

CAPITULO I.

CAMPO CONTEXTUAL PROBLEMÁTICO.

1.1. CONTEXTO NACIONAL, REGIONAL Y/O INSTITUCIONAL.

Antecedentes:

Cada vez es más común el mal hábito de hablar por teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación mientras se conduce un vehículo aunque a muchos la irresponsabilidad les hace ir más allá, pues chatean y hasta navegan por internet mientras conducen. La situación se torna más peligrosa cuando el conductor no cuenta con los audífonos especiales para poder hablar con su interlocutor,

teniendo que hacer uso de una de sus manos para maniobrar el volante y con la otra sostener el aparato.

El sistema digital ha evolucionado y avanzado tanto que nos permite darnos algunos lujos desde nuestra propia casa o mientras estamos viajando, pero así mismo esta tecnología está enrumbando a la humanidad a su auto destrucción, pues podemos observar que en los autos modernos vienen instalados computadoras y sistemas de televisión lo que le permite al conductor escuchar y ver un partido de futbol, observar una película, las noticias o deleitarse escuchando su música favorita y lo peor hablar por teléfono celular mientras está conduciendo el automotor.

Los seres humanos se alegran, apenan y se enfurecen al ver o escuchar alguna noticia que les agrada o desagrada y el hecho del conductor recibir una noticia desagradable puede alterar sus impulsos y perder el control del vehículo que conduce y en cuestiones de segundos cometer un delito o contravención.

En el momento que se toma un teléfono celular¹ para llamar o contestar. Esta actividad puede ocupar toda su atención y olvidarse de que está conduciendo y chocar, atropellar, arrollar una persona y causar cualquier accidente de tránsito, pues desde el momento que toma el aparato para llamar o responder, pierde el conductor la concentración que ha puesto en el vehículo y lugar que se encuentra.

El alto número de delitos y contravenciones de tránsito por el uso indebido del celular en otros países, las leyes de tránsito las han reformado y el hecho de que un chofer conduzca el vehículo y hable por teléfono celular constituye una de las faltas más graves y se castiga con multas muy costosas.

Se ha comprobado que en casi todos los casos las conversaciones por el celular que realizan las personas constituyen aglutinante severo para la descomposición psicológica del conductor. En circunstancias en que estamos conduciendo algún vehículo, el teléfono celular para el conductor constituye un elemento de estorbo para él. A más de

¹ Diccionario Ilustrado Océano, 2do. Edición.

estorbo este aparato puede ser un elemento distractor y peligroso.

Estudios recientes realizados demuestran que usar el teléfono celular con manos libres, afecta más los reflejos del conductor que si lo hiciera después de haber ingerido un trago de licor. Quien lo creyera, expertos dice que, un trago es menos peligroso para la actividad de la conducción que dedicarse hablar por teléfono mientras se conduce, ya que la capacidad de reacción se reduce demasiado. Los estudios en mención también han demostrado que el uso del teléfono portátil tiene más efectos nefastos en los reflejos del conductor que un índice de alcoholemia del 0,8 %. Esta conclusión han obtenido los expertos utilizando a más de una veintena de experimentados automovilistas.

El tiempo de reacción de estos conductores con la utilización de un teléfono portátil en la mano es un 30 % más lento que el de un automovilista bajo la influencia del uso de alcohol y un 50% más lento que un conductor no ha bebido.

Un automotor bajo condiciones normales a un promedio de 110 kilómetros por hora, recorrerá cerca de 45 metros antes de ser frenado. Si su conductor lleva un celular en la mano, esa distancia se reducirá a 39 metros, si tiene un equipo de manos libres y puede rebajar aún más de 31 metros que necesita en condiciones normales a los 35 metros, con un 0,8 % de alcohol en la sangre.

El uso del celular provoca una distracción mental cuyos efectos peligrosos pueden prolongarse durante algunos segundos después de terminada la comunicación, concluyen los expertos, terminando con el mito que el teléfono celular distrae menos que la radio o la conversación con un pasajero.

El 16 de Junio del año 2010, el ex - Ministro del Interior Dr. Gustavo Jalkh y el Señor Ministro de Turismo Freddy Ehlers, hicieron pública su preocupación por los altos índices de accidentes de tránsito en el país, asegurando que hablar por teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación mientras se conduce un vehículo constituyen una

de las cuatro primeras causas de los accidentes de tránsito en el Ecuador.

El Ex Ministro del Interior mencionado aseguró que el Ecuador ha entrado en una crisis en cuanto a la adicción por parte de los conductores de transporte público y privado y de todas las esferas sociales de hablar por teléfono celular mientras están conduciendo. Aseguró que el uso del teléfono celular se ha generalizado dentro del núcleo familiar a tal extremo de que en una familia, cada miembro tiene un teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación para su uso estrictamente personal.

En las vías de todo el país, dentro de las ciudades, en sus calles y avenidas se ha hecho común, de todos los días y en cada instante ver a hombres y mujeres hablar por teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación mientras están conduciendo, sin importarles para nada el peligro que eso representa para los demás, incluso para ellas y ellos mismos.

Por su parte el Señor Teniente Coronel Juan Zapata, Ex jefe de Ingeniería de Tránsito de la Policía Nacional, sostiene que todas las campañas de prevención o las normativas deben estar encaminadas al factor humano que es quien origina casi todos los accidentes de tránsito. Sostiene su criterio respaldándose en los resultados estadísticos que afirman que; el 92 % de los accidentes se acreditan al factor humano, lo que se debe hacer es cambiar no en el control sino en la capacitación y concientización de la sociedad.

Dentro de la Institución Policial en la persona de sus agentes encargados del control del tránsito podemos observar también que son contraventores de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, pues con frecuencia se los observa hablar por teléfono celular mientras están conduciendo, claro seguros de que ellos son los que controlan y no se van a controlar o sancionar ellos mismos.

De la forma como revelan las estadísticas actuales relacionados con los accidentes de tránsito ocasionados por los conductores que conducen y hablan por teléfono celular u otros

dispositivos electrónicos de comunicación a la vez, esta contravención identificada en el Art. 65 de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial vigente en el Ecuador desde el día martes 29 de marzo del año 2011, fecha en que fue publicada en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 415, constituye apenas una Contravención leve de Segunda Clase y el Art. 140 sanciona con una multa equivalente al diez por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de tres puntos en la licencia de conducir, **AL CONDUCTOR QUE UTILICE EL TELÉFONO CELULAR MIENTRAS CONDUCE Y AL MOMENTO DE HABLAR NO HAGA USO DEL DISPOSITIVO HOMOLOGADO DE MANOS LIBRES.**

Como nuestra legislación penal de tránsito puede ser tan frágil con un acto criminal como es hablar por teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación mientras el conductor está manejando el vehículo. Se dijo anteriormente que un accidente de tránsito puede ocurrir en cuestión de dos o tres segundos de descuido, distracción o cambio de carácter del

conductor. Dado el gravísimo peligro que representa hablar por teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación al momento de conducir.

Gobiernos Europeos, varios Estados Norte Americanos y países latinoamericanos han prohibido terminantemente a los conductores el uso del teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación, Para llegar adoptar esa medida han realizado estudios de las causas y consecuencias que ocasionan en el aspecto psicológico los equipos en mención y la noticia que reciben o el diálogo que mantienen con el interlocutor y eso le hace perder la concentración que debe mantener estando frente al volante.

El actual Gobierno del Ecuador debería tomar muy en serio este grave problema legal y enviar a la Asamblea un proyecto urgente para que sea analizado, en donde se sancione el acto de hablar por teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación mientras conduce como delito reprimido, **penas 1 a 3 años de prisión, suspensión por igual tiempo de su licencia de conducir, multa de 10 salarios mínimos**

vítales del trabajador en general y la reducción de 30 puntos en su licencia de conducir y que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Reglamento General de aplicación prohíban terminantemente al conductor portar mientras conduce el equipo de comunicación referido y que solo el hecho de llevar consigo el celular mientras está realizando su actividad de conducir sea reprimido con la pena antes indicada.

La Ley actual es por demás débil frente a un hecho catalogado como criminal en los estados desarrollados. Los altos índices de accidentes de tránsito, su mayoría con víctimas humanas debió haber servido de base para que el Gobierno Constitucional mande a la Asamblea la Reforma de la Ley, tomando en cuenta que el uso del teléfono celular directo o con el dispositivo de manos libres igualmente distrae y ocasiona perjuicios en el conductor y este a los usuarios del transporte, a los demás conductores y peatones.

El irrespeto a las normas, los actos de corrupción en la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito

y Seguridad Vial y otros factores permiten que los señores conductores sigan utilizando el teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación mientras conducen, situación que está provocando un alto índice de accidentes de Tránsito con consecuencias graves de invalidez temporal, permanente y muerte.

Qué hacer frente al incontrolable aumento de accidentes de tránsito ocasionados por los conductores que hablan por teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación mientras están conduciendo un automotor.

No podemos decir que el Gobierno Central, La Dirección Nacional de Tránsito, actualmente Dirección Nacional de Control de Tránsito y La Comisión de Tránsito de la Provincia del Guayas, actualmente Comisión de Tránsito del Ecuador, nada han hecho para frenar el uso del teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación mientras los conductores de vehículos están conduciendo.

La Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial, a través de la Policía Nacional y la Comisión de Tránsito del

Ecuador, con sus efectivos acatando las disposiciones del Art. 65 literal L) de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial publicada en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 415 del día martes 29 de marzo del año 2011, han empezado a controlar el uso del teléfono celular de los conductores de vehículos mientras están conduciendo, sin haber logrado los resultados esperados pues los conductores y peatones no entienden o desconocen el grave peligro que esto representa.

Se tiene conocimiento que en todas las ciudades del País las autoridades encargadas del control de Tránsito han realizado cursos de actualización de normas y prevenciones de accidentes de tránsito tanto en los conductores como en los agentes encargados del control, pero los resultados vienen siendo poco halagadores, pues pese a que, el 98 por ciento de los choferes hablan por el teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación mientras están al frente del volante conduciendo, las estadísticas a nivel nacional reflejan apenas un 2 % ciento de conductores sancionados por esta contravención.

1.2. SITUACIÓN ACTUAL DEL OBJETO DE LA INVESTIGACIÓN.

Se debe aceptar que el uso del teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación en la actualidad se ha convertido en una imperiosa necesidad, pues nos permite a más de comunicarnos, realizar revisión de estados de cuentas, pagos de servicios, etc., etc., y limitarnos de tener este servicio sería volver al pasado en donde permanecíamos semi-incomunicados, pues pocas personas tenían en sus hogares los teléfonos convencionales. Creo que las personas estamos abusando de la tecnología, la venimos utilizando para nuestro propio perjuicio.

El problema del uso del teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación está en el mal uso que le dan los conductores en el momento en que realizan su trabajo, pues el acto de conducir un automotor requiere más control y responsabilidad que cualquier otra actividad ya que en las manos del conductor de las unidades de transportes masivos está nada más y nada menos que la vida de las personas,

Hombres y mujeres, niños y niñas, adultas y adultos, de personas con capacidades especiales que para trasladarnos de un sitio a otro debemos hacerlo en vehículos conducidos por profesionales del volante quienes tienen la obligación y responsabilidad de transportarnos con las debidas precauciones.

El uso del teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación debe estar prohibido para todo conductor que se encuentre realizando su trabajo, ya sea que conduzca vehículo pesado, liviano, público o de uso privado, pues el peligro es igual, ya que puede ser el causante del accidente, y perjudicar a otro conductor que si respeta la Ley de Tránsito y mientras conduce no utiliza el equipo en mención.

1.3. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.

1.3.1. PROBLEMA GENERAL.

EL IRRESPETO A LA NORMA, LOS ACTOS DE CORRUPCIÓN EN LA APLICACIÓN DE LA LEY DE

TRANSITO Y OTROS FACTORES PERMITEN QUE LOS SEÑORES CONDUCTORES SIGAN UTILIZANDO EL TELEFONO CELULAR U OTROS DISPOSITIVOS ELECTRONICOS DE COMUNICACION MIENTRAS CONDUCEN, PROVOCANDO UN ALTO INDICE DE ACCIDENTES DE TRANSITO CON CONSECUENCIAS GRAVES DE INVALIDEZ TEMPORAL, PERMANENTE Y MUERTE.

1.3.2. PROBLEMAS DERIVADOS.

De los accidentes de tránsito que ocurren se derivan varios problemas más, entre los más notorios podemos anotar:

Pérdidas de vidas humanas.

En la mayoría de los accidentes de tránsito que han ocurrido en el País, como resultado tenemos la pérdida de la vida del conductor u ocupantes del automotor accidentado. La muerte trágica de una persona, sea este padre o madre de familia, hija, hijo, hermano, tío, y cualquier parentesco de consanguinidad o de afinidad causa un vacío irreparable en el hogar, pues los

seres humanos simplemente no estamos preparados para la muerte y un acontecimiento de esta índole simplemente nos resulta inaceptable.

Personas con discapacidades permanentes.

En el Ecuador existen miles de personas en estado vegetal y de postración por lesiones que han sufrido en los accidentes de tránsito, la mayoría de ellos como anotamos en líneas anteriores por falta de impericia e inobservancia de la Ley y Reglamento de Tránsito. Sus victimarios que son quienes deberían cuidar de ellos, simplemente los han abandonado. El gobierno actual, por medio de la vicepresidencia ha puesto en marcha varios proyectos, entre ellos el Manuela Espejo y Salvador Lara, para brindar atención y proporcionarles una vida digna a estas personas víctimas de la irresponsabilidad de los conductores.

Personas con discapacidades temporales.

Un accidente de tránsito muy pocas veces tiene como resultado únicamente daños materiales en los vehículos, siempre resultan personas heridas, quienes hasta su

recuperación deben ser sometidas a tratamientos médicos. La incapacidad temporal que tienen no les permite realizar sus actividades diarias, dejando de ser sujetos productivos, incluso cuando son empleados pierden sus puestos de trabajo y cuando se han recuperado pasan a formar parte del grupo de los desocupados.

Destrucción de los hogares tanto de los infractores como de las víctimas.

La pérdida del padre, la madre, el hijo, el hermano o de cualquier ser querido deja un profundo vacío en el núcleo familiar y en el entorno en donde se ha desempeñado. Muchas veces esta desgracia constituye la antesala para la destrucción del hogar, pues si ha fallecido un hijo, el padre culpa a la madre o la madre culpa al padre de lo ocurrido, aduciendo que si no hubiera viajado no estaría muerta la persona. Un hogar que haya perdido a un ser querido en un accidente de tránsito ya no volverá a ser el mismo, pues la falta que hace la persona fallecido no la supe nadie.

Pérdidas económicas.

Las pérdidas económicas causadas por los accidentes de tránsito.

En verdad son muy cuantiosas y estas en muy pocos casos son asumidas por las compañías aseguradoras, es decir los vehículos colisionados han estado asegurados, y en la mayoría de los casos, los gastos de reparación, trámites judiciales, movilización, lucro cesante deben ser cubiertos por los propietarios de los automotores, lo que significa egresos no previstos en su economía, y muchas veces tienen que contraer deudas para cubrir dichos gastos.

Reclusión, prisión, pago de multas, de daños y perjuicios, y pérdida de puntos en la licencia de conducir para los infractores.

La actual Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial reprime los delitos con reclusión y prisión, pagos de multas, pérdidas de puntos en la licencia de conducir e indemnización a los familiares de las víctimas en el caso de

fallecimiento y a ellos directamente en caso de estar con vida; mientras que las contravenciones de tránsito son sancionadas con pago de multas, prisión y pérdidas de puntos de la licencia.

1.4. DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACION.

Las categorías: Inobservancia de la Ley *Orgánica* de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.

Población: Cantón Quevedo.

Lugar: Quevedo.

Temporalidad: Enero 2011 – diciembre 2011.

1.5. JUSTIFICACIÓN.

Con el presente trabajo de investigación se pretende dar a conocer a la comunidad la importancia del alto índice de los accidentes de tránsito que diariamente ocurren en el Ecuador, debido a que los conductores hablan por teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación al tiempo que

están conduciendo, de esta se desprenden resultados lamentables de los mismos, como por ejemplo: las pérdidas de vidas humanas, los perjuicios económicos, las secuencias que deja todas estas consideraciones ha hecho posible realizar el presente trabajo de investigación, con el que pretendo concienciar a los conductores del peligro que representa hablar por teléfono celular mientras está conduciendo.

El respeto a los derechos y de la vida de los demás empieza con el respeto y estima a la propia vida, por lo tanto al hablar por teléfono celular al tiempo que se está conduciendo un automotor, conlleva directamente a poner en riesgo la propia seguridad personal y la de los demás, por que a mas del derecho la libertad, también esta el derecho a la vida, que bajo ningún concepto pueden ser víctima de la irresponsabilidad de otros, pues todos tienen derecho a moverse de un lugar a otro, con las garantías establecidas en el Art. 66 Num.14 de la Constitución del Estado Ecuatoriano vigente y el Art.2 de la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

La Ley Reformatoria a la Ley orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 415, del día martes 29 de Marzo del año 2011, la misma que en el Art. 65, reforma al Art. 140 de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial textualmente dice: **“Incurrir en contravención leve de segunda clase y serán sancionados con multa equivalente al diez por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 3 puntos en su licencia de conducir”**, y refiriéndose al tema materia de esta investigación, en el Literal L) dice. “El conductor que utilice el teléfono celular mientras conduce y al momento de hablar no haga uso del dispositivo de manos libres”.

El presente trabajo esta orientado a los conductores y a todos los ciudadanos que de una u otra manera tienen la obligación de conocer las normas de transito. Y bajo esta premisa respetar a todos, para ser respetados.

1.6. OBJETIVOS.

1.6.1. OBJETIVO GENERAL.

Conocer la incidencia del uso del teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación por parte de los conductores e irrespeto a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sus consecuencias y presentar las correspondientes propuestas de solución.

1.6.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS.

- Establecer los derechos y garantías que tienen las personas al libre tránsito y la vida.

- Determinar cuales son las causas que generan el alto índice de accidentes de tránsito y la utilización de teléfonos celulares u otros dispositivos de comunicación electrónica mientras se conduce.

- Analizar las circunstancias de los accidentes de tránsito y los que se originan especialmente por la utilización de dispositivos electrónicos de comunicación.
- Dar propuestas de soluciones, en base a leyes y reglamentos de Leyes de Transportes Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de las Repúblicas de Uruguay y Argentina.

CAPITULO II.

2. MARCO TEORICO.

2.1. ALTERNATIVAS TEÓRICAS ASUMIDAS.

Principios Generales.- Toda acción relacionada a la gestión ambiental deberá planificarse y ejecutarse sobre la base de los principios de sustentabilidad, equidad, consentimiento informado previo, representatividad validada, coordinación, precaución, prevención, mitigación y remediación de impactos negativos, solidaridad, corresponsabilidad, cooperación, reciclaje y reutilización de desechos, conservación de recursos en general, minimización de desechos, uso de tecnologías más limpias, tecnologías alternativas ambientalmente responsables y respeto a las culturas y prácticas tradicionales y posesiones

ancestrales. Igualmente deberán considerarse los impactos ambientales de cualquier producto, industrializados o no, durante su ciclo de vida.

La Constitución vigente en el Ecuador y la aplicación de los derechos de las personas.- El Art. 11, Nral. 9 de la actual Constitución, manda que las autoridades proporcionen a la ciudadanía todos los derechos que como tales tenemos, pues dispone:

“El más alto deber del Estado consiste en respetar y hacer respetar los derechos garantizados en la Constitución.²

El Estado, sus delegatarios, concesionarios y toda persona que actúe en ejercicio de una potestad pública, estarán obligados a reparar las violaciones a los derechos de los particulares por la falta o deficiencia en la prestación de los servicios públicos, o por las acciones u omisiones de sus funcionarias y

² Art. 11, Nral. 9 de la Constitución del Ecuador, aprobada por la Asamblea Constituyente el año 2008.

funcionarios, y empleadas y empleados públicos en el desempeño de sus cargos.

El Estado ejercerá de forma inmediata el derecho de repetición en contra de las personas responsables del daño producido, sin perjuicio de las responsabilidades civiles, penales y administrativas.

El Estado será responsable por detención arbitraria, error judicial, retardo injustificado o inadecuada administración de justicia, violación del derecho a la tutela judicial efectiva, y por las violaciones de los principios y reglas del debido proceso.

Cuando una sentencia condenatoria sea reformada o revocada, el Estado reparará a la persona que haya sufrido pena como resultado de tal sentencia y, declarada la responsabilidad por tales actos de servidoras o servidores públicos, administrativos o judiciales, se repetirá en contra de ellos”.

Además la Constitución vigente, en el Art. 66, Nral. 14 nos garantiza el derecho a la libre movilización, pues dice: “El

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

Las personas extranjeras no podrán ser devueltas o expulsadas a un país donde su vida, libertad, seguridad o integridad o la de sus familiares peligren por causa de su etnia, religión, nacionalidad, ideología, pertenencia a determinado grupo social, o por sus opiniones políticas.

Se prohíbe la expulsión de colectivos de extranjeros. Los procesos migratorios deberán ser singularizados”.

Ante el aumento incontrolable de accidentes de tránsito ocurridos en el año 2011, varias entidades no gubernamentales “ONG”³ han realizado estudios para obtener una respuesta concreta que permita frenar la escalada de accidentes de tránsito y luego de varios meses de investigaciones han

³ Organización no Gubernamental.

llegado a la conclusión que el 80 por ciento de los accidentes de tránsito son por fallas humanas y un 50 por ciento debido a que los conductores hablan por teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación mientras están conduciendo, pues esto constituye en una fuente de distracciones que resultaron fatales para el conductor, ocupantes del vehículo o peatones.

La cifra de accidentes, muertes y heridos cada día aumenta de forma agresiva, en iguales porcentajes como aumenta la cifra de suscriptores y usuarios al servicio de telefonía celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación en el mundo, fenómeno del cual el Ecuador, no está libre, pues el uso del teléfono celular se ha hecho un mal necesario en las familias de todos los niveles sociales. Por el año 1990, en el Ecuador el 30 por ciento de la población ecuatoriana contaba con el servicio de la telefonía celular móvil y era de uso exclusivo de comerciantes y profesionales, en la actualidad su uso se ha generalizado en todas las clases sociales incluso en niñas y niños de 5 años en adelante.

El conductor que está haciendo uso del teléfono celular u otro dispositivo electrónico de comunicación al conducir el dialogo que está manteniendo se distrae por la noticia que está recibiendo lo cual no le permite observar correctamente a las señalizaciones de tránsito a otros automotores y peatones que circulan por las carreteras, calles y avenidas dentro de las ciudades y en esas condiciones obviamente están expuestos a cometer cualquier infracción que puede ocasionar u accidente de transito con resultados fatales.

En el Ecuador en los últimos 5 años ha existido un notable incremento del número de personas que utilizan el teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación mientras están conduciendo, tendencia que es más notoria en conductores hombres y mujeres cuyas edades fluctúan entre los 18 y 26 años de edad, ya que 7 de cada diez de ellas y ellos admiten conducen y hablan por teléfono celular.

Hablar por teléfono celular sin hacer uso del dispositivo homologado de manos libres mientras se conduce un vehículo en el Ecuador recién a partir del día martes 29 de marzo del

año 2011, fecha en la que se publicó la Ley Reformativa a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 415, constituye apenas CONTRAVENCIÓN LEVE DE SEGUNDA CLASE y el Art. 140 sanciona con una multa equivalente al diez por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de tres puntos en la licencia de conducir, AL CONDUCTOR QUE UTILICE EL TELÉFONO CELULAR MIENTRAS CONDUCE Y AL MOMENTO DE HABLAR NO HAGA USO DEL DISPOSITIVO HOMOLOGADO DE MANOS LIBRES.⁴

Un acto de tamaña irresponsabilidad no puede ser únicamente una contravención Leve de Segunda Clase. En los países de la Unión Europea y varios Estados Norteamericanos han impuesto normas claras que restringen de forma terminante el uso de teléfonos celulares u otros dispositivos electrónicos de comunicación mientras se conduce y en la actualidad dichos países ya cuentan con leyes específicas para controlar el uso de los dispositivos mencionados al momento de conducir. Otros

⁴ Dispositivo electrónico de comunicación no manual.

países, en donde no hay leyes al respecto, han sido los municipios los que han tomado la iniciativa, citando como ejemplo la ciudad de Michigan del Estado Federal de México, en donde hablar por celular mientras maneja ya es una violación civil. Los accidentes de tránsito siempre dejan secuelas como: Personas con heridas leves, con heridas graves que le provocan discapacidades temporales o permanentes, niñas y niños en completa orfandad, pérdidas económicas, destrucción de hogares, desolación y muerte.

Pérdidas de vidas humanas.

Los recursos o bienes materiales siempre pueden ser recuperados ya sea mediante indemnizaciones o con el trabajo tesonero de los familiares de las víctimas de los accidentes de tránsito. Desgraciadamente en la mayoría de los accidentes de tránsito que han ocurrido en el País, como resultado tenemos la pérdida de vidas humanas, lo peor aún de niñas y niños y mujeres embarazadas y de ocupantes del automotor accidentado que resultan víctimas de la irresponsabilidad de los conductores, muchos de ellos que no respetan a nadie, incluso a ellos mismos, pues claro está que conocen

perfectamente el peligro que representa no tomar las precauciones cuando están frente al volante y todos saben que cuando hablan por teléfono celular al tiempo que están conduciendo están cometiendo Contravención Leve de Segunda Clase, reprimida por el Art. 65 de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y que puede ser sancionado con una multa equivalente al diez por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de tres puntos en la licencia de conducir.

La muerte trágica de una persona en un accidente de tránsito sea este padre o madre de familia, hija, hijo, hermano, tío, y de cualquier parentesco de consanguinidad o de afinidad causa en la familia un dolor muy intenso, un daño irreparable que ninguna indemnización económica podrá suplir, deja un vacío enorme en el hogar, pues los seres humanos simplemente no estamos preparados para la muerte y un acontecimiento de esta índole nos resulta inaceptable para todos.

Personas con discapacidades permanentes.

Como resultados de los accidentes de tránsito, en el Ecuador existen miles de personas en estado vegetal y de postración por lesiones que han sufrido en los accidentes de tránsito, la mayoría de ellos como anotamos en líneas anteriores por falta de impericia e inobservancia a las disposiciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General de aplicación. Sus victimarios que son quienes deberían cuidar de ellos, simplemente los han abandonado. El gobierno actual, por medio de la vicepresidencia ha puesto en marcha varios proyectos, entre ellos el Manuela Espejo y Salvador Lara,⁵ para brindar atención y proporcionarles una vida digna a estas personas víctimas de la irresponsabilidad de los conductores.

Los responsables de los accidentes de tránsito excepto en los choques frontales casi siempre suelen resultar ilesos y lo primero que hacen es evadir su responsabilidad dándose a la fuga abandonando de forma irresponsable a la víctima quien en

⁵ Programa de protección emprendido por el Gobierno actual en favor de las personas con discapacidad.

muchos casos al ser auxiliada oportunamente pudo muy bien salvar su vida. Una vez en la clandestinidad y a buen recaudo realiza los trámites para sacar el vehículo de los patios de la policía, pues según la disposición del Art. 165 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el auto motor no puede estar retenido más de 24 horas, peor aún si este pertenece alguna cooperativa de transportes.

La víctima en este caso queda en completo estado de indefensión frente a su agresor que una vez que ha logrado liberar el vehículo se olvida por completo de su víctima. Cuando el causante del accidentes es únicamente chofer, lo más lógico para el es olvidarse hasta al vehículo correspondiendo al propietario asumir con las responsabilidades civiles y penales que el hecho ocasiona.

Personas con discapacidades temporales.

Varias personas han corrido mejor suerte y han resultado con heridas leves en los accidentes de tránsito, no obstante debieron recibir atención médica y en otros casos los accidentes de tránsito han ocurrido con daños únicamente

materiales en los vehículos. La incapacidad temporal de las víctimas de los accidentes de tránsito no les permite realizar sus actividades diarias, dejando de ser sujetos productivos, incluso cuando son empleados pierden sus puestos de trabajo y cuando se han recuperado pasan a formar parte del grupo de los desocupados.

Las indemnizaciones que entrega el SOAT⁶, no son suficientes, pues en caso de accidentes cubre de acuerdo a la siguiente tabla:

Por muerte una indemnización de USD 5.000.00 por persona, por muerte sobrevenida dentro de los doce meses siguientes al accidente y a consecuencia del mismo;

Por accidente una indemnización máxima, única de hasta USD 3.000.00 por persona, por discapacidad permanente total o parcial, sobrevenida dentro de los doce meses siguientes al accidente, conforme al daño comprobado y a la tabla de

⁶ Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito.

indemnizaciones por disminución e incapacidad para el trabajo u ocupación, a continuación establecida:

Por la pérdida de la visión de un ojo sin ablación. 25%

Por la pérdida total de un ojo. 30%

Por la reducción de la mitad de la visión inocular o binocular
20%

Por la pérdida del sentido de ambos oídos. 50%

Por la pérdida del sentido de un oído. 15%

Por la pérdida del movimiento del pulgar:

a) total 10%

b) parcial 5%

Por la pérdida completa del movimiento de la rodilla:

a) En flexión 25%

b) En extensión 15%

Por la pérdida completa del movimiento del empeine 15%

Por la pérdida completa de una pierna 50%

Por la pérdida completa de un pie 40%

Por la amputación parcial de un pie 20%

Por la amputación del dedo gordo del pie 8%

Por la amputación de uno de los demás dedos de un pie 3%

Por la pérdida del movimiento del dedo gordo del pie 3%

Por el acortamiento de por lo menos 5 cm. De un miembro inferior 20%

Por el acortamiento de por lo menos 3 cm. De un miembro inferior 10%

Derecho izquierdo

Por la pérdida completa del brazo o de la mano 60% 50%

Por la pérdida completa del movimiento del hombro 30% 25%

Por la pérdida completa del movimiento del codo 25% 20%

Por la pérdida completa del movimiento de la muñeca 20%
15%

Por la amputación total del pulgar 20% 15%

Por la amputación de la falange parcial del pulgar 10% 8%

Por la amputación total del índice 15% 10%

Por la amputación parcial del Índice:

a) 2 fallings 10% 8%

b) Falange ungula 5% 1%

Por la pérdida completa del pulgar e índice 30% 25%

Por la pérdida completa de 3 dedos, comprendidos el pulgar e Índice 33% 27%

Por la pérdida completa del índice y de un dedo que no sea el pulgar 20% 16%

Por la pérdida completa de un dedo que no sea ni el índice ni el pulgar 8% 6%

Por la pérdida completa de 4 dedos 35% 30%

Por la pérdida completa de 4 dedos incluido el pulgar 45% 40%

Destrucción de los hogares tanto de los infractores como de las víctimas.

La pérdida del padre, la madre, el hijo, el hermano o de cualquier ser querido deja un profundo vacío en el núcleo familiar y en el entorno en donde se ha desempeñado. Muchas veces esta desgracia constituye la antesala para la destrucción del hogar, pues si ha fallecido un hijo, el padre culpa a la madre o la madre culpa al padre de lo ocurrido, aduciendo que si no hubiera viajado no estaría muerta la persona. Un hogar que haya perdido a un ser querido en un accidente de tránsito ya no volverá a ser el mismo, pues la falta que hace la persona fallecido no la suple nadie. Lo peor, muchas veces el autor de esta desgracia anda libre, desafiando a la justicia, protegido por varias disposiciones de la Ley Orgánica de Transporte

Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que otorga al irresponsable conductor el derecho a pagar caución, cuando ha sido detenido, y cuando este sujeto a evadido la acción policial como ocurre casi siempre anda libre, ocultándose entre las sombras de la impunidad.

Pérdidas económicas.

Las pérdidas económicas causadas por los accidentes de tránsito en verdad son muy cuantiosas y muchas veces han llevado al propietario del vehículo a la ruina económica total, pues en pocos casos los gastos son asumidos por las compañías aseguradoras, es decir los vehículos colisionados han estado asegurados, y en la mayoría de los casos, los gastos de reparación, trámites judiciales, movilización, lucro cesante deben ser cubiertos por los propietarios de los automotores, lo que significa egresos no previstos en su economía, y muchas veces tienen que contraer deudas para cubrir dichos gastos.

Los propietarios de los vehículos deberán tomar muchas precauciones antes de entregar el automotor al conductor, ya

que muchas veces el vehículo constituye la herramienta de trabajo, consecuentemente la única fuente de ingresos económicos para la familia y por su propia seguridad y la de todos no debe entregar el vehículo en manos de un sujeto irresponsable.

Reclusión, prisión, pago de multas, de daños y perjuicios, y pérdida de puntos en la licencia de conducir para los infractores.

La actual Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial reprime los delitos de tránsito con penas de reclusión y prisión, pagos de multas, pérdidas de puntos en la licencia de conducir e indemnización a los familiares de las víctimas en el caso de fallecimiento y a ellos directamente en caso de estar con vida; mientras que las contravenciones de tránsito son sancionadas con pago de multas, prisión y pérdidas de puntos de la licencia.

El propietario del automotor es responsable civilmente con la víctima, es decir debe indemnizarlo, mientras que el conductor es responsable penalmente y en caso de no llegar acuerdos

preparatorios que contempla la Ley Orgánica de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial, debe ser sentenciado. Acotando que conforme a lo dispuesto por el Art. 170 de la Ley de Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el desistimiento, el abandono y cualquier acuerdo extra judicial que las partes llegaren no extingue la acción penal.

LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL Y EL ASEGURAMIENTO DEL SOAT.

Art. 215.- Para poder transitar dentro del territorio nacional, todo vehículo a motor, sin restricción de ninguna naturaleza, sea de propiedad pública o privada, deberá estar asegurado con un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito “SOAT” vigente, el cual se regirá con base a las normas y condiciones que se establezcan en el Reglamento.

Art. 216.- “El SOAT” es de carácter obligatorio, irrevocable, a favor de terceros, de cobertura primaria y universal; no excluye y será compatible con cualquier otro seguro, sea obligatorio o

voluntario, que cubra a personas con relación a accidentes de tránsito, salud o medicina prepagada los cuales se aplicarán en exceso a las coberturas del “SOAT”. El seguro obligatorio de accidentes de tránsito a personas, estará gravado con tarifa cero del impuesto al valor agregado, y exento de los demás tributos que gravan, en general, a los seguros.

Art. 217.- El “SOAT” es un seguro que ampara a las personas víctimas de un accidente de tránsito, conforme las coberturas, condiciones y límites asegurados que se establezcan en el Reglamento.

Art. 218.- El “SOAT” solo podrá ser emitido por las empresas de seguros legalmente establecidas en el país y autorizadas por la Superintendencia de Bancos y Seguros para operar en el ramo Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito “SOAT”.

Art. 219.- Las empresas de seguros autorizadas para operar en el ramo “SOAT” están obligadas a asegurar cualquier vehículo a motor para el que se le solicitare el seguro, sin distinción de

ninguna naturaleza, por lo que no podrán negarse a emitir la respectiva póliza o renovarla, según sea el caso.

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

Art. 222.- “El SOAT” es requisito para poder circular en el país y para la obtención de la matrícula, permiso de circulación vehicular, certificado de propiedad o historial vehicular u otros documentos habilitantes; así como para gravar, transferir o traspasar su dominio.

Art. 223.- (Reformado por el Art. 100 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011).- El retraso en la renovación anual del “SOAT” dará lugar al cobro de un recargo del quince por ciento (15%) por mes o fracción de mes de retraso. Los montos que se recauden por este concepto se destinarán al Fondo de Accidente de Tránsito (FONSAT).

El (FONSAT)⁷ destinará estos recursos, en un 85% para indemnizaciones y el 15% para programas de prevención y difusión del “SOAT”.

Art. 225.- Si el monto total de los perjuicios causados por un accidente de tránsito, no son cubiertos por la respectiva póliza de seguro “SOAT”, el saldo correspondiente seguirá constituyendo responsabilidad civil del causante, cuando éste sea determinado por autoridad competente.

Art. 226.- Las pólizas “SOAT” no sustituyen en ningún caso las responsabilidades civiles originadas por los accidentes de tránsito, sin embargo, las indemnizaciones que son cubiertas por el “SOAT” serán deducidas a la responsabilidad civil. Las pólizas “SOAT” son de carácter acumulativas, incluyendo seguro médico, a cualquier cobertura que por otras pólizas haya a favor de terceras personas, para efectos de indemnizaciones.

⁷ Decreto Ejecutivo firmado por el Presidente Eco. Rafael Correa Delgado el 6 de Junio del año 2009.

FONDO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

Art. 227.- Se crea el "Fondo de Accidentes de Tránsito" (FONSAT), que se destinará para atender a las víctimas, transportadas y no transportadas o deudos de las mismas, en accidentes ocasionados por vehículos no identificados o sin seguro obligatorio de accidentes de tránsito. Para la implementación de planes, programas, proyectos y actividades relacionadas con la prevención de accidentes de tránsito y educación en seguridad vial; así como de la implementación de campañas para la promoción y difusión del "SOAT".

La Agencia de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dictará el Reglamento de aplicación, funcionamiento y destino de los recursos.

Art. 228.- (Reformado por el Art. 102 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011).- A efectos de prestación de coberturas, el (FONSAT) será considerado como una aseguradora más, prestataria de coberturas del seguro obligatorio de accidentes de tránsito a personas.

Todas las aseguradoras autorizadas y prestatarias del seguro obligatorio de accidentes de tránsito, están obligadas a aportar a este fondo un porcentaje de las primas emitidas según lo estipulado en el Reglamento.

REGLAMENTO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO “SOAT”

Fue creado mediante El Decreto Ejecutivo No. 809, de fecha 19 de diciembre del 2007, publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 243 de 2 de enero de 2008.

Artículo 1.- Todo vehículo a motor, sin restricción de ninguna naturaleza, para poder circular dentro del territorio nacional, deberá estar asegurado con un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, “SOAT”, el que puede ser contratado con cualquiera de las empresas de seguros autorizadas por la Superintendencia de Bancos y Seguros para operar en el ramo “SOAT”. Este seguro se rige por las disposiciones de la Ley

Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como por lo que se determina en el presente Reglamento.

Artículo 2.- La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial,⁸ a través de las autoridades competentes, exigirá la presentación de una póliza “SOAT” vigente y adecuada al tipo de vehículo para la realización de cualquier trámite sobre el mismo.

Artículo 3.- El “SOAT” es compatible con cualquier otro tipo de seguro u otra forma de protección, sea ésta contratada para el vehículo o a beneficio de la víctima, voluntario u obligatorio, que cubra a las personas con relación a accidentes de tránsito. Aquellas coberturas distintas a las del “SOAT” se aplicarán luego de éstas y serán consideradas como coberturas en exceso a las coberturas del “SOAT”.

Artículo 5.- No se considerarán como vehículos a motor para los efectos de este seguro:

1) Los tractores y otras maquinarias agrícolas, industriales, mineras o de construcción, dedicadas exclusivamente a las

⁸ Institución Pública creada por el Gobierno Nacional para controlar el Tránsito en el Ecuador.

tareas para las cuales fueron construidas, salvo que circulen por vías públicas; y,

2) Los vehículos con tracción animal, así como sus remolques o acoplados.

Artículo 7.- Para efectos del seguro “SOAT”, se entiende por accidente de tránsito el suceso súbito, imprevisto y ajeno a la voluntad de las personas, en el que haya intervenido al menos un vehículo automotor en circulación, en una vía pública o privada con acceso al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y/o animales, y que como consecuencia de su circulación o tránsito, cause lesiones corporales, funcionales u orgánicas a la persona, incluyendo la muerte o discapacidad.

COBERTURAS DEL SEGURO “SOAT”.

Artículo 8.- El “SOAT” ampara a cualquier persona, sea esta conductor, pasajero o peatón, que sufra lesiones corporales, funcionales u orgánicas, o falleciere a causa de o como consecuencia de un accidente de tránsito, con motivo de la circulación del vehículo a motor.

Las indemnizaciones por daños corporales, funcionales u orgánicos, incluida la muerte, producidos como consecuencia de los accidentes relacionados con la circulación de un vehículo a motor, se sujetarán a las siguientes coberturas, condiciones, límites y montos de responsabilidad:

1) Una indemnización de USD 5.000.00 por persona, por muerte sobrevenida dentro de los doce meses siguientes al accidente y a consecuencia del mismo;

2) Una indemnización máxima, única y por accidente, de hasta USD 3.000.00 por persona, por discapacidad permanente total o parcial, sobrevenida dentro de los doce meses siguientes al accidente, conforme al daño comprobado y a la tabla de indemnizaciones por disminución e incapacidad para el trabajo u ocupación.

OBLIGACIÓN PARA CONTRATAR EL SEGURO “SOAT”

Artículo 13.- Independientemente del período de matriculación vehicular, todo automotor deberá mantener vigente la póliza

cada año, constituyéndose el certificado del “SOAT”, al igual que la matrícula, documentos habilitantes para que el vehículo pueda circular.

Artículo 14.- Los vehículos a motor que no tuvieran contratado el “SOAT”, no podrán ser matriculados y en consecuencia no podrán circular hasta que obtengan la matrícula y el certificado de la póliza del “SOAT”, que constituyen documentos habilitantes de circulación.

En el caso de vehículos a motor que presten el servicio de transporte público, la falta de contratación o renovación oportuna del “SOAT” conllevará además la suspensión del permiso o habilitación operacional respectiva.

Artículo 15.- El “SOAT” es además requisito para obtener la matrícula, permiso de circulación vehicular, certificado de propiedad o historial vehicular u otros documentos habilitantes. También es requisito para gravar, transferir o traspasar su dominio. Previo a cualquiera de estos trámites, se deberá probar la existencia de un seguro vigente que ampare al vehículo.

OBLIGACIÓN PARA ATENDER A LAS VÍCTIMAS ASEGURADAS.

Artículo 24.- Los profesionales médicos, las instituciones médicas u hospitalarias, públicas o privadas, previsionales o sociales, prestarán asistencia médica u hospitalaria a las víctimas de accidentes de tránsito, luego de lo cual, deberán cobrar los valores establecidos en la tarifa “SOAT” para cada clase de servicio médico. Dicha tarifa será elaborada y revisada anualmente por el Ministerio de Salud.

Los centros de salud que no prestaren la asistencia debida a las víctimas de accidentes de tránsito, serán sancionados de conformidad con lo dispuesto en el artículo 247 de la Ley Orgánica de Salud, en concordancia con el artículo 186 ibídem.

Artículo 25.- Las víctimas de accidentes de tránsito, sus familiares o allegados, no deben realizar trámite previo alguno ante las empresas de seguros o el (FONSAT) para acceder a la atención médica en los centros de salud públicos o privados que garantiza el SOAT. Los responsables de realizar las

reclamaciones a las empresas de seguros o al (FONSAT), serán los centros de salud y éstos de reclamar el pago de los valores correspondientes a aquellas, según lo dispone este Reglamento.

EI FONSAT Y DE SU FINANCIAMIENTO.

Artículo 9.- Qué es EI (FONSAT) es la unidad técnica encargada de administrar el Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, organismo adscrito al Ministerio de Gobierno y Policía; actuará de manera desconcentrada, y para el cumplimiento de sus fines institucionales gozará de régimen administrativo y financiero propio. El (FONSAT) contará con un Directorio integrado por un representante del Presidente de la República, un delegado del Ministerio de Gobierno y Policía, un delegado del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y un delegado del Ministerio de Salud. La Presidencia del Directorio será rotativa anualmente entre los ministerios de Salud, Gobierno y Transporte, en ese orden.

Artículo 10.- Como se financia EI (FONSAT) percibirá el 22% del valor de cada prima percibida por concepto del seguro obligatorio de accidentes de tránsito que se transferirá mensualmente, dentro de los diez primeros días hábiles subsiguientes al cierre de cada mes. De este 22% se destinará un 16.5% para el pago de las indemnizaciones previstas en este reglamento, que se deriven de accidentes provocados por vehículos no identificados o que no cuenten con el seguro obligatorio de accidentes de tránsito “SOAT”, y un 5.5% para la implementación de planes, programas, proyectos y actividades relacionadas con la prevención de accidentes de tránsito y educación en seguridad vial, así como la implementación de campañas para la promoción y difusión del “SOAT”, de conformidad con la Ley.

El “**FONSAT**” se financiará además, con los rendimientos financieros y actividades de autogestión, así como otros aportes directos o indirectos. El (FONSAT) percibirá los montos que se recauden por el recargo del 15% de la prima, por mes o fracción de mes de retraso, en la adquisición por primera vez o en la renovación anual del “SOAT”. A su vez, recibirá el 100%

de los valores obtenidos a través de las acciones de repetición que realice.

2.2. CATEGORÍAS DE ANALISIS TEÓRICO CONCEPTUAL.

Qué es un teléfono celular.⁹

El teléfono celular móvil es un dispositivo inalámbrico electrónico que permite tener acceso a la red de telefonía celular móvil. Se lo llama celular en la mayoría de los países Latinoamericanos debido a que el servicio funciona mediante una red de celdas, donde cada antena repetidora da señal es una célula, sin bien también existen redes telefónicas móviles satelitales. Su principal característica es su portabilidad que permite comunicarse desde casi cualquier lugar del planeta. Su principal función es la comunicación de voz, como el teléfono convencional.

A partir del siglo XXI los teléfonos móviles han adquirido funcionalidades que van mucho más de limitarse solo a llamar

⁹ Dispositivo de electrónico de comunicación inalámbrico.

o enviar mensajes de texto, se podría decir que se han unificado con distintos dispositivos tales como PDA, cámara de fotos, agenda electrónica, reloj despertador, calculadora, micro proyector. HPS o reproductor multimedia, así como poder realizar multitud de acciones en un dispositivo pequeño y portátil, que lleva prácticamente todo el mundo de países desarrollados. A este tipo de evolución del teléfono celular se le conoce como Smartphone.

LOS TELÉFONOS CELULARES U OTROS DISPOSITIVOS DE COMUNICACIÓN ELECTRÓNICA Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

El Dr. Manuel Piza¹⁰ ha realizado un meta - análisis sobre los posibles daños para la salud derivados del uso de los teléfonos celulares, a encontrado un único hecho consistente: “La utilización de teléfonos celulares móviles u otros dispositivos electrónicos de comunicación durante la conducción de vehículos aumenta la frecuencia de accidentes de tránsito al actuar como un distractor para los conductores”. Este hecho ha

¹⁰ Médico analista de los perjuicios que ocasiona el uso del teléfono celular.

sido comprobado por varios estudios en los que se ha empleado control de casuística y técnicas de regresión logística.

Los estudios indican que el uso de los teléfonos celulares u otros dispositivos electrónicos de comunicación en el tráfico afecta de forma diferente a conductores de vehículos livianos en las ciudades, que a personas que manejan en carreteras a grandes velocidades o conductores de camiones pesados o vehículos de trabajo. Se ha demostrado que las personas que poseen un teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación y conducen, lo utilizan en promedio 50 minutos por mes y que estos tiene un efecto global de incremento de frecuencia de accidentes de tránsito, con referencia a personas que conducen en forma similar, pero no emplean el teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación de 5 veces, o sea que los que hablan por teléfono celular y los dispositivos mencionados cuando conducen se accidentan cinco veces más frecuentemente que los que simplemente no lo hacen.

Se han realizado encuestas del uso del sistema “manos libres” y se ha encontrado que, aunque en menor grado, también este aparato incrementa la frecuencia de accidentes. Las encuestas se han dirigido también hacia el hecho de realizar llamadas o solamente contestarlas y en ambos casos la posibilidad de un accidente de tránsito es mayor. El teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación en manos de otra persona que no sea el conductor, afecta la capacidad de su concentración y conlleva también a cometer accidentes de tránsito.

No hay hasta la presente fecha confirmaciones concretas de que el uso del teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación estén causando la muerte de personas, lo único claro está que estos aparatos de la forma como sea utilizado por el conductor es el causante de la incontrolable escalada de accidentes de tránsito que están ocurriendo en todo el mundo, del cual el Ecuador y Quevedo no está exento, dado que en nuestro medio se ha generalizado el uso del teléfono celular y gran parte de los usuarios lo hace de forma

irresponsable, conscientes del peligro que esta irresponsabilidad ocasiona en perjuicio de todos.

¿Qué es un accidente de Tránsito?¹¹ Envuelve un aspecto de casualidad, de caso fortuito y en este sentido se habla comúnmente de “daños causados por mero accidente”, sin que exista culpa ni intención de causarlo, implicando con ello una valoración exculpatoria. En el año 1956, varios Congresistas de Londres sugirió la eliminación de la expresión accidente, en el tránsito, dado a que estos eventos se producen generalmente por imprudencia que encierra una acción culposa deliberada aunque el hecho mismo no sea deseado y ambos términos, Accidente e Impericia aparecen como contradictorios.

DISPOSICIONES DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.

El Título III de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su Capítulo I, trata de Las Infracciones de Tránsito, y refiriéndose a ellas el Art. 106 dice: “Son

¹¹ Acontecimiento producido por imprudencia, negligencia o impericia del o los conductores.

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”.

A renglón seguido el Art. 107, de la mencionada ley divide a las Infracciones en: delitos y contravenciones.

Para efectos de proporcionar una mejor explicación de la investigación, es menester entender con exactitud que es un delito y que es una contravención, siendo estas según el Art. 108 de la Ley que en mención culposa, pues su cometimiento conlleva a la obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios por parte de los responsables de la infracción de tránsito, y la acción para perseguir los delitos de tránsito es pública de instancia oficial.

En lo relacionado con la prescripción del delito y de las penas y del ejercicio de la acción penal por delitos de tránsito se estará a lo dispuesto por el Código Penal y Código de Procedimiento

Penal, por disposición del Art. 110 de la Ley en referencia, la infracción de tránsito deja de ser punible cuando esta fuere el resultado de un caso fortuito o de fuerza mayor debidamente comprobado.

¿QUÉ DEBEMOS ENTENDER COMO CASO FORTUITO?¹²

Sabemos que no todos los accidentes de tránsito, pueden ser el resultado de infracciones cometidas por el conductor, el usuario o peatón. Muchos factores pueden incidir como en efecto inciden para que ocurra un accidente, que pueden ser:

- Desperfectos en las vías por estaciones invernales como derrumbes, deslizamientos de la capa asfáltica que humanamente el conductor no está en capacidad de evitar.

- Imprudencia del usuario vehículo o peatón que pudiendo evitar ser atropellado o arrollado simplemente no lo hizo, obligando con su conducta al conductor a cometer la

¹² Acontecimiento ocurrido desperfectos en la vía o fallas mecánicas que no se pudieron evitar.

infracción, ya sea esta contravención o delito de tránsito, pues muchas veces el usuario o el peatón suele viajar o caminar por las calles en completo estado de ebriedad.

- Se escucha decir que ningún chofer amanece con deseos de atropellar, arrollar ni matar a nadie, desgraciadamente en las calles, avenidas y carreteras de las ciudades del Ecuador cuando éstas están perfectamente adecuadas y acondicionadas con todas las señalizaciones de tránsito, insita al conductor irresponsable acelerar el automotor a 100, 120 y hasta 160 kilómetros por hora ya que las carreteras en la actualidad se prestan para ello dado sus excelentes condiciones, y cuando éstas tienen desperfectos simplemente las infracciones se culpa a las calles, avenidas y carreteras, casi ningún conductor admite ser él, el responsable del accidente, olvidando que dicho percance muy bien lo pudo evitar actuando con responsabilidad, es decir no hablando por teléfono celular mientras estaba conduciendo el auto motor.

Según la disposición del artículo 111 de la Ley Orgánica de Transportes Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial vigente cuanto en un mismo accidente existan varias infracciones el infractor será juzgado por la más grave y la reincidente por disposición del Art. 112 de la Ley en mención será reprimida con el máximo de la penal sin tomar en cuenta ninguna circunstancia atenuante.

DERECHO COMPARADO.¹³

Dado que países como Argentina y Uruguay.- constituyen dos Estados totalmente opuestos en cuanto a Educación Vial ya que el primero es donde ocurren más accidentes de tránsito y el segundo es en donde existe menor número de accidentes, considero necesario realizar comparaciones en cuanto a las Leyes de Tránsito de las mencionadas Repúblicas en comparación con nuestra Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para poder establecer ideas y conceptos claros que nos permita descifrar la hipótesis

¹³ Análisis de una o más leyes de distintos países.

planteada en el presente trabajo de investigación y orientar la propuesta para penalizar como delito el acto irresponsable de hablar por teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación mientras se conduce un vehículo que en el Ecuador constituye apenas una contravención **LEVE DE SEGUNDA CLASE** y que el Art. 140 de la Ley Reformatoria a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial vigente en el Ecuador desde el día martes 29 de marzo del año 2011, fecha en que fue publicada en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 415, sanciona con una multa del diez por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de tres puntos en la licencia de conducir, **AL CONDUCTOR QUE UTILICE EL TELÉFONO CELULAR MIENTRAS CONDUCE Y AL MOMENTO DE HABLAR NO HAGA USO DEL DISPOSITIVO HOMOLOGADO DE MANOS LIBRES.**

Como podemos apreciar en la República de Argentina, está totalmente prohibido conducir utilizando auriculares y sistemas de operación manual continua, es decir hablar por teléfono celular mientras el conductor conduce el automotor.

CONCLUSION DEL ANALISIS DEL DERECHO COMPARADO

Del análisis comparativo de las tres leyes que regulan el tránsito en las Repúblicas del Ecuador, Argentina y Uruguay¹⁴, únicamente en nuestro país existe una ley orgánica voluminosa que divide a las infracciones de tránsito en delitos y contravenciones y actos de irresponsabilidad premeditada como es **HABLAR POR TELÉFONO CELULAR MIENTRAS SE CONDUCE UN VEHÍCULO** apenas constituye una contravención de tránsito **LEVE DE SEGUNDA CLASE** y el contraventor cuando ha sido citado por el agente policial debe pagar una multa equivalente al 10 % de la remuneración básica del trabajador en general y la reducción de 3 puntos en la licencia de conducir, por disposición del Art. 140 de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 415 del día martes 29 de Marzo del año 2011.

¹⁴ Ley Nro. 18.191

La Ley 24.449,¹⁵ que Regula el Tránsito en la República de Argentina, en el artículo 48, literal x) prohíbe terminantemente **CONDUCIR UTILIZANDO AURICULARES Y SISTEMAS DE OPERACIÓN MANUAL CONTÍNUA;** mientras que el Art. 25 de la Ley de Tránsito Y Seguridad Vial de la República de Uruguay, manda al conductor abstenerse de toda conducta que pueda constituir peligro para la circulación de las personas o que pueda causar daño a la propiedad pública y privada. Solo en el Ecuador un acto tan irresponsable que ha causado miles de accidentes constituye apenas una contravención de tránsito leve de Segunda clase, lo cual debe cambiar y pasar a ser delito de prisión reprimido con 1 a 3 años de prisión, suspensión de su licencia de conducir por igual tiempo, pago de una multa de 10 salarios mínimos vitales del trabajador en general, y la rebaja de 30 puntos en su licencia de conducir a la conductora o conductor que hable por teléfono celular u otro dispositivo electrónico de comunicación mientras esté conduciendo.

¹⁵ Ley que regula el tránsito en la República de Argentina.

En la mayoría de los accidentes de tránsito que han ocurrido en el País, como resultado tenemos la pérdida de la vida del conductor u ocupantes del automotor accidentado. La muerte trágica de una persona, sea este padre o madre de familia, hija, hijo, hermano, tío, y cualquier parentesco de consanguinidad o de afinidad causa un vacío irreparable en el hogar, pues los seres humanos simplemente no estamos preparados para la muerte y un acontecimiento de esta índole simplemente nos resulta inaceptable.

En el Ecuador existen miles de personas en estado vegetal y de postración por lesiones que han sufrido en los accidentes de tránsito, la mayoría de ellos como se anota en líneas anteriores por falta de impericia e inobservancia de la Ley y Reglamento de Tránsito. Sus victimarios que son quienes deberían cuidar de ellos, simplemente los han abandonado. El gobierno actual, por medio de la vicepresidente ha puesto en marcha varios proyectos, entre ellos el Manuela Espejo y Salvador Lara, para brindar atención y proporcionarles una vida digna a estas personas víctimas de la irresponsabilidad de los conductores, en la tercera semana del mes de abril del año 2012, el gobierno

dispuso se incluya en la lista de los más buscados a los conductores que hayan escapado abandonando a sus víctimas luego de haber ocasionado un accidente de tránsito en el que hayan resultado muertas varias persona, actitud que ha sido rechazada por la clase del volante pero aplaudida por la ciudadanía, en especial de los familiares de las víctimas.

Un accidente de tránsito muy pocas veces tiene como resultado únicamente daños materiales en los vehículos, siempre resultan personas heridas, quienes hasta su recuperación deben ser sometidas a tratamientos médicos. La incapacidad temporal que tienen no les permite realizar sus actividades diarias, dejando de ser sujetos productivos, incluso cuando son empleados pierden sus puestos de trabajo y cuando se han recuperado pasan a formar parte del grupo de los desocupados.

Las pérdidas económicas causadas por los accidentes de tránsito en verdad son muy cuantiosas y estas en muy pocos casos son asumidas por las compañías aseguradoras, es decir los vehículos colisionados han estado asegurados, y en la

mayoría de los casos, los gastos de reparación, trámites judiciales, movilización, lucro cesante deben ser cubiertos por los propietarios de los automotores, lo que significa egresos no previstos en su economía, y muchas veces tienen que contraer deudas para cubrir dichos gastos.

La pérdida del padre, la madre, el hijo, el hermano o de cualquier ser querido deja un profundo vacío en el núcleo familiar y en el entorno en donde se ha desempeñado. Muchas veces esta desgracia constituye la antesala para la destrucción del hogar, pues si ha fallecido un hijo, el padre culpa a la madre o la madre culpa al padre de lo ocurrido, aduciendo que si no hubiera viajado no estaría muerta la persona. Un hogar que haya perdido a un ser querido en un accidente de tránsito ya no volverá a ser el mismo, pues la falta que hace la persona fallecido no la suple nadie. Reclusión, prisión, pago de multas, de daños y perjuicios, y pérdida de puntos en la licencia de conducir para los infractores.

La actual Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial reprime los delitos con reclusión y prisión,

pagos de multas, pérdidas de puntos en la licencia de conducir e indemnización a los familiares de las víctimas en el caso de fallecimiento y a ellos directamente en caso de estar con vida; mientras que las contravenciones de tránsito son sancionadas con pago de multas, prisión y pérdidas de puntos.

2.3. PLANTEAMIENTO DE LA HIPÓTESIS.

2.3.1. HIPÓTESIS GENERAL.

El incremento de penas para las personas que al manejar un vehículo provocan alguna infracción de tránsito debido a la utilización de algún dispositivo electrónico servirá como una medida precautelatoria o de advertencia al conductor.

2.3.2 HIPÓTESIS ESPECÍFICAS.

- Mayor respeto a la Ley y Reglamento de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por parte de conductores y peatones.
- Difusión de campañas de prevención, respecto al peligro que representa hablar por teléfono celular u otro

dispositivo electrónico de comunicación mientras el conductor está conduciendo.

- Que el Gobierno Autónomo Descentralizado de Quevedo asuma la organización y control del tránsito conforme a lo dispuesto por el Código Orgánico de Ordenamiento Territorial y Descentralización.¹⁶
- Si el conductor que utiliza algún dispositivo electrónico mientras conduce, está inobservando la Ley, podría considerarse un delito agravado o doloso su causare un accidente de tránsito.

¹⁶ Entró en vigencia el 19 de Octubre del año 2010, tras la publicación en el Registro Oficial Nro. 303.

2.4. OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES DE LAS HIPOTESIS ESPECÍFICAS.

VARIABLE INDEPENDIENTE.

CONDUCTORES QUE UTILIZAN CELULAR U OTROS DISPOSITIVOS DE COMUNICACIÓN ELECTRÓNICA.

CONCEPTUALIZACIÓN	CATEGORÍA	INDICADORES	ITEM	TEC.INSTRUMENTO
El avance tecnológico ha traído grandes beneficios sociales, pero también ha recurrido para aumentar la negligencia, distracción y mayor inobservancia de la Ley en conductores.	Negligencia. Distractor. Inobservancia de la Ley.	Hacer llamadas o chatear. Pérdida del control del vehículo. Distracción visual. Repercusión Psico-emocional. Utilización de equipos electrónicos. Utilización de celulares.	Cree usted que se debe hablar por teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación mientras se está conduciendo? Cree usted que el acto de hablar por teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación al momento de conducir un automotor deben ser sancionados como una contravención leve de Segunda Clase? Cree usted que se debe reprimir con penas privativas de prisión de 1 a 3 años, la suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo, el pago de 10 salarios mínimos vitales y la reducción de 30 puntos a las y los conductores que hablen por teléfono celular u otros dispositivos de comunicación electrónica mientras están conduciendo? Cree usted que los agentes policiales encargados del control del tránsito en Quevedo citan a las conductoras y conductores que hablan por teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación en el momento que están conduciendo? Cree usted que los conductores que hablan por teléfono celular utilizando el dispositivo homologado de manos libres, está exento de cometer accidente de tránsito?	Encuestas a conductores, peatones, usuarios de transporte, profesionales del Derecho y agentes del orden.

VARIABLE DEPENDIENTE.

GRAVES ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR IMPRUDENCIA.

CONCEPTUALIZACIÓN	CATEGORÍA	INDICADORES	ITEM	TEC.INSTRUMENTO
<p>Las acciones indebidas de los conductores han provocado que en el país exista un alto índice de personas muertas o queden con secuelas graves producto de los accidentes de tránsito.</p>	<p>Acciones indeseadas. Muerte y otros.</p>	<p>Imprudencia. Negligencias. Impericias. Personas fallecidas. Lesiones permanentes y leves.</p>	<p>Sabe usted en que consiste el sistema de homologación de manos libres? Conoce usted las disposiciones de la Ley Orgánica Reformativa a la Ley Orgánica de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial? Cree usted que endureciendo las penas, aumentando el pago de multas se puede reducir el número de accidentes de tránsito en Quevedo? Ha visto usted a las y los conductores hablar por teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación mientras están conduciendo? Cree usted que los agentes encargados del control del tránsito en Quevedo respetan la Ley de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial?</p>	<p>Encuestas a conductores, peatones, usuarios de transporte, profesionales del Derecho y agentes del orden.</p>

CAPITULO III

3. METODOLOGÍA.

3.1. TIPO DE ESTUDIO.

Para la realización del presente trabajo se analizó detenidamente la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, aprobada por La Asamblea Nacional Constituyente, publicada en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 398 del 7 de Agosto del año 2008, la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley de Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 415, del día martes 29 de Marzo del año 2011, El Reglamento General, para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicado en el Suplemento del Registro

Oficial Nro. 604, del día miércoles 3 de Julio del año 2009, La Ley Nro. 18.191¹⁷ que regula el Tránsito y la Seguridad Vial en la República de Uruguay, La Ley Nro. 24.449 que regula el Tránsito y la Seguridad Vial en la República de Argentina, entrevistas a conductores, peatones, agentes de tránsito asignados a Quevedo y la metodología para elaborar el informe será:

MODALIDAD DE LA INVESTIGACIÓN.

La investigación será **cualitativa** para conocer el fenómeno social y las características del problema jurídico social que afecta a la administración de justicia policial ecuatoriana, encaminado a la búsqueda de soluciones factibles y prácticas sobre la supresión del arresto disciplinario interpuesto por el superior jerárquico que vulnera el debido proceso, así también será **cuantitativa** pues se realiza un estudio estadístico de casos y tabulación de opiniones utilizando la estadística descriptiva sobre el problema para proponer las soluciones

¹⁷ Ley que regula el Tránsito en la República de Uruguay.

más adecuadas. Por lo tanto la investigación será cualitativa.

TIPO DE INVESTIGACIÓN.

El presente trabajo investigativo se basó en los siguientes tipos de investigación:

Investigación Aplicada.- Esta clase de investigación está encaminada a resolver los problemas prácticos, le interesa la aplicación inmediata de los resultados que se ha obtenido en la investigación.

Investigación de campo.- Este tipo de investigación se apoya en informaciones que provienen entre otras, de entrevistas, cuestionarios, encuestas y observaciones. Como es compatible desarrollar este tipo de investigación junto a la investigación de carácter documental, se recomienda que primero se consulten las fuentes de carácter documental, a fin de evitar una duplicidad de trabajos. Se realiza en el mismo lugar en donde se producen los acontecimientos. El investigador tiene la ventaja de la realidad.

Investigación descriptiva: Se efectúa cuando se desea describir, en todos sus componentes principales, una realidad; 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.

Investigación explicativa: Mediante este tipo de investigación, que requiere la combinación de los métodos analítico y sintético, en conjugación con el deductivo y el inductivo, se trata de responder o dar cuenta del porqué del objeto que se investiga.

3.2. UNIVERSO Y MUESTRA.

La problemática sobre la estrategias criminalísticas en los roles de investigadores y operadores de justicia penal y la ineficacia en la administración de justicia afecta a todo el conglomerado social, siendo el universo, los investigadores y operadores de justicia penal, de la Fiscalía y además de los abogados litigantes en libre ejercicio profesional.

MUESTRA.

COMPOSICIÓN POR ESTRATOS	UNIVERSO	MUESTRA
ABOGADOS EN LIBRE EJERCICIO	26	26
CIUDADANÍA	28	28
MIEMBROS POLICIALES	26	26
TOTAL	80	80

SE APLICA LA FORMULA.

Para obtener la muestra del estrato de miembros policiales se aplicó la siguiente fórmula:

$$n = \frac{80}{(0.0025)(80 - 1) + 1}$$

$$n = \frac{80}{(0.0025) \cdot 79 + 1}$$

$$n = \frac{80}{0.1975 + 1}$$

$$n = \frac{80}{1.1975}$$

$$n = 66.805845512 = 66.81$$

3.3. MÉTODOS Y TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN.

MÉTODO INDUCTIVO - DEDUCTIVO.- El primero aquél que establece proposiciones de carácter general inferidas de la observación y el estudio analítico de hechos y fenómenos particulares, su aplicación permite establecer conclusiones generales derivadas precisamente de la observación sistemática y periódica de los hechos reales que ocurren en torno al fenómeno en cuestión.

El razonamiento deductivo considerado como el método, desempeña dos funciones de la investigación científica: 1. La primera función consiste en hallar el principio desconocido de un hecho conocido, se trata de referir el fenómeno a la ley que lo rige. 2. La segunda función consiste en descubrir la consecuencia desconocida de un principio conocido, esto significa que si conocemos cierta ley podemos aplicarla en casos particulares menores.

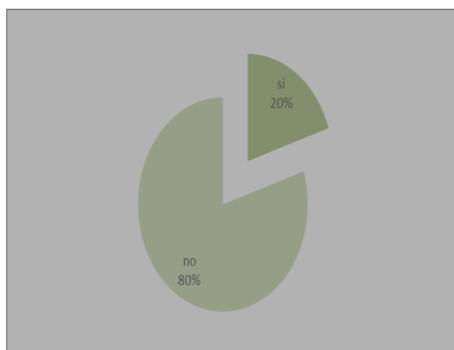
3. 4. PROCEDIMIENTO.

Tabulación e interpretación de datos.

Pregunta No. 1

¿Cree usted que se debe hablar por teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación mientras se está conduciendo?

Grafico Nro. 1



CUADRO N°. 1

PREGUNTA	SI	%	NO	%	TOTAL
¿Cree usted que se debe hablar por teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación mientras se está conduciendo?		20		80	100

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

El 80% de los encuestados respondieron negativamente a ésta pregunta, de allí que no se debe hablar por teléfono celular u otro dispositivo electrónico de comunicación al tiempo que está conduciendo.

PREGUNTA N°. 2

¿Cree usted que el acto de hablar por teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación al momento de conducir un automotor deben ser sancionados como una contravención leve de Segunda Clase?

GRÁFICO N°. 2



CUADRO N°. 2

PREGUNTA	SI	%	NO	%	TOTAL
¿Cree usted que el acto de hablar por teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación al momento de conducir un automotor deben ser sancionados como una contravención leve de Segunda Clase?		15		85	100

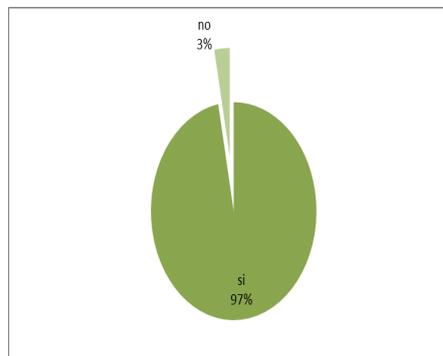
INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.

La mayoría de los encuestados respondió no estar de acuerdo con que el acto de hablar por teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación electrónica mientras el conductor está conduciendo sea sancionado como contravención leve de Segunda clase, ya que por esa causa ocurren la mayor parte de accidentes de tránsito.

PREGUNTA N°. 3

¿Cree usted que se debe reprimir con penas privativas de prisión de 1 a 3 años, la suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo, el pago de 10 salarios mínimos vitales y la reducción de 30 puntos a las y los conductores que hablen por teléfono celular u otros dispositivos de comunicación electrónica mientras están conduciendo?

GRÁFICO N°. 3



CUADRO N°.3

PREGUNTA	SI	%	NO	%	TOTAL
¿Cree usted que se debe reprimir con penas privativas de prisión de 1 a 3 años, la suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo, el pago de 10 salarios mínimos vitales y la reducción de 30 puntos a las y los conductores que hablen por teléfono celular u otros dispositivos de comunicación electrónica mientras están conduciendo?		97		3	100

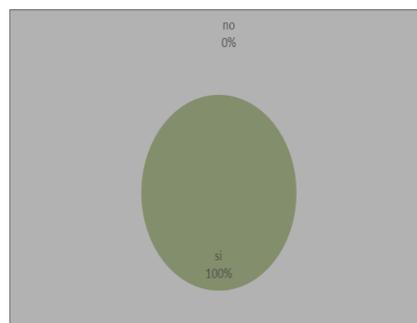
INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

El 97% de los encuestados se mostraron de acuerdo con la propuesta de endurecer las penas y aumentar las multas para las y los conductores que hablan por teléfono celular mientras están conduciendo.

PREGUNTA N°. 4

¿Cree usted que los agentes policiales encargados del control del tránsito en Quevedo citan a las conductoras y conductores que hablan por teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación en el momento que están conduciendo?

GRÁFICO N°. 4



CUADRO N°. 4

PREGUNTA	SI	%	NO	%	TOTAL
¿Cree usted que los agentes policiales encargados del control del tránsito en Quevedo citan a las conductoras y conductores que hablan por teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación en el momento que están conduciendo?				100	100

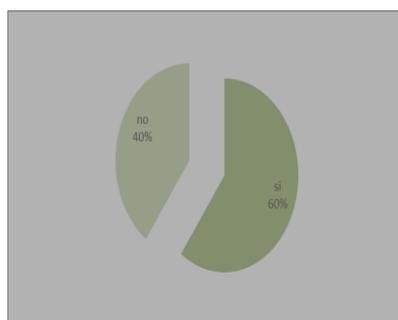
INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

El 100 por ciento de los encuestados respondieron negativamente, es decir afirmaron que los agentes policiales encargados del control del tránsito de Quevedo, no citan a las conductoras y conductores que hablan por teléfono u otros dispositivos electrónicos de comunicación mientras conducen, ya que no han visto citar a nadie.

PREGUNTA N°. 5

¿Cree usted que los conductores que hablan por teléfono celular utilizando el dispositivo homologado de manos libres, está exento de cometer accidente de tránsito?

GRÁFICO N°. 5



CUADRO N°. 5

PREGUNTA	SI	%	NO	%	TOTAL
¿Cree usted que los conductores que hablan por teléfono celular utilizando el dispositivo homologado de manos libres, está exento de cometer accidente de tránsito?		60		40	100

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.

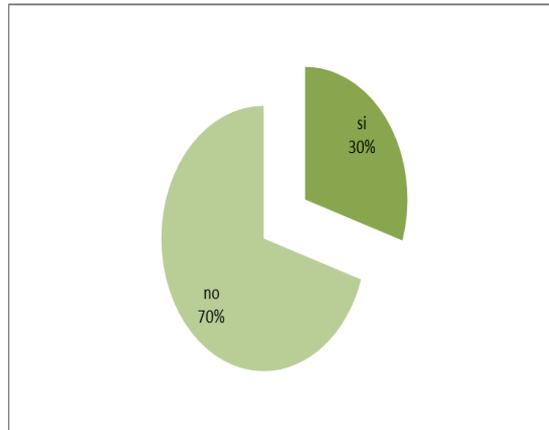
El 60 por ciento de los encuestados manifestaron que si, mientras que el 40 por ciento que no, existiendo una equidad¹⁸ entre las personas, con apenas una inclinación del si del 40 %.

¹⁸ Igualdad entre todos.

PREGUNTA N°. 6

¿Sabe usted en que consiste el sistema de homologación de manos libres?

GRÁFICO N°. 6



CUADRO N°. 6

PREGUNTA	SI	%	NO	%	TOTAL
¿Sabe usted en que consiste el sistema de homologación de manos libres?		30		70	100

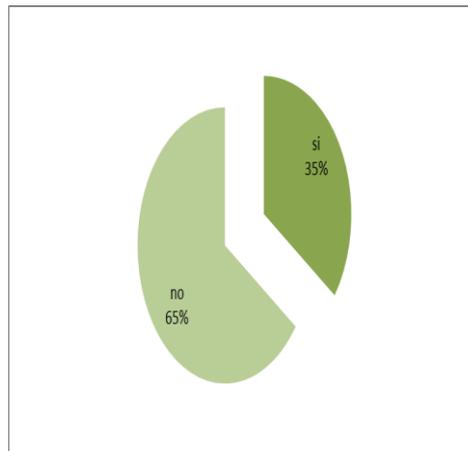
INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

De las respuestas dados por los encuestados, apenas un 30 por ciento de ellos manifiesta conocer en que consiste el dispositivo homologado de comunicación mientras que el 70 por ciento manifestó no conocer, ya que es utilizado en la mayoría por los conductores.

PREGUNTA N°. 7

¿Conoce usted las disposiciones de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial?

GRÁFICO N°. 7



CUADRO N°. 7

PREGUNTA	SI	%	NO	%	TOTAL
¿Conoce usted las disposiciones de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial		35		65	100

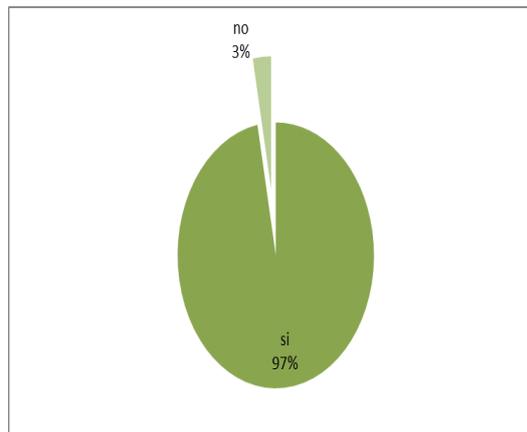
INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

De las personas encuestadas, apenas un 35 % manifestó conocer las disposiciones del referido cuerpo legal, mientras que el 65 % respondió no conocer, debido a que no son conductores, policías ni profesionales del Derecho.

PREGUNTA N°. 8

¿Cree usted que endureciendo las penas, aumentando el pago de multas se puede reducir el número de accidentes de tránsito en Quevedo?

GRÁFICO N°. 8



CUADRO N°. 8

PREGUNTA	SI	%	NO	%	TOTAL
¿Cree usted que endureciendo las penas, aumentando el pago de multas se puede reducir el número de accidentes de tránsito en Quevedo?		97		3	100

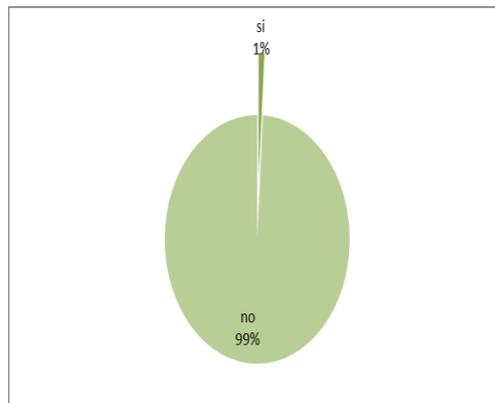
INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

El 97 por ciento de las personas encuestadas se pronunció que si, mientras que apenas un 3 % que no.

PREGUNTA N°. 9

¿Ha visto usted a las y los conductores hablar por teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación mientras están conduciendo?

GRÁFICO N°. 9



CUADRO N°. 9

PREGUNTA	SI	%	NO	%	TOTAL
¿Ha visto usted a las y los conductores hablar por teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación mientras están conduciendo?		99		1	100

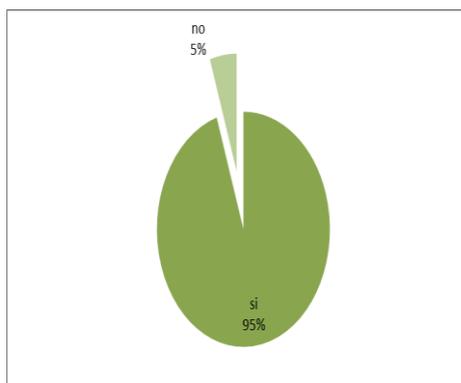
INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.

El 99% de los encuestados manifestó afirmativa ente, pues en Quevedo siempre se suele ver a las y los conductores hablar por teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación mientras están conduciendo.

PREGUNTA N°. 10

¿Cree usted que los agentes encargados del control del tránsito en Quevedo respetan la Ley de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial?

GRÁFICO N°. 10



CUADRO N°. 10

PREGUNTA	SI	%	NO	%	TOTAL
¿Cree usted que los agentes encargados del control del tránsito en Quevedo respetan la Ley de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial?		95		5	100

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

En un 95% de los encuestados, por con frecuencia se les ve hablar por teléfonos celulares mientras están conduciendo en cumplimiento de su trabajo, pues a ellos nadie les controla.

GRÁFICO ESTADÍSTICO.

Nro.	CUESTIONARIO	SI%	NO%	TOTAL%
1	¿Cree usted que se debe hablar por teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación mientras se está conduciendo?	20%	80%	100%
2	¿Cree usted que el acto de hablar por teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación al momento de conducir un automotor deben ser sancionados como una contravención leve de Segunda Clase?	15%	85%	100%
3	¿Cree usted que se debe reprimir con penas privativas de prisión de 1 a 3 años, la suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo, el pago de 10 salarios mínimos vitales y la reducción de 30 puntos a las y los conductores que hablen por teléfono celular u otros dispositivos de comunicación electrónica mientras están conduciendo?	95%	5%	100%
4	¿Cree usted que los agentes policiales encargados del control del tránsito en Quevedo citan a las conductoras y conductores que hablan por teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación en el momento que están conduciendo?	0%	100%	100%
5	¿Cree usted que los conductores que hablan por teléfono celular utilizando el dispositivo homologado de manos libres, está exento de cometer accidente de tránsito?	60%	40%	100%
6	¿Sabe usted en que consiste el sistema de homologación de manos libres?	30%	70%	100%
7	¿Conoce usted las disposiciones de la Ley Orgánica Reformativa a la Ley Orgánica de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial?	35%	65%	100%
8	¿Cree usted que endureciendo las penas, aumentando el pago de multas se puede reducir el número de accidentes de tránsito en Quevedo?	97%	3%	100%
9	¿Ha visto usted a las y los conductores hablar por teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación mientras están conduciendo?	99%	1%	100%
10	¿Cree usted que los agentes encargados del control del tránsito en Quevedo respetan la Ley de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial?	5%	95%	100%
	TOTAL	456	544	1000

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

CONCLUSIONES.

Del trabajo realizado y que ha tenido como actores a conductores, peatones, usuarios de transportes públicos, agentes policiales encargados del control del tránsito en Quevedo, se desprende que:

- Los conductores, violan las disposiciones contenidas en el Literal I) del Art. 65 de la Ley Orgánica Reformatoria al Art. 140 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, pues constantemente se los ve hablando por teléfono celular mientras están conduciendo vehículos.
- Los Agentes policiales encargados del control del tránsito en Quevedo, no hacen respetar las disposiciones contenidas en el Literal I) del Art. 65 de la Ley Orgánica Reformatoria al Art. 140 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, pues no citan a los conductores que hablan por teléfono celular

sin utilizar el dispositivo homologado de manos libres mientras están conduciendo.

- No existen en el Juzgado Segundo Provincial de Tránsito de Los Ríos, con sede en esta ciudad de Quevedo, antecedentes que algún conductor haya sido sancionado por hablar por teléfono celular sin utilizar el dispositivo homologado de manos libres mientras ha estado conduciendo.
- No existen en el Cantón Quevedo, la debida colaboración de la ciudadanía, en lo que tiene relación con la educación y seguridad vial, pues para cruzar las calles no utilizan los pasos cebras y en lugares que existen puentes a desnivel como el caso del Colegio Quevedo, los estudiantes igual utilizan la calle para cruzar.
- Quevedo es la Ciudad con mayor porcentaje de contravenciones pendientes de juzgamiento, con el 98% de 15.921 citaciones, solo se han juzgado 226, se han impugnado 15.

RECOMENDACIONES.

- Capacitar a los conductores sobre el de respeto al peligro que constituye hablar por teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación mientras se están conduciendo el vehículo.
- Exigir que los agentes policiales encargados del control del tránsito en Quevedo, cumplan con lo dispuesto en el Literal I) del Art. 65 de la Ley Orgánica Reformatoria al Art. 140 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es decir citen a los conductores que hablan por teléfono celular sin hacer uso del dispositivo homologado de manos libres mientras están conduciendo.
- Que los directivos del transporte constantemente dicten conferencias relacionadas con el peligro que representa para el conductor y peatones hablar por teléfono celular mientras esté conduciendo.

CAPÍTULO IV

4. RECURSOS Y PRESUPUESTO.

4.1. RECURSOS

- Investigador: Wilson Vaca Muñoz
- Director de Tesis: Dr. Horacio Vascones Bustamante.
- Lectora de Tesis. Ab. Rosario Zambrano.
- Conductores.
- Peatones.
- Agentes Policiales que controlan el tránsito.

4.2. PRESUPUESTO.

▪ Impresión de documentos.	30,00
▪ Computadora.	450,00
▪ Impresora.	60,00
▪ Cartuchos.	46,00
▪ Impresión de ejemplares de tesis.	50,00
▪ Fotocopias	20,00
▪ Anillados.	8,00
▪ Empastado de tesis.	27,00
▪ Cd.	2,00
▪ Cuaderno académico	5,00
Total.-----.	\$ 698,00

EQUIPOS.

▪ Cámara Fotográfica.	260,00
▪ Grabadora.	60,00
▪ Revelado de fotos	50,00
Total.-----.	\$ 410,00

COSTOS POR SERVICIOS.

▪ Digitación e impresión del Proyecto.	30,00
▪ Digitación del informe final de la tesis.	120,00
▪ Costos por transporte.	40,00
▪ Costas por dirección y asesoría.	80,00
▪ Honorarios a encuestadores.	180,00
▪ Refrigerios.	40,00
Total. -----.	\$ 490,00
Total de la inversión; -----.	\$ 1,598,00

4.3. CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES DEL PROYECTO.

ACTIVIDADES TIEMPO	DICIEMBRE				ENERO				FEBRERO				MARZO				ABRIL				
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	
IDENTIFICACION DEL TEMA	X																				
FORMULACION DEL PROBLEMA		X	x																		
IDENTIFICACION DE VARIABLES				x	x																
ELABORACION DE LOS DEMAS ELEMENTOS DEL PERFIL DE LA TESIS						x	X														
ELABORACION DE INSTRUMENTOS DE ENCUESTA								x	x												
REMISION BIBLIOGRAFICA										X	x										
ELABORACION DEL MARCO TEORICO												x	x								
REDACION FINAL DEL PERFIL DEL PROYECTO														x	x						
PRESENTACION DEL PERFIL DEL PROYECTO																x	X				
SUSTENTACION DEL PERFIL																		x	x		

CAPITULO V.

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

5.1. CONCLUSIONES.

Del trabajo realizado y que ha tenido como actores a conductores, peatones, usuarios de transportes públicos, agentes policiales encargados del control del tránsito en Quevedo, se desprende que:

- Evitar el cometimiento de infracciones por parte de conductores y peatones.
- Mantener constantes diálogos con conductores, peatones y agentes de tránsito, respecto a la importancia del

respeto a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

- Crear consciencia del grave peligro que constituye hablar por teléfono celular u otros dispositivos de comunicación electrónica al momento de conducir.

5.2. RECOMENDACIONES.

- Que de forma constante se dicte charlas a los conductores sobre el peligro que constituye hablar por teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación mientras se están conduciendo el vehículo.
- Que el Gobierno Autónomo Descentralizado de Quevedo, difunda a la ciudadanía sobre la importancia de la prevención de accidentes de tránsito.
- Que los padres de familia desde los hogares inculquen en sus hijos la importancia del respeto a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y al Reglamento General de aplicación.
- Que los directivos del transporte constantemente dicten conferencias relacionadas con el peligro que representa

para el conductor y peatones hablar por teléfono celular
mientras esté conduciendo.

CAPITULO VI

PROPUESTA ALTERNATIVA.

Quito, junio 15 del 2012.

Señor Arq.

FERNANDO CORDERO CUEVA.

PRESIDENTE DE LA ASAMBLEA NACIONAL.

En su despacho.

Señor Presidente:

Haciendo uso de la facultad que me otorga el numeral 23 del artículo 66 de la Constitución del Estado Ecuatoriano vigente, acudo ante usted Señor Presidente de la Asamblea Nacional y le presento el siguiente anteproyecto de reforma al Art. 65 de la

Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que reprime al acto de hablar por teléfono celular u otros dispositivos de comunicación electrónica mientras está conduciendo como una contravención **LEVE DE SEGUNDA CLASE**, con el pago de una multa del 10 por ciento del salario mínimo vital del trabajador en general y la reducción de tres puntos en la licencia de conducir, al conductor que no use el dispositivo homologado de manos libres, lo que da luz verde para que los conductores contravengan esta disposición y ocasionen accidentes de tránsito con resultados fatales.

Atentamente.

Dios, Patria y Libertad

Wilson Edilberto Vaca Muñoz.

6.1. TITULO.

ANTEPROYECTO DE REFORMA 65 DE LA LEY ORGÁNICA
REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE
TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

REPÚBLICA DEL ECUADOR

EL PLENO DE LA ASAMBLEA NACIONAL

Considerando:¹⁹

QUE, el Art. 394 de la Constitución de la República del Ecuador, publicada en el Registro Oficial Nro. 449 del 20 de Octubre del año 2008, garantiza la libertad de transporte terrestres, aéreo, marítimo y fluvial, dentro del territorio nacional, sin privilegio de ninguna naturaleza. De la misma manera el referido Art. Vela por la promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transportes como prioritarias.

QUE, la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres, publicada en el Registro Oficial No. 1002 de agosto de 1996, ha sido objeto de varias reformas, y presenta una serie de disposiciones contradictorias e inconsistentes; que, ha existido una

¹⁹ Forma de motivar un acuerdo o resolución.

proliferación desordenada de operadores por cuanto no existe un marco jurídico que organice, regule y controle la actividad del transporte terrestre a nivel nacional;

QUE, a pesar de su preponderancia en el desarrollo del país, el transporte terrestre no ha sido considerado como un sector estratégico de la economía nacional;

QUE, existen deficiencias en la determinación de funciones y el establecimiento de responsabilidades para cada uno de los organismos que intervienen en la actividad del transporte terrestre, lo que ha ocasionado que la ley no pueda aplicarse adecuadamente;

QUE, la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres no contempla aspectos relacionados con la prevención;

QUE, el marco legal vigente resulta insuficiente, inapropiado para las demandas del Estado y la sociedad en su conjunto;

QUE, nunca se han dictado verdaderas políticas en el ámbito del transporte, para garantizar a los ciudadanos la seguridad en la movilidad;

QUE, es necesario contar con una nueva ley de transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de carácter eminentemente técnico, que de forma integral norme en su conjunto los diversos aspectos relacionados con la materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; y,

En ejercicio de sus facultades y atribuciones, expide la siguiente:

LA SIGUIENTE REFORMA AL LITERAL L) DEL ART. 65 DE LA LEY ORGÁNICA REFORMATORIA A LA LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, PUBLICADA EN EL SUPLEMENTO DEL REGISTRO OFICIAL NRO. 415, DEL DIA MARTES 29 DE MARZO DEL AÑO 2011.

Art. 1. Sustitúyase la disposición del literal L) del Art. 65, por el siguiente:

Art. 65. Comete delito de transito y será reprimido con prisión de 1 a 3 años, suspensión de su licencia de conducir por igual

tiempo, pago de una multa de 10 salarios mínimos vitales del trabajador en general, y la rebaja de 30 puntos en su licencia de conducir a la conductora o conductor que hable por teléfono celular u otro dispositivo electrónico de comunicación mientras esté conduciendo.

6.3. OBJETIVOS.

6.3.1. OBJETIVO GENERAL.

Conocer la incidencia del uso del teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación por parte de los conductores e irrespeto a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sus consecuencias y presentar las correspondientes propuestas de solución.

6.3.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS.

- Establecer los derechos y garantías que tienen las personas al libre tránsito y la vida.

- Determinar cuales son las causas que generan el alto índice de accidentes de tránsito y la utilización de teléfonos celulares u otros dispositivos de comunicación electrónica mientras se conduce.
- Analizar las circunstancias de los accidentes de tránsito y los que se originan especialmente por la utilización de dispositivos electrónicos de comunicación.
- Dar propuestas de soluciones, en base a leyes y reglamentos de Leyes de Transportes Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de las Repúblicas de Uruguay y Argentina.

6.3. CONTENIDOS.

Luego de haber realizado un intenso estudio e investigación de los accidentes de tránsito ocasionados por conductores de hablan por teléfono celular al tiempo que están conduciendo vehículos me complace presentar a mis maestros, compañeras y compañeros de estudios, y a la ciudadanía en general la

presente Tesis sobre el **LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Y EL USO DEL TELÉFONO CELULAR U OTROS DISPOSITIVOS ELECTRÓNICOS DE COMUNICACIÓN POR PARTE DE LOS CONDUCTORES.**

En el presente trabajo realizo un planteamiento a los Asambleísta que de forma urgente procedan a Reformar al literal L) del Art. 65 de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 415 Del día martes 29 de Marzo del año 2011, que sustituye al Art. 140 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, aprobada por la Asamblea Nacional Constituyen, en ciudad Alfaro, ubicada en el Cantón Montecristi, Provincia de Manabí, de la República del Ecuador, el 24 de Julio del año 2008, y publicada en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 398 El 7 de Agosto del año 2008, que reprime el acto de hablar por teléfono celular mientras el conductor está conduciendo como una contravención leve de Segunda Clase y sanciona con una multa equivalente al diez

por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de tres puntos en la licencia de conducir, **AL CONDUCTOR QUE UTILICE EL TELÉFONO CELULAR MIENTRAS CONDUCE Y AL MOMENTO DE HABLAR NO HAGA USO DEL DISPOSITIVO HOMOLOGADO DE MANOS LIBRES**, situación que contribuye al aumento de más contraventores dado la suavidad de la sanción, que por el peligro que representa he propuesto que sea reprimida con penas de prisión de 1 a 3 años, suspensión de su licencia de conducir por igual tiempo, pago de una multa de 10 salarios mínimos vitales del trabajador en general, y la rebaja de 30 puntos en su licencia de conducir a la conductora o conductor que hable por teléfono celular u otro dispositivo electrónico de comunicación mientras esté conduciendo.

BIBLIOGRAFÍA.

- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, expedida por la Asamblea Nacional Constituyente reunida en el Cantón Montecristi, Provincia de Manabí el 24 de Julio del año 2008, publicada en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 398, el 7 de Agosto del año 2008.

- Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 415, el día martes 9 de Marzo del año 2011.

- Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 604, el miércoles 3 de Junio del año 2009.

- Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, publicado en el Suplemento del

Registro Oficial Nro. 303, el martes 19 de Octubre del año 2010.

- Ley Nro. 18.191 que regula el Tránsito en la República de Uruguay.
- Ley Nro. 18.290 que Regula el Tránsito de la República de Chile.
- Constitución de la República del Ecuador, aprobada por la Asamblea Nacional Constituyente en el año 2008, reunida en Monte Cristi, Provincia de Manabí.
- Ley Nro. 1767. Que crea El Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito “SOAT” y Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, “FONSAT”.

GLOSARIO.

Para efectos de la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y del presente Reglamento, se entenderá por:

ACCIDENTE DE TRÁNSITO.- Todo suceso eventual o acción involuntaria, que como efecto de una o más causas y con independencia del grado de estas, 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.

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.

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.

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.

COLISIÓN.- Impacto de más de dos vehículos.

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.

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.

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

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.

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.

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.

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

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.

A N E X O S

ANEXO 1.



Conductor hablando por teléfono celular mientras conduce el vehículo.

ANEXO 2.



Conductor chateando al momento que está conduciendo el vehículo.

ANEXO 3



Conductora hablando por teléfono celular mientras conduce el automotor.

ANEXO 4



Conductor escribiendo mensajes de texto, mientras conduce a punto de atropellar a un menor.

ANEXO 5



Conductor utilizando dos teléfonos celulares al momento de conducir.

ANEXO 6



Ciudadana hablando por teléfono celular a punto de accidentarse.