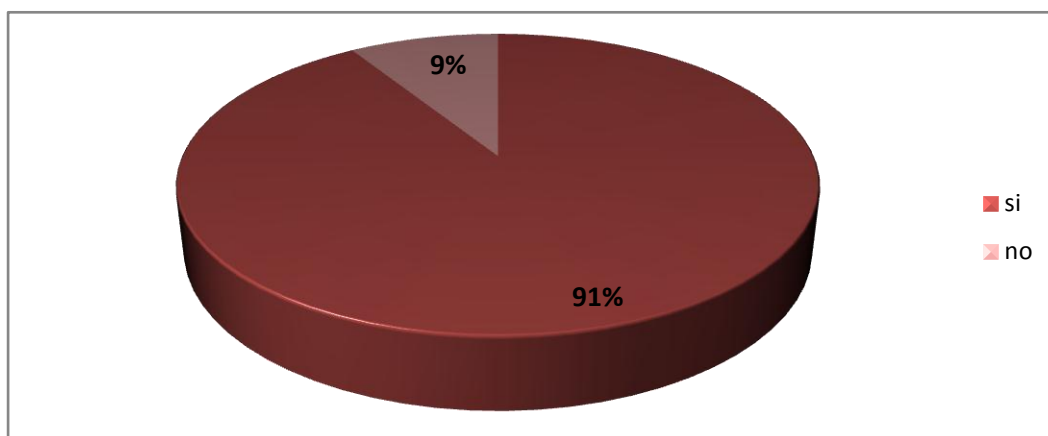
ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

El 83% de los encuestados dijeron que la reincidencia de delito de tránsito se debe sancionar con la pérdida del derecho de conducir definitivamente, esto se debe a que se le dió la oportunidad de reivindicarse en el respeto a la ley y a los usuarios de las vías públicas, y evitar que vuelva ocasionar por tercera vez pérdidas de vidas, ya demostró que es un peligro que continúe conduciendo.

10.- ¿Cree usted que deba reformarse el artículo 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial?

Nº	PREGUNTA	SI	%	NO	%	TOTAL	%
10	¿Cree usted que deba reformarse el artículo 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial?	290	91	30	9	320	100

GRAFICO N° 10



ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

El 91% nos comentaron que debe reformarse el artículo 127 del Ley de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, esto se debe a que en el art.76 numeral 6 y art.78de la constitución de la República garantizan que la ley debe aplicar la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza y que las víctimas de infracciones penales gozarán de protección especial y se adoptarán mecanismos para una reparación integral que incluirá, sin dilaciones, el conocimiento de la verdad de los hechos y la restitución, indemnización, rehabilitación.

4.2. ELABORACIÓN DEL INFORME DE LA INVESTIGACIÓN HIPÓTESIS GENERAL

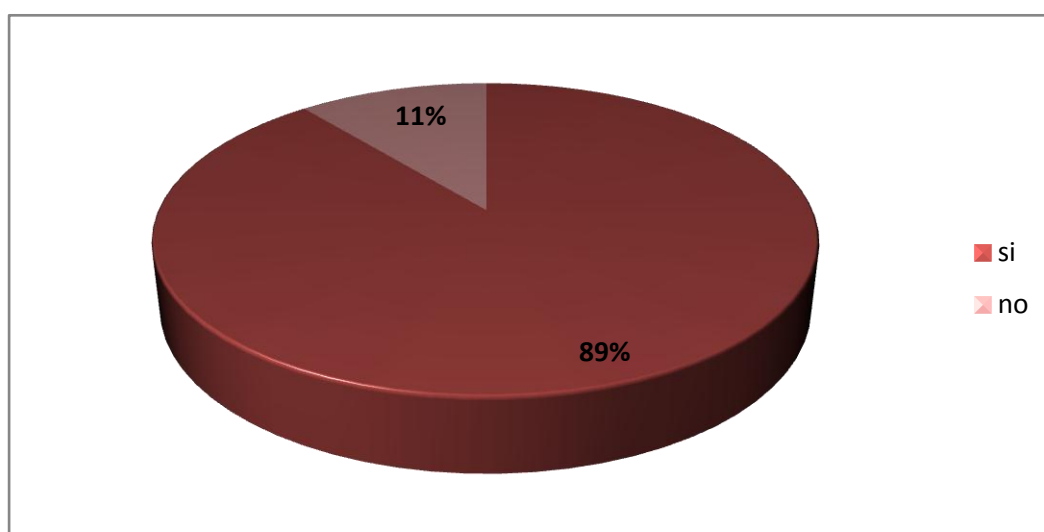
La flexibilidad en la aplicación de la proporcionalidad de las penas en la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial determinada en el artículo 127 y la sanción, no disminuyen el cometimiento de delitos de tránsito, la reincidencia, la vulneración de los derechos de las víctimas y ciudadanía en general en las vías públicas de la ciudad de Quevedo.

RESULTADO FINAL DE LA ENCUESTA

Nº	PREGUNTAS	SI	%	NO	%	TOTAL	%
	TOTAL	2840	89	340	11	3200	100

GRAFICO FINAL

Grafico N° 11



4.3. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN FINAL

El 89% de los encuestados afirman que los factores jurídicos, políticos y sociales presentes en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no satisfacen las acreencias de los familiares de las víctimas permitiendo que el conductor infractor no sea sancionado ni repare a las víctimas en los términos prescrito en la constitución de la República, en cuanto a la prisión, reparación, suspensión provisional, reincidencia y suspensión definitiva del derecho de conducir. Y por eso sugiero la reforma al artículo 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para garantizar el cumplimiento de los principios constitucionales y se respeten los derechos de las víctimas o sus familiares.

CAPÍTULO V

5. RECURSOS Y PRESUPUESTOS

5.1.- RECURSOS HUMANOS

MSc. Erwin Calle Galarza

Director trabajo de investigación

Dr. Horacio Vasconez Bustamante

Lector Asesor Especialista

Sr. Eloy Bernardino Loo Cevallos

Investigador del proyecto

RECURSOS MATERIALES

- Computadora
- Calculadora
- Grabadora
- Material de escritorio
- Fotocopias
- Transportes
- Refrigerios
- Imprevistos
- Anillados
- Cuaderno académico

RECURSO ECONÓMICO

Los recursos económicos que se han invertido en la investigación de este proyecto de tesis es de \$ 1353,25, el mismo que fue financiado por el investigador del proyecto.

5.2. PRESUPUESTO

CUADRO N° 8

CONCEPTO	VALOR UNITARIO	SUBTOTAL
IMPRESIÓN DE INSTRUMENTO		
impresión de ejemplares de tesis	\$ 35.00	\$ 105.00
Fotocopias	\$ 0.02	\$ 10.00
Anillados	\$ 5.00	\$ 15.00
Empastado de tesis	\$ 7.00	\$ 21.00
CD	\$ 2.00	\$ 8.00
Cuaderno académico	\$ 2.00	\$ 4.00
Material Logístico	\$ 10.00	\$ 30.00
Bolígrafos	\$1.00	\$5.00
EQUIPOS		
Cámara fotográfica	\$200.00	\$200.00
Grabadora	\$50.00	\$50.00
COSTO POR SERVICIOS		
Digitación e impresión del proyecto	\$ 0.60	\$ 180.00
Digitación del informe final (tesis)	\$ 0.25	\$ 0.25
Costos por transporte	\$ 0.25	\$ 25.00
Costos por dirección y asesoría	\$ 50.00	\$ 400.00
	C/DIAX8	
Horarios a encuestadores	\$ 10.00	\$ 300.00
	C/DIAX30	
TOTAL	1 TESIS DE GRADO	\$ 1353.25

5.3. CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES DEL PROYECTO

CUADRO N° 9

#	ACTIVIDADES	NOV.	DIC.	ENE.	FEB.	MAR.	ABR.
1	Planificación del proyecto, planteamiento del problema presentación del tema y elaboración del marco contextual	X	X				
2	Formulación del problema, Desarrollo del marco teórico y aplicación de la metodología de la investigación		X	X			
3	Análisis e interpretación del proyecto de tesis , desarrollo objetivos e hipótesis				X		
4	Operacionalización de las variables independiente , dependiente , conclusiones y recomendaciones				X		
5	Presentación del borrador de tesis				X	X	
6	Redacción del proyecto de tesis					X	
7	Preparación para sustentación de la tesis					X	X

5.4. CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIÓN.

5.5. CONCLUSIÓN.

1.- El Art.127 LOTTTSV tipifica el delito como .El que ocasionare accidente de tránsito en el que pierda la vida una o más personas, la misma ley determina que, es accidente el que se origina motivo de caso fortuito y fuerza mayor, el titulo nos sugiere que se trata de delito, ante todo el contraventor comete homicidio de tránsito.

2.-Las sanciones de la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el Art. 127 por ser benignas no guardan proporción con el delito, no evitan la reincidencia de acciones violentas en las vías públicas del país, debido a la flexibilidad de las normas sobre los delitos de tránsito y la irresponsabilidad en la conducción de un vehículo, cometen delitos tránsito con muerte, que en la mayoría de los casos termina en la destrucción de la familias de las víctimas.

3.- Resulta inevitable tratar la suspensión del derecho de conducir del infractor, ésta se aplica por el mismo tiempo por el que fúe condenado a prisión, el infractor no conduce mientras está recluso, por lo que la ley tiene que ser precisa, no hay que olvidar que se lo declaró culpable, y si no se toma medidas preventivas, podría reincidir generando nuevas victimas

4.- La reparación de la víctima no debe estar sujeta al acuerdo de las partes extrajudicialmente, no se trata de negociar con la vida de las personas, ésta debe imponerse por el ministerio de la ley, el estado tiene el deber de sancionar los delitos, en el caso de tránsito a menudo el familiar renuncia a continuar la acusación particular e incluso se comprometen a que ningún familiar tenga acercamiento con el fiscal, originando impunidad.

5.-Es obligación del Estado, proteger y garantizar tanto a la víctima como al acusado sus derechos deberes y obligaciones, definir prioridades y unificar criterios de prevención para así garantizar su desarrollo psico-social, mejorar su calidad de vida, pues, es evidente que mientras menos delitos de tránsito existan, mayor será la seguridad de los ciudadanos.

5.6. RECOMENDACIÓN.

1.- Modificar la tipificación del delito, en lugar de provocar un accidente de tránsito en el que pierda la vida una o más personas, se tipifique como el que cometa homicidio de tránsito en el que pierda la vida una o más personas y, en el caso de que haya más de una víctima se aplique el máximo de la pena.

2.- Elevar la pena de prisión en proporción con el delito cometido dando cumplimiento con lo prescrito en art, 76 N, 6 de la Constitución de la República.

3.- Revisar la flexibilidad de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad vial en la aplicación de las sanciones

4.- Modificar la aplicación de la suspensión del derecho de conducir, que ésta se aplique a partir de que el reo haya cumplido la condena. en los casos de conductores prófugos suspender provisionalmente el permiso de conducir e, informar a nivel nacional los registros mensuales de los fugitivos.

5.- Crear un departamento técnico especializado para tratar a los conductores sancionados por delito de tránsito ya que de ésta manera evitaríamos que se produzca otro tipo de violencia en la sociedad, a cargo de éste departamento la comisión de tránsito del Ecuador como ente regulador.

6.- Que en los delitos de tránsito en el que pierda la vida la vida una o más personas no se admita acuerdos reparatorios privados y que se cumpla con los familiares de la víctima con lo determinado en el art.78 de la Constitución de la República.

CAPÍTULO VI

6. PROPUESTA ALTERNATIVA

Quito, Septiembre 26 del 2012

Sr. Arq. FERNANDO CORDERO CUEVA.

PRESIDENTE DE LA ASAMBLEA NACIONAL

En su despacho

Eloy Bernardino Loor Cevallos, haciendo uso del derecho que me asiste según lo prescrito en el numeral 23 del artículo 66 de la Constitución del Ecuador vigente, acudo ante usted respetuosamente para manifestarle y solicitarle lo siguiente.

La constitución de la República en el numeral 6 del Art. 76 determina que, La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza.

Desde los orígenes de la ley los derechos de las víctimas mortales en delitos de tránsito o los deudos han sido soslayados, beneficiando a los conductores infractores, con penas de prisión que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial determina, las penas se reducen de

catorce meses a un año, según sea el caso, ésta pena es irrisoria frente al delito cometido.

Los delitos de tránsito prescritos en el Art. 127 y en todo el título un alto porcentaje quedan en la impunidad. Es conveniente, suspender definitivamente el derecho de conducir a los conductores infractores que abandonan a la víctima, suelen trasladarse a otra ciudad y continuar conduciendo vehículos.

La reparación de las víctimas no se cumple a satisfacción, los deudos presionados por las circunstancias del momento son víctimas de los conocidos acuerdos reparatorios privados, conculcándoles las garantías prescritas en el Art.78, de la Carta Magna.

Por cuanto es de conocimiento general y obligación del estado cumplir con deberes y garantías Constitucionales tanto para el infractor como a las víctimas, solicito se reforme el Art. 127. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Por la atención pronta y favorable que le dé a la presente, anticipo y reitero mis agradecimientos.

Atentamente.

ELOY BERNARDINO LOR CEVALLOS

6.1.-PRESENTACION



ASAMBLEA NACIONAL
REPÚBLICA DEL ECUADOR

EL PLENO

CONSIDERANDO:

Que la Constitución de la República en el Art. 76.- En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas: N. 6. La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza y.

Que él. Art. 78.-Las víctimas de infracciones penales gozarán de protección especial, se les garantizará su no revictimización, particularmente en la obtención y valoración de las pruebas, y se las protegerá de cualquier amenaza u otras formas de intimidación. Se adoptarán mecanismos para una reparación integral que incluirá, sin dilaciones, el conocimiento de la verdad de los hechos y la restitución, indemnización, rehabilitación, garantía de no repetición y satisfacción del derecho violado.

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

Art. 7.- De la Declaración Universal de los Derechos Humanos. Todos son iguales ante la ley y tienen, sin distinción, derecho a igual protección de la ley. Todos tienen derecho a igual protección contra toda discriminación que infrinja ésta Declaración y contra toda provocación a tal discriminación, y el

Art. 8.- Toda persona tiene derecho a un recurso efectivo, ante los tribunales nacionales competentes, que la ampare contra actos que violen sus derechos fundamentales reconocidos por la constitución o por la ley.

El Estado al infractor le garantiza el debido proceso determinado en el artículos 76 y 77, de la carta magna vigente y en Declaración Universal de los Derechos Humanos, ésto no significa que tiene que ser a costa de los derechos de las víctimas, hay que considerar la prioridad de protección reparación integral, sancionando al infractor con penas proporcionales al delito cometido. Procurar que la ley no sea el instrumento que facilite la impunidad y la reincidencia.

Que él. Art. 127.- 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.

6.2.- TÍTULO

Reformar el Art.127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Considerar a los accidentes de tránsito como homicidio por los tipos de violencia que se dan en las carreteras del país. cumplir con la proporcionalidad prescrita en la Constitución de la República en el artículo 76. N. 6, y que se cumpla con lo determinado en el Art. 78 de la Carta Magna en beneficio de los familiares de las víctimas.

6.3.- JUSTIFICACIÓN

Concluida la investigación del presente trabajo se ha determinado que la tipificación del artículo 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, **quien ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas** no corresponde a la realidad. El verbo rector, sugiere que el sujeto activo del delito no comete delito alguno, puesto que el concepto plantea que el **Accidente** es un **hecho imprevisto, suceso eventual**; y la ley considera en él Art. 110.- Las infracciones de tránsito no serán punibles cuando fueren el resultado de caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobado, lo que se comete es **delito de homicidio** de tránsito, tal como lo tipifican otras legislaciones como la española y peruana, considerando que el conductor por la libre y espontánea voluntad decide infringir las disposiciones legales incurriendo en una o más de las circunstancias del prenombrado articulado.

La Constitución de la República determina en el Art. 76.- En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas: N. 6. La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial prescribe en el Art. 127.- Será sancionado con, prisión de

tres a cinco años; ésta pena que se le impone al infractor tiende a disminuir por disposición de la norma legal.

Art. 120.- Se consideran circunstancias atenuantes:

a) El auxilio y la ayuda inmediata proporcionada a las víctimas del accidente;

b) La oportuna y espontánea reparación de los daños y perjuicios causados, efectuada hasta antes de declararse instalada la audiencia de juicio;

c) Dar aviso a la autoridad; y,

d) El haber observado respeto para las autoridades y agentes de tránsito, y el acatamiento a sus disposiciones.

Serán consideradas también como circunstancias atenuantes las previstas en los numerales

2, 3, 4, 5, 6, 7, 9 y 10 del artículo 29 del Código Penal.

La circunstancia anotada en el literal b) del presente artículo posee el carácter de atenuante trascendental, por tal motivo, su sola presencia permitirá dar lugar a la rebaja de hasta el 40% de la pena establecida, así no concurren otras atenuantes o incluso exista una agravante. Es decir que la pena de cinco años se rebaja automáticamente a tres años

Art. 122.- En materia de tránsito el haber reparado los daños causados a las víctimas del delito luego de la sentencia, constituye una causa especial de rebaja penitenciaria, que

podrá variar entre la tercera y la quinta parte de la pena. Esta rebaja no afectará el derecho de recibir otras rebajas establecidas en el ordenamiento jurídico.

Es decir que de los tres años de prisión que se le impondría al infractor en el caso de ser la rebaja de la quinta parte se lo sancionaría con dos años cuatro meses, si se le aplica la de la tercera parte la sanción sería de dos años. En cuanto al derecho de recibir otras rebajas establecidas en el ordenamiento jurídico, se refiere a las previstas en el CÓDIGO DE EJECUCIÓN DE PENAS

Capítulo VI

De las rebajas

Art. 32.- Criterios para la concesión de rebajas.-La reducción de penas operará sobre un sistema de méritos que permita evaluar la buena conducta y la colaboración activa del interno en su rehabilitación, que se demostrará por la participación en procesos culturales, educativos, laborales, de tratamientos de adicciones u otros. La reducción de penas podrá concederse hasta por un máximo del 50% de la pena impuesta al detenido en donde se encuentren guardando prisión, de acuerdo con el Reglamento General.

Quedando la pena de prisión para el caso rebaja de la quinta parte en un año dos meses y para la tercera parte en un año, ésta sanción no guarda proporcionalidad con el delito cometido

por lo que se vulnera los derechos de las víctimas o los deudos.

Los acuerdos reparatorios privados contribuyen a la impunidad de los delitos de tránsito en ellos se comprometen los familiares de la víctima a no continuar la acusación particular y que ningún familiar con derecho a acusar tenga acercamiento con el fiscal, la ley faculta al juez para que acepte dichos acuerdos la tal como la determina el Art. 171.- Los acuerdos reparatorios a los que hubieren llegado las partes, serán aceptados por el juez en sentencia. Su alcance, no afectará la pérdida de puntos u otras sanciones de carácter administrativo.

Estos acuerdos vulneran el derecho de los familiares acreedores pues éstos acuerdos no cumplen con la indemnización y los demás derechos contemplados en el artículo 78 de la Carta Magna que determina que. Se adoptarán mecanismos para una reparación integral que incluirá, sin dilaciones, el conocimiento de la verdad de los hechos y la restitución, indemnización, rehabilitación, garantía de no repetición y satisfacción del derecho violado.

En la investigación se comprobó que el porcentaje de detenidos y condenados por delitos de tránsito en el que hayan uno o más muertes es totalmente bajo. En el cantón Quevedo en el mes de Noviembre y Diciembre del 2011 perdieron la vida 22 personas en accidentes de tránsito, de los cuales a ocho se le abrieron instrucción fiscal y se dictaron siete dictámenes

abstenidos dos están detenidos y los procesos en etapa de juicio. Desde el mes de Enero hasta abril del 2012. Treinta y dos personas fallecieron por siniestros de tránsito en las vías de los que se encuentran cuatro infractores detenidos.

PROPUESTA

LEY ORGÁNICA REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

TITULO III

DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO

CAPÍTULO IV

DE LOS DELITOS DE TRANSITO

Art.1.- En el articulo127. Sustitúyase, prisión de tres a cinco años por, **reclusión menor de seis a nueve años**, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo, después de la palabra tiempo agréguese, **a aplicarse luego de cumplida la sentencia**, sustitúyase quien ocasione un accidente por, **quien cometa homicidio**, sustitúyase, o más personas por, **cuando sean varias las víctimas del mismo hecho, la pena será de nueve años**

ARTICULO REFORMADO

Art. 127 Será sancionado con, **reclusión menor de seis a nueve años, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo, a aplicarse luego de cumplida la sentencia,** y multa de veinte (20) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general a **quien cometa homicidio** de tránsito del que resulte la muerte de una persona, **cuando sean varias las víctimas del mismo hecho, la pena será de nueve años,** 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.

En el caso de que el vehículo que ocasionó el accidente preste un servicio público de transporte, será solidariamente responsable de los daños civiles, la operadora de transporte y el propietario del vehículo. En el caso de negligencia declarada por la autoridad competente, se retirará el cupo del vehículo accidentado y se los sancionará de conformidad con la Ley.

6.4. OBJETIVOS

6.4.1. OBJETIVOS GENERALES

Reformar disposiciones legales con penas más drásticas a fin de advertir y sancionar a los conductores que no respetan la ley de tránsito.

6.4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Demostrar que el calificativo de accidente de tránsito no corresponde a la totalidad de los hechos causados por el conductor infractor.
- Analizar las circunstancias tipo de las infracciones determinadas en el art, 127 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- Identificar si el infractor actúa con libertad y conciencia.
- Plantear Propuestas jurídicas.

6.5. CONTENIDOS

6.5.1. DESCRIPCION DE LOS ASPECTOS OPERATIVOS RELACIONADOS CON EL CONTENIDO DE LA PROPUESTA.

- a) Estudio, diseño y ejecución de la investigación y dominio del tema.
- b) Aprobación de la tesis por el Tutor.
- c) Corrección y orientación de la propuesta por el lector especialista.
- d) Aprobación del tribunal durante la sustentación.
- e) Tratamiento del tema por la Asamblea Nacional o Constituyente.
- f) Tratamiento del tema por los organismos y tratados o convenios internacionales.
- g) Modificación del artículo reformado.
- h) Incorporación del artículo modificado en el registro oficial vetado por el ejecutivo.
- i) Publicación y ejecución.
- j) Evaluación.

6.6. RECURSOS DE LA PROPUESTA

6.6.1. RECURSOS HUMANOS

- Tutor de tesis: MSc. Erwin Calle Galarza
- Lector de tesis: Dr. Horacio Vasconez Bustamante
- Investigador: Sr. Eloy Bernardino Loor Cevallos
- Población de la ciudad de Quevedo

6.6.2.- RECURSOS MATERIALES:

CUADRO N° 10

MATERIALES	PRESUPUESTO
Copias	35,00
Internet	55,00
Libros	125,00
Impresora	170,00
Papelería	65,00
Anillado	15,00
Empaste	15,00
Pendrive	20,00
Transporte	200,00
Alimentos	250,00
CD	130,00
Varios	200,00
Total	1280,00

6.7.- CRONOGRAMA GENERAL DE EJECUCIÓN DE LA PROPUESTA

CUADRO N° 11

FASES	1 NOV	2 DIC	3 FEB	4 MAR	5 ABR
ELECCIÓN DEL TEMA	XX				
ELABORACIÓN DELCAPÍTULO O CAPÍTULOS	XX	XXXX	XXX		
TUTORÍA	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX
REDACCIÓN DEL TERCER CAPÍTULO			X	XXXX	
REVISIÓN					XX
ELABORACIÓN DE LOS OTROS CAPÍTULOS					XX
ELABORACIÓN FINAL DEL PROYECTO					XX
CORRECCIÓN DEL PROYECTO					XXXX

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

Correos electrónicos:

- franklino7.lacoctelera.net/post/2008/06/08/leyes-penales
- www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009
- www.lahora.com.ec
- http://www.oas.org/juridico/MLA/sp/per/sp_per_cod_pen.pdf
- <http://dnctsv.policiaecuador.gob.ec/index.php?id=1181>
- html.rincondelvago.com/código-español.html
- www.derechoecuador.com
- http://www.ecuavisa.com/index.php?option=com_content&view=article&id=46028&catid=1206&Itemid=920
- <http://solnacientenews.blogspot.com/2012/02/accidentes-de-transito-entre.html>
- http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009/en/
- http://www.ub.edu/masterofial/crim_polcrim_seg/
- www.estudiospenales.com.ar
- www.leyfacil.ec
- www.transito.gov
- <http://franklino7.lacoctelera.net/>
- criminet.ugr.es/recrc/cp/cp1995.pdf

Textos

- 1.-ÁLVAREZ GALLARDO, ERNESTO:(1988-1991), Los Derechos Humanos en el Ecuador.
- 2.- CABANELLAS DE TORRES, GUILLERMO: Diccionario Jurídico Básico elemental.
- 3.- GUILLERMO CABANELLAS DE LAS CUEVAS: diccionario enciclopédico de derecho usual.
- 4.- EYSSAUTIER DE LA MORA, Maurice: Metodología de la Investigación, Editorial ECAFSA Thomson Learning, cuarta edición. Año 2002.
- 5.- ESPINOSA M. GALO: La más Práctica Enciclopedia Jurídica, volumen 1 y 2, Vocabulario Jurídico, Instituto de Informática Legal.
- 6.-Dr. CADENA CRESPO MARCO MARCELO, Las infracciones o delitos de transito con sus analogías a los delitos del homicidio al asesinato
- 7.-POMA A. JANETH: Sociología y Problemas Económicos del Ecuador, Guía Didáctica, Editorial de la Universidad Técnica Particular de Loja, Abril-Agosto 2004.
- 8.- LINCOYAN. PORTUS GOVIDENDEN. Introducción a la Estadística, Editorial McGraw-Hill, segunda edición. Año 2003.

9.- MURRAY R. SPIEGEL: Estadística, Editorial McGraw-Hill, segunda edición. Año 2000.

10.- Peralta José, Fundación de Investigación y Promoción Social, 2001, Ecuador: su realidad, Editorial Artes Gráficas Silva, Quito-Ecuador.

11.- Solano Pinzón, Víctor Abraham: Metodología de la Investigación Científica, Guía Didáctica, Editorial de la Universidad Técnica Particular de Loja, Abril-Agosto 2005.

12.- BOLÍVAR GALLEGOS. La Responsabilidad en el Delito de Tránsito.

13.- Dr. Fernando Yábar Núñez, Ab: Julio Oswaldo Velásquez Varas y, Ab: Carlós Montufar Fuentes en su obra El Manual Teórico Práctico Sobre Los Delitos De Tránsito página.

GLOSARIO DE TÉRMINOS JURÍDICOS

Alegar.- Citar algo como prueba, disculpa o defensa de lo dicho o hecho. Exponer o referir méritos, servicios o actitudes, etc. para fundar en ellos una pretensión. Citar el abogado leyes y jurisprudencia, casos, razones y otros argumentos, en defensa de la causa a él encomendados.

Apelación.- Recurso que la parte, cuando se considera agraviada por la resolución de un juez o tribunal, eleva a una autoridad judicial superior; para que con el consentimiento de la cuestión debatida, revoque, modifique o anule la resolución apelada, por lo general ambas partes litigantes.

Abrasión.- Desgaste mecánico resultante de la fricción y/o impacto en la superficie del neumático.

Abolladura.- Es una deformación de la carrocería metálica que produce diversas entrantes y salientes que son espacios cóncavos y convexos en su superficie, como consecuencia del impacto.

Acceso.- Todos los carriles de tránsito que se mueven hacia una intersección, ingreso o salida de una infraestructura.

Accidente. En términos amplios, la calidad secundaria, lo que no constituye la naturaleza o esencia de algo, hecho

imprevisto, suceso eventual; sobre todo cuando ello origina desgracia, casuales o involuntarias.

Accidente de tránsito.- Todo suceso eventual o acción involuntaria, que como efecto de una o más causas y con independencia del grado de éstas, ocurre en vías o lugares destinados al uso público o privado, ocasionando personas muertas, individuos con lesiones de diversa gravedad o naturaleza y daños materiales en vehículos, vías o infraestructura, con la participación de los usuarios de la vía, vehículo, vía y/o entorno.

Acera o vereda.- Parte de la vía reservada para el uso exclusivo de los peatones, ubicado a los costados de la vía.

Acompañante.-Persona que viaja con el conductor de un vehículo automotor, ubicado generalmente en los asientos delanteros.

Adelantamiento.-Maniobra efectuado para situarse delante del o los vehículos que le anteceden en el mismo carril.

Agente de tránsito.-Miembro de la policía nacional perteneciente a la dirección nacional de control del tránsito y seguridad vial o agente de tránsito del cuerpo de vigilancia de la comisión de tránsito del guayas, encargados del control del tránsito, del transporte terrestre y la seguridad vial en sus jurisdicciones.

Alcoholemia.-Examen para detectar presencia de alcohol en la sangre de una persona.

Alcoholtest.-Examen que permite determinar la cantidad de alcohol en aire expirado.

Alcoholector.-Instrumento que sirve para realizar el examen de alcoholtest.

Altura de un vehículo.-Dimensión vertical total de un vehículo, medido desde la superficie de la calzada hasta la parte superior del mismo, de la carga o del dispositivo que lleve para sostenerla.

Altura libre.-Distancia vertical entre la calzada y un obstáculo superior, que limita la altura máxima para la circulación de vehículos.

Ambulancia.-Vehículo de emergencia especialmente diseñado, equipado y legalmente autorizado para el transporte de enfermos y heridos.

Ancho de un vehículo.- Dimensión transversal de un vehículo, incluido las partes sobresalientes, su carga o dispositivo para sostenerla.

Apoya cabeza-Dispositivo de seguridad pasiva que reduce el desplazamiento de la cabeza hacia atrás para evitar el fenómeno de látigo sobre el cuello.

Arrollamiento.-Acción por la cual un vehículo pasa con su rueda o ruedas por encima del cuerpo de una persona o animal.

Atropello. Impacto - de un vehículo en movimiento a un peatón o animal.

Autocarril.- Vehículo unitario para el transporte de personas o carga que circula sobre rieles.

Automóvil.-Vehículo liviano destinado al transporte de un reducido número de personas.

Autopista.-Vía de varios carriles separados con parterre central sin cruces a nivel, con acceso regulado y estacionamiento prohibido.

Avenida.-Vía pública urbana, generalmente dividida por islas de seguridad y compuesta de dos o más calzadas, en las que existen uno o más carriles de circulación.

Acusado.-Persona a quien se le acusa en un proceso penal.

Acusador particular.-El que ejercita la acción penal al lado del ministerio fiscal.

Afianzar.-Obligarse a pagar la obligación de otro para el caso de que éste no cumpla.

Amparo.- Recurso constitucional para la protección de derechos y libertades fundamentales reconocidos en la constitución.

Arresto.-Detención provisional del acusado en un asunto penal. Privación de libertad por un tiempo breve, como corrección o pena.

Avalúo.-Acción y efecto de tasar o justipreciar alguna cosa.

Baliza.-Dispositivo fijo o móvil que proyecta luz, utilizada como señal de advertencia o a los vehículos de emergencia.

Barrera.-Elemento de seguridad vial utilizado para el desvío o restricción del tránsito.

Bastidor.-Estructura básica diseñada para soportar todos los componentes del vehículo y la carga.

Bache.-Agujero que se forma en un segmento de la calzada, producido por efectos del tránsito vehicular o un agente externo.

Berma o espaldón.-Faja lateral adyacente a la calzada de una vía pavimentada o no, destinada al tránsito de peatones, semovientes y ocasionalmente al estacionamiento de vehículos en caso de emergencia.

Bicicleta.-Vehículo de tracción humana de dos o más ruedas en línea.

Bifurcación.-División de una vía en uno o más ramales.

Bolsa de aire (air-bag).- Dispositivo de seguridad pasiva incluida en algunos vehículos, el cual se acciona en milisegundos al producirse un impacto. Protege a los pasajeros amortiguando su desplazamiento e impide que se golpeen contra el tablero, el volante o la puerta.

Bordillo.- Elemento que separa la calzada de la acera o vereda.

Bus.-Vehículo automotor destinado al transporte de hasta 36 personas y sus equipajes.

Buseta.- Vehículo a motor de baja capacidad destinado al transporte pasajeros de hasta 22 asientos.

Careo. En materia de investigación criminal, y por orden del juez u otra autoridad competente, la confrontación de los testigos o acusados que se contradicen en sus declaraciones, para averiguar mejor la verdad oyéndolos en sus debates, discusiones, reproches y acusaciones.

Caución.-Precaución, cautela. Caución es sinónimo de fianza, que cabe constituir obligando bienes o prestando juramento.

Garantía que presta una persona u otra en su lugar para asegurar el cumplimiento de una obligación actual o eventual.

Circunstancias agravantes.-Son aquellas que aumentan la responsabilidad criminal.

Circunstancias atenuantes.-Son aquellas que disminuyen la responsabilidad por el delito cometido.

Vía.-Carretera, camino o calle abierta a la circulación pública.

Calzada.-Parte de la vía destinada a la circulación de vehículos.

Carril.-Parte de la calzada, destinada al tránsito de una fila de vehículos.

Conductor.-Toda persona habilitada para conducir un vehículo por una vía.

Cabezal.- Vehículo autopropulsado, diseñado para remolcar y soportar la carga que le transmite un semi remolque a través de un acople adecuado para tal fin.

Cabina.- Parte de la carrocería diseñada para ubicar los mandos y controles del vehículo, y proteger exclusivamente al personal de operación.

Caída de pasajero.- Es la pérdida de equilibrio del pasajero que produce su descenso violento desde el estribo o del interior del vehículo hacia la calzada.

Calle.- Vía pública ubicada en los centros poblacionales conformada de aceras y calzada, destinada al tránsito peatonal y/o vehicular.

Callejón.- Sendero estrecho y largo a modo de calle, entre edificaciones. Vía secundaria generalmente angosta para uso de vehículos y peatones.

Calzada.- Parte de la vía pública destinada a la circulación de vehículos, comprendida entre los bordes del camino y aceras.

Camión.- Vehículo a motor construido especialmente para el transporte de carga, con capacidad de más de 3.500 kg.

Camión hormigonero.- Automotor destinado al transporte de hormigón premezclado.

Camión grúa.- Vehículo a motor con dispositivos para transportar o remolcar vehículos.

Camión tanquero o cisterna.- Automotor destinado al transporte de carga líquida.

Camión tolva.- Automotor destinado al transporte de cemento y asfalto.

Camión volquete.- Vehículo a motor de cajón basculante, destinado al transporte de materiales de construcción.

Camioneta.- Vehículo a motor construido para el transporte de carga, con capacidad de hasta 3.500 kg.

Capacidad de carga.- Carga útil máxima permitida para la cual fue diseñado el vehículo.

Casa rodante.- Vehículo que incluye mobiliario básico en su interior a modo de casa u hogar, homologado para ser usado como vivienda durante los viajes.

Carga.- Bienes o animales que son transportados de un lugar a otro.

Carretera.- Vía pública destinada al tránsito vehicular y peatonal, ubicado fuera del centro poblacional.

Carril de aceleración.- Un carril de cambio de velocidad para que el vehículo pueda aumentar su velocidad hasta llegar a un promedio que le permita una mayor seguridad para incorporarse al tránsito.

Carril de circulación.- Espacio delimitado en la calzada, destinado al tránsito vehicular en una sola columna en el mismo sentido de circulación.

Carril de deceleración.- Un carril de cambio de velocidad que tiene por objeto permitir a un vehículo que va tomar una curva

de salida desde una carretera, hacerlo a una velocidad segura para realizar un viraje luego de abandonar el flujo normal de circulación.

Carril externo.- El carril de la derecha de una vía que tenga dos o más carriles de circulación en la misma dirección, ubicado junto a la berma o a la acera.

Carril interno.- El carril izquierdo de una vía que tenga dos o más carriles de circulación en la misma dirección, ubicado junto al parterre o a la línea de separación de flujos opuestos.

Carrocería.- Estructura que se adiciona al chasis de forma fija, para el transporte de carga y las personas.

Casco.- Pieza que cubre la cabeza, especialmente diseñada para proteger contra golpes, sin impedir la visión periférica y que cumpla con las especificaciones de la norma INEN específica o la norma que la modifique o sustituya.

Causa basal o eficiente.- Es aquella circunstancia que interviene de forma directa en la producción de un accidente de tránsito y sin la cual no se hubiera producido el mismo.

Causas concurrentes o coadyuvantes.- Son aquellas circunstancias que por sí mismas no producen el accidente, pero coadyuvan a su materialización.

Ceder el paso.- Obligación de los conductores y peatones de detenerse para permitir el paso a los vehículos que circulan por vías principales o a los peatones que transitan por zonas de seguridad peatonal.

Chasis.- Estructura básico del vehículo, compuesto por el bastidor, el tren motriz y otras partes mecánicas relacionadas.

Chatarrización.- Desintegración total de un vehículo automotor determinada por autoridad competente por no cumplir con las especificaciones técnicas pertinentes o por haber cumplido con su vida útil determinada para cada servicio.

Choque.- Es el impacto de dos vehículos en movimiento.

Choque posterior o por alcance.- Es el impacto de un vehículo al vehículo que le antecede.

Choque frontal longitudinal.- Impacto frontal de dos vehículos, cuyos ejes longitudinales coinciden al momento del impacto.

Choque frontal excéntrico.- Impacto frontal de dos vehículos, cuyos ejes longitudinales al momento del impacto forman una paralela.

Choque lateral angular.- Es el impacto de la parte frontal de un vehículo con la parte lateral de otro, que al momento del

impacto sus ejes longitudinales forman un ángulo diferente a 90 grados.

Choque lateral perpendicular.- Es el impacto de la parte frontal de un vehículo contra la parte lateral de otro, que al momento del impacto sus ejes longitudinales forman un ángulo de 90 grados.

Ciclista.- Es la persona que conduce una bicicleta; y como tal, responsable de la movilización de la misma.

Ciclomotor o bici moto.- Vehículo de dos ruedas que tiene motor y tracción propia.

Ciclo vía.- Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.

Cinturón de seguridad.- Conjunto de fajas, provisto de hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y de unión, cuyo fin es sujetar a los ocupantes a sus asientos y evitar que la cabeza del conductor choque contra el parabrisas o salga despedido del mismo en caso de accidente.

Circulación.- Movimiento del tránsito por vías urbanas y rurales.

Circunvalación.- Vía que circunda un núcleo urbano al que se puede acceder por diferentes accesos.

Colisión.- Impacto de más de dos vehículos.

Conductor.- Es la persona legalmente facultado para conducir un vehículo automotor, y quien guía, dirige o maniobra un vehículo por una vía.

Conductor profesional.- Conductor legalmente autorizado para conducir vehículos, generalmente de servicio público o comercial, por lo que tiene derecho a percibir una retribución económica.

Conductor no profesional.- Conductor legalmente autorizado para conducir vehículos a motor de hasta 3500 kg de peso y 2.55 metros de ancho, por cuya actividad no puede percibir retribución económica alguna, ni está autorizado para conducir vehículos de servicio público o comercial.

Conjunto óptico.- grupo de luces de servicio, delimitadoras, direccionales, de freno y reverso.

Concesionario vial.- Persona jurídico legalmente facultado por la autoridad de tránsito competente para la construcción y/o el mantenimiento y/o explotación, custodia, administración y recuperación económica, mediante el cobro de peaje u otro sistema de recuperación económica.

Contaminación visual.- Es el desorden producido por los anuncios publicitarios que en número excesivo o mal

colocados, obstruyen la visibilidad o alteran la fisonomía urbana o natural.

Contravía.-Circulación o estacionamiento en sentido contrario al permitido por las disposiciones o señales de tránsito.

Controlador o cobrador.-Persona autorizada para cobrar el valor del pasaje a los usuarios del transporte público.

Corredor vial.-Conjunto de dos o más rutas continuas que se conforman para una finalidad específica.

Croquis.-Plano descriptivo de los pormenores de un accidente de tránsito donde resulten daños a personas, vehículos, inmuebles, muebles o animales, levantado en el sitio de los hechos por el agente de tránsito o por el personal técnico del siat u oiat en sus jurisdicciones.

Cruce.-La prolongación longitudinal de la acera sobre la calzada delimitada o no y el espacio demarcado en la calzada destinado al cruce peatonal.

Cruce peatonal cebra.-Zona señalizada para el paso de peatones.

Cruce peatonal con semáforo.-Zona señalizada para el paso de peatones, regulada por un semáforo peatonal o vehicular.

Cuadrón o cuatrimotor.-Vehículo automotor de cuatro (4) ruedas con componentes mecánicos de motocicleta, para transporte de personas conforme lo especificado en la matrícula correspondiente.

Cuneta.-En calles y carreteras el ángulo formado por la calzada y el plano vertical producido por diferencia de nivel entre calzada, acera y berma, destinada a recoger y evacuar las aguas superficiales.

Curva.-Tramo de la vía pública en que ésta cambia de dirección.

Curva vertical.-Pudiendo ser cóncava o convexa.

Curva horizontal.-Cambio de rasante en el plano horizontal, pudiendo ser abiertas o cerradas, hacia la izquierda o a la derecha.

Derecho de vía o de paso.-Preferencia que tiene un vehículo respecto de otros vehículos y peatones, así como la de éstos, sobre los vehículos.

Derrape.-Deslizamiento de un vehículo desviándose lateralmente.

Deshecho contaminante.-Todo elemento o materia en cualquiera de sus estados físicos y formas, que al arrojarse a la vía, alteran o modifican el tránsito o el medio ambiente.

Desvanecimiento de los frenos.-La reducción temporal de la efectividad de los frenos como consecuencia del calor, generado por el uso reiterado del freno de pedal.

Detención.-Inmovilización obligatoria de un vehículo a que obligan los dispositivos de señalización, o las órdenes de un agente de tránsito encargado de su regulación.

Dispositivo sonoro.-Mecanismo de tipo manual, eléctrico o electrónico que emite sonido.

Distancia de detención.-Es la distancia que recorre un vehículo desde que el conductor percibe un problema, lo evalúa, actúa y el vehículo se detiene; comprende la distancia de reacción más la distancia de frenado.

Distancia de frenado.-Es la distancia que recorre un vehículo desde que se acciona el freno, hasta que el vehículo se detiene.

Distancia de reacción.-Es la distancia que recorre un vehículo desde que el conductor levanta el pie del acelerador y acciona el pedal de freno.

Distancia de seguimiento.- la distancia que debe mantener un conductor, medida desde el frente de su vehículo hasta la parte posterior del vehículo que le antecede en el mismo carril.

Distancia de seguridad lateral.- Distancia lateral mínima (1.5 metros) que deben guardar los vehículos entre sí cuando se encuentren en circulación.

Distribuidor de tránsito.-Emplazamiento vial que permite el desplazamiento del tránsito vehicular por múltiples vías de circulación y hacia diversos destinos.

Educación vial.-Conjunto de conocimientos y normas que tiene por objeto capacitar a la población en general para que sepan conducirse en la vía pública con mayor seguridad ya sea como peatones, pasajeros o conductores.

Eje de calzada.-Es la línea imaginaria o demarcada longitudinal a la calzada, que determina flujos de circulación opuesto; al ser imaginaria, la división de la calzada, es en dos partes iguales. Para el caso de vías perimetrales y carreteras duales, el eje se ubica en el centro del separador central.

Esquina.-Vértice del ángulo que forman las líneas de fábrica convergentes.

Estacionamiento.- Inmovilización voluntaria de un vehículo sobre el costado de una vía pública o privada con o sin el conductor, por un período mayor que el necesario para dejar o recibir pasajeros.

Estrellamiento.-Impacto de un vehículo en movimiento contra otro estacionado o contra un objeto fijo.

Faro.-Conjunto compuesto por el foco, cubierta y luna.

Ferrocarril.-Conjunto de vagones halados por locomotoras a vapor, eléctricas o impulsadas por cualquier otro sistema de tracción, que se desliza sobre rieles destinados al transporte de personas, equipajes, mercaderías o bienes en general.

Frecuencia.- Horario o itinerario otorgado por autoridad competente, a las operadoras de transporte, para la prestación del servicio público de pasajeros o carga.

Furgón.-Parte de la carrocería de estructura cerrada, diseñada para el transporte de carga.

Furgoneta.-Vehículo de transporte de pasajeros de hasta 16 asientos.

Gr/lt.- Grados por litro.

Grúa o wincha.- Automotor especialmente diseñado con sistema de enganche para levantar y remolcar a otro vehículo.

Guardavía.- Componente de contención instalado en los márgenes o en el separador central de las vías y en los bordes de los puentes, que sirven para preservar la seguridad vial.

Hidroplaneamiento.- Fenómeno que produce la pérdida de contacto de los neumáticos con la calzada por conducir a alta velocidad, y que hace que el vehículo empiece a “esquiar” sobre una fina capa de agua.

GADs. (Gobiernos Autónomos Descentralizados)

Hoja de ruta.- Documento oficial que contiene datos para que un vehículo de transporte público transite de acuerdo con un itinerario determinado.

Intersección.- Área común de calzadas que se cruzan o convergen.

Intersección regulada.- Aquel en que existe semáforo funcionando normalmente, excluyendo la intermitencia, pare, ceda el paso o agente de tránsito.

Impronta.- Número de chasis y motor que cada fabricante le asigna a un vehículo; levantada y registrada en un documento para la matriculación correspondiente.

Isla de seguridad.- Área o espacio oficialmente designado, construido o señalizado sobre las vías públicas, para refugio y protección exclusiva de peatones.

K/h.- kilómetros por hora.

Licencia de conducir.- Documento habilitante que se otorga a una persona para conducir un vehículo a motor, previo el cumplimiento de requisitos legales y reglamentarios.

Línea de fábrica.- Lindero entre un lote de terreno y las áreas de uso público.

Línea de pare.- Línea pintada en la calzada antes de una intersección o cruce, para indicar al conductor el sitio donde debe detener su vehículo momentáneamente, para permitir el paso reglamentario de otros usuarios.

Longitud de un vehículo.- Dimensión longitudinal de un vehículo o combinación de vehículos, con inclusión de su carga o dispositivos para sostenerla.

Luces altas.- Las que emiten las luces principales de un vehículo, para obtener largo alcance en la iluminación de la vía.

Luces bajas.- Las que emiten las luces principales de un vehículo, para iluminar la vía a corta distancia.

Luces de estacionamiento.- Luces de baja intensidad intermitentes color amarillo, emitidas por dos faros colocados en el frente y en la parte posterior del vehículo.

Luces de freno.- Luces de baja intensidad, fijas, de color rojo, se encuentran ubicadas en la parte posterior del vehículo y se encienden cuando se oprime el pedal del freno.

Luces de marcha atrás.- Luces de mediana intensidad, de color blanco, ubicadas en la parte posterior del vehículo y que se activan automáticamente cuando el vehículo está en marcha reversa.

Luces direccionales.- Las de haces intermitentes, emitidos simultáneamente por una lámpara delantera y otra posterior del mismo lado del vehículo, según la dirección que se vaya a tomar.

Luces rojas posteriores.- Las emitidas hacia atrás por lámparas colocadas en la parte baja posterior del vehículo o del último remolque de una combinación y que se encienden simultáneamente con los faros principales o con los de estacionamiento.

Maniobra.- Es la acción que me permite cambiar la posición del vehículo mientras está en circulación normal, implicando un potencial riesgo para mí y para los demás usuarios.

Maquinaria especial.- Vehículo automotor cuya finalidad no es el transporte de personas o carga y que utiliza ocasionalmente la vía pública.

Matrícula.- Documento habilitante que acredita la inscripción de un vehículo a motor en las respectivas comisiones provinciales de tránsito, como requisito obligatorio para la circulación.

Mg/lit.- Miligramos por litro.

Mixto.- Vehículo de servicio de transporte comercial acondicionado para el transporte de pasajeros y carga.

Moto bicicleta.- Bicicleta con motor que produce una fuerza no mayor de 5h.p. sin estabilidad propia.

Motocicleta.- Vehículo a motor de dos ruedas sin estabilidad propia.

Mototaxi.- Motocicleta de tres ruedas y con techo que cumpliendo las especificaciones técnicas establecida en la norma INEN, se usa para el servicio de transporte comercial de pasajeros para recorridos cortos.

Mototriciclo.- Vehículo automotor de tres ruedas con estabilidad propia y capacidad para el conductor y un acompañante del tipo sidecar y recreativo.

Neumático.- Es una pieza toroide de caucho que se coloca en el aro de un vehículo.

Nodriza.- Parte de la carrocería, remolque o semi - remolque diseñado exclusivamente para el transporte de vehículos armados.

Odómetro.- Es un dispositivo que sirve para medir la distancia recorrida de un vehículo en un espacio determinado.

Ómnibus.- Vehículo de servicio público de gran capacidad para el transporte público de pasajeros, con un mínimo de 36 personas sentadas.

Parada.- Inmovilización voluntaria momentánea para tomar o dejar personas o bienes observando las normas legales y reglamentarias correspondientes.

Parada de bus.- Espacio público destinado, para el ascenso y descenso de personas.

Parterre.- Área o isla de seguridad central, construida en las vías urbanas y destinadas a encauzar el movimiento de vehículos o como refugio de peatones.

Pasajero.- Es la persona que utiliza un medio de transporte para moverse de un lugar a otro, sin ser el conductor.

Pasó a nivel.- Intersección a un mismo nivel de una carretera con una vía férrea u otra carretera.

Pasó a desnivel.- Cruces vehiculares o ferroviarios que pasan sobre o bajo el nivel de las vías.

Peaje.- Tarifa que paga el usuario, por el derecho de utilizar una infraestructura vial pública determinada.

Peatón.- Es la persona que transita a pie por las vías, calles, caminos, carreteras, aceras y, las personas con capacidades especiales que transitan igualmente en vehículos especiales manejados por ellos o por terceros.

Peralte.- Inclinación transversal de la vía en los tramos de curva, destinada a contrarrestar la fuerza centrífuga del vehículo.

Pérdida de carril.- Es la salida del vehículo de la calzada normal de circulación.

Persona con capacidades especiales.- Persona que tiene disminuida alguna de sus capacidades físicas o mentales.

Peso bruto.- La suma del peso neto de un vehículo más el peso de la carga que transporta.

Placas.- Planchas metálicas con siglas y números, otorgadas por la autoridad competente para identificación de los vehículos.

Plataforma.- Parte de la carrocería de estructura plana descubierta, diseñada para el transporte de carga, la cual podrá ser provista de barandas laterales, delanteras y posteriores, fijas o desmontables (estacas).

Pretensores.- El pretensor del cinturón de seguridad es un dispositivo que, en caso de un choque frontal, compensa el alargamiento inevitable de los cinturones bajo la acción del cuerpo manteniendo a este apoyado contra el respaldo del asiento.

Puente peatonal.- Estructura elevada destinada para el paso de peatones.

Rasante.- Nivel terminado de la superficie de rodamiento. la línea de rasante se ubica en el eje de la vía.

Rebasar.- Maniobra efectuada para sobrepasar a otro vehículo que circula en una misma dirección o se encuentra estacionado en un carril distinto.

Red vial.- Toda superficie terrestre, pública o privada, por donde circulan peatones, animales y vehículos, que está señalizada y bajo jurisdicción de las autoridades nacionales y/o provinciales, responsables de la aplicación de las leyes y demás normas de tránsito.

Redondel.- Intersección de varias vías donde el movimiento vehicular es rotatorio alrededor de una isla central.

Remolque.- Vehículo no autopropulsado con eje (s) delantero (s) y posterior (es) cuyo peso total, incluyendo la carga, descansa sobre sus propios ejes, y es remolcado por un camión o cabezal.

Roce.- Es la fricción de las partes laterales de la carrocería de dos vehículos en movimiento, determinando daños materiales superficiales.

Roce negativo.- Cuando los vehículos que intervienen en el roce circulan en el mismo sentido.

Roce positivo.- Cuando los vehículos que intervienen en el roce circulan en sentido contrario.

Rozamiento.- Es la fricción de la parte lateral de la carrocería de un vehículo en movimiento con un vehículo estacionado o un objeto fijo.

Ruta.- Recorrido legalmente autorizado a la transportación pública, considerado entre origen y destino.

Chevrones horizontales.- Son líneas diagonales anchas y oblicuas de color blanco o amarillo que sirven para simular

parterres o islas de seguridad y canalizar de forma adecuada y segura el tránsito vehicular.

Chevronees verticales.- Señalización vertical que se utiliza sobre los bordes laterales de las vías para encauzar de forma adecuada y segura el tránsito vehicular en sitios que representan peligro.

Seguridad activa.- Aquellos sistemas o elementos que permiten el funcionamiento normal del vehículo.

Seguridad pasiva.- Conformada por aquellos elementos que actúan en el momento del accidente, minimizando las consecuencias del mismo disminuyendo los daños materiales y personales.

Seguridad vial.- Reducción del riesgo de accidentes de tránsito y la morbimortalidad en las vías, lograda a través de enfoques multidisciplinarios que abarcan ingeniería de tránsito; diseño de los vehículos; gestión del tránsito; educación, formación y capacitación de los usuarios de las vías; y la investigación del accidente.

Semáforo vehicular.- Aparato óptico luminoso tricolor, por cuyo medio se dirige alternativamente el tránsito vehicular y peatonal, para detenerlo o ponerlo en movimiento.

Semáforo peatonal.- Aparato óptico luminoso bicolor, por cuyo medio se dirige el tránsito peatonal, para detenerlo o ponerlo en movimiento.

Semáforo en flecha verde.- Autorización a los vehículos para cruzar en el sentido que ella indica.

Semáforo en luz amarilla.- Prevención o advertencia, anticipa el cambio a luz roja. En éste caso los vehículos deben disminuir la velocidad y detenerse antes de llegar a la línea de pare. si se utiliza solo en forma intermitente significa que el conductor puede cruzar la intersección, con las debidas precauciones.

Semáforo en luz roja.- Obligación de todo vehículo de detenerse antes de la línea de pare y el peatón abstenerse de cruzar la calzada. si se utiliza solo en forma intermitente, significa que el conductor debe detenerse completamente antes de cruzar la vía.

Semáforo en luz verde.- Libre pasó para los vehículos y peatones en el mismo sentido de circulación, éstos últimos tienen preferencia en el cruce.

Semáforo peatonal verde.- Significa que los peatones, pueden cruzar la calzada.

Semáforo peatonal rojo intermitente.-Significa que los peatones si ya han empezado a cruzar la calzada pueden continuar hasta la otra acera; caso contrario deben esperar.

Semáforo peatonal rojo fijo.- Prohibición para los peatones de ingresar a la calzada para cruzar.

Semi-remolque.- Vehículo no autopropulsado con eje (s) posterior (es), cuyo peso y carga se apoyan (transmiten parcialmente) en el cabezal que lo remolca

Semoviente.- Se consideran a todo animal que transita por la vía.

Señales de tránsito.- Objetos, avisos, medios acústicos, marcas, signos o leyendas colocadas por las autoridades en las vías para regular el tránsito.

Señalética.- Disciplina mucho más desarrollada que la señalización; parte de la ciencia de la comunicación visual, encargada de estudiar las relaciones funcionales entre los signos de orientación en el espacio y los comportamientos de los individuos, responde a la necesidad de información u orientación provocada por la proliferación del fenómeno de movilidad y de los servicios públicos y privados.

Sillas especiales para niños.- Son los dispositivos de seguridad diseñados especialmente para el traslado en vehículo de niños de acuerdo a las edades y pesos específicos.

Superficie de rodamiento.- Área de la vía sobre la cual transitan los vehículos.

Stationwagon.- Vehículo automotor derivado del automóvil que al rebatir los asientos posteriores, permite ser utilizado para el transporte de carga.

Tacógrafo.- Es un dispositivo electrónico que registra diversos sucesos originados en un vehículo durante su conducción, estos pueden ser parámetros de velocidad, tiempos de conducción, paradas, consumo de combustible etc.

Tacómetro.- Es un dispositivo para medir la velocidad de giro de un eje, normalmente la velocidad de giro del motor se mide en revoluciones por minuto.

Talud.- inclinación de diseño dada al terreno lateral de la carretera, tanto en zonas de corte como en terraplenes.

Tara o peso neto del vehículo.- Peso neto del vehículo excluida la carga.

Tarifa.- Precio que para el transporte de pasajeros y carga fijan las autoridades de tránsito y transporte terrestres.

Taxi.- Automóvil de color amarillo destinado al transporte comercial de personas.

Taxi ejecutivo.- Automóvil tipo sedán de color amarillo destinado al transporte comercial de personas, cuya prestación se la realiza a través de llamada telefónica a una central.

Tracción.- Es la fuerza que mueve a un vehículo sobre una superficie, y puede ser mecánica, animal o humana.

Tractor.- Máquina motorizada para trabajos de construcción, mantenimiento, reparación de caminos y labores agrícolas.

Tránsito.- Movimiento ordenado de personas, animales y vehículos por las diferentes vías terrestres públicas o privadas, sujeto a leyes y reglamentos sobre la materia.

Transporte.- Acción y efecto de movilizar o trasladar personas o bienes de un lugar a otro.

Tren.- Automotor para el transporte masivo de pasajeros y carga, integrado por varios vagones que circula sobre rieles.

Trolebús.- Vehículo eléctrico y a combustible de transporte terrestre público montado sobre neumáticos y que toma la corriente por medio de un cable aéreo.

Usuario vial.- Es toda persona o animal que se encuentra sobre la vía haciendo uso de la misma.

UIAT.-Unidad de investigación de accidentes de tránsito

Vehículo.- Medio para transportar personas o bienes de un lugar a otro.

Vehículo de carga.- Vehículo autopulsado destinado al transporte de bienes por carretera. Puede contar con equipos adicionales para la prestación de servicios especializados.

Vehículo de emergencia.- El perteneciente a la policía nacional o al cuerpo de bomberos y las ambulancias de las instituciones públicas o privadas que porten los distintivos especiales determinados para el efecto.

Vehículo de tracción mecánica.- Su movimiento es producido por un motor o mecanismo autónomo de combustión interna, eléctrico o cualquiera otra fuente de energía.

Vehículo de tracción animal.- Su movimiento es producido por la acción de uno o más semovientes, destinados generalmente al transporte de carga.

Vehículo de tracción humana.- Su movimiento es producido por la acción de una o más personas.

Vehículo de transporte escolar e institucional.- Vehículo automotor legalmente autorizado para el transporte de estudiantes y de personas de entidades públicas o privadas.

Velocidad de operación.-Es la velocidad promedio de una unidad de transporte en la cual se incluye el tiempo de parada en estaciones o paradas así como las demoras por razones de tránsito. Se calcula como la relación entre la longitud en un sentido en km y el tiempo que tarda la unidad en recorrer dicha longitud en minutos.

Vía férrea.- Diseñada para el tránsito de vehículos sobre rieles, con preferencia sobre las demás vías, excepto para las ciudades donde existe metro, en cuyos casos será éste el que tenga la preferencia.

Vía principal.- Calle o carretera en que por dispositivos de control de tránsito instalados, los vehículos tienen preferencia respecto de otros.

Vía privada.- Vía comprendida dentro de los límites de una propiedad privada.

Vía pública.- Vía destinada al libre tránsito vehicular y peatonal.

Vía secundaria.- Calle o carretera no principal.

Visibilidad.- Circunstancia que permite distinguir con mayor o menor nitidez objetos, dependiendo además, de las condiciones atmosféricas y de la luminosidad.

Volcamiento.-Accidente a consecuencia del cual la posición del vehículo se invierte o éste cae lateralmente.

Volcamiento lateral.- Es la pérdida de la posición normal del vehículo, por uno de sus laterales, descritos como: 1/4, 2/4, 3/4 o un ciclo completo.

Volcamiento longitudinal.- Es la pérdida de la posición normal del vehículo, en el sentido de su eje longitudinal, descritos como: 1/4, 2/4, 3/4 o un ciclo completo.

Zona comercial.- Son zonas urbanas, en donde por el uso del suelo al costado de las vías se encuentran ubicados diversos comercios o negocios que generan atracción para toda clase de usuarios.

Zona de estacionamiento.- Sitio destinado y marcado con señales especiales por la autoridad competente, para el estacionamiento de los vehículos en las vías públicas o privadas fuera de ellas.

Zona de seguridad peatonal.- Es el espacio señalizado o no ubicado dentro de las vías y reservado oficialmente para el uso exclusivo de los peatones como: paso cebra; las aceras o veredas; puentes peatonales; ingresos a establecimientos educativos, iglesias, cuarteles, cuerpo de bomberos, mercados cerrados y abiertos, plazas, parques, campos deportivos, cines y teatros; y, accesos para discapacitados, sin perjuicio de la señalización reglamentaria establecida para el efecto.

Zona residencial.- Área urbana que por el uso del suelo, al costado de las vías se encuentran ubicadas viviendas para uso habitacional.

Zona rural.- Áreas ubicadas fuera del perímetro urbano.

Zona urbana.- Áreas con asentamientos poblacionales.

ANEXOS

ANEXO N°1

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA EDUCACIÓN

Encuesta Aplicada a los Abogados en el libre ejercicio, Estudiantes de Jurisprudencia, y Habitantes de la Ciudad de Quevedo.

Objetivo.-Crear disposiciones legales con penas más drásticas a fin de advertir y sancionar a los conductores que no respetan la ley de tránsito.

PREGUNTAS DE ENCUESTAS

Marque con una x en el paréntesis

1.- ¿La totalidad de heridos y muertos en el tránsito de las vías por colisión, impacto y arrollamientos son por accidente?

Si () No ()

2.-¿El conductor está consciente que vulnera la ley y que por sus actos produce delitos de tránsito?

Si () No ()

3.- ¿Las penas de prisión determinada en el art.127de LOTTTSV en los delitos de tránsito con muerte se vulneran la debida proporcionalidad establecida en la Constitución?

Si () No ()

4.- ¿Cree usted que el delito de tránsito prescrito en el art.127 LOTTTSV en el que haya muerte de una o más personas se lo deben tipificar como homicidio de tránsito?

Si () No ()

5.- ¿Los acuerdos reparatorios privados en los que los deudos desisten del derecho de continuar con la acusación particular contribuyen a la vulneración de las víctimas y el principio de justicia?

Si () No ()

6.- ¿Al conductor que comete un delito de tránsito en el que pierde la vida más de una persona se le debe de considerar como agravante?

Si () No ()

7.¿El conductor está consciente que vulnera la ley y que por sus actos produce delitos de tránsito?

Si () No ()

8.- ¿La suspensión del Derecho de conducir se debe aplicar al conductor infractor a partir del momento que obtiene su libertad y por el mismo tiempo que se le aplicó la sanción?

Si () No ()

9.- ¿La reincidencia de delito de tránsito se debe sancionar con la pérdida del derecho de conducir definitivamente?

Si () No ()

10.- ¿Cree usted que deba reformarse el artículo 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial?

Si () No ()

LA INFORMACIÓN SERÁ TRATADA CON ABSOLUTA RESERVA, Y SERÁ EMPLEADA EN LA ELABORACIÓN DE UNA TESIS DE TRÁNSITO. GRACIAS.

ANEXO N° 2

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA EDUCACIÓN

Entrevista Aplicada a Juez de Transito, Fiscal y Abogado especialista en tránsito de la Ciudad de Quevedo.

Objetivo.- Crear disposiciones legales con penas más drásticas a fin de advertir y sancionar a los conductores que no respetan la ley de tránsito.

Preguntas de Entrevistas

1.- ¿Cuál cree usted que es la causa por las que se dan muchos delitos de tránsito?

2.- ¿Una de las razones para que los conductores no respeten las leyes de tránsito es por la falta de señalización en las vías públicas que influyen en el cometimiento de los delitos de tránsito?

3.- ¿Se debe sancionar con sanciones más altas a los conductores irresponsables que no respeten las señales de tránsito?

4.- ¿Considera Ud. que hace falta más control por parte de la policía nacional a los conductores?

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

ANEXON° 3

CONTRATO TRANSACCIONAL PRIVADO

En la Ciudad de Quevedo, al primer día del mes de Diciembre del 2011, a la celebración del presente Contrato Transaccional por accidente de Transito, comparece por una parte el señor **WALDEMAR BERNARDO MERO BAJAÑA** con cedula de identidad N° 090680302-8, en calidad de apoderado especial en representación del Señor **SANTOS DELFIN MORAN RUIZ** propietario del vehículo Marca: Chevrolet , Clase: Automóvil; Tipo: Sedan de Placas RAA5557, y la señora **ROSARIO FERMINA LUCAS CHANCAY**, con cedula de identidad N° 120347959-5, cónyuge sobreviviente del fallecido señor **LENIN DAVID MORALES BARCO**, los comparecientes son capaces legalmente para celebrar el presente Contrato , por lo que lo hacen bajo las siguientes clausulas.

PRIMERO.- ANTECEDENTES.- Que el día,viernes once de noviembre del 2011, a eso de las 18H30 aproximadamente, se suscito un accidente de transito en san Camilo calle Bolivia y Chile, entre los vehículos Marca: Chevrolet , Clase: Automóvil; Tipo: Sedan de Placas RAA5557, de propiedad del señor **SANTOS DELFIN MORAN RUIZ**, vehículo que al momento del accidente era conducido por el señor **AMABLE GERARDO CHICAIZA ALULEMA**, y la motocicleta Marca Motor uno, Tipo Paseo de Placas HJ178L , a consecuencia del lamentable accidente de transito perdió la vida el señor **LENIN DAVID MORALES BARCO**.

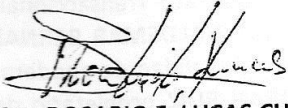
SEGUNDO.- ACUERDO ENTRE LAS PARTES.- Por su parte el señor **WALDEMAR BERNARDO MERO BAJAÑA**, portador de la Cedula de identidad N° 090680302-8, por sus propios derecho y los que representa en calidad de **APODERADO ESPECIAL**, decide de manera Humanitaria y voluntaria sin que esto signifique culpabilidad de parte del propietario del vehiculó ni del chofer del vehículo, ayudar económicamente a La señora **ROSARIO FERMINA LUCAS CHANCAY** con la cantidad de **TRES MIL QUINIENTOS DOLARES AMERICANOS**, (\$3.500,00) pagaderos al momento de la suscripción del presente Contrato.

TERCERO.- ACEPTACION.- Por su parte la señora **ROSARIO FERMINA LUCAS CHANCAY**, cónyuge sobreviviente del fallecido señor **LENIN DAVID MORALES BARCO**, Desiste de seguir impulsando acciones legales en contra de los señores **SANTOS DELFIN MORAN RUIZ Y AMABLE GERARDO CHICAIZA ALULEMA**, en sus calidades de Propietario y conductor del vehículo Marca: Chevrolet , Clase: Automóvil; Tipo: Sedan de Placas RAA5557, respectivamente, además no autorizan a persona o familiar alguno, para que comparezcan a la fiscalía, Juzgados Civiles, penales de transito, a iniciar alguna acción por éste hecho , considerando este contrato como sentencia Ejecutoriada de ultima instancia y cosa juzgada.

CUARTA.- CONTROVERSIA.- En caso de controversia Judicial al cumplimiento del presente Contrato las partes renuncian domicilio, y se someten a los jueces de la Ciudad de Quevedo, y al Juicio Verbal Sumario.

Para constancia del presente Contrato las partes se afirman en el total contenido del mismo y firman por triplicado en la Ciudad de Quevedo al primer día del mes de Diciembre del dos mil once.

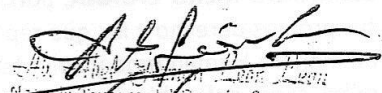

Sr. **WALDEMAR B. MERO BAJAÑA**
CI. 090680302-8


Sra. **ROSARIO F. LUCAS CHANCAY.**
CI. 120347959-5

REPUBLICA DEL ECUADOR. NOTARIA TERCERA DEL CANTON QUEVEDO.- Yo, Abogado **ABEL GERMAN LEON LEON**, Notario Titular Tercero del Cantón Quevedo, en ejercicio de la facultad que le otorga en numeral Tres del Artículo Dieciocho, de la Ley Notarial, **DOY FE**. Que las firmas y rubricas que anteceden, han sido puestas ante mi y corresponden a la de los señores: **WALDEMAR BERNARDO MERO BAJAÑA**, **ROSARIO FERMINA LUCAS CHANCAY**, identificados con las cedula de ciudadanía números: cero nueve cero seis ocho cero tres cero dos – ocho y; uno dos cero tres cuatro siete nueve cinco nueve - cinco, en su orden. *Wsh -*

Quevedo. Diciembre 01 del 2011.-




Notario Tercero del Cantón Quevedo



ANEXON° 4

CONTRATO TRANSACCIONAL PRIVADO

En la Ciudad de Quevedo, al primer día del mes de Diciembre del 2011, a la celebración del presente Contrato Transaccional por accidente de Transito, comparece por una parte el señor **WALDEMAR BERNARDO MERO BAJAÑA** con cedula de identidad N° 090680302-8, en calidad de apoderado especial en representación del Señor **SANTOS DELFIN MORAN RUIZ** propietario del vehículo Marca: Chevrolet , Clase: Automóvil; Tipo: Sedan de Placas RAA5557, y la señora **ROSARIO FERMINA LUCAS CHANCAY**, con cedula de identidad N° 120347959-5, cónyuge sobreviviente del fallecido señor **LENIN DAVID MORALES BARCO**, los comparecientes son capaces legalmente para celebrar el presente Contrato , por lo que lo hacen bajo las siguientes clausulas.

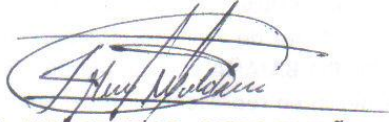
PRIMERO.- ANTECEDENTES.- Que el día viernes once de noviembre del 2011, a eso de las 18H30 aproximadamente, se suscito un accidente de transito en san Camilo calle Bolivia y Chile, entre los vehículos Marca: Chevrolet , Clase: Automóvil; Tipo: Sedan de Placas RAA5557, de propiedad del señor **SANTOS DELFIN MORAN RUIZ**, vehículo que al momento del accidente era conducido por el señor **AMABLE GERARDO CHICAIZA ALULEMA**, y la motocicleta Marca Motor uno, Tipo Paseo de Placas HJ178L , a consecuencia del lamentable accidente de transito perdió la vida el señor **LENIN DAVID MORALES BARCO**.

SEGUNDO.- ACUERDO ENTRE LAS PARTES.- Por su parte el señor **WALDEMAR BERNARDO MERO BAJAÑA**, portador de la Cedula de identidad N° 090680302-8, por sus propios derecho y los que representa en calidad de APODERADO ESPECIAL, decide de manera Humanitaria y voluntaria sin que esto signifique culpabilidad de parte del propietario del vehiculó ni del chofer del vehículo, ayudar económicamente a La señora **ROSARIO FERMINA LUCAS CHANCAY** con la cantidad de **TRES MIL QUINIENTOS DOLARES AMERICANOS**, (\$3.500,00) pagaderos al momento de la suscripción del presente Contrato.

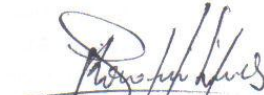
TERCERO.- ACEPTACION.- Por su parte la señora **ROSARIO FERMINA LUCAS CHANCAY**, cónyuge sobreviviente del fallecido señor **LENIN DAVID MORALES BARCO**, Desiste de seguir impulsando acciones legales en contra de los señores **SANTOS DELFIN MORAN RUIZ Y AMABLE GERARDO CHICAIZA ALULEMA**, en sus calidades de Propietario y conductor del vehículo Marca: Chevrolet , Clase: Automóvil; Tipo: Sedan de Placas RAA5557, respectivamente, además no autorizan a persona o familiar alguno, para que comparezcan a la fiscalía, Juzgados Civiles, penales de transito, a iniciar alguna acción por este hecho , considerando este contrato como sentencia Ejecutoriada de ultima instancia y cosa juzgada.

CUARTA.- CONTROVERSIA.- En caso de controversia Judicial al cumplimiento del presente Contrato las partes renuncian domicilio, y se someten a los jueces de la Ciudad de Quevedo, y al Juicio Verbal Sumario.


Para constancia del presente Contrato las partes se afirman en el total contenido del mismo y firman por triplicado en la Ciudad de Quevedo al primer día del mes de Diciembre del dos mil once.



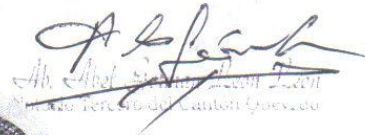
Sr. **WALDEMAR B. MERO BAJAÑA**
CI. 090680302-8



Sra. **ROSARIO F. LUCAS CHANCAY.**
CI. 120347959-5

REPUBLICA DEL ECUADOR. NOTARIA TERCERA DEL CANTON QUEVEDO.- Yo, Abogado **ABEL GERMAN LEON LEON**, Notario Titular Tercero del Cantón Quevedo, en ejercicio de la facultad que le otorga en numeral Tres del Artículo Dieciocho, de la Ley Notarial, **DOY FE.** Que las firmas y rubricas que anteceden, han sido puestas ante mi y corresponden a la de los señores: **WALDEMAR BERNARDO MERO BAJAÑA, ROSARIO FERMINA LUCAS CHANCAY**, identificados con las cédulas de ciudadanía números: cero nueve cero seis ocho cero tres cero dos – ocho y; uno dos cero tres cuatro siete nueve cinco nueve - cinco, en su orden. 

Quevedo. Diciembre 01 del 2011.-



Ab. **Abel German Leon Leon**
Notario Tercero del Cantón Quevedo

ANEXON° 5



El accidente del autobús ocurrió en la vía Ibarra-San Lorenzo
www.larepublica.ec



El accidente del autobús ocurrió en la vía Ibarra-San Lorenzo
www.larepublica.ec

ANEXON° 6



Dr. Segundo David Jacho G, Ab especialista en tránsito de libre ejercicio y ex Juez del juzgado de tránsito de Quevedo

ANEXON° 7



Dra. Narcisa Contreras Moreira. Jueza encargada del juzgado segundo de tránsito de los Ríos en Quevedo

ANEXON° 8



Dr. Wilson Almache Témcela fiscal distrital de lo penal de los ríos en Quevedo

ANEXON° 9



Rosario Fermína Lucas Chancay viuda de Lenin David morales barco, victima en delito de transito

ANEXON° 10



Ab. Darwin Daniel Álava García en libre ejercicio



Ab. Julio Cesar Yépez en libre ejercicio

ANEXON° 11



Encuesta en la June Guzmán de Cortez y octava



Encuesta en San Camilo calle México y la A