



UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO

FACULTAD DE DERECHO

CARRERA DE CIENCIAS JURÍDICAS

**TESIS DE GRADO PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ABOGADO DE
LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR**

TEMA

**EL CURSO DE CAPACITACIÓN PARA LA OBTENCIÓN DEL PERMISO DE
CONducir TIPO "B" A LOS POSTULANTES QUE REPRUEBAN LAS
PRUEBAS DE INGRESO EN LA ANT. Y SUS REPERCUSIONES EN LOS
ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

AUTOR

ANTONIO RICARDO CRUZ GUERRA

DIRECTOR DE TESIS

Dr. JUAN ULISES DÍAZ CASTRO

2015



UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO
FACULTAD DE DERECHO
CARRERA DE CIENCIAS JURÍDICAS

MIEMBRO DEL TRIBUNAL

Presentado a la Vicerrectora Académica Encargada de la facultad de Derecho como requisito previo a la obtención del título de **ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.**

Aprobado.

AB. VÍCTOR HUGO BAYAS VACA Msc
PRESIDENTE DEL TRIBUNAL

AB. VÍCTOR GUEVARA VITERI
MIEMBRO DEL TRIBUNAL

AB. ELICEO RAMÍREZ CHÁVEZ Msc.
MIEMBRO DEL TRIBUNAL

Quevedo - Ecuador
2015

INFORME DEL DIRECTOR

Director de Tesis

Certifico:

Que el Señor. Egresado: Antonio Ricardo Cruz Guerra ha realizado la investigación titulada **“EL CURSO DE CAPACITACIÓN PARA LA OBTENCIÓN DEL PERMISO DE CONDUCIR TIPO “B” A LOS POSTULANTES QUE REPRUEBAN LAS PRUEBAS DE INGRESO EN LA ANT Y SUS REPERCUSIONES EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO”** bajo mi dirección, habiendo cumplido a cabalidad con la disposición reglamentaria establecida para el efecto.

Quevedo, 22 de Junio del año 2015

Dr. JUAN ULISES DÍAZ CASTRO
DIRECTOR DE TESIS

RESUMEN EJECUTIVO

El presente trabajo de investigación jurídica, se lo realiza con el objeto de elaborar una propuesta de reforma al Capítulo I de la LOTTTSV, estableciendo que con la extensión del tiempo de capacitación para la otorgación de la licencia de conducir, se evitaría el incremento de accidentes de tránsito, y fortaleceríamos los derechos constitucionales del derecho a la vida y el libre tránsito vehicular.

Esta Investigación jurídica está estructurada en seis capítulos.

En el Primer Capítulo, se trató la parte principal para el conocimiento del Problema y para el efecto, fue necesario plantear la hipótesis, misma que direccionó el trabajo de investigación.

El Segundo Capítulo, hace referencia al Marco Teórico, en los aspectos: Histórico, doctrinario y jurídico.

En el Tercer Capítulo se describe la Metodología utilizada en la investigación que nos ocupa; los métodos aplicados, los tipos de investigación, la población, las muestras las técnicas e instrumentos utilizados en la recolección de datos.

En el Cuarto Capítulo se comprueba la hipótesis a través de los Resultados de la Investigación obtenidos mediante entrevistas a autoridades con sede en Quevedo, además de las encuestas realizadas a los abogados en libre ejercicio profesional, que conocen como son vulnerados sin ninguna consideración los derechos constitucionales del derecho a la vida y el libre tránsito vehicular por parte de conductores inexpertos.

El Quinto Capítulo describe las Conclusiones y Recomendaciones.

Finalmente el Sexto Capítulo desarrolla la Propuesta de reforma jurídica.

SUMMARY

The present work of legal research, I performed with the aim of producing a reform proposal Chapter I of LOTTTSV, stating that with the extension of training time for the granting of the license, would avoid the increase of accidents transit, and we would strengthen the constitutional rights of the right to life and free traffic. This legal research is organized into six chapters.

In the first chapter, the main part for understanding the problem and the effect was treated, it was necessary to hypothesize that the solution to the problem was in compliance with the research hypothesis.

The second chapter refers to the theoretical framework, aspects: historical, doctrinal and legal.

In the third chapter the methodology used in the research described in point; methods applied types of research, population, sample techniques and instruments used in data collection.

In the fourth chapter the hypothesis is tested through research results obtained through interviews with relevant authorities based in Quevedo, in addition to surveys of lawyers in free practice, you know as are violated without any consideration Rights constitutional right to life and free vehicular traffic by inexperienced drivers. The fifth chapter describes the conclusions and recommendations.

Finally the sixth chapter discusses the proposal, objectives, description of the ' proposal, beneficiaries and social impact, etc.

AUTORIZACIÓN

Yo, **ANTONIO RICARDO CRUZ GUERRA** en calidad de autor del trabajo de investigación o tesis realizada sobre el tema **“EL CURSO DE CAPACITACIÓN PARA LA OBTENCIÓN DEL PERMISO DE CONDUCIR TIPO “B” A LOS POSTULANTES QUE REPRUEBAN LAS PRUEBAS DE INGRESO EN LA ANT Y SUS REPERCUSIONES EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO”**, por la presente autorizo a la **UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO**, hacer uso de todos los contenidos que me pertenecen o de parte de los que contiene esta obra, con fines estrictamente académicos o de investigación.

Los derechos que como autor me corresponden, con excepción de la presente autorización, seguirán vigentes a mi favor, de conformidad con lo establecido en los artículos 5, 6, 8, 19 y demás pertenecientes a la Ley de Propiedad Intelectual y su Reglamento, en concordancia con el artículo 144 de la Ley de Educación Superior.

Quevedo 22 de Junio del año 2015.

Antonio Ricardo Cruz Guerra
C. I. 091328529-2

ÍNDICE DE CONTENIDO

Tema	
Tribunal de sustentación	
Informe del director	
Resumen ejecutivo	
SUMMARY	
Autorización.	
Capítulo I.....	1
El Problema	1
1.1 Introducción	1
1.2 Problematización	3
1.2.1 Formulación del Problema.....	4
1.2.2 Delimitación del Problema.....	4
1.2.3 Justificación.	5
1.3 Objetivos.....	6
1.3.1 General.....	6
1.3.2 Específicos.....	6
1.4 Hipótesis.....	7
1.5 Variables.....	7
1.5.1 Variable Independiente.....	7
1.5.2 Variable Dependiente.....	7
1.6 Recursos.....	7
1.6.1 Humanos.....	7
1.6.2 Materiales.....	7

1.6.3	Presupuesto.....	8
	Capítulo II.....	9
	Marco Teórico	9
2.1.	Antecedentes de la Investigación.	9
2.1.1	La Licencia de Conducir Tipo "B".....	9
2.2	Fundamentación.....	11
2.2.1	Doctrina.....	11
2.2.1.1	Historia de la licencia de Conducir.....	11
2.2.1.2	La Ley de Tránsito.....	14
2.2.1.3	El Código Orgánico Integral Penal (COIP).....	16
2.2.1.4	Las Escuelas de Conducción.....	17
2.2.1.4.1	Requisitos para ingresar a las escuelas de conducción.....	18
2.2.1.5	Las contravenciones de tránsito	19
2.2.1.6.	Culposo de las infracciones de tránsito.....	21
2.2.1.7	Culpa.....	24
2.2.1.8	Causas por las que se producen las infracciones de tránsito.	25
2.2.2.	Negligencia.	25
2.2.2.1	Imprudencia.	27
2.2.2.2.	Impericia.	29
2.2.2.3.	Inobservancia de la Ley y Reglamento.	32
2.2.2.4.	La responsabilidad objetiva.....	34
2.2.2.5.	El puntaje en las sanciones de tránsito.....	34
2.2.2.6	Las escuelas de formación y capacitación de conductores	36
2.2.3	Jurisprudencia.....	38

2.2.3.1	Legislación	47
2.2.3.2	Constitución de la República del Ecuador.....	47
2.2.3.3	Ley Orgánica de T. T. T. S. V.....	49
2.2.3.4	Reglamento a la Ley de T. T. T. S. V.....	53
2.2.3.5	Reglamento Completo de las Escuelas de Conducción.....	55
2.2.4	Derecho comparado.....	78
	Capítulo III.....	84
	Metodología	84
3.1	Materiales y Métodos.....	84
3.2	Tipo de Investigación	85
3.3.	Población y Muestra.....	86
3.4.	Técnicas e Instrumentos de investigación	87
3.4.1.	Encuesta	87
3.4.2.	Entrevista	87
3.5.	Validez y confiabilidad de los instrumentos.....	87
3.6	Resultados esperados.	88
	Capítulo IV.....	89
	Análisis e interpretación de gráficos y resultados.....	89
4.	Encuesta a Moradores en la ciudad de Quevedo.....	89
4.1.	Encuesta a Profesionales del Derecho en la ciudad de Quevedo	94
4.2	Entrevistas	99
4.3.	Comprobación de la Hipótesis	100
4.4.	Reporte de la Investigación.....	101

Capítulo V	102
Conclusiones y Recomendaciones	102
5.1. Conclusiones	102
5.2. Recomendaciones.....	103
Capítulo VI	104
La Propuesta.....	104
6.1. Título I	104
6.2. Antecedentes	104
6.3. Justificación	105
6.4. Síntesis del Diagnóstico.....	105
6.5. Objetivos	106
6.5.1. General	106
6.5.2. Específicos.....	106
6.6. Descripción de la Propuesta.....	106
Propuesta Jurídica	107
6.6.1. Desarrollo.....	107
6.7. Beneficiarios	109
6.8. Impacto Social.....	109
Glosario.....	109
Bibliografía	112
Anexos.....	115

ÍNDICE DE CUADROS

7. Encuesta a Moradores de la ciudad de Quevedo.

Cuadro 1:.....	89
Cuadro 2:.....	90
Cuadro 3:.....	91
Cuadro 4:.....	92
Cuadro 5:.....	93

7.1. Encuesta a Profesionales del Derecho de la ciudad de Quevedo.

Cuadro 6:.....	94
Cuadro 7:.....	95
Cuadro 8:.....	96
Cuadro 9:.....	97
Cuadro 10:.....	98

ÍNDICE DE GRÁFICOS

8. Encuesta a Moradores de la ciudad de Quevedo.

Gráfico 1:.....	89
Gráfico 2:.....	90
Gráfico 3:.....	91
Gráfico 4:.....	92
Gráfico 5:.....	93

8.1. Encuesta a Profesionales del Derecho de la ciudad de Quevedo.

Gráfico 6:.....	94
Gráfico 7:.....	95
Gráfico 8:.....	96

Gráfico 9: 97
Gráfico 10: 98

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

1.1 Introducción.

El Reglamento de Escuelas de Capacitación de conductores no Profesionales, en el artículo veinte y seis nos indica que: *“Los cursos de capacitación de conductores no profesionales, tendrán una duración de 33 horas, las cuales comprenderán diez (10) horas de instrucción teórica con el sistema audiovisual; quince (15) horas de instrucción práctica de conducción de vehículos; cinco (5) horas de mecánica básica; dos (2) horas de psicología aplicada a la conducción; y, una (1) hora de primeros auxilios.*

De igual manera la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el Capítulo I “DE LAS ESCUELAS DE CONDUCCIÓN” el artículo ciento ochenta y ocho entre varios enunciados indica: *La formación capacitación y entrenamiento de los aspirantes a conductores profesionales y no profesionales estarán a cargo de las Escuelas de Conducción e Institutos Técnicos de Educación Superior, Universidades y Escuelas Politécnicas y serán supervisadas por el Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en forma directa o a través de las unidades administrativas provinciales. Las escuelas de conductores profesionales y no profesionales, para su funcionamiento, deberán observar y cumplir con los requisitos que para el efecto se establezcan en el reglamento específico.*

Así mismo, las Escuelas de Formación e Institutos Técnicos de Educación Superior y Capacitación de Conductores no Profesionales para su funcionamiento, deberán cumplir como mínimo, estos requisitos: a) *Tener objeto social específico en educación y seguridad vial; b) Contar con infraestructura física, vehículos e implementos para el aprendizaje teórico-práctico; c) En el caso de los Institutos Técnicos de Educación Superior, cumplir con los planes y programas de estudio que determine el SENESCYT y que apruebe la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.*

El SENESCYT, controlará y evaluará el cumplimiento de los planes y programas de estudio. Las Escuelas de Conductores realizarán actividades y programas de educación y seguridad vial para entregar un título de CONDUCTOR NO PROFESIONAL a los postulantes que reprobren las pruebas en la Agencia Nacional de Tránsito, según aprobación de la Asamblea Nacional del día Jueves cuatro de Diciembre del año dos mil catorce y publicado en el Registro Oficial número cuatrocientos siete del día miércoles treinta y uno de Diciembre del año dos mil catorce, curso de capacitación de treinta y tres horas (quince días), para conductores no profesionales según el artículo veintiséis del Capítulo III del Reglamento de Escuelas de Conductores no Profesionales que trata “De la Duración del Curso”.

Sin embargo, este tiempo de entrenamiento o capacitación es muy corto, en comparación con la responsabilidad de conducir un vehículo, pues la aprobación de este corto ciclo de preparación, dará derecho al respectivo título de conductor no profesional, previo el certificado de aprobación de estudio que otorgue el SECAP o las Escuelas debidamente autorizadas por el director ejecutivo de la ANRCTTTSV como requisito previo para volver a rendir las pruebas correspondientes en la ANT determinado en la reforma realizada y aprobada por la Asamblea Nacional a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial del día cuatro de Diciembre del año dos mil catorce.

En poco tiempo no se puede conocer si un conductor tienen o no cultura de circulación, si sabe o no el contenido de la norma jurídica de tránsito ya que existen muchas contravenciones de toda índole, tanto para conductores como para peatones, aspectos que hacen necesario tomar los debidos correctivos, como el aumentar el tiempo de capacitación en las escuelas de conducción a ochenta horas, para la obtención de la licencia tipo “B” y difundir a la ciudadanía las normas jurídicas, socializarlas adecuadamente, elaborar trípticos y validarlos entre los peatones y conductores de vehículos motorizados y así disminuir el índice de contravenciones y accidentes de tránsito, como lo indica el artículo ciento ochenta y ocho de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y

Seguridad Vial *“Las escuelas de conductores a las que se refiere el presente artículo realizarán obligatoriamente, al menos una vez al año, actividades y programas de educación y seguridad vial, en beneficio de la comunidad de su respectivo domicilio, acciones que serán reportadas a la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”.*

1.2 Problematización.

Según el artículo ciento ochenta y ocho de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: *“Formación, capacitación y entrenamiento de los aspirantes a conductores profesionales y no profesionales estarán a cargo de las Escuelas de Conducción e Institutos Técnicos de Educación Superior, Universidades y Escuelas Politécnicas autorizados por el Director de la Comisión Nacional”.* Motivo por el cual el Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en forma directa o a través de las unidades administrativas provinciales, deberán realizar las respectivas inspecciones a todas las instituciones que formen, capaciten y entrenen a aspirantes a conductores profesionales y no profesionales, con la finalidad de verificar que dichas escuelas de formaciones reúnan los requisitos reglamentarios y que además cuenten con la respectiva autorización.

Según el artículo veintiséis del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales, el curso de capacitación para conductores no profesionales tiene una duración de treinta y tres horas (quince días laborables, incluidos dos sábados), con un ciclo de estudios comprendido en diez horas de instrucción teórica con el sistema audiovisual, quince horas de Instrucción Práctica de Conducción de Vehículos, cinco horas de mecánica básica, dos horas de aptitud psicológica (psicología aplicada a la conducción) y una hora de primeros auxilios, carga horaria que es insuficiente para que el aspirante a conductor aprenda información muy importante de las materias recibidas.

La aprobación del ciclo de estudios dará derecho al respectivo certificado de aprobación de estudio, previo la rendición de las pruebas teórico-práctico en la

ANT para la obtención del título de conductor no profesional tipo “B”, determinado en el Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales, los reprobados por la ANT al concluir treinta y tres horas de capacitación en quince días, tiempo insuficiente para considerar que una persona esté capacitada para tomar el volante y manejar sin conocer el Reglamento y la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que de contravenirlos en cualquier momento, podría significar un serio peligro para su vida y de otras personas.

El Artículo noventa de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, autoriza la conducción de vehículos motorizados a los menores adultos, mayores a dieciséis años, que deberán estar acompañados por una persona mayor de edad, que posea licencia de conducir, sin embargo, esto no garantiza que el conductor pueda causar daños a terceros en casos de infracciones de tránsito, existiendo un índice del diecinueve por ciento por exceso de velocidad, el nueve por ciento por embriaguez y el ocho por ciento por imprudencias en mayores a dieciséis años, es por eso que el tiempo establecido de capacitación para obtener el certificado de aprobación de la licencia tipo B es demasiado corto.

Por tal motivo, a través de la presente investigación se relacionará de una manera jurídica y lógica que el asignar una licencia de conducir es algo serio y de responsabilidad, pues está en juego la vida de quien la posea y de segundas personas. De ahí la necesidad de realizar la presente investigación.

1.2.1 Formulación del Problema

¿De qué manera aumentar la duración del curso de capacitación para la obtención del permiso de conducir Tipo “B” a los postulantes que reprueban las pruebas de ingreso en la ANT influirá en la disminución del índice de accidentes de tránsito?

1.2.2. Delimitación del Problema

Objeto de la Investigación

El tiempo para la obtención del certificado de aprobación de estudio como requisito previo para volver a rendir las pruebas teórico – prácticos y la obtención del permiso de conducir Tipo “B” a los postulantes que reprobaban las pruebas de ingreso a la ANT.

Estudio: Tránsito

Campo de Acción: Reglamento de Escuela de Capacitación de Conductores no Profesionales, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y Código Orgánico Integral Penal.

Lugar: Cantón Quevedo

Tiempo: Enero a Diciembre del año 2014

1.2.3 Justificación.

La licencia de conducir es aquel documento que expide la autoridad administrativa correspondiente y que permite que quien lo porta pueda conducir vehículos en la vía pública. La legislación de cada país tiene sus propios criterios y condiciones a la hora de otorgar la misma, de todas maneras existen algunas condiciones y reglas universales, tales como la edad la cual debe superar los 18 años para poder acceder a la misma y si el conductor llegase a infringir reincidentemente alguna de las leyes de tránsito, de inmediato se le podrá cancelar la autorización otorgada, es decir se anulará dicho permiso de conducir. De ahí que se justifica plenamente realizar la presente investigación.

El Art. 106 de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, manifiesta que *“son infracciones de tránsito las acciones u omisiones, que pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito”*. Por tal motivo un aspirante al permiso de conducir tipo “B”, que concluya una capacitación de 80 horas, saldrá con mayor conocimiento y capacidad en conducción vehicular.

Con esta propuesta de reformar una normativa jurídica en el Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales, los beneficiados serán los mismos conductores, quienes adquirirán de manera responsable el manejo del volante; de igual manera la sociedad en general, ya que un conductor diestro y capacitado representa mayor seguridad en las carreteras y calles.

Por esta razón, la realización de la presente investigación es de gran trascendencia social y de factibilidad, pues se cuenta con el apoyo de los tutores de tesis, autoridades de tránsito y abogados en libre ejercicio profesional, lo cual permitirá llegar a buen término el desarrollo y sustentación de esta investigación, sentando las bases para que esta propuesta sea analizada, discutida y de ser posible tomada en cuenta por los señores de la Asamblea Nacional.

1.3 Objetivos.

1.3.1 General.

Considerar el tiempo de duración del curso de capacitación para la obtención del permiso de conducir Tipo "B" a fin de disminuir el índice de accidentes de tránsito.

1.3.2 Específicos.

- Analizar la situación que acontece en los cursos de capacitación para la obtención de la licencia de conducir tipo "B".
- Fundamentar doctrinal y jurídicamente la propuesta de la reforma al Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales.
- Proponer una reforma al Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales, en el que se incremente el tiempo de duración en las escuelas de conducción del curso de formación, capacitación y entrenamiento a los postulantes que reprobren las pruebas de ingresos en la ANT.

1.4 Hipótesis.

Incrementando el tiempo de capacitación y entrenamiento al Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales, en el artículo veintiséis; se obtendrán mejores conductores con licencia tipo “B” y la disminución de accidentes de tránsito.

1.5 Variables.

1.5.1 Variable Independiente.

El curso de capacitación para la obtención del permiso de conducir Tipo “B”.

1.5.2 Variable Dependiente.

Sus repercusiones en los accidentes de tránsito.

1.6 Recursos.

1.6.1 Humanos.

Moradores del Cantón Quevedo.

Profesionales de Derecho.

1.6.2 Materiales.

- Computadora.
- USB.
- Resmas.
- CD.
- Carpetas.
- Agenda.
- Internet.
- Cartuchos.
- Celular.

- Tarjeta Prepago.
- Alimentación.
- Lápiz.
- Bolígrafos.
- Anillado y Empastado
- Códigos, Reglamento y Leyes.

1.6.3 Presupuesto.

Los costos estimados del proyecto estarán a cargo del investigador.

Cantidad	Rubros	V. Unitario	V. Total
1	Encuestador	\$ 20,00	\$ 20,00
1	Computadora	\$ 385,00	\$ 385,00
1	USB	\$ 18,00	\$ 18,00
5	Resmas	\$ 3,75	\$ 18,75
10	CD	\$ 0,55	\$ 5,50
5	Carpetas	\$ 0,25	\$ 1,25
3	Marcadores	\$ 0,50	\$ 1,50
1	Agenda	\$ 6,00	\$ 6,00
28	Internet	\$ 1,00	\$ 8,00
2	Cartuchos	\$ 18,00	\$ 36,00
1	Celular	\$ 53,60	\$ 54,50
8	Tarjeta Prepago celular	\$ 6,00	\$ 48,00
15	Alimentación	\$ 3,00	\$ 45,00
2	Lápiz	\$ 0,40	\$ 0,80
2	Bolígrafos	\$ 0,30	\$ 0,60

3	Anillados	\$ 1,00	\$ 3,00
8	Empastados	\$ 8,00	\$ 64,00
Subtotal			\$ 715,90
IMPREVISTOS 5 %			\$ 35,80
Total			\$ 751,70

CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la Investigación.

La investigación sobre las fuentes bibliográficas en las que se sostiene la estructura y realización de la actual tesis, dio como resultado la no existencia de trabajos relacionados a la duración del curso de capacitación para la obtención del permiso de conducir Tipo “B” y su influencia en la disminución del índice de accidentes de tránsito, que reposen en la Biblioteca de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo.

Por lo tanto, con este trabajo, espero aportar en beneficio de la sociedad y de nuestra comunidad estudiantil para futuras investigaciones y así mismo, esto brinda la oportunidad de acotar con la presente investigación, la información necesaria para que todos los estudiantes de Derecho o de cualquier otra materia de aprendizaje profesional o simplemente la ciudadanía en general, el adquirir los conocimientos necesarios para defender sus derechos y garantías constitucionales.

2.1.1 La Licencia de Conducir Tipo “B”.

La licencia de conducir clase “B” se otorga a personas que vayan a conducir automotores de hasta 3500 kg y con remolque de hasta 750 kg sin fines profesionales. Es decir conductores particulares.

Cuestionario de preguntas para sacar la licencia clase B.

Es distribuido por la Agencia Nacional de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial a quienes deseen adquirir la licencia Tipo “B”.

“Requisitos para sacar la licencia clase “B” por primera vez.

Requisitos:

- Edad mínima 18 años.
- Saber leer y escribir.
- Original y copia de cédula de ciudadanía.
- Original y copia del certificado de votación.
- Original del certificado o carné del tipo sanguíneo de institutos avalados por el Ministerio de Salud Pública.
- Original del permiso de aprendizaje tipo B.
- Original del certificado de conductor no profesional tipo B.
- Acta de Grado del curso de conducción, examen psicosenométrico.
- En caso de perder los documentos de la escuela de conducción, se debe realizar la denuncia por pérdida de los documentos antes mencionados en las Comisarías o Fiscalías, Declaración Juramentada por la pérdida del permiso de aprendizaje tipo B, examen psicosenométrico y certificado de la Unidad Administrativa Provincial en función del permiso de aprendizaje tipo B.
- Aprobar los exámenes teóricos.

Procedimiento:

- Pago de la especie e infracciones en bancos autorizados por la Agencia Nacional de Tránsito.
- Obtener un turno en el portal web de la ANT.
- Examen psicosenométrico.
- Digitación.
- Examen teórico.
- Fotografía.

Requisitos para renovar la licencia clase “B”

Requisitos:

- Original de cédula de ciudadanía.
- Original del certificado de votación.
- Original de la licencia caducada.
- Aprobar los exámenes teóricos y médicos.

Procedimiento:

- Tomar un turno en información.
- Revisión médica 30 minutos.
- Será llamado a través del turnero.
- Acude al counter que sea designado para que le actualicen los datos, toma de exámenes visuales y cancela el valor de la especie.
- En el caso de la Licencia tipo “F” se dirige al examen psicosenométrico, tomado por los médicos de la institución.
- Rinde los exámenes teóricos.
- Fotografía.
- Entrega de licencia.”¹

Valor de la Licencia clase “B” por Primera Vez

- Primera vez USD \$65,00
- Renovación USD \$ 65,00
- Duplicado por perdida, deterioro o robo USD \$ 25,00

2.2 Fundamentación.

2.2.1 Doctrina.

¹ <http://www.ant.gob.ec/index.php/licencias/205-duplicado-de-licencias-por-deterioro-parcial-tipo-a-b-y-f-2>

2.2.1.1 Historia de la Licencia de Conducir.

“En realidad, la existencia de precedentes de este documento se remonta a los últimos años del siglo XIX. Así, a propósito de la carrera París Ámsterdam – París celebrada en 1898, la policía de la capital francesa exigía a los participantes, entre otras condiciones, que dispusieran de una autorización personal para tomar parte en la competición y de un certificado de capacidad para la conducción. Un año después, un comentarista del periódico británico Truth lamentaba que se exigiera ya entonces un examen para quien debiera conducir un vehículo de motor, «muy manejable y sin velocidad propia», mientras que cualquier persona, sin que se le hiciera ninguna prueba, podía llevar caballerías y animales en general «que podían actuar por sí mismos».

De todas maneras, los modernos permisos de conducción surgieron o evolucionaron con las convenciones internacionales, en especial la de París de 1926 y la de Ginebra de 1949”.²

En un permiso actual, expedido por la autoridad de tráfico del país que otorga la licencia, figuran en general los datos siguientes: Categoría de los vehículos cuyo manejo se autoriza; nombre y apellidos del titular, fecha de nacimiento de éste, fotografía y firma del mismo y reseña de su domicilio (cuya variación deberá notificarse); fecha de expedición, número de identificación que se le asigna, fecha de caducidad y autoridad de tránsito que lo otorga (provincial, departamental, federal, etc.); además, si el lugar, deben mencionarse los aparatos de corrección funcional u orgánica que normalmente utilice el titular y los que la autoridad crea conveniente.

Para obtener el permiso de conducción se hace necesario que el solicitante se halle comprendido en la edad reglamentaria; demuestre cualidades físicas y psíquicas suficientes; no presente antecedentes penales o de conducta que, a juicio de la autoridad de tránsito, aconsejen la denegación y se someta a la realización de pruebas teóricas y prácticas con el vehículo correspondiente. Tanto

² <http://diccionario.motorgiga.com/diccionario/permiso-de-conduccion-definicion-significado/gmx-niv15-con195104.htm>

estas normas, como las categorías establecidas para los permisos o licencias, son variables según los países, pero los datos que se indican tienen validez en los países adheridos a las convenciones internacionales y como orientación sirven para la mayoría de los países con circulación desarrollada.

“Antes de resumir las pruebas de aptitud, es conveniente fijar las categorías más difundidas para los permisos de circulación. Los permisos de clase inferior se designan con la letra A y autorizan el manejo de vehículos hasta un peso en vacío que no exceda de los 400 kg; se distinguen el A-1 para motocicletas que no rebasen los 75 cc de cilindrada y para coches de inválidos, y el A-2, para motocicletas con sidecar (Vehículo lateral) o sin él y para vehículos de 3 ruedas con el límite de peso indicado”.³

“La categoría B es la destinada a los coches normales, es decir automóviles para transporte de personas, con un número de asientos que no exceda de 9 (incluido el conductor) o de mercancías, cuyo peso máximo autorizado no supere 3.500 kg, pudiendo arrastrar en ambos casos un remolque cuyo peso máximo autorizado no rebase 750 kg. Los permisos de categoría C autorizan la conducción de vehículos para el transporte de mercancías con un peso máximo autorizado superior a 3.500 kg, pudiendo arrastrar un remolque en que dicha magnitud no exceda de 750 kg. La clase D corresponde a las licencias para coches con más de 9 asientos (incluido el del conductor), aun cuando arrastren un remolque cuyo peso máximo autorizado no rebase 750 kg. La categoría E es un complemento de las 3 anteriores, cuando el remolque supera el peso indicado. Conviene añadir que el permiso B puede utilizarse para el manejo de maquinaria agrícola y de obras públicas, aunque deberá anotarse en el mismo si esta última actividad es la específica. Entre las variaciones más comunes a estas categorías, según los países, cabe citar: La no subdivisión de la categoría A; el establecimiento de la categoría F para vehículos modificados (peso hasta 3.500 kg) con destino a

³ <http://diccionario.motorgiga.com/diccionario/permiso-de-conduccion-definicion-significado/gmx-niv15-con195104.htm>.

minusválidos y la reclasificación de quienes manejan vehículos de motor en motociclistas, automovilistas y profesionales del volante”.⁴

“En cuanto a los exámenes o pruebas que deben realizar los aspirantes a conductores, según las categorías anteriormente indicadas se distinguen dos grupos: Teóricos y prácticos. Las pruebas teóricas incluyen la demostración del conocimiento de las normas de circulación (velocidad, maniobras, obstáculos, limitaciones y dimensiones de los vehículos, alumbrado, transporte, etc.), así como de las señales (fijas, luminosas o por agentes).

Además, a partir de la categoría C se exige un conocimiento más profundo del vehículo, con preguntas específicas sobre mecánica del automóvil (motor, encendido, alimentación, electricidad, distribución, lubricación, refrigeración, transmisión, suspensión, dirección, frenos, etc.). Las pruebas prácticas, para demostrar el buen manejo del automóvil por el futuro titular del permiso, son algo más variables, pero agrupan todas las maniobras corrientes y han de hacerse con un coche normal, aunque en algunos países tienden a admitirse los vehículos con cambio automático, si bien esto se refleja después en la correspondiente licencia.

Las maniobras exigidas pueden resumirse en: Arranque, aceleración y detención; vuelta con maniobra; aparcamiento en línea; arranque en rampa; marcha atrás en recta y en curva; maniobra de marcha atrás con remolque y trazado de curvas sucesivas de radio corto, alternativamente a uno y otro lado. Además, dado el creciente parque de vehículos, en los países en que la motorización es mayor, cada vez se exige más una prueba en circuito urbano abierto, es decir, en calles con circulación ordinaria, en un recorrido con tramos rectos, curvas a ambos lados, cruces de tipos diversos, desniveles y zonas para desarrollar la velocidad máxima aconsejada en ciudad.

Por último, cabe reseñar que las Jefaturas de Tránsito pueden proceder a la retirada del permiso de conducción en los casos de infracciones graves y

⁴ <http://diccionario.motorgiga.com/diccionario/permiso-de-conduccion-definicion-significado/gmx-niv15-con195104.htm>

reiteradas. Las normas, variables según los países, comportan una duración que depende también de la importancia y frecuencia de las infracciones.

Como en el caso de los permisos de circulación, se multa no sólo el hecho de conducir sin licencia por no poseerla, sino también por no llevarla; además, también es sancionado el conductor que maneja un vehículo de categoría superior a la de su permiso.”⁵

2.2.1.2 La Ley de Tránsito

La Ley de Tránsito sin lugar a duda se convierte en la actualidad en la materia jurídica de moda en nuestro país, luego de la Constitución de la República por supuesto, todos o casi todos los ciudadanos comentan de una u otra manera la trascendencia e importancia sobre las nuevas disposiciones legales a las cuales tenemos que someternos los ecuatorianos y extranjeros que residimos o están de paso por nuestro País, efectivamente la Asamblea Nacional Constituyente expidió la Ley Orgánica de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial, que fue publicada en el Registro Oficial N° 398 con fecha 7 de agosto del año 2008, desde ese momento entró en vigor, ante la sorpresa de conductores y peatones que no estaban preparados para asumir y someterse a la nueva normativa jurídica por no existir socialización de la misma; y pese a las protestas y movilizaciones que se realizaron en contra de la reforma por parte de la oposición política que vivía en su debido momento nuestro país, fue publicada en el Registro Oficial N° 604 del 3 de junio del año 2009.

El tratadista Walter Guerrero Vivanco al referirse al tema considera que “La primera Ley de Tránsito de la República fue dictada el 18 de octubre de 1963, con el propósito de juzgar todas las infracciones de tránsito cometidas dentro del territorio de la República, las mismas que se dividían en delitos y contravenciones

⁵ <http://diccionario.motorgiga.com/diccionario/permiso-de-conduccion-definicion-significado/gmx-niv15-con195104.htm>

que en dicho cuerpo legal se crearon los Juzgados de Tránsito, que administraban justicia en una sola audiencia oral de juzgamiento”⁶

“La Ley de Tránsito merece la calidad de orgánica por cuanto el transporte ha adquirido excepcional importancia para el desarrollo económico de nuestro país, intensificándose dicha actividad de manera extraordinaria por la creciente necesidad de desplazamiento de bienes y personas de un lugar a otro de nuestra accidentada geografía, ese fue el concepto del asambleísta.

Las reformas introducidas sin lugar a dudas son positivas para tratar de mejorar el caos en el cual se ha convertido el manejo del tránsito en el Ecuador, para ello es necesario que se aplique de manera firme y correcta las disposiciones contempladas en la nueva Ley de Tránsito por parte de quienes están involucrados en el quehacer de administrar justicia, llámese Policía Nacional, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, Comisión de Tránsito del Ecuador y Judicatura Judicial quienes tienen el deber ineludible de actuar de manera transparente y correcta ante la comisión de una infracción, sin que quede en duda su labor como servidor público; de igual forma la Fiscalía, como titulares de la acción penal, la cual debe actuar ágil y oportunamente conforme lo dispone la Constitución de la República y finalmente los Jueces de Tránsito que deben resolver la situación jurídica de los conductores que participaron”.⁷

2.2.1.3 El Código Orgánico Integral Penal (COIP)

“El mes de Agosto del 2014 fue un mes en el que se dio una transición jurídica para el Ecuador; esto se debe a que desde el día domingo 10 de Agosto entró en vigencia, en su totalidad, el Código Orgánico Integral Penal (COIP).

Este cuerpo legal representa un cambio en el ordenamiento jurídico Nacional, porque pretende unificar, en un solo cuerpo legal, todas las disposiciones relativas

⁶ Guerrero Vivanco, Walter. “Derecho Procesal Penal”. Tomo I. PUDELECO, Editores S.A. Quito – Ecuador. Enero de 1996. Pág. 245

⁷ Guerrero Vivanco, Walter. “Derecho Procesal Penal”. Tomo I. PUDELECO, Editores S.A. Quito – Ecuador. Enero de 1996. Pág. 245

a materia penal y su procedimiento, además de la ejecución de penas; sin embargo, existe un área en particular que ha sido tomada en cuenta a medias; como es el caso de lo que tiene que ver con la materia de tránsito.”⁸

El COIP regulará tanto delitos y contravenciones penales, de igual forma contempla las infracciones de tránsito, delitos y contravenciones por igual, en este sentido hay que mencionar que las infracciones de tránsito estaban contempladas y sancionadas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) y contempladas en los capítulos octavo y noveno del Código Orgánico Integral Penal.

Pienso que en su disposición derogaría la Décimo Octava que hace expresa referencia a la Ley de Tránsito, pero no se la deroga en su totalidad; el texto, literalmente lo expresa así:

Deróguense del Título III denominado "De las Infracciones de Tránsito" constante en el Libro Tercero de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 398 de 07 de agosto de 2008, lo siguiente: El Capítulo I, el Capítulo II, el Capítulo III, el Capítulo IV, el Capítulo V, los artículos 149, 150, 151 y 152 del Capítulo VI, el Capítulo VIII, los artículos 160, 161, 162, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173 y 174 del Capítulo IX, los artículos 175 y 176 del Capítulo X; y los artículos 177, 178, 178.1 y 180 del Capítulo XI. Hasta antes de 10 agosto de 2014 en el Ecuador La Ley de Tránsito se había convertido en la materia jurídica de moda, claro después de la Constitución de la República; todos o casi todos los ciudadanos comentan de una u otra manera la trascendencia e importancia sobre las nuevas disposiciones legales a las cuales tenemos que someternos los ecuatorianos y extranjeros que residen o están de paso por nuestro país a las severas sanciones que se establecer en el COIP.

⁸ Guamán Pallchizaca, Nancy Alexandra, Los accidentes de tránsito a la luz de la justicia ordinaria y justicia indígena. Universidad de Cuenca. Cuenca. 2014

Aunque la Ley de Tránsito jurídicamente significa que este Cuerpo Legal tiene jerarquía sobre otras leyes de carácter ordinarias como es, Código Civil, Código de Procedimiento Civil, sobre normas regionales, ordenanzas distritales, decretos y reglamentos, acuerdos y resoluciones; y sobre los demás actos y decisiones de los poderes públicos, por cuanto así prescribe el artículo 425 de la Constitución de la República del Ecuador pero va de la mano con el COIP.

El objetivo central de la L.O.T.T.T.S.V. y el COIP, abarca todo lo que se relaciona con la organización, planificación, uso de vehículos, protección del peatón, manejo y prevención de accidentes de tránsito, tipificación y juzgamiento de las infracciones de tránsito.”⁹

Los usuarios de las vías públicas, estamos en la obligación de adoptar un comportamiento, adecuado y eficaz, que permita lograr que los altos índices de accidentes de tránsito y contravenciones disminuyan.

2.2.1.4 Las Escuelas de Conducción

“Las Escuelas de Conducción son instituciones de capacitación y formación para futuros conductores, aprobadas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, cuyos cursos son válidos para obtener las licencias tipo “B” para uso de Vehículos livianos de uso no comercial. Existen muchas Escuelas de Conducción a nivel nacional impartiendo los cursos de Conducción no Profesionales Tipo “B”, las cuales deben contar con la infraestructura necesaria y adecuada, además de cumplir con lo estipulado en el Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales, cumpliendo así mismo, con los objetivos de instruir y formar a futuros conductores.”¹⁰

De igual manera, nuestro País ya cuenta con escuelas acondicionadas para impartir clases y prácticas de conducción a personas con problemas de discapacidad, escuelas que cuentan con autos especialmente acondicionados

⁹ Guamán Pallchizaca, Nancy Alexandra, los accidentes de tránsito a la luz de la justicia ordinaria y justicia indígena. Universidad de Cuenca. Cuenca. 2014

¹⁰ <http://www.aneta.org.ec/index.php/2013-05-03-00-57-50/2013-06-06-02-28-29>

para las prácticas de conducción, acordes para las necesidades de personas con problemas de discapacidad.

2.2.1.4.1 “Requisitos para ingresar a las Escuelas de Conducción

Es Voluntario.

- Ser mayor de 16 años. (Mayor de 18 años en Guayaquil)
- 2 (dos) copias de la cédula de identidad o ciudadanía a color
- 2 (dos) copias del carné del tipo de sangre.
- 2 (dos) fotografías tamaño carné a color (no escaneadas).

Extranjeros

- 2 (dos) copias del Pasaporte
- Evaluación psicosenométrica

Formas de Pago

Efectivo, Cheque o Tarjeta de crédito.

Inversión

“\$199,99 Usd que incluye:

- Manual de Conducción y Test Programado de Preguntas y Respuestas
- Permiso de Aprendizaje emitido por la Agencia Nacional de Tránsito.
- Evaluación Psicosenométrica
- Certificado de aprobación
- IVA.” ¹¹

Pensum

- 10 horas de teoría de educación vial
- 15 horas de conducción práctica
- 5 horas de mecánica básica

¹¹ <http://www.aneta.org.ec/index.php/2013-05-03-00-57-50/2013-06-06-02-28-29>

- 2 horas de psicología
- 1 horas de primeros auxilios

Los Cursos Comprenden

- “34 Horas de clase teórica
- Evaluación psicosenométrica
- Consulta de notas y asistencia por internet
- Certificado de aprobación del curso de conducción.”¹²

2.2.1.5 Las Contravenciones de Tránsito

“Una infracción es el quebrantamiento, violación de una Ley, pacto o tratado.”¹³

Una sanción impuesta es lógicamente por una violación de una ley y por lo tanto es digna de una sanción por el hecho realizado sea cualquiera el motivo.

En la Ley de Tránsito, las infracciones son las acciones u omisiones 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. Las infracciones de tránsito son culposas y conllevan la civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios, por parte de los responsables de la infracción. La Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial se clasifica en infracciones de tránsito en delitos y contravenciones. Contravención significa "ir contra la ley."¹⁴

Las sanciones de tránsito generalmente se deben a contravenciones por imprudencia y son de acuerdo a las tipificaciones del delito cometido, sin embargo, existe otro tipo de delito, como en el caso de atropello y muerte de terceras personas, cuya sanción es más severa.

¹² <http://www.aneta.org.ec/index.php/2013-05-03-00-57-50/2013-06-06-02-28-29>

¹³ Cabanellas Guillermo (2004; Pág.47)

¹⁴ Juan Bustos Ramírez, 2001. Obras completas Derecho Penal pág. 751. Consultado en el sitio web: <http://bomberosvoluntariosderawson.espacioblog.com/post/2007/10/16/la-principal-causa-accidentes-transito-es-invasión-de> de(5 junio del 2013)

La conducta contravencional consiste en la omisión de prestar ayuda a la colectividad administrativa tendiente al favorecimiento del bienestar público y estatal, según el DIARIO HOY: “Es una infracción de menor grado que el delito, asimilable a la calidad de falta; podría decirse, en términos generales, que las contravenciones son comportamientos de menor gravedad, que producen una alteración social mínima en un ambiente reducido de personas, generalmente, más próximas al infractor; y en su mayoría, son conductas peligrosas en las que no está presente el dolo o intención de irrogar daño en bienes jurídicos ajenos, individuales o colectivos. En la doctrina y en otras legislaciones se denomina también faltas.”¹⁵

La conducta contravencional, también es considerada digna de sanción cuando no se colabora ni se ayuda al sector administrativo en caso de investigaciones, lo cual afecta a otras personas, como en el caso de coimas, sobornos y dolo.

Según ZAVALA, Jorge (2007. Pág. 62), establece: “La contravención, en sentido estricto, es definido como una conducta, acción u omisión típica (tipificada por la ley), antijurídica (contraria a Derecho), culpable y punible supone una conducta infraccional del Derecho Penal, es decir, una acción u omisión tipificada y penada por la ley.”¹⁶

CABANELLAS, Guillermo (2004; Pág.76), establece: “Una contravención es una infracción a las normas, de menor gravedad que los delitos, son conductas reprobables, en este sentido, se torna imperioso el principio de lesividad que requiere la conducta cuestionada para llegar a encuadrarla en el marco normativo contravencional. Una falta, en Derecho Penal, es una conducta antijurídica que pone en peligro algún bien jurídico protegible, pero que es considerado de menor gravedad y que, por tanto, no es tipificada como delito.”¹⁷

¹⁵ Diario Hoy. Tránsito Licencia para matar. <http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/transito-licencia-para-matar-5179.html>(Consultado el 5 de junio del 2013)

¹⁶ Zavala, Jorge. Derecho, Legislación y Libertad. Editorial Méndez. México, 2007, pág. 62.

¹⁷ Cabanellas, Guillermo. Diccionario Jurídico Elemental. Buenos Aires: Editorial Heliasta, 2004.

Las contravenciones son tipificadas como de menor gravedad, sin embargo, es necesario ubicarlas en el contexto correcto para que la aplicación de la sanción sea justa y compensatoria.

Las contravenciones comunes u ordinarias están tipificadas en el Art. 393 del Código Orgánico Integral Penal Ecuatoriano y son de primera, segunda, tercera y cuarta clase. Además, existen y también están tipificadas en otras leyes: “la Ley de Sustancias Estupefacientes y Psicotrópicas, en el Código Tributario, en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; aparte de otras de naturaleza militar y de policía marítima. Contravenciones en la Legislación Tributaria, son las acciones u omisiones de los contribuyentes o responsables, o terceros, o de los empleados o funcionarios públicos, que violan o no acatan las normas legales sobre administración o aplicación de tributos u obstaculizan la verificación o fiscalización de los mismos, o impiden o retardan la tramitación de los reclamos, acciones o recursos administrativos.”¹⁸

Las contravenciones están tipificadas en el Código Orgánico Integral Penal ecuatoriano y la sanción se establece de acuerdo a su gravedad.

2.2.1.6. Culposos de las infracciones de tránsito.

“Guillermo Cabanellas manifiesta que la infracción culposa, es la acción, y según algunos también la omisión, en que ocurre la culpa (imprudencia, negligencia) y que está penado por la Ley. El autor, aun obrando sin malicia o dolo, produce un resultado ilícito que lesiona la persona, los bienes o derechos de otros”¹⁹

Si el acto que se comete perjudicare a otras personas, no importa que sea por descuido, de igual manera, la responsabilidad es del hechor y tiene que pagar las consecuencias del mismo.

La importancia del fenómeno de la circulación de vehículos automotores hace:

¹⁸ Capítulo V de las Contravenciones <http://www.cntttsv.gov.ec/> Comisión Nacional de Transporte Terrestre

¹⁹ Cabanellas, Guillermo. “Diccionario Jurídico Elemental”, Editorial Eliasta, Buenos Aires – Argentina, Segunda Edición. 2008, pág. 124.

“Que la comunidad humana en general analice, discuta, sugiera y comente los problemas inherentes a esta órbita. El tránsito terrestre automotor ha aportado grandes beneficios para el desarrollo del Estado, pero a la vez ha sido fuente de daño a las personas y a la propiedad, ya sea por la deficiente construcción y mantenimiento de las vías, o por falta de renovación en forma oportuna de los vehículos que llevan largo tiempo siendo utilizados; y principalmente por culpa de los conductores que con frecuencia incurren en actos de imprudencia, negligencia, e impericia, o en la violación de las leyes, reglamentos, órdenes o disciplina relacionada con la circulación.”²⁰

La comunidad tiene la obligación de exponer sus opiniones relacionadas al tránsito terrestre, pues depende de él en forma casi total y por lo tanto sus opiniones, sugerencias y reclamos tienen que ser escuchadas.

“Efectivamente los usuarios de las vías públicas no se limitan con su conducta irregular a consumir los ilícitos de tránsito sancionados por la Ley, sino que con frecuencia y por causa de comportamientos culposos, ocasionan accidentes de tránsito que siegan la vida o afectan gravemente la integridad física de las personas.”²¹

Esto indica que quienes conducen deben ser muy cuidadosos de ello, pues muchas veces, personas sancionadas vuelven a reincidir en lo mismo y a veces con consecuencias irremediables.

“Esta definición es muy clara y engloba todos los aspectos o requisitos que confluyen en la comisión de un ilícito culposo por parte del agente que lo provoca, sin que exista la intención de causar algún daño, pero sin embargo se desarrolla por falta de cuidado, precaución, que deriva en negligencia e imprudencia y que

²⁰ Rombola, Néstor Darío; REBOIRAS, Lucio Martín. diccionario de ciencias jurídicas y sociales. Editorial Ruy Díaz. Buenos Aires- Argentina. 2004. Pág. 615

²¹ GOLDSTEIN, Mabel. Diccionario Jurídico Consultor Magno. Buenos Aires- Argentina. Círculo Latino Austral. 2008. Pág. 390

el actor es sujeto de reproche del Estado por la conducta irregular realizada, que está prevista y prohibida por la Ley.”²²

Muchos procuradores en sus intervenciones judiciales indican que ningún chofer sale en un vehículo a matar a nadie, y que pese a ello los accidentes no ocurren por mala intención del conductor, más bien, se debe a la imprudencia del mismo, a la poca precaución y experiencia en la materia de conducción vehicular que obliga a cometer infracciones a muchos conductores, y que luego son sancionados por la ley competente, en muchas ocasiones dichas infracciones cometidas son provocadas por descuido de los propios peatones que deambulan por las calles sin percatarse del peligro que pueden causar a la sociedad por la falta de educación vial.

“Todos los ecuatorianos debemos estar conscientes del alcance de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial y conocer que existe el lugar apropiado en la distribución geográfica de nuestra Patria, de nuestra Provincia, de nuestro Cantón, de nuestra Parroquia para circular conduciendo un vehículo sea a motor, de tracción humana, de modo que los peatones circulemos con absoluta libertad, sobre espacios que los conocemos de forma común como carreteras, calzada, espacios verdes, veredas, caminos, etc., identificando perfectamente aquellas zonas de seguridad peatonal y todos, conductores y peatones tenemos que ajustarnos, sin excepción de ninguna naturaleza, partiendo de la premisa que la Ley es general y por lo tanto debe ser acogida por todos los ecuatorianos de manera obligatoria.”²³

Esto indica que todos debemos tener pleno conocimiento de la ley en su más estricta palabra, por ejemplo, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial y saber cuáles son las sanciones a las que estamos expuestos al momento de cometer una infracción o delito.

²² Diccionario Jurídico Espasa. Editorial Espasa Calpe. S.A. Madrid – España. 2001. Pág. 1043.

²³ Torres Chávez Efraín, “Breves Comentarios al Código Penal”, Editorial Jurídica del Ecuador, Séptima edición, Año 1988. Pág. 46.

El tratadista Efraín Torres Chávez, expresa que “en el delito culposo no hay el elemento voluntario del mal, sino la falta necesaria y obligante de la previsión racional.”²⁴

El delito culposo, no necesariamente es el elemento voluntario del mal, sino que es la falta de un razonamiento del mal que se puede ocasionar, sin embargo, no está exento de la sanción correspondiente en caso de ocurrir.

“En síntesis la infracción culposa supone un resultado lesivo y previsible y un vacío de mayor o menor envergadura, en el respeto y observancia del deber de cuidado que el ordenamiento legal y reglas que impone la convivencia de las personas que forman el grupo humano. El hecho de vivir en una sociedad, conlleva a respetar y cumplir con todas las disposiciones que la ley exige, por lo tanto, en nuestro medio, debemos de cumplir y acatar todas las disposiciones de la Ley de Tránsito por nuestro bien y por el de todos los ciudadanos.

La experiencia ha determinado que la actividad de conducir un vehículo es sumamente peligrosa, si no se ejercita con toda precaución, atención y observancia de las reglas que la prudencia y el ordenamiento legal exigen. Esta experiencia común, esa normativa legal y la propia vida en sociedad hacen que hasta el más iletrado de los miembros de la comunidad sea consciente del riesgo que tal actividad supone.”²⁵

“A través de la experiencia se toman las precauciones debidas, que incluso en el caso de conducir un vehículo, aun cuando la persona no sepa ni leer ni escribir, puede ser el más prudente conductor al guiar un vehículo con mucha responsabilidad.

Esta incuestionable realidad impone a quien conduce un vehículo el más elemental y primario de los deberes que deben observar quien, por el mero hecho de la conducción está generando un grave peligro.”²⁶

²⁴ Torres Chávez Efraín, “Breves Comentarios al Código Penal”, Editorial Jurídica del Ecuador, Séptima edición, Año 1988.

²⁵ Osorio, Manuel. Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales. Editorial Eliasta. Edición 1998. Pág. 493

²⁶ www.wikipedia.com. Consultado El 20 de abril del 2014

Todo conductor sabe que representa un peligro potencial para las demás personas, por lo tanto debe ser prudente al conducir y precaver cualquier tipo de transgresión a la ley.

2.2.1.7 Culpa.

“En términos generales la culpa representa la voluntad de la sola acción u omisión con la cual el agente ocasiona un evento de daño o de peligro, sin querer o tener intención de producirlo.”²⁷

La culpa representa aceptar una acción que ha causado daño a terceras personas o a sí misma, aunque no se tenga la intención de hacerlo.

Según otro criterio, en la culpa se habla de conducta voluntaria no porque todo el proceso síquico esté colmado del momento volitivo, sino porque en la culpa hay ausencia de intención criminosa.”²⁸

La culpa voluntaria no está exenta de sanción, aunque sea que no haya ninguna intención de realizar el acto culposo.

2.2.1.8 Causas por las que se producen las Infracciones de Tránsito.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su Art. 106, al referirse a las causas que producen una infracción de tránsito, determina: “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones, que pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito.”²⁹

Las causas que provocan accidentes de tránsito son a) negligencia; b) impericia; c) imprudencia; f) por inobservancia de las leyes, e) exceso de velocidad; g) ebriedad del conductor; h) imprudencia del peatón.

²⁷ Goldstein, Mabel. Diccionario Jurídico Consultor Magno. Buenos Aires- Argentina. Círculo Latino Austral. 2008. Pág. 313

²⁸ Rombola, Néstor Darío; REBOIRAS, Lucio Martín. diccionario de ciencias jurídicas y sociales. Editorial Ruy Díaz. Buenos Aires- Argentina. 2004. Pág. 218

²⁹ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Art. 106. 2011

2.2.2. Negligencia.

“Este es uno de los factores de mayor importancia entre los que pueden dar nacimiento a la culpa, principalmente en lo concerniente a la circulación vial; para comprender mejor dicho concepto ubiquemos lo contrario o antónimo, vale decir la diligencia, a la cual tienen que someterse todos los usuarios de las vías públicas.”

30

La negligencia puede provocar desastres de magnitud incontrolable, pues debido a esto ocurren accidentes que con precaución pueden evitarse, de la misma manera, un conductor que mantenga todo tipo de precaución, evitando la negligencia, mantendrá a salvo su vida, las de quienes van con él y la de las demás personas.

Si ampliamos el tiempo del curso de capacitación, evitaremos reducir la negligencia, la imprudencia y el riesgo de accidentes de tránsito. “El problema del tránsito vehicular, que ya es de carácter nacional impone en la actualidad que las personas adopten un comportamiento en extremo diligente que no entrañe peligro ni mucho menos daño para sí mismo ni para los demás, debiendo actuar con cautela y mayor atención para sortear con éxito todos los inconvenientes propios de la circulación.”³¹

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

Ejemplo: Es negligente el comportamiento del conductor que no presta atención a las señales de tránsito, a los peatones, a la marcha de otros vehículos o si se

³⁰ Balseca Ruiz, Carlos Julio (2009) “Los Juicios en materia de Tránsito en Aplicación al Nuevo Sistema Penal” Editorial Jurídica del Ecuador, primera edición, Quito-Ecuador

³¹ Álvaro, Jorge Eduardo. (2005) “Manual de Tránsito y Transporte Terrestre” Editorial de la Universidad Técnica Particular de Loja. Loja- Ecuador

olvida de accionar el freno de mano al parar el vehículo en la pendiente de una vía, etc.”³²

La negligencia corresponde a una omisión, o a la inobservancia de los deberes que le incumben a cada uno frente a una situación determinada.

El tratadista Guillermo Cabanellas considera:

“Negligencia, omisión de la diligencia, o cuidado que debe ponerse en los negocios, en las relaciones con las personas, en el manejo o custodia de las cosas y en el cumplimiento de los deberes y misiones. Dejadez, abandono, desidia, falta de aplicación, defecto de atención, olvido de órdenes o precauciones. Ejecución imperfecta contra la posibilidad de obrar mejor.”³³

La negligencia es la ejecución imperfecta de un hecho, no importa la condición de éste, si se actúa con negligencia, los resultados a la larga causarán problemas de pequeña y gran magnitud, lo peor de todo, es que pueden ser irreparables.

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

³² Tamayo Castro (2014) Horacio. “Manual de Identificación Vehicular” Editorial Publingraf, Quito-Ecuador

³³ Cabanellas, Guillermo. “Diccionario Jurídico Usual”, Tomo V, Editorial Eliasta, Buenos Aires – Argentina, 1998, pág 532.

consecuencias que se deriven del mismo. Solo así diremos que el conductor está en óptimas condiciones para conducir un automotor.”³⁴

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

2.2.2.1 Imprudencia.

Guillermo Cabanellas considera:

Imprudencia.- “Genéricamente, la falta de prudencia, de precaución. Omisión de la diligencia debida. Defecto de advertencia o previsión de alguna cosa.”³⁵

“Es la expresión de una excesiva confianza en la propia habilidad del conductor, o la pretensión de poder sortear con éxito una situación que se sabe peligrosa.

Manifestación que descubre o revela algo que convenía reservar o que provoca algún mal ante la reacción ajena. En la imprudencia no hay ni la intención plena ni el propósito definido de delinquir, pero se originan consecuencias tipificadas en la ley penal en determinadas cosas, por no haber precedido con la diligencia adecuada para evitar lesiones, perjuicio o daños.”³⁶

Toda conducta humana que aparece como desafío de la adversidad en la realización de una actividad cotidiana, se enmarca dentro de la imprudencia, por cuanto esta conducta arrastra riesgos innecesarios o prescinde de adoptar las medidas de seguridad necesarias para impedirlos; el imprudente siempre está expuesto al peligro.

³⁴ Gallegos, Gallegos, Simón Bolívar (2004) “La Responsabilidad en el Delito de tránsito”, Impresores Heda, Quito-Ecuador

³⁵ Cabanellas, Guillermo. “Diccionario Jurídico Usual”, Tomo IV, Editorial Eliasta, Buenos Aires – Argentina, 1998, pág. 322.

³⁶ Cabanellas, Guillermo. “Diccionario Jurídico Usual”, Tomo IV, Editorial Eliasta, Buenos Aires – Argentina, 1998, pág 354.

El tratadista Carlos Olano Valderrama respecto a la imprudencia dice, “es aquella actitud síquica de quien no prevé el peligro o previniéndolo no hace todo lo posible para evitarlo.”³⁷

La imprudencia, como lo indicó este autor, es cuando no se anticipa el peligro o no se hace nada por evitarlo, viene a estar a la par, cuando una persona está ebria o drogada y no reacciona ante cualquier peligro poniendo su vida y la de los demás en serios problemas.

“Para comprender mejor vamos a citar algunos ejemplos de imprudencia en materia de tránsito: a) Conducir un vehículo en estado de embriaguez y causar accidente de tránsito, por cuanto hay que estar consciente de que no se puede conducir en esas condiciones; b) Conducir un automotor a exceso de velocidad y provoque un accidente, irrespetando de esta forma los límites de velocidad que están debidamente establecidos y señalados en la vía y que son de conocimiento del conductor; c) Conducir un vehículo y causar accidente de tránsito a sabiendas que el conductor está cansado, con sueño, o en malas condiciones físicas; por estar frente al volante varias horas, por conducir en horas de la noche; d) Si un motociclista, para demostrar un absoluto dominio de la máquina, la impulsa hacia un grupo de amigos con la intención de asustarlos y de frenar cuando se halle a muy corta distancia de ellos, es indudable que dicho motociclista no debe hacer tal cosa, porque si de pronto le fallan los frenos y mata o hiere a uno de sus amigos debe responder por el ilícito culposo a causa de su imprudencia; e) El peatón que atraviesa la vía mientras avanza por esta un vehículo; f) El avanzar en un automotor sin guardar la distancia mínima de seguridad de otro que le antecede; y, g) Abandonar o soltar el volante mientras el conductor enciende un cigarrillo. Estos ejemplos son típicos de manifiesta imprudencia.”³⁸

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

³⁷ Olano, Carlos. Tratado Técnico Jurídico sobre Accidentes de Circulación y Materias Afines, Editorial ABC, sexta edición, año 2003, Bogotá – Colombia, pág. 57.

³⁸ Dirección Nacional de Tránsito, Policía nacional (2007) “Test de Evaluación”. Quito-Ecuador

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

“Las Escuelas de Capacitación para la conducción de vehículos deben ser sobre todo organismos técnicos en donde se resalte de manera extraordinaria el reconocimiento del ser humano, quien merece el respeto de todos quienes lo rodean y esta debe ser la norma que se inculque al ciudadano que adquiere la profesión de chofer profesional, para que luego éstos presten un servicio eficiente a la colectividad y particularmente a las personas que son sus únicos clientes; por lo que basta de imprudencias o de improvisaciones.”³⁹

Las Escuelas de Capacitación deben de formar perfectos conductores y conocedores de las leyes de tránsito que luego benefician a la colectividad, pero lamentablemente ocurren errores que luego originan accidentes, por ejemplo, se extienden permisos de conducción cuando se recibe un curso de quince días, arriesgando de esta manera la vida de otras personas.

2.2.2.2. Impericia.

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

³⁹ Automóvil Club del Ecuador, ANETA (2008) “Aprender a Conducir”, Quito-Ecuador

que textualmente dispone: “La licencia, constituye el título habilitante para conducir vehículos a motor o maquinaria agrícola, el documento lo entregará las Comisiones Provinciales de Tránsito y su capacitación y formación, estará a cargo de las escuelas de conducción autorizadas en el país, y en el caso de maquinaria agrícola el SECAP.”⁴⁰

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

El tratadista Jorge E. Alvarado, respecto a la impericia considera:

“Es el desconocimiento total de la conducción de un vehículo a motor, de tracción humana o tracción animal, no reconocido por institución alguna como elemento profesional. Impericia es la incapacidad técnica.”⁴¹

Guillermo Cabanellas sostiene:

“Impericia, falta de conocimiento o de la práctica que cabe exigir a uno en una profesión arte u oficio. Torpeza. Inexperiencia. La impericia integra una de las formas de la culpa, junto con la imprudencia y negligencia.”⁴²

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

⁴⁰ Automóvil Club del Ecuador, ANETA (2008) “Aprender a Conducir”, Quito-Ecuador

⁴¹ Alvarado, Jorge E, Obra citada, Pág. 55. 2010

⁴² Cabanellas, Guillermo, Obra citada, Tomo IV, Página 412

demuestra que posee la preparación requerida para conducir y que tiene habilidad técnica o profesional.

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

El artículo 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dispone: “Serán sancionados con prisión de tres a cinco años, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo y multa de veinte remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, quien ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas y en el que se verifique cualquiera de las siguientes circunstancias” y en el literal b) cita la impericia.”⁴³

Esta disposición legal se refiere a la sanción que reciben los conductores profesionales o no profesionales que cometan un delito de tránsito con impericia, es decir sin haber obtenido legalmente su licencia de conducir, las penas son muy duras y ante ello los conductores deben tomar conciencia y no conducir un automotor sin que hayan realizado la capacitación necesaria que les permita optar por esta actividad sin ningún obstáculo.

El artículo 133 de la Ley de la materia dispone que “Al infractor se le impondrá el máximo de la pena, si ocasiona un accidente de tránsito sin estar legalmente autorizado para conducir vehículos a motor.”⁴⁴

Este artículo indica que toda persona que sea detenida sin portar licencia de conducir o explícitamente, que no haya sacado su permiso de conductor y que además provoque un accidente, se le impondrá la máxima pena para estos casos.

“En cuanto a las contravenciones de tránsito que se cometen por impericia tenemos el artículo 142 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que dispone. “Incurrir en contravención grave de primera clase y serán sancionados con multa del 30 % de la remuneración básica unificada del

⁴³ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Art. 127

⁴⁴ Iurreta, Víctor A. (2003) “Accidentología Vial y Pericia” Ediciones La Rocca, Buenos Aires-Argentina

trabajador en general y reducción de 6 puntos en el registro de su licencia de conducir, quien conduzca un automotor sin poseer licencia para conducir.”⁴⁵

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

“La impericia en definitiva es la falta de habilidad o capacidad técnica para el ejercicio de una actividad, en el tema de estudio, de la conducción de un vehículo a motor. Ejemplo: Un conductor que estando autorizado para manejar vehículos livianos, maneja vehículos pesados como tráileres y produce un accidente de tránsito, es obvio que la infracción ocurrió por desconocimiento y falta de práctica y debe responder ante la justicia por su impericia, por falta de cultura en materia de tránsito.”⁴⁶

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

2.2.2.3. Inobservancia de la Ley y Reglamento.

“El Derecho es un conjunto de norma que regula el comportamiento de un ciudadano con la finalidad de vivir en la sociedad; y como parte de este ordenamiento jurídico, en materia de tránsito se han creado varias disposiciones y reglamentos, cuyo objetivo es la organización, la planificación y control de tránsito, el uso de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal, de

⁴⁵ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Art. 142, literal c

⁴⁶ Iurreta, Víctor A. (2003) “Accidentología Vial y Pericia” Ediciones La Rocca, Buenos Aires-Argentina

la circulación peatonal, la contaminación ambiental y obviamente el irrespeto a estas normas está tipificado como infracción de tránsito.”⁴⁷

La inobservancia es un aspecto de la culpa que se presenta cuando una persona viola específicas reglas de conducta impuestas por el Estado (leyes o reglamentos) o por funcionarios competentes.

“En nuestro medio los agentes de control de tránsito; cabe recordar que la actual Ley concede amplia facultad para que los agentes del orden citen a aquellos conductores que no obedezcan sus órdenes. El artículo 142 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone: “Incurrir en contravención grave de primera clase y serán sancionados con multa del 30% de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de seis puntos en el registro de su licencia de conducir y en el literal a ibídem: El conductor que desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito o que no respete las señales manuales de dichos agentes.”⁴⁸

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

“En toda infracción de tránsito es necesario comprobar si efectivamente ha habido inobservancia del mandato impuesto por la autoridad y si existe relación causal entre la inobservancia y el evento; ejemplo: Un conductor a las diez de la noche corre en su vehículo a una velocidad elevada que supera los límites legales determinados en la vía y sin embargo de ello se da cuenta que un peatón está atravesando la vía, no se detiene en tiempo oportuno y lo atropella; es evidente que si el conductor circulaba a una velocidad moderada conforme lo dispone el Reglamento General de Aplicación a la Ley de Tránsito, el accidente de tránsito no hubiera ocurrido, de manera que por violar la norma sobre la velocidad incurre en culpa y responderá ante la justicia por delito de tránsito.”⁴⁹

⁴⁷ García Falconí, José (2012) “Manual de Práctica Procesal Constitucional y Penal”, Editor Rodín, tercera edición, Quito-Ecuador

⁴⁸ Maya, Germánico (2009) “Guía del Conductor, Como disminuir los Accidentes de tránsito”. Octava Edición. Quito-Ecuador

⁴⁹ Noboa, Edgar E (2010) “Tránsito” Normas y Procedimientos. Policía Nacional, Quito-

Todos debemos mantener una disciplina adecuada en el tránsito vehicular y peatonal, con responsabilidades compartidas.

2.2.2.4. La responsabilidad objetiva.

La responsabilidad delictual o cuasi delictual civil, puede ser subjetiva u objetiva. Es subjetiva, la que se funda en el dolo o en la culpa de una persona. Es objetiva la que se funda en el riesgo.

“La responsabilidad subjetiva supone necesariamente la culpabilidad o intencionalidad de su autor; no existe sino en la medida que el hecho perjudicial provenga de su culpa o dolo. Por ende, necesario será analizar la conducta del sujeto. Por eso se le llama subjetiva. Con todo, previene Alessandri que la circunstancia de que la responsabilidad basada en la culpa sea subjetiva no significa que la conducta del sujeto deba apreciarse en concreto, esto es, tomando en cuenta su propio estado de ánimo, sus condiciones personales, averiguando si habría o no podido obrar mejor. El dolo, en cambio, por consistir en el ámbito de la responsabilidad extracontractual en la intención de dañar, sí se aprecia en concreto.”⁵⁰

La culpa, por su parte, se aprecia siempre abstracto, esto es, comparando la conducta del autor del daño con la de un tipo abstracto, con la de un hombre prudente o un buen padre de familia. Se desprende de lo expuesto que la responsabilidad subjetiva sólo puede afectar a las personas que tengan voluntad suficiente para darse cuenta del acto que realizan.

2.2.2.5. El Puntaje en las Sanciones de Tránsito.

La clasificación de las contravenciones de tránsito dispuesta en el artículo 138 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, está plenamente relacionada con el artículo 97 de este Cuerpo Legal, en donde se dispone por vez primera en nuestro país “el SISTEMA DE REDUCCIÓN DE

Ecuador
⁵⁰ García Falconí, José (2012) “Manual de Práctica Procesal Constitucional y Penal”, Editor Rodín, tercera edición, Quito-Ecuador

PUNTOS A LAS LICENCIAS DE CONDUCIR PROFESIONALES Y NO PROFESIONALES, lo que ha generado varias reacciones de los implicados en el quehacer del transporte público y privado, generalmente negativas de este sector, por cuanto consideran que los treinta puntos que se asigna a las licencias de conducir es muy poco, que se debe diferenciar entre transporte público y privado, otorgando a los primeros una mayor cantidad de puntos en la licencia al trabajar más tiempo en sus unidades de transporte y también ha generado reacciones positivas por parte de un gran sector de la ciudadanía, quienes arguyen que ya es hora de frenar las irregularidades e irresponsabilidades de los conductores del transporte público principalmente, quienes se creen dueños de la vías y abusan permanentemente de los usuarios de este tipo de servicio.”⁵¹

El artículo 97 de la Ley de Tránsito vigente al cual nos referimos dispone: Se instituye el sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir, para los casos de comisión de infracciones de tránsito, de conformidad con esta Ley y Reglamento respectivo. Las licencias de conducir se otorgarán bajo el sistema de puntaje; al momento de su emisión, el documento tendrá puntos de calificación para todas las categorías de licencias de conducir aplicables para quienes la obtengan por primera vez, procedan a renovarla o cambiar de categoría.

Las licencias de conducir serán otorgadas con 30 puntos para su plazo regular de vigencia de 5 años y se utilizará un sistema de reducción de puntos por cada infracción cometida, según la siguiente tabla:

⁵¹ Artículo 138 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. 2010

INFRACCIONES - PUNTOS

Contravenciones leves primera clase	1.5
Contravenciones leves segunda clase	3
Contravenciones leves tercera clase	4.5
Contravenciones graves primera clase	6
Contravenciones graves segunda clase	7.5
Contravenciones graves tercera clase	9
Contravención muy grave	10
Delitos	11-30

“Tomando en cuenta la remuneración básica unificada del trabajador en general, lo que permite que dichos valores se incrementen proporcionalmente y de acuerdo a la inflación que registre el país, que para el año 2008 fue del 9% y no como sucedía en la Ley de Tránsito anterior que solo tomaba en cuenta el salario mínimo vital del trabajador en general, es decir doscientos dólares. Desde el primero de enero del año 2014 la remuneración básica unificada del trabajador en general es de trescientos cuarenta dólares, siendo publicado en el R.O. No 184 de fecha 14 de Noviembre del año 2013 y en base a esta cantidad se debe calcular el porcentaje establecido para cada contravención; para el año 2015 es de trescientos cuarenta dólares.”⁵²

La sanción establecida por las contravenciones se aplica con el pago de alguna suma que represente la remuneración básica unificada del trabajador, por lo que actualmente, la cantidad, representa trescientos cincuenta y cuatro dólares.

2.2.2.6 Las Escuelas de Formación y Capacitación de Conductores

Las Escuelas de Formación y Capacitación de Conductores no Profesionales estarán a cargo de TOURING, Automóvil Club del Ecuador (ANETA), Escuela de

⁵² Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Art. 97

Capacitación del Sindicato de Choferes de Cotopaxi o por las Jefaturas Provinciales de Tránsito debidamente autorizadas por el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte. Anteriormente la formación y capacitación estaba bajo la conducción de las Jefaturas de Tránsito de cada provincia, pero con el afán de descongestionar las actividades que estas entidades realizan y por agilizar procedimientos mejor adecuados. Las Escuelas de Formación para Chóferes Profesionales, están bajo la Administración de la Federación de Chóferes Profesionales, a través de los Sindicatos Provinciales Cantonales y Parroquiales. (R.O. Nro. 553 del 11 de abril del 2002).

Según, BASTIDAS P. (2007; Pág.98) del Libro de Organizados Formal e Informal define que la capacitación.

“Es el conjunto de procesos organizados, relativos tanto a la educación no formal como a la informal de acuerdo con lo establecido por la organización, dirigidos a prolongar y a complementar la educación inicial mediante la generación de fundamentos teóricos-jurídicos sobre el control en la aplicación de penas y reducción de puntos en contravenciones en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial con conocimientos para el desarrollo de habilidades y el cambio de actitudes, con el fin de incrementar la capacidad individual y colectiva y contribuir al cumplimiento de la misión institucional, a la mejor prestación de servicios a la comunidad, al eficaz desempeño del cargo y al desarrollo personal integral. Esta definición comprende los procesos de formación, entendidos como aquellos que tienen por objeto específico desarrollar y fortalecer una ética del servicio público basada en los principios que se rigen la función de contravenciones” [Sic].

El Transporte Terrestre ha tenido y seguirá teniendo un papel de primer orden en la historia de la humanidad, su constante evolución, que va desde el propio esfuerzo físico, humano y el uso de animales hasta la invención de las máquinas, ha permitido el desarrollo alcanzado por el intercambio comercial.

Según el criterio de; ARMIJOS, P. (2006; Pág. 56)

“Las actividades de capacitación en los cursos deben poseer fundamentos teóricos - jurídicos sobre el control en la aplicación de penas y reducción de puntos en contravenciones en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que se realizan en cualquier contexto deben ser de carácter formativo e informativo, referidos al cumplimiento de niveles de educación conducentes a la obtención de grados académicos, indicando que la capacitación es un proceso y no son cursos aislados e independientes. Debe estar ceñida a las competencias laborales que haya definido la entidad dentro del correspondiente manual, propendiendo por el crecimiento de la persona en el entorno laboral.”

2.2.3 Jurisprudencia.

CORTE NACIONAL DE JUSTICIA

SALA DE LO PENAL, PENAL MILITAR, PENAL POLICIAL, TRANSITO [sic]

JUICIO PENAL N°: 1091 -2013

RESOLUCIÓN N°: 1021-2014

PROCESADO: KATHERINE INGRID DIAZ MORAN

OFENDIDO: ALBERTO CABEZAS HURTADO Y OTROS

INFRACCIÓN: TRANSITO [sic]

RECURSO: REVISION [sic]

Juicio No. 1091 -2013

JUEZ PONENTE: DOCTOR MERCK BENAVIDES BENALCAZAR

CORTE NACIONAL DE JUSTICIA DEL ECUADOR.- SALA ESPECIALIZADA DE LO PENAL, PENAL MILITAR, PENAL POLICIAL Y TRANSITO [sic]

Quito, 07 de julio del 2014. Las 08H10.

VISTOS: ANTECEDENTES.

El día 24 de diciembre del 2011, aproximadamente a las 06h30, en la vía Refinería: a 400 metros del ingreso al INNFA de la ciudad de Esmeraldas, se suscitó un accidente de tránsito entre los vehículos, tipo automóvil, marca Chevrolet, de placas EAE-035, color amarillo, de propiedad del señor Laureno Manuel Zambrano Zacón y conducido por la señora Katherine Ingrid Díaz Morán, con licencia tipo "B", número 0802474023, en estado de embriaguez y el vehículo tipo motocicleta, marca Motor Uno, color azul, de placas HA94OQ, de propiedad de la señora Juana Cabezas Hurtado y conducido por el señor Luis Daniel Tello Cabezas, quien falleció.

De la sentencia dictada por el Juez Primero de Tránsito de Esmeraldas, se declaró culpable a Katherine Ingrid Díaz Morán, en calidad de autora y responsable del delito de tránsito, tipificado y sancionado en el artículo 126 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, imponiéndole la pena privativa de libertad modificada de cuatro años ocho meses de prisión, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos a motor y al pago de la multa de treinta remuneraciones básicas del trabajador en general. Una vez que se ha dado el trámite legal correspondiente y encontrándose la causa en estado de resolver para hacerlo se considera:

PRIMERO: COMPETENCIA.

El Consejo de la Judicatura de transición posesionó a las Juezas y Jueces Nacionales el 26 de enero de 2012. El Pleno de la Corte Nacional de Justicia en sesión de 22 de julio de 2013, integró sus seis Salas Especializadas conforme lo dispone el artículo 8 de la Ley Orgánica Reformatoria al Código Orgánico de la Función Judicial, publicada en el Suplemento del registro Oficial No. 38, de 17 de julio de 2013, que sustituye el artículo 183 del Código Orgánico de la Función Judicial. La Sala de lo Penal, Penal Militar, Penal Policial y Tránsito tiene competencia para conocer y resolver los recursos de casación y revisión, conforme lo disponen los artículos 184.1, 76.7k) de la Constitución de la República; artículos 184 y 186.1 del Código Orgánico de la Función Judicial; y, artículo 349 y siguientes del Código de Procedimiento Penal. Por lo expuesto, y de

acuerdo al artículo 5 de la Resolución No. 04-2013 de la Corte Nacional de Justicia, avocamos conocimiento de la presente causa el suscrito juez, la doctora Janeth Santamaría Acurio, Conjuenza Nacional y el doctor Richard Villagómez Cabezas, Conjuenz Nacional, actuando en virtud de las licencias concedidas al doctor Vicente Robalino Villafuerte, según oficio No. 1110-SG-CNJ-IJ, y a la doctora Ximena Veintimilla Moscoso, en virtud del oficio No. 1096-SG-CNJ-IJ, suscrito por el doctor Carlos Ramírez Romero, Presidente de la Corte Nacional de Justicia.

SEGUNDO: VALIDEZ PROCESAL.

El recurso de revisión ha sido tramitado conforme la norma procesal del artículo 366 del Código de Procedimiento Penal, en concordancia con el artículo 76.3 de la Constitución de la República del Ecuador, por lo que se declara su validez.

TERCERO: ARGUMENTOS Y FUNDAMENTACION [sic] DEL RECURSO EN AUDIENCIA ORAL, PÚBLICA Y CONTRADICTORIA.

Según lo dispuesto en el artículo 366 del Código de Procedimiento Penal en concordancia con el artículo 345 ibídem, con fecha diecinueve de junio de dos mil catorce, las diez horas, se llevó a cabo la audiencia oral, pública y contradictoria y en la que los concurrentes expresan:

3.1.- DE LA RECURRENTE.

El doctor William Balseca Carrera, abogado defensor de la recurrente Katherine Ingrid Díaz Morán manifiesta:

El recurso de revisión se encuentra fundamentado en la causal sexta del artículo 360 del Código de Procedimiento Penal, por existir error de hecho en la sentencia, por cuanto la señora Katherine Ingrid Díaz Morán, no ha sido la conductora del vehículo. En primera instancia, el fiscal se abstiene de acusarla, existen solemnidades que debían haberse cumplido por parte de la Fiscalía para justificar y demostrar la responsabilidad como también la materialidad infracción; que los testigos que se han presentado no fueron tomados en cuenta por los jueces de

primera y segunda instancia, puesto que se han limitado a decir que la señora se ha encontrado en estado etílico y era responsable; existiendo una versión del señor policía Washington Arrobo, quien ha manifestado que él persiguió a un hombre, pero éste pudo evadir la responsabilidad y se fugó del lugar.

La señora Katherine Ingrid Díaz Morán, se ha encontrado al costado derecho del vehículo, dormida y al momento del accidente se despierta, el policía le pregunta si sabe quién conducía, sin poder identificar al verdadero conductor, por lo que existe duda razonable, porque el informe presentado por el policía dice solamente que por razones desconocidas técnicamente invade y obstruye el carril normal de circulación y que el señor que conducía N/N se dio a la fuga, posteriormente al propietario del vehículo le devuelven el automotor, sin llamarle a rendir versión para determinar al verdadero conductor del vehículo.

El proceso se ha basado en meras presunciones para buscar un responsable y el día de la audiencia de juzgamiento la señora se retracta y dice: “yo dije que era la que estaba conduciendo porque mi amigo estaba fallecido y alguien tenía que hacerse responsable de este delito”, no existen elementos de prueba, video, examen dactiloscópico para determinar que las huellas de la recurrente estaban en el volante, o que sus zapatos pisaban los pedales del vehículo, no hay un solo elemento que determine con certeza, que sea unívoco y concordante de que la señora Katherine Ingrid Díaz Morán, era la persona que conducía.

El parte policial es referencial, pero la señora jueza le ha responsabilizado del hecho, sin haber justificado prueba alguna. Solicita se acepte el recurso de revisión

3.2. DE LA FISCALIA GENERAL DEL ESTADO [sic].

El doctor José García Falconí, a nombre de la Fiscalía General del Estado, luego de realizar una relación sobre los antecedentes del proceso manifiesta:

La recurrente ya no goza de la presunción de inocencia, pero obviamente tiene esta posibilidad de interponer esta acción por una de las causales que señala el artículo 360 del Código de Procedimiento Penal, en el recurso de revisión funciona

el principio dispositivo, en el sentido de que exclusivamente se debe analizar la causal aducida por la recurrente, en este caso es la causal sexta del artículo anteriormente señalado, que dice cuando no se ha demostrado conforme a derecho la existencia del delito sobre el que trató la sentencia y la misma recurrente ha señalado que se produce el fallecimiento del señor Luis Daniel Tello Cabezas, por un accidente de tránsito, por lo que está justificado plenamente la causal del artículo 360 del Código de Procedimiento Penal, de tal manera que no se ha justificado el recurso de revisión interpuesto por la señora Katherine Ingrid Díaz Morán, la cual se ha encontrado en estado etílico al momento de cometer este accidente de tránsito, por lo que no procede el recurso de revisión, más aun no se está juzgando la responsabilidad de la señora, que corresponde a la causal cuarta que es totalmente diferente, solicita que se rechace el presente recurso de revisión y se devuelva el proceso al juez a quo.

**CUARTO: CONSIDERACIONES DEL TRIBUNAL DE LA SALA DE LO PENAL,
PENAL MILITAR, PENAL POLICIAL Y TRÁNSITO**

4.1. La Constitución de La República del Ecuador, en su artículo 1 configura un Estado constitucional de derechos y justicia, en el que su deber primordial es garantizar el goce de los derechos humanos, asegurando el cumplimiento de las garantías básicas del debido proceso que incluyen la facultad de impugnar las decisiones judiciales, a través de los recursos previstos por la ley. El artículo 360 del Código de Procedimiento Penal, de forma taxativa enumera las causales para interponer el recurso de revisión, que pretende corregir errores judiciales de sentencias que se hayan tornado injustas

4.2. El recurso de revisión, tiene como fin invalidar u objetar la presunción de verdad que ampara una sentencia condenatoria que ha adquirido firmeza y autoridad de cosa juzgada y posibilita la reparación de las injusticias, por lo cual y su objeto es dar al Tribunal razones tan poderosas para romper con el principio de seguridad jurídica garantizado en el artículo 82 de la norma suprema y desarrollado en el artículo 25 del Código Orgánico de la Función Judicial, en procura de reivindicar la justicia material, en concordancia con el Pacto

Internacional de Derechos Civiles y Políticos, que en su artículo 14.6 dispone: *“Cuando una sentencia condenatoria firme haya sido ulteriormente revocada, o el condenado haya sido indultado por haberse producido o descubierto un hecho plenamente probatorio de la comisión de un error judicial, la persona que haya sufrido una pena como resultado de tal sentencia deberá ser indemnizada, conforme a la ley, a menos que se demuestre que le es imputable en todo o en parte el no haberse revelado oportunamente el hecho desconocido”*, y en el artículo 25.1 de la Convención Americana de Derechos Humanos que establece: *“Toda persona tiene derecho a un recurso sencillo y rápido o a cualquier otro recurso efectivo ante los jueces o tribunales competentes, que la ampare contra actos que violen sus derechos fundamentales reconocidos por la Constitución, la ley o la presente Convención, aun cuando tal violación sea cometida por personas que actúen en ejercicio de sus funciones oficiales.”* En tal virtud, la revisión solo se justifica porque la verdad procesal declarada es discordante con la verdad histórica de los hechos investigados del acontecimiento objeto del juzgamiento; y para lo cual existe la necesidad de que la prueba nueva actuada, sea de tal dimensión que permita rectificar una sentencia pasada en autoridad de cosa juzgada.

4.3. La decisión judicial ejecutoriada, se presume justa y verdadera; y únicamente en ciertas circunstancias fuera del dominio del juzgador se pueden generar errores al establecer una resolución, por lo cual el legislador ha normado la revisión, que no se trata de un recurso procesal, ya que el debate procesal terminó con una sentencia pasada en autoridad de cosa juzgada ejecutoriada sino que reivindica el derecho de las personas a reclamar la debida aplicación de la norma jurídica en base a hechos o circunstancias que no fueron considerados al momento de dictar sentencia, o se apreciaron erróneamente, permitiendo eliminar de esta manera una sentencia injusta. Afirma Claus Roxin: *“La revisión del procedimiento sirve para la eliminación de errores judiciales frente a sentencias pasadas en autoridad de cosa juzgada. En la exposición de la cosa juzgada material, se ha mostrado que la paz jurídica solo puede ser mantenida, si los principios contrapuestos de*

*seguridad jurídica y justicia son conducidos a una relación de equilibrio. El procedimiento de revisión presenta el caso más importante de quebrantamiento de la cosa juzgada en interés de una decisión materialmente correcta. Su idea rectora reside en la renuncia a la cosa juzgada, cuando hechos conocidos muestran posteriormente que la sentencia es manifiestamente incorrecta de manera insoportable para la idea de justicia”*¹. Ya que la revisión se constituye en el desacuerdo del condenado con la sentencia dictada, el recurso es el medio, camino o vehículo que permite la revisión del fallo de condena, por lo cual sus presupuestos deben cumplirse de forma simultánea en el acto de impugnación.

4.4. El artículo 360 del Código de Procedimiento Penal, enumera de forma taxativa las causales para interponer el recurso de revisión y señala: *“Habrá lugar al Recurso de Revisión para ante la Corte Nacional de Justicia, en los siguientes casos: 1.- Si se comprueba la existencia de la persona que se creía muerta; 2.- Si existen, simultáneamente, dos sentencias condenatorias sobre el mismo delito contra diversas personas, sentencias que, por ser contradictorias revelen que una de ellas está errada; 3.- Si la sentencia se ha dictado en virtud de documentos o testigos falsos o de informes periciales malicioso o errados; 4.- Cuando se demostrare que el sentenciado no es responsable del delito por el que se lo condenó; 5.- Cuando se haya promulgado una ley posterior más benigna; y, **6.- Cuando no se hubiere comprobado conforme a derecho, la existencia del delito a que se refiere la sentencia.** Excepto el último caso la revisión sólo podrá declararse en virtud de nuevas pruebas que demuestren el error de hecho de la sentencia impugnada”* (lo resaltado nos corresponde)

¹ ROXIN, Claus., Derecho Procesal Penal, p.492, citado por Rodríguez. Orlando, casación y Revisión Penal: evolución y garantismo, Edt. Temis S.A., Bogotá Colombia 2008, p 394

4.5.- En el caso subjúdice, se establece, que la recurrente no justificó la causal sexta del artículo 360 del Código de Procedimiento Penal invocada, ya que, le correspondía demostrar que en la sentencia impugnada no se comprobó conforme a derecho la existencia del delito por el cual fue sentenciada, artículo 126 de Ley

Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; es decir, que no existió la materialidad de la infracción penal, cuyo examen se circunscribe a establecer la relación entre la descripción normativa del tipo penal materia del proceso con los hechos controvertidos. Si bien en esta causal, no se exige por la norma adjetiva penal la presentación de prueba nueva ya sea documental, testimonial o material, sí se requiere que la recurrente, explique las razones jurídicas por las cuales el tribunal ad quo incurrió en la violación de normas en la comprobación del delito de tránsito, por cuanto este Tribunal no está en la facultad de analizar respecto a la responsabilidad del sentenciado, sino única y exclusivamente sí se justificó o no la materialidad de la infracción.

La procesada en la fundamentación de su recurso, alega que no se encontraba manejando el vehículo que provocó el accidente y por lo cual se produce la muerte del señor Luis Daniel Tello Cabezas; sin embargo, del análisis de la sentencia impugnada se verifica que en el considerando SEXTO el juez ad-quo hace la exposición de toda la prueba que se ha actuado en la audiencia de juzgamiento y que justifican la existencia del delito, llegando a la certeza de que se ha probado la responsabilidad penal de la sentenciada Katherine Ingrid Díaz Morán, valorando la prueba de acuerdo a la facultad concedida al juez por el artículo 86 del Código de Procedimiento Penal, de apreciar las pruebas de acuerdo a las reglas de la sana crítica, regla que lejos de consistir en una arbitrariedad, obliga al juzgador a que los argumentos que utilice nazcan de una recta razón, fundada en la lógica y la experiencia. Según nuestra legislación de tránsito la participación del sujeto activo no se puede desentrañar sino de los vestigios exteriores que deja el hecho, de las circunstancias que precedieron o acompañaron al mismo; por lo tanto, no se ha violado el artículo 126 del cuerpo legal antes invocado, ya que los hechos referidos en la parte expositiva y considerativa de la sentencia se subsumen a la disposición referida.

El tribunal de revisión considera que las argumentaciones realizadas por la defensa técnica de la recurrente, propone el recurso de revisión por la causal 6 del artículo 360 del Código de Procedimiento Penal y la argumentación de la defensa

se realizó de acuerdo a la causal 4 del mismo artículo que expresa: *“Cuando se demostrare que el sentenciado no es responsable del delito por el que se lo condenó... ”*, por lo que esta fundamentación se encasilla en un alegato de instancia, pero no de fundamentación del recurso de revisión, constituyendo por tanto sus argumentos simples enunciados contradictorios, porque reconoce la existencia del delito, para finalmente concluir que no es responsable del mismo. Incumpliendo por tanto la disposición del artículo 362 del Código de Procedimiento Penal que dice: *“La solicitud de revisión estará debidamente fundamentada... ”*, Lo cual exige que la recurrente al interponer la revisión debe hacerlo desarrollando sus alegaciones de manera pormenorizada y razonando en forma lógica y coherente para sostener los cargos o errores de hecho cometidos en la sentencia impugnada.

QUINTO; RESOLUCIÓN.

El abogado defensor en su fundamentación ha manifestado, por varias ocasiones, que se encuentra probada la existencia de la infracción, no cabe por lo mismo la revisión en los términos en que ha sido planteado, el recurso ni merece declaratoria judicial de procedencia. Por las consideraciones que anteceden, este Tribunal de la Sala de lo Penal, Penal Militar, Penal Policial y Tránsito de la Corte Nacional de Justicia, **ADMINISTRANDO JUSTICIA EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR, Y POR AUTORIDAD DE LA CONSTITUCIÓN Y LAS LEYES DEL ECUADOR**, por unanimidad, de conformidad con lo que dispone el artículo 367 del Código de Procedimiento Penal, declara improcedente el recurso de revisión planteado por Katherine Ingrid Díaz Morán, al no haber acreditado la causal invocada del artículo 360.6 *Ibíd*em, en tanto la existencia de la infracción está justificada legalmente dentro del proceso. Ejecutoriada esta sentencia, devuélvase el proceso al juzgador de origen para los fines legales pertinentes.- Actúe el doctor Milton Álvarez Chacón, Secretario Relator.-

NOTIFÍQUESE.-

Dr. Merck Benavides Benalcázar JUEZ NACIONAL PONENTE; Dra. Janeth Santamaría Acurio CONJUEZA NACIONAL; Dr. Richard Villagómez Cabezas CONJUEZ NACIONAL Dr. Milton Álvarez Chacón SECRETARIO RELATOR

Certifico que en esta fecha a las nueve horas con treinta minutos, notifico con la sentencia motivada que antecede: a INGRID KATHERINE DÍAZ MORÁN, en el correo electrónico Williambalseca@hotmail.com; a partir de las dieciséis horas notifico por boleta con la sentencia que antecede: a SR. FISCAL GENERAL DEL ESTADO, en la casilla judicial No. 1207; a INGRID KATHERINE DÍAZ MORÁN, en la casilla judicial No. 2224, NO notifico a ALBERTO CABEZAS HURTADO, por no haber señalado casilla judicial en este Nivel.- Quito, 07 de julio del 2014.

Dr. Milton Álvarez SECRETARIO RELATOR

Certifico que las copias que anteceden en nueve (9) fojas son iguales a sus originales.

Quito, 06 de agosto de 2014

Dra. Martha Villarroel Villegas.

SECRETARIA RELATORA (E) DE LA SALA PENAL, PENAL MILITAR, PENAL
POLICIAL Y TRÁNSITO
CORTE NACIONAL DE JUSTICIA.

Comentario:

En los delitos de tránsito que son cometidos por persona en estado etílico como es el caso antes indicado, Juicio No. 1091 -2013, incurre en un delito de tránsito que es sancionada por la ley, pese a los argumentos que se pueden agregar de que “una persona no sale a conducir por las calles con la intención de matar a alguien”, en este sentido la persona que comete una infracción o delito en estado etílico entra en un estado de culpa por la negligente, en pocas palabras un conductor que cometa esta clase de infracción o delito, no está suficientemente

capacitado para poder conducir un vehículo o automotor, es decir su capacitación fue insuficiente al momento de adquirir el permiso de conducir.

2.2.3.1 Legislación

2.2.3.2 Constitución de la República del Ecuador.

La actual Constitución de la República del Ecuador aprobada mediante referéndum y publicada en el R.O. Nro. 449 del 20 de octubre del año 2008, en su Art. 3 establece los deberes primordiales del Estado en donde sus numerales uno y ocho nos indican:

“Art. 3.- Son deberes primordiales del Estado:

1. Garantizar sin discriminación alguna el efectivo goce de los derechos establecidos en la Constitución y en los instrumentos internacionales, en particular la educación, la salud, la alimentación, la seguridad social y el agua para sus habitantes.

*8. Garantizar a sus habitantes el derecho a una cultura de paz, a la seguridad integral y a vivir en una sociedad democrática y libre de corrupción.”*⁵³

*“Art. 9.- Las personas extranjeras que se encuentren en el territorio ecuatoriano tendrán los mismos derechos y deberes que las ecuatorianas, de acuerdo con la Constitución.”*⁵⁴

*“Art. 36.- Las personas adultas mayores recibirán atención prioritaria y especializada en los ámbitos público y privado, en especial en los campos de inclusión social, económica y protección contra la violencia. Se considerarán personas adultas mayores aquellas personas que hayan cumplido los sesenta y cinco años de edad.”*⁵⁵

⁵³ Constitución de la República del Ecuador y leyes conexas,

⁵⁴ Constitución de la República del Ecuador y leyes conexas,

⁵⁵ Constitución de la República del Ecuador y leyes conexas, Ediciones Legales (EDLE S.A.), Actualizada a Marzo del 2010, Impresión Corporación MYL, Quito-Ecuador, Pág. 51.

“Art. 83.- *Son deberes y responsabilidades de las ecuatorianas y los ecuatorianos, sin perjuicio de otros previstos en la Constitución y la ley:*
1. *Acatar y cumplir la Constitución, la ley y las decisiones legítimas de autoridad competente.”*⁵⁶

Análisis.-

Como se puede notar de la norma constitucional en los artículos citados nos da a conocer que todos los ciudadanos ecuatorianos y extranjeros que vivimos o son transitorios por nuestro País obligatoriamente debemos tener pleno conocimiento de las Leyes y sus Reglamentos, con la finalidad de acatarlas y cumplirlas para evitarnos infracciones dispuestas por las mismas, además nuestra Constitución nos da una seguridad integral por ser garantista, por lo tanto constituye uno de los deberes primordiales del Estado velar por aquella seguridad y brindarla a todos sus habitantes en general, en especial a los adultos mayores que son parte de los grupos de atención prioritaria, por la razón de que son personas que poseen una vulnerabilidad y una condición diferente a las demás personas; también sus facultades para conducir deben ser revisadas por un médico Geriatra y con implementos psicotécnicos especiales en un tiempo menor que el común en general.

2.2.3.3 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

*“Art. 1.- La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.”*⁵⁷

“Art. 94.- Obligatoriamente se establece la rendición de pruebas: teórica, psicosenométrica y exámenes médicos, para todos los conductores que van obtener por primera vez su licencia, renovarla y/o ascender de categoría, así como

⁵⁶ Constitución de la República del Ecuador y leyes conexas,

⁵⁷ Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Corporación de Estudios y Publicaciones. Año 2011.

para los infractores que aspiren rehabilitarse. En el caso de adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidades, se estará a lo previsto en el Reglamento a esta Ley.”⁵⁸

“Art.- 97.- Se instituye el sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir, para los casos de comisión de infracciones de tránsito, de conformidad con esta Ley y el Reglamento respectivo.

Las licencias de conducir se otorgarán bajo el sistema de puntaje; al momento de su emisión, el documento tendrá puntos de calificación para todas las categorías de licencias de conducir aplicables para quienes la obtengan por primera vez, procedan a renovarla o cambiar de categoría.

Las licencias de conducir serán otorgadas con treinta puntos para su plazo regular de vigencia de cinco años, se utilizará un sistema de reducción de puntos por cada infracción cometida.”⁵⁹

“Art. 98.- Perdidos los primeros 30 puntos, la licencia será suspendida por 60 días y será obligatorio tomar un curso en las Escuelas de Conducción de Choferes No Profesionales, Escuelas de Conducción de Choferes Profesionales, los Institutos Técnicos de Educación Superior, las Escuelas Politécnicas y las Universidades legalmente autorizados por la Agencia Nacional para brindar dichos cursos, que de aprobarse se recuperarán sólo 20 puntos. Si se perdiesen nuevamente los 20 puntos, se sancionará con 120 días de suspensión de la licencia y se tomará otro curso en las mencionadas instituciones, que de aprobarse sólo se recuperarán 15 puntos a la licencia de conducir. A partir de la tercera oportunidad que se pierdan los 15 puntos, de ahí en adelante se suspenderá cada vez la licencia por un año y se deberá tomar un nuevo curso para la recuperación de los 15 puntos. La aprobación del curso no significará el cese de la suspensión de la licencia de conducir determinada para cada caso, y el cumplimiento del plazo de la

⁵⁸ Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Corporación de Estudios y Publicaciones. Año 2011.

⁵⁹ Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Corporación de Estudios y Publicaciones. Año 2011.

suspensión no releva de la aprobación del curso como requisito para la recuperación de los puntos. La realización del curso para recuperación de puntos incluirá una evaluación psicológica y deberá aprobarse en una escuela distinta a la que emitió el Título de Conductor. En los casos de renovación de licencia, la misma se emitirá con los puntos que correspondan según lo establecido en este inciso. En ningún caso la renovación extinguirá los puntos perdidos previamente.

El conductor al que le hubieren suspendido la licencia por más de cuatro ocasiones según lo dispuesto en el inciso precedente, perderá el derecho a renovarla.

El conductor que no haya sido sancionado en al menos un año, contabilizado desde la última infracción sancionada, gozará de dos puntos extras que se incrementarán automáticamente a su licencia de conducir para el siguiente año.

De manera excepcional, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre Tránsito y seguridad Vial podrá autorizar la recuperación de dos puntos a la licencia de conducir que no se encuentre suspendida, revocada o anulada, siempre que el conductor justifique documentadamente haber sido capacitado en temas inherentes al transporte terrestre, tránsito y Seguridad Vial por el Servicio Ecuatoriano de Capacitación Profesional (SECAP), en la forma y bajo el cumplimiento de los requisitos y condiciones que se establezcan para el efecto en la presente ley y su Reglamento.

La recuperación de puntos prevista en los incisos precedentes se efectuará una vez al año, siempre y cuando el conductor mantenga en su licencia de conducir puntos vigentes, por lo tanto, la extinción total de los mismos acarrea la obligatoriedad de tomar el curso de recuperación de puntos dispuestos en el primer inciso del presente artículo.

En cualquiera de los casos, la recuperación de puntos será hasta un, máximo de 30 y los puntos extras que no hayan sido incrementados no son acumulables para las siguientes renovaciones”⁶⁰

“Art. 100.- Las licencias de conducir serán anuladas cuando se detecte que éstas han sido otorgadas mediante un acto viciado por defectos de forma o por falta de requisitos de fondo, esenciales para su validez. Serán revocadas cuando sobrevengan impedimentos que incapaciten física, mental o legalmente a su titular para conducir; no superen alguna de las pruebas a las que deben someterse para la renovación, canje o solicitud de una nueva por extravío; por efecto de pérdida del total del puntaje en el registro de la licencia de conducir; o por cometer aquellos delitos de tránsito que conlleven esta sanción. Serán suspendidas en los casos determinados en esta Ley.”⁶¹

Análisis.-

Es el objeto de regularizar el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial en nuestro país así lo indica la norma jurídica, la protección de las personas y bienestar social, es así que se debe proteger de mejor forma a los adultos mayores que son marginados, todas las personas o conductores deben, ya sea por primera vez o renovación someterse a la rendición de pruebas teóricas, psicosenométricas y exámenes médicos, esto también se aplica para los conductores que quieren ascender de categoría como aquellos infractores que se han perdido puntos en sus licencias de conducir, con la nueva reforma realizada por la Asamblea Nacional el cuatro de Diciembre del año dos mil catorce se implementó una nueva forma de recuperación de puntos a la licencia de conducir, es decir que el chofer que durante un años consecutivo no haya cometido ninguna

⁶⁰ Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Corporación de Estudios y Publicaciones. Año 2011.

⁶¹ Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Corporación de Estudios y Publicaciones. Año 2011.

infracción de tránsito, automáticamente el sistema informático le cargará dos puntos a la licencia de conducir, habilitando así puntos perdidos por infracciones de tránsito, de esta manera favorece a quienes están rehabilitando y que sus permisos podrían ser revocados en caso de no haber cumplido con las pruebas para su renovación, de igual manera una persona podría perder su permiso de conducir por incapacidad física, mental o legal; de igual manera podría ser revocada la licencia de conducir en caso de haber obtenido el permiso de conducir de manera fraudulenta ya que existen personas que se dedican a negociar dichos documentos legales omitiendo ciertos requisitos que tipifica el Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

La Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial nos indica que las licencias de conducir tendrán una validez de cinco años, fecha en la cual deberán ser renovadas. Pero, la misma Ley no contempla específicamente en los caso de los adultos mayores, quienes al pretender renovar una licencia de conducir en la Agencia Nacional de Transporte Terrestre Tránsito y seguridad Vial en cinco años significaría un sacrificio para un adulto mayor ya que por su edad avanzada mantendría una pérdida irreparable de sus aptitudes visuales, auditivas y motrices al momento de realizar las pruebas psicosenométricas y que son significativa para la conducción vehicular, pero la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial señala que en el caso de los mayores adultos de 65 años se estará a lo previsto en el Reglamento a la Ley.

2.2.3.4 Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Respecto a lo dispuesto en el Reglamento, para las licencias de conducir se indica:

*“Art. 124.- Las licencias de conducir para conductores profesionales y no profesionales sin excepción tendrán una vigencia de cinco años, contados a partir de la fecha de su expedición.”*⁶²

⁶² Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Corporación de Estudios y

*“Art. 125.- Los titulares de licencias de conducir deberán someterse a los exámenes médicos, psicológicos, teórico-prácticos y psicosenométricos, establecidos como requisito previo para la renovación de cualquier tipo de licencia de conducir, debiendo además cumplir con las condiciones establecidas en el art. 96 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en los casos de cambio de categoría.”*⁶³

*“Art. 141.- Los aspirantes a poseer el título de conductor profesional o no profesional deberán obligatoriamente rendir pruebas: teóricas, prácticas, psicosenométricas, exámenes médicos así como evaluaciones psicológicas”*⁶⁴

*“Art. 142.- En el caso de que un ciudadano adulto mayor de 65 años tenga la necesidad de obtener o renovar una licencia de conducir tanto profesional como no profesional, deberá someterse aparte de las pruebas teórico-prácticas y psicotécnicas a una exhaustiva evaluación médica y psicológica en las cuáles se determinará su idoneidad para conducir.”*⁶⁵

“Art. 149.- Las licencias para conducir pueden ser anuladas, revocadas o suspendidas por los Jueces de Tránsito, Jueces de Contravenciones o por el Director Ejecutivo de la CTG o por los Directores Provinciales.

*Serán revocadas cuando los exámenes correspondientes determinen la incapacidad física o mental de su titular, por la pérdida de los treinta puntos asignados, no superarlas pruebas establecidas para la renovación o canje de las licencias para conducir o por cometer aquellas infracciones de tránsito que conlleven esta sanción.”*⁶⁶

Análisis.-

Publicaciones. Año 2011.

⁶³ Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Corporación de Estudios y Publicaciones. Año 2011

⁶⁴ Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Corporación de Estudios y Publicaciones. Año 2011

⁶⁵ Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Corporación de Estudios y Publicaciones. Año 2011

⁶⁶ Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Corporación de Estudios y Publicaciones. Año 2011

Una vez más con este precepto podemos ver que también consta en el Reglamento que las licencias tanto profesionales como no profesionales tienen una vigencia de 5 años, desde su expedición, situación que es preocupante en el caso de los adultos mayores, que en su mayoría poseen enfermedades o desgastes propios por la edad, razón por la cual considero que la renovación para ellos debe ser considerada.

También establece la exigencia de que los titulares de licencias deben someterse a los exámenes médicos, psicológicos, teórico-prácticos y psicosenométricos, los cuales la mayoría son realizados en las Escuelas de Capacitación, situación que para mi punto de vista no debería llevarse a efecto en los mismos centros que imparten la capacitación, por cuanto podría ser objeto de manipulación y falta de veracidad; diariamente se ha demostrado como fácilmente las personas tienen fácil acceso a dichos resultados, con un resultado favorable para el interesado, resultados que son emitidos y cobrados por aquellas personas que manipulan los equipos psicotécnicos, además debemos considerar que dichas escuelas son con fines de lucro, dinero que van a parar a sus cuentas bancarias, sobre la situación de los adultos mayores podemos señalar que en el caso de un adulto mayor de 65 años, necesite obtener una licencia de conducir o renovarla, ya sea profesional o no profesional deberá aparte de los exámenes psicotécnicos a una exhaustiva evaluación médica y psicológica para que determine su idoneidad y en el caso de que pase, deberán pasar los cinco años siguientes para que vuelva a realizar nuevamente aquella evaluación, poniendo en peligro no solamente a él, sino a la sociedad en general y finalmente el Reglamento de igual forma como en la Ley Orgánica, establece que las licencias cuando no se ha cumplido con la capacidad que determinan los exámenes legales tanto como su renovación, como para la obtención por primera vez, pueden ser revocadas.

2.2.3.5 Reglamento completo de las Escuelas de Conducción

REGLAMENTO DE LAS ESCUELAS DE CONDUCCIÓN

Considerando:

Que, la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres en su artículo 23, literal d), faculta al Consejo Nacional de Tránsito elaborar los proyectos de reglamentos necesarios para la aplicación de la misma;

Que, el artículo 23 literal j) de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres, faculta al Consejo Nacional de Tránsito autorizar, regular y supervisar el funcionamiento de las escuelas técnicas de capacitación de conductores profesionales y no profesionales, de conformidad con el reglamento respectivo;

Que, es indispensable regular adecuadamente la organización y funcionamiento de las escuelas de capacitación de conductores no profesionales, a fin de que se conviertan en formadoras de una cultura de conducción que contribuya al mejoramiento de la seguridad vial y la calidad de vida de los ecuatorianos; y,

En ejercicio de la facultad contemplada en el numeral 5 del artículo 171 de la Constitución Política de la República,

Decreta:

El siguiente Reglamento de escuelas de capacitación de conductores no profesionales.

CAPÍTULO I

DE LA FINALIDAD

Art. 1.- Las escuelas de capacitación de conductores no profesionales son las personas jurídicas encargadas de impartir los conocimientos, destrezas y habilidades necesarias, para que los egresados puedan optar por una licencia de conducir tipos A o B, con el objeto de acceder a la conducción en forma responsable y segura, de vehículos motorizados legalmente autorizados para esta categoría.

Además, estas escuelas podrán realizar cursos de actualización sobre leyes y reglamentos de tránsito, a conductores no profesionales de organizaciones públicas y privadas que lo requieran, así como actividades culturales y educativas, relacionadas con el tránsito, dirigidas a la comunidad.

Otorgarán juntamente con la Jefatura o Subjefatura Provincial de Tránsito respectiva y en su caso, la Comisión de Tránsito de la Provincia del Guayas, el título de aprobación de estudios, como requisito previo a la concesión de la licencia de conductor no profesional.

CAPÍTULO II DE LA ADMINISTRACIÓN

Art. 2.- Las escuelas de formación y capacitación de conductores no profesionales deberán ser administradas por entidades especializadas.

CAPÍTULO III DE LA ORGANIZACIÓN

Art. 3.- Las escuelas de capacitación de conductores no profesionales, contarán en su organización con un Director General, un Supervisor, un Asesor Técnico en Educación y Seguridad Vial, un Psicólogo Educativo, un Secretario, un Tesorero, un cuerpo docente conformado de profesores e instructores y los empleados indispensables. El personal antes señalado será designado por el Directorio de cada una de las entidades auspiciantes de las escuelas de acuerdo con las disposiciones del presente reglamento, e inscritos en el Consejo Nacional de Tránsito.

DEL DIRECTOR GENERAL

Art. 4.- El Director General de las escuelas de capacitación de conductores no profesionales deberá tener conocimientos de tránsito, con la capacidad teórica y práctica en la enseñanza de conducción y, experiencia en dirigir centros educativos, debiendo además acreditar idoneidad moral.

Art. 5.- Son deberes y atribuciones del Director General:

- a) Dirigir oficialmente a las escuelas de acuerdo con las disposiciones del estatuto social, del presente reglamento y con las que para el efecto dictare el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres o en su caso la Comisión de Tránsito del Guayas;
- b) Responder por la marcha administrativa, técnica y disciplinaria de la escuela, tanto en los cursos regulares como en las actividades de educación vial que fueren programadas;
- c) Velar por el cumplimiento de los planes y programas de estudio, aprobados por el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres y por la Comisión de Tránsito del Guayas;
- d) Presidir el Consejo Académico;
- e) Ejercer la supervisión, el asesoramiento, la coordinación y evaluación de los procesos pedagógicos, psicosenométricos y administrativos de la escuela;
- f) Coordinar las diferentes actividades con las jefaturas y subjefaturas de Tránsito dentro de su jurisdicción;
- g) Legalizar los documentos estudiantiles y oficiales que sean de su responsabilidad y suscribir conjuntamente con la autoridad de Tránsito correspondiente o su delegado, los títulos de conductor no profesional que confieren las escuelas a sus alumnos;
- h) Supervisar frecuentemente las clases teóricas y prácticas;
- i) Responsabilizarse solidariamente con el Secretario-Tesorero, del manejo de los fondos de la escuela;
- j) Preparar el presupuesto de la escuela y calcular el costo de los cursos para someterlos a la aprobación del Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres y de la Comisión de Tránsito del Guayas;
- k) Autorizar gastos de acuerdo con el presupuesto vigente;

- l) Evaluar los métodos aplicados, los medios y formas de realización de los cursos y la eficiencia del desempeño de cada uno de los integrantes del personal de la escuela;
- m) Mantener actualizada la información académica y administrativa respecto a los alumnos; considerando, asistencia, calificaciones, aprobaciones y reprobaciones;
- n) Preparar los informes de actividades y los planes anuales de trabajo;
- o) Presidir los tribunales de exámenes; y,
- p) Ejercer las demás atribuciones que la ley, el estatuto social y reglamentos asignaren.

DEL SUPERVISOR

Art. 6.- El Supervisor será una persona con amplia experiencia en la instrucción teórica y práctica en seguridad vial y con conocimientos sobre la Ley y Reglamento de Tránsito y Transporte Terrestres.

Art. 7.- Son sus deberes y atribuciones:

- a) Supervisar personalmente el proceso de inscripción de los alumnos, la tramitación y obtención de los permisos de aprendizaje;
- b) Revisar personalmente las nóminas de los alumnos que se remiten a la Jefatura Provincial de Tránsito y a la Comisión de Tránsito del Guayas;
- c) Mantener un archivo de los documentos por cursos;
- d) Presentar informes mensuales sobre las actividades realizadas y novedades encontradas;
- e) Responder por la disciplina del personal administrativo y docente, así como de la logística de la escuela;
- f) Cumplir y hacer cumplir las disposiciones administrativas y operativas de la Dirección General;
- g) Organizar los cursos teóricos y prácticos en coordinación con los profesores y Secretaría- Tesorería; y,

h) Cumplir con las demás funciones que fueren señaladas por la Dirección General.

DEL ASESOR TÉCNICO EN EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL

Art. 8.- El Asesor Técnico deberá ser un profesional en el área, que acredite amplios conocimientos y experiencia en seguridad vial; y tendrá las siguientes responsabilidades.

Art. 9.- Son sus deberes y atribuciones:

- a) Revisar, analizar y recomendar planes y programas de estudios sobre educación y seguridad vial;
- b) Preparar y dictar conferencias sobre educación y seguridad vial a los 126 instructores de las escuelas de conducción;
- c) Preparar bancos de preguntas para la toma de exámenes teóricos y prácticos sobre educación vial y conducción;
- d) Supervisar en forma aleatoria las clases de teoría que dictan los profesores sobre educación vial;
- e) Diseñar trípticos y folletos relacionados con educación y seguridad vial;
- f) Revisar y recomendar actualizaciones a los manuales del conductor;
- g) Asesorar al Director General en todo lo relacionado con educación y seguridad vial; y,
- h) Cumplir con las demás funciones que fueren señaladas por la Dirección General.

DEL SECRETARIO/A

Art. 10.- El Secretario / a deberá poseer experiencia y preparación adecuados para el desempeño eficiente de sus funciones.

Art. 11.- Son sus deberes y atribuciones:

- a) Ejecutar las tareas administrativas propias de la escuela;

- b) Conferir previa autorización del Director, las copias y certificaciones que se solicitaren;
- c) Mantener el registro de matrículas, registro de calificaciones y más documentos propios de la función, responsabilizándose por su integridad;
- d) Llevar un registro de la asistencia de los alumnos, la puntualidad del personal y el cumplimiento de las tareas asignadas; y,
- e) Cumplir con los demás que le fueren señalados por la Dirección General.

DEL TESORERO / A

Art. 12.- El Tesorero / a deberá tener conocimientos en áreas contables y administrativas y experiencia adecuada, para el desempeño eficiente de sus funciones, debiendo ser caucionado.

Art. 13.- Son sus deberes y atribuciones:

- a) Responsabilizarse por los bienes y recursos económicos de la escuela, debiendo presentar informes por cursos y otros que le fueren requeridos a sus autoridades superiores;
- b) Efectuar los egresos debidamente autorizados y justificados, así como recaudar con diligencia los fondos y asignaciones de la escuela;
- c) Llevar un registro de ingresos y egresos de la escuela; y,
- d) Cumplir con los demás que le fueren señalados por la Dirección General.

DEL PSICÓLOGO EDUCATIVO.

Art. 14.- El Psicólogo Educativo deberá ser un profesional de la rama con la experiencia necesaria para el análisis y supervisión de los exámenes psicosenométricos.

Art. 15.- Son sus deberes y atribuciones:

- a) Receptar y evaluar los exámenes psicotécnicos haciendo uso de un equipo técnico en concordancia con el artículo 56, literal e) del Reglamento General para la Aplicación de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres;

- b) Informar al Director sobre los resultados de los exámenes psicosenométricos realizados;
- c) Mantener un archivo de los exámenes realizados a los estudiantes de las escuelas de conducción; y,
- d) Cumplir con los demás que le fueren señalados por la Dirección General.

DEL PERSONAL DOCENTE

Art. 16.- La escuela contará con personal docente conformado por profesores de teoría altamente calificados; los mismos que podrán ser instructores policiales del Departamento de Educación Vial de la Dirección Nacional de Tránsito o de la Comisión de Tránsito de la Provincia del Guayas, en su jurisdicción.

También deberá contar con instructores para la práctica altamente calificados; los mismos que deben tener el certificado de "Instructor de Educación Vial" otorgado por un centro de formación autorizado por el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres, para este fin.

DE LOS PROFESORES DE TEORÍA

Art. 17.- Los profesores de teoría son los encargados de impartir las enseñanzas teóricas de los cursos, debiendo cumplir los siguientes requisitos:

- a) Ser profesional en el área de su especialidad, calidad que se acreditará con títulos o certificados otorgados por las instituciones de educación superior del país; y,
- b) Tener una experiencia laboral superior a dos años en el área de su especialidad.

Los profesores de teoría deberán cumplir con las siguientes obligaciones:

- a) Dictar las clases de su especialidad de acuerdo con los planes, programas y horarios establecidos; y, en los casos que amerite con aplicaciones prácticas;
- b) Planificar y preparar las clases, así como dirigir y evaluar permanentemente los conocimientos de los estudiantes;

- c) Utilizar en el trabajo docente, técnicas y recursos didácticos apropiados, equipos completos de proyección y pantalla correspondiente;
- d) Llevar el registro de asistencia y calificaciones de los alumnos en su respectiva materia;
- e) Tomar y calificar los exámenes al final de los cursos teóricos;
- f) Entregar en Secretaria la lista de los alumnos aprobados y reprobados del curso teórico;
- g) Asistir a sesiones y más actos oficiales convocados por las autoridades respectivas; y,
- h) Cumplir con las demás que le fueren señaladas por la Dirección General.

DE LOS INSTRUCTORES DE CONDUCCIÓN

Art. 18.- Los instructores de conducción son los encargados de impartir la enseñanza práctica a los alumnos, mediante el manejo de los vehículos de instrucción, debiendo cumplir los siguientes requisitos:129

- a) Tener aprobada como mínimo la enseñanza media o su equivalente;
- b) Haber obtenido el certificado de Instructor de Educación Vial;
- c) Acreditar idoneidad moral mediante certificado de antecedentes personales (Récord Policial) otorgado por la Policía Judicial y certificado de su hoja de vida de conductor del Registro Nacional de Conductores de Vehículos Motorizados, los que deberán renovarse cada dos años;
- d) Haber obtenido la licencia de manejo profesional TIPO C), o no profesional;
- e) Ser mayor de 23 años;
- f) Experiencia mínima de 5 años en la conducción de automotores;
- g) Acreditar buenas relaciones interpersonales; y,
- h) Que no hayan incurrido en el cometimiento de infracciones a la Ley y reglamentos de Tránsito en los últimos tres años a contar de la fecha prevista para el inicio de sus actividades.

Art.- 19.- Serán sus deberes y atribuciones:

- a) Instruir las prácticas con sujeción a lo establecido en los programas y horarios;
- b) Hacer uso máximo de la tolerancia y paciencia para lograr impartir conocimientos prácticos a los estudiantes;
- c) Elevar oportunamente a conocimiento de la Dirección General los problemas que se le presentaren;
- d) Calificar a los estudiantes después de cada práctica e informar a Secretaría para su inmediata incorporación al registro del alumno;
- e) Respetar el compromiso de trabajo adquirido con la escuela y cumplirlo a cabalidad;
- f) Asistir a las juntas y reuniones a las cuales fueren convocados; y,
- g) Cumplir con las demás que le fueren señaladas por la Dirección General.

DEL CONSEJO ACADÉMICO

Art. 20.- El Consejo Académico estará integrado por el Director General, el Supervisor, el Asesor Técnico, un representante de los profesores de teoría y un representante de los instructores de práctica de conducción; actuará como Secretario, el Secretario de la escuela.

Art. 21.- Son sus deberes y atribuciones:

- a) Conocer el Plan de Acción Anual de la escuela y sugerir al Director General las modificaciones que creyeren convenientes;
- b) Declarar aptos para rendir las pruebas previas a la obtención del título, a los alumnos que han cumplido con la asistencia reglamentaria a todas las clases teóricas, prácticas y se encuentren autos psicossensorialmente para la conducción; y,
- c) Sugerir las adquisiciones que deben efectuarse de vehículos, equipos y materiales didácticos, para mejorar en forma progresiva la calidad de la enseñanza teórica y práctica.

Art. 22.- El Consejo Académico no podrá celebrar sesiones sino con la presencia de 4 de sus miembros, previa convocatoria del Director General.

Se reunirán ordinariamente cada mes y extraordinariamente cuando lo convoque el Director General.

DE LOS ALUMNOS

Art. 23.- Serán alumnos de la escuela de capacitación las personas que hayan obtenido la matrícula respectiva, previo el cumplimiento de los requisitos legales y reglamentarios.

Art. 24.- Los postulantes al curso de conductores no profesionales, previo a la matrícula, deberán ser sometidos a pruebas psicotécnicas y psicosomáticas por especialistas del área, con el objeto de determinar si reúnen las condiciones que les permitan alcanzar un nivel sensorial, psíquico y de idoneidad en la conducción.

La escuela deberá abstenerse de matricular a un postulante que no hubiere aprobado el examen en el Departamento Psicotécnico. El postulante reprobado en el indicado examen podrá acudir al profesional especialista correspondiente, previo a la práctica de un nuevo examen, de ser favorable al postulante, el resultado prevalecerá sobre el anterior.

Una vez aprobados, para ser admitidos como alumnos se deberá llenar los siguientes requisitos:

- a) Tener por lo menos 18 años de edad;
- b) Haber concluido la educación básica;
- c) Presentar la correspondiente solicitud de admisión acompañada de los siguientes documentos:
 - 1) Cualquier documento original o copia certificada que demuestre haber terminado la educación básica.
 - 2) Cédula de identidad.
 - 3) Certificado de antecedentes personales.

4) Certificado de grupo y tipo sanguíneo.

5) Comprobante de pago de derechos otorgado por el Secretario-Tesorero.

6) Dos fotografías tamaño carné a colores; y,

d) Los menores adultos mayores de 16 años, a más de presentar los documentos antes indicados, podrán ser admitidos previo al cumplimiento de los requisitos señalados en el artículo 34 de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres.

Art. 25.- Los alumnos al matricularse en las escuelas de conducción, adquieren la obligación de observar los horarios respectivos. Cualquier inasistencia, especialmente a las clases prácticas deberán comunicar oportunamente en Secretaria. Sin embargo, para efecto de aprobar el curso respecto a la asistencia, deberá tomarse en cuenta lo indicado en el artículo 27 del presente reglamento.

DE LA DURACIÓN DEL CURSO

Art. 26.- Los cursos de capacitación de conductores no profesionales, tendrán una duración de 33 horas, las cuales comprenderán diez (10) horas de instrucción teórica con el sistema audiovisual; quince (15) horas de instrucción práctica de conducción de vehículos; tres (3) horas de valores y concienciación; dos (2) horas de mecánica básica; dos (2) horas de psicología aplicada a la conducción; y, una (1) hora de primeros auxilios.

La aprobación del ciclo de estudios dará derecho al respectivo título de conductor no profesional, previo al examen de graduación determinado en este reglamento.

Art. 27.- El alumno que faltare a más del 20% de las clases teóricas o a más de dos clases prácticas, no podrá aprobar el curso de capacitación.

DEL CONTENIDO BÁSICO DEL PLAN DE ESTUDIOS

Art. 28.- El contenido del curso teórico de educación vial será dividido en 9 unidades didácticas de una hora cada una, la décima hora será para realizar el examen final de curso y versará sobre:

a) Legislación de tránsito: Infracciones (delitos y contravenciones);

b) Licencia por puntos;

- c) Trilogía vial: (hombre, vehículo y vía).
- c) Accidentología vial: principales causas y tipos de accidentes;
- d) Normas generales de conducción: (reglamentos);
- e) Psicología del buen conductor;
- f) El alcohol y sustancias sicotrópicas en la conducción;
- g) Seguridad activa y pasiva: Conducción a la defensiva: y valores; e,
- h) Emergencias.

Art. 29.- El contenido del curso práctico versará sobre:

- a) Indicadores del tablero instrumental, espejos retrovisores internos y externos, cambios de marcha, arranque de motor, utilización de luces, neumáticos, pito y dispositivos de seguridad;
- b) Utilización adecuada de la bocina;
- c) Utilización de pedales,
- d) Movimiento y aceleramiento: embrague y acelerador; aceleración y desaceleración;
- e) Virajes a la derecha, izquierda y en U;
- f) Circulación en las vías;
- g) Control de velocidad;
- h) Preferencia de vía, señales y semáforos;
- i) Cruce de vías y rebasamientos;
- j) Subida y bajada de pendientes;
- k) Marcha atrás y maniobras;
- l) Estacionamientos; y,
- m) Aplicación del Reglamento de las señales, luces y signos convencionales de tránsito.

Art. 30.- El contenido del curso de mecánica básica versará sobre:

- a) Componentes del vehículo;
- b) Elementos y funcionamiento del motor, funcionamiento del sistema de dirección, frenos y suspensión;
- c) Mantenimiento del motor, sistema de frenos, sistema de suspensión, sistema eléctrico, caja de cambios, transmisión y embrague;
- d) Luces indicadores del panel de instrumentos, alineación, balanceo, neumáticos y batería; y,
- e) Desarrollo práctico.

Art. 31.- El contenido del curso de actitud psicológica del conductor versará sobre:

- a) Introducción;
 - Breve presentación y explicación del curso y su metodología.
 - Expectativas del grupo hacia la charla.
 - Criterios sobre agresividad;
- b) Taller vivencial, situacional y práctico.
 - Reacciones agresivas ante posibles situaciones cotidianas de conducción.
 - Establecimiento de paradigmas sobre los actores del tráfico de la ciudad y su comportamiento;
- c) Marco conceptual;
 - ¿Por qué se da la agresividad al momento de conducir?
 - ¿Cómo evitamos reacciones agresivas?
 - Herramientas psicológicas prácticas para controlar reacciones agresivas propias y del entorno.
 - Comportamiento agresivo del peatón y del conductor.
 - "Manejar a lo ecuatoriano".
 - "Tráfico y manejo del tiempo".

- "Utilidad del uso de vías alternas".

- "Control del Estrés"; y,

d) Conclusiones generales y cierre del curso.

Art. 32.- El contenido del curso de primeros auxilios versará sobre:

a) Normas básicas;

b) Hemorragias;

c) Fracturas;

d) Respiración artificial; y,

e) Heridos.

Art. 33.- El cupo por curso en su parte teórica, no podrá ser superior a 25 alumnos y la enseñanza no podrá exceder de 5 horas diarias.

La escuela deberá verificar, previo al inicio del curso, que los postulantes cumplan con los requisitos constantes en la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres y su Reglamento para optar a la licencia de conductores no profesionales.

Art. 34.- Los vehículos que sean utilizados en el curso práctico del manejo, deberán estar perfectamente acondicionados para este fin y contarán con:

a) Un sistema de doble control que permita al instructor de manejo dominar completamente el vehículo cuando fuere necesario; y,

b) Señales visibles a los costados, frente y atrás del vehículo, con el logotipo de la escuela de conducción correspondiente, franjas con colores fluorescentes que hagan muy visible al vehículo; y, señales que sean leídas fácilmente en la parte posterior del vehículo que diga "PRECAUCIÓN: ESTUDIANTE CONDUCIENDO"; y, la letra E con una altura de 20 cm en material fluorescente en la parte exterior del techo del vehículo.

Las clases prácticas de conducción se impartirán en un 80% en circuitos ubicados en sitios privados o públicos, debidamente habilitados para sortear diversos 135 niveles de dificultad en la vía pública, previo trazado y rutas autorizadas por la

Jefatura Provincial de Tránsito respectiva. En los lugares donde exista un parque de educación vial, las tres primeras horas deberán practicarse en estas áreas didácticas.

Art. 35.- Los planes y programas de estudio, con sujeción a los cuales se dictarán las clases y recibirán los exámenes, deberán ser adecuados para el cumplimiento de los objetivos establecidos en el Art. 43 de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres, Art. 79 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres y del Art. 10 del presente reglamento, teniendo en consideración: Que las horas teóricas y prácticas impartidas para los cursos serán consideradas para todos los efectos horas cronológicas; que el cupo por curso en su parte teórica, no podrá ser superior a 25 alumnos y la enseñanza no podrá exceder de 5 horas diarias; y, la verificación, previo el inicio del curso, que los postulantes cumplan con los requisitos para optar a la licencia de conductor no profesional.

Los directores de las escuelas podrán presentar sugerencias o plantear modificaciones a los planes y programas de estudios, previa evaluación de los cursos al término de por lo menos un año, siempre que estén orientados a mejorar la calidad de la enseñanza-aprendizaje. Los cambios o modificaciones al plan y programas de estudios deberán ser aprobados por la autoridad competente.

Art. 36.- Las escuelas de conducción organizarán periódica y obligatoriamente actividades culturales y de educación y seguridad vial en el área de su jurisdicción, las mismas que deberán ser reportadas al Consejo Nacional de Tránsito o a la Comisión de Tránsito de la Provincia del Guayas; el incumplimiento a esta disposición será sancionado por la autoridad competente.

Estas actividades podrán concretarse en conferencias o seminarios sobre la Ley y Reglamento de Tránsito, relaciones humanas, mecánica automotriz básica, primeros auxilios médicos, seguridad vial de niños y adolescentes de escuelas y colegios de su jurisdicción.

DE LOS EXÁMENES, EVALUACIÓN Y GRADUACIÓN

Art. 37.- El aspirante rendirá al final del curso teórico, un examen escrito relacionado con el plan de estudios realizado y, para aprobarlo, deberá alcanzar una nota mínima de dieciséis sobre veinte (16/20).

En caso de que no hubiere alcanzado la nota mínima requerida, podrá repetir hasta dos veces como máximo su examen de teoría, siete días después de realizado el primer examen. Si en los exámenes extras tomados, el estudiante no alcanzare la nota mínima estipulada, deberá repetir la totalidad del curso teórico, para lo cual deberá volver a inscribirse como si fuera un alumno nuevo.

Art. 38.- El examen final práctico será tomado por un instructor designado por el Director General de la Escuela de Conducción; y un Oficial de la Jefatura o Subjefatura de Tránsito; la nota mínima para aprobar este examen es de dieciséis sobre veinte (16/20).

El estudiante que no alcanzare la nota mínima requerida, tendrá como máximo dos nuevas oportunidades, para rendir el examen práctico de conducción, después de siete días de efectuado el primer examen; de no aprobar, deber repetir la totalidad de la instrucción práctica de conducción, para lo cual el alumno se inscribirá nuevamente.

Art. 39.- Una vez terminado todos los cursos descritos en este reglamento y habiendo aprobado los exámenes teóricos y prácticos, el Secretario anotará las calificaciones alcanzadas en el registro de estudiantes; levantará un acta de finalización de estudios firmada por todos los examinadores y expedirá el correspondiente Título de Conductor no Profesional.

Los títulos serán diseñados por el Consejo Nacional de Tránsito e impresos en el Instituto Geográfico Militar; con todos los sistemas de seguridad posibles que eviten la falsificación.

El representante legal de la escuela será responsable del correcto uso y extensión de los títulos y en caso de extravío o hurto de los mismos deberá comunicar este hecho a las jefaturas y subjefaturas provinciales de Tránsito correspondientes o la Comisión de Tránsito de la Provincia del Guayas, efectuar la denuncia en la

Fiscalía de la jurisdicción o en la Policía Judicial y hacer una publicación en un diario de la región, poniendo en conocimiento del público la nulidad de los títulos extraviados o hurtados.

Art. 40.- La Escuela de Capacitación enviará a la Jefatura de Tránsito correspondiente, o a la Comisión de Tránsito de la Provincia del Guayas copias certificadas de las actas con los alumnos que han aprobado el curso, a fin de que se elaboren las correspondientes estadísticas y archivo.

Las jefaturas de Tránsito o la Comisión de Tránsito de la Provincia del Guayas extenderán la licencia de conducir correspondiente únicamente en base a los títulos conferidos por las escuelas.

DE LA INFRAESTRUCTURA FÍSICA Y EQUIPAMIENTO

Art. 41.- Las escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales, para su aprobación por parte del Consejo Nacional de Tránsito, deberán contar con la siguiente infraestructura y equipamiento:

1) Infraestructura.

a) Local adecuado con por lo menos dos aulas para clases, espacio para el funcionamiento de oficinas administrativas y un bar, local para un Departamento de Evaluación Psicotécnica. Disponer de un taller mecánico dentro o fuera de la escuela, a no más de 5 (cinco) kilómetros del local autorizado;

b) La escuela deberá cumplir con las exigencias básicas sanitarias, relativas a centros educacionales; y,

c) Estacionamiento suficiente para los vehículos de instrucción, en el lugar donde deban impartirse las clases prácticas de conducción. Estos vehículos no podrán estacionarse en la vía pública.

2) Equipamiento.

a) Deberá contar con los instrumentos exigibles para la toma de exámenes psicossensométricos: nictómetro, probador de visión, test punteado, test de palanca, reactímetro, audímetro y campímetro u otros que por resolución disponga

la autoridad competente. Estos equipos deben ser homologados y con estudio y experiencia de al menos 5 años en el otorgamiento de licencias de conducir, para evaluar la vista, el oído, la capacidad de visión nocturna, el campo de visión, la reacción al freno y coordinación motriz;

b) Materiales y equipos didácticos audiovisuales indispensables para la enseñanza objetiva de educación vial, Ley y reglamentos de Tránsito; y,

c) Mobiliario adecuado y moderno para el funcionamiento de clases y oficinas, incluyendo pupitres, sillas, mesas, escritorios, pizarrones de tiza líquida, pantallas, etc.

3) Vehículos.

a) Mínimo tres vehículos en buen estado de funcionamiento y aptos para las prácticas de aprendizaje y, deberán cumplir con doble mando;

b) Los vehículos destinados a la instrucción deberán ser de propiedad de la escuela;

c) La antigüedad de los vehículos no podrá ser superior a 5 años;

d) Deberán estar asegurados para cubrir los riesgos determinados en el Art. 5 literal h) del presente reglamento; y,

e) Deberán contar con revisiones técnicas semestrales efectuadas en talleres de revisión técnica garantizadas.

4) Taller mecánico de enseñanza.

a) Motores en corte;

b) Embrague en corte;

c) Sistema de freno en corte;

d) Pozo de reparación, o elevador de vehículo;

e) Herramientas e instrumentos de medición de acuerdo al programa de mecánica básica; y,

f) Los demás equipos e instrumentos que disponga el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres.

CAPÍTULO IV

REQUISITOS PARA EL FUNCIONAMIENTO

Art. 42.- Las personas jurídicas interesadas en el establecimiento de escuelas de Formación y Capacitación de Conductores no Profesionales, deberán cumplir con el requisito previo de presentación al Consejo Nacional de Tránsito de los planos arquitectónicos y estructurales de la escuela, con la distribución física de todos los servicios, tomando en consideración los criterios básicos estipulados en el Art. 41 del presente reglamento.

Una vez que el Consejo Nacional de Tránsito apruebe los planos arquitectónicos, los interesados continuarán con los demás trámites para el funcionamiento.

Art. 43.- Las personas jurídicas, presentarán la solicitud de autorización de funcionamiento al Consejo Nacional de Tránsito en formulario que les será proporcionado en el Departamento de Educación Vial de dicho organismo, en el cual deberán incluir y cumplir con los siguientes datos y documentos:

- a) Estatuto social de constitución debida y legalmente inscrito en el organismo correspondiente y los antecedentes de legalización de la sociedad, en que conste que el objeto o finalidad de la sociedad es la formación teórica y práctica de 139 conductores no profesionales y la prestación de servicios de capacitación de los mismos;
- b) Nombre, cédula de identidad, certificado de antecedentes personales, certificado de votación, certificado militar, nacionalidad, título profesional y domicilio del o de los representantes legales de la escuela, de conformidad con lo establecido en este reglamento;
- c) Domicilio de la escuela dentro de la jurisdicción, dirección de correo electrónico, número de teléfono y de fax;
- d) Nómina del personal docente y empleados de la escuela con sus títulos, especialidades y experiencia;

- e) Los planes y programas de estudios;
- f) Presupuesto de la escuela y cálculo del costo de los cursos;
- g) Póliza de seguro para cubrir riesgos por muerte accidental y gastos médicos por accidente para los ocupantes del vehículo, y gastos de responsabilidad civil a terceros por un monto no menor de US \$ 3.000 por vehículo, más el seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT);
- h) Certificados otorgados por la Contraloría General del Estado y por la institución de control correspondiente del cumplimiento de sus obligaciones oficiales;
- i) Determinación pormenorizada del parque vehicular con las respectivas matrículas y de los equipamientos con sus correspondientes facturas; y,
- j) Certificado del CNT de aprobación de planos arquitectónicos.

Para el caso de la provincia del Guayas, la solicitud, datos y documentos deberán ser presentados a la Comisión de Tránsito de la Provincia del Guayas.

El representante legal de la escuela deberá acreditar título profesional.

Art. 44.- La solicitud, juntamente con la documentación será analizada por el Departamento de Educación Vial y la Comisión respectiva del Consejo Nacional de Tránsito, que emitirá el informe correspondiente para conocimiento y resolución del Directorio del Consejo Nacional de Tránsito. El informe deberá poner énfasis en la idoneidad del personal, la inspección de la infraestructura del establecimiento, la verificación del parque vehicular y del equipamiento.

Art. 45.- Autorizada oficialmente una Escuela de Conducción no Profesional, quedará sujeta a la supervisión del Consejo Nacional de Tránsito, o por delegación, a las jefaturas o subjefaturas de Tránsito de sus respectivas jurisdicciones. Para el caso de la provincia del Guayas, la supervisión la realizará la Comisión de Tránsito de la Provincia del Guayas.

Art. 46.- El Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres, para efectuar labores de fiscalización de las escuelas de conductores no profesionales, podrá celebrar convenios de apoyo con otras entidades especializadas en la materia.

Cuando una escuela no diere cumplimiento a los planes, programas, docencia, infraestructura o equipamiento que determinaron su autorización oficial, el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres, deberá revocar dicha autorización, mediante resolución, previo informe de la Comisión Interna de Educación Vial y escuelas de Conducción.

El Presidente del Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres podrá revocar, mediante resolución, la autorización otorgada a una Escuela de Conductores no Profesionales, cuando se compruebe que ésta ha incurrido en inactividad por espacio de 12 meses. Se entenderá que existe inactividad cuando no se impartan los cursos y evaluación psicosenométrica ofrecidos, para obtener licencia no profesional en el lapso del tiempo antes señalado,

La afectada por la revocatoria podrá ejercer el recurso de apelación ante el Directorio del Consejo Nacional de Tránsito.

Art. 47.- De justificarse y aprobarse la necesidad ante el Consejo Nacional de Tránsito, o ante la Comisión de Tránsito del Guayas para el caso de dicha provincia, previo un estudio de mercado y factibilidad, las escuelas de conducción no profesional legalmente reconocidas, pueden implementar sucursales, agencias y cursos.

Art. 48.- En las poblaciones donde existan más de cincuenta mil habitantes y el estudio de mercado y factibilidad lo justifique, se crearán las sucursales a nivel provincial, fuera de la jurisdicción de su matriz; estarán dirigidas por un gerente de sucursal nombrado por el Directorio de la Escuela y reunirán los requisitos establecidos en el Art. 41, numerales 1, 2 3 y 4 de este Reglamento;

Art. 49.- Las agencias serán creadas dentro de la misma jurisdicción provincial de una matriz, esto es a nivel cantonal, parroquial o en las poblaciones donde existan de diez mil a cincuenta mil habitantes, previo el estudio de mercado y factibilidad y serán dirigidas por un jefe de agencia, nombrado por el director general de la escuela, debiendo cumplir con los siguientes requisitos:

- a) un local adecuado con las exigencias básicas sanitarias, relativas a centros 141 educacionales;
- b) Estacionamiento suficiente para los vehículos de instrucción, en el lugar donde deban impartirse las clases prácticas de conducción. Estos vehículos no podrán estacionarse en la vía pública.
- c) Equipamiento.
- d) Deberá contar con los instrumentos exigibles para la toma de exámenes psicosenométricos: nictómetro, probador de visión, test punteado, test de palanca, reactímetro, audímetro y campímetro u otros;
- e) Materiales y equipos didácticos audiovisuales indispensables para la enseñanza objetiva de educación vial, Ley y reglamentos de Tránsito; y,
- f) Mobiliario adecuado y moderno para el funcionamiento de clases y oficinas, incluyendo pupitres, sillas, mesas, escritorios, pizarrones de tiza líquida, pantallas, etc.
- g) Mínimo tres vehículos en buen estado de funcionamiento y aptos para las prácticas de aprendizaje y, deberán cumplir con doble mando;
- h) Los vehículos destinados a la instrucción deberán ser de propiedad de la escuela;
- i) La antigüedad de los vehículos no podrá ser superior a 5 años;
- j) Deberán estar asegurados para cubrir los riesgos determinados en el Art. 5 literal h) del presente reglamento; y,

Art. 50.- Cuando exista solicitud de autoridad competente del sector, para que se imparta un curso de capacitación y exista un análisis de mercado, lugar idóneo para impartir las clases y los requisitos necesarios, la escuela de capacitación de su jurisdicción podrá realizarlos previo conocimiento del Consejo Nacional de Tránsito.

Art. 51.- Será obligación de la escuela informar a los organismos correspondientes, de todo cambio de domicilio o lugar de funcionamiento de la misma, dentro de los primeros 5 días del cambio. En ningún caso, la escuela podrá iniciar el o los cursos regulares, sin que previamente se efectúe una inspección ocular del nuevo domicilio o lugar de funcionamiento de la misma en el término de 5 días y, se apruebe la nueva sede por la autoridad competente.

El incumplimiento a esta disposición conllevará la suspensión del funcionamiento de la escuela y la reincidencia, la revocatoria definitiva de funcionamiento.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Art. 52.- Mientras se crean los centros de formación referidos en el artículo 22, podrán ser instructores para la práctica personas autorizadas por el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres, evaluadas por medio de la Federación de Choferes Profesionales del Ecuador.

Art. 53.- Para fines estadísticos, organizativos y de control, las escuelas de Capacitación que se encuentren funcionando legalmente a la fecha de expedición de este reglamento, enviarán al Consejo Nacional de Tránsito, informes sobre su domicilio, constitución, capacidad, e infraestructura física.

Art. 54.- Las escuelas de capacitación de conductores no profesionales conformarán una asociación, la que se registrará por sus propios estatutos.

DISPOSICIÓN FINAL

De la ejecución de este decreto, que entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación en el Registro Oficial, encárguese el señor Ministro de Gobierno y Policía.- Es fiel copia del original.- Lo certifico.-

Dado en Quito, en el Palacio Nacional, a 10 de enero de 2003.

f.) Gustavo Noboa Bejarano, Presidente Constitucional de la República.

f.) Marcelo Santos Vera, Secretario General de la Administración Pública.

Análisis.-

Tal como podemos observar, este Reglamento de escuelas de capacitación de conductores no profesionales. No hace mención del tiempo de capacitación que tienen que realizar los aspirantes a conductores no profesionales, pero si nos da a conocer que para el funcionamiento o el permiso de funcionamiento, la institución superior o escuela de capacitación, debe tener un equipo psicosenométrico, con la finalidad de tomar las pruebas psicotécnicas en la misma institución, y como hago referencia anteriormente dichos resultados podrían ser manipulados parcialmente o en su totalidad, beneficiando al aspirante que llegare a poseer alguna deficiencia visual, auditiva o motriz, siendo esto perjudicial para el mismo aspirante y la sociedad en general.

Claramente luego del análisis jurídico realizado nos podemos dar cuenta que la ley y su Reglamento a la Ley de Tránsito, además del Reglamento de las escuelas de capacitación para conductores no profesionales, son demasiado usuales en este tipo de situaciones al entregar una licencia de conducir sin verificar que los exámenes, evaluaciones psicotécnicas sean realizadas legalmente, ya que al obtener pruebas alteradas afectan a la sociedad ecuatoriana. Lejos de discriminar a los adultos mayores, lo que se necesita es protegerlos aún más y en el caso de tránsito a los peatones y conductores de las vías, la particularidad de los adultos mayores, para ser incluso considerados como parte de los grupos de atención prioritaria y vulnerables, es que sus capacidades físicas van disminuyendo con los años, y la renovación de la licencia al darse en cinco años no permite detectar una incapacidad a tiempo, cuando ellos ya poseen un problema que no les permite conducir a un nivel adecuado, todos conocemos que el adulto mayor muchas de la veces no acepta sus limitaciones, por tanto es necesario que sean obligados a ésta clase de revisiones en un tiempo menor que el que dicta la Ley, además la carga horaria de capacitación a los aspirantes a conductores no profesionales no es suficiente para poder obtener el pleno conocimiento de la Ley y su reglamento de Tránsito y seguridad Vial. .

2.2.4 Derecho Comparado

Argentina

Art. 14.- “La autoridad emisora debe requerir del solicitante:

1. Saber leer y para los conductores profesionales también escribir.
 2. Una declaración jurada sobre el padecimiento de afecciones a las que se refiere expresamente la reglamentación.
 3. Asistencia obligatoria a un curso teórico-práctico de educación para la seguridad vial, en una escuela de conducir pública o privada habilitada, cuya duración y contenidos serán determinados, auditados y homologados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
 4. Un examen médico psicofísico que comprenderá: una constancia de aptitud física; de aptitud visual; de aptitud auditiva y de aptitud psíquica.
 5. Un examen teórico de conocimientos sobre educación y ética ciudadana, conducción, señalamiento y legislación.
 6. Un examen teórico práctico sobre detección de fallas de los elementos de seguridad del vehículo y de las funciones del equipamiento e instrumental.
 7. Un examen práctico de idoneidad conductiva. Las personas daltónicas, con visión monocular o sordas y demás personas con capacidades limitadas que puedan conducir con las adaptaciones pertinentes, de satisfacer los demás requisitos podrán obtener la licencia habilitante específica asimismo, para la obtención de la licencia profesional a conceder a minusválidos, se requerirá poseer la habilitación para conducir vehículos particulares con una antigüedad de DOS (2) años.
 8. La Agencia Nacional de Seguridad Vial determinará, homologará y auditará los contenidos de los distintos exámenes señalados en los incisos 4, 5, 6 y 7.
- b) La Nación, a través del organismo nacional competente, exigirá a los conductores de vehículos de transporte de carácter inter jurisdiccional además de lo establecido en el inciso a) del presente artículo, todo aquel requisito que sea inherente al servicio específico de que se trate.

Antes de otorgar una licencia se deberá requerir al Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito informes de infracciones y de sanciones penales en ocasión del tránsito, más los informes específicos para la categoría solicitada.”⁶⁷

“Artículo 11.- El postulante deberá obtener por única vez, un permiso provisional que lo habilita para conducir un vehículo automotor en la vía pública durante el período de instrucción, que será no mayor de sesenta (60) días calendarios y sólo para el tipo de vehículo para el que solicita el permiso.”⁶⁸

Análisis.- *Esta normativa Argentina, menciona en su Art.11 la obligatoriedad de todas las personas que deseen tener la licencia de conducir para manejar cualquier vehículo, debe obligatoriamente cursar y aprobar un curso de capacitación por el lapso de sesenta horas, las mismas que serán divididas en 25 de teoría y 35 de práctica.*

A diferencia de nuestro país que solo obliga a aprobar una capacitación de 33 horas a diferencia de Argentina que exige 60 horas.

Colombia

“Art. 17.- La Licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de Reglamento Nacional de Licencias de Conducir vehículos automotores y no motorizados de transporte terrestre.”⁶⁹

“Las nuevas licencias de conducción contendrán, como mínimo, los siguientes datos: nombre completo del conductor, número del documento de identificación, huella, domicilio y dirección; fecha de expedición y organismo que la expidió.”⁷⁰

⁶⁷ Reglamento Nacional de Licencias de Conducir vehículos automotores y no motorizados de transporte terrestre. Argentina

⁶⁸ Reglamento Nacional de Licencias de Conducir vehículos automotores y no motorizados de transporte terrestre. Argentina

⁶⁹ Ley de Seguridad Vial y Tránsito Terrestre. Art. 17. Colombia

⁷⁰ Ley de Seguridad Vial y Tránsito Terrestre. Colombia

Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barra bidimensional electrónico, magnético u óptico con datos del registro y un holograma de seguridad. Las licencias de conducción que no cuenten con estos elementos de seguridad deberán ser renovadas de acuerdo con la programación que expida el Ministerio de Transporte al respecto.

Las nuevas licencias de conducción deberán permitir al organismo de tránsito confrontar la identidad del respectivo titular de conformidad con las normas de la ley vigentes sobre la materia.

En caso que el aspirante presente certificado expedido por un Centro de Enseñanza Automovilística, la licencia de conducción solamente podrá expedirse en el lugar donde tenga sede dicho centro.

“Art. 26.- De las habilitaciones para conducir.”⁷¹

1) Todo conductor de un vehículo automotor debe ser titular de una licencia habilitante que le será expedida por la autoridad de tránsito competente encada departamento. Para transitar, el titular de la misma, deberá portarla y presentarla al requerimiento de las autoridades nacionales y departamentales competentes.

2) La licencia habilita exclusivamente para la conducción de los tipos de vehículos correspondientes a la clase o categoría que se especifica en la misma y será expedida por la autoridad competente de acuerdo a las normas de la presente ley

3) Para obtener la habilitación para conducir, el aspirante deberá aprobar:

A) Un examen médico sobre sus condiciones psicofísicas.

B) Un examen teórico de las normas de tránsito.

C) Un examen práctico de idoneidad para conducir. Los referidos exámenes y los criterios de evaluación de los mismos serán únicos en todo el país.

4) La licencia de conducir deberá contener como mínimo la identidad del titular, el plazo de validez y la categoría del vehículo que puede conducir.

⁷¹ Ley de Seguridad Vial y Tránsito Terrestre. Art. 26. Colombia

5) Podrá otorgarse licencia de conducir a aquellas personas con incapacidad física, siempre que:

A) El defecto o deficiencia física no comprometa la seguridad del tránsito o sea compensado técnicamente, asegurando la conducción del vehículo sin riesgo.

B) El vehículo sea debidamente adaptado para el defecto o deficiencia física del interesado

El documento de habilitación del conductor con incapacidad física indicará la necesidad del uso del elemento corrector del defecto o deficiencia o de la adaptación del vehículo.

6) La licencia de conducir deberá ser renovada periódicamente para comprobar si el interesado aún reúne los requisitos necesarios para conducir un vehículo.

7) “Todas las autoridades competentes reconocerán la licencia nacional de conducir expedida en cualquiera de los departamentos y en las condiciones que establece la presente ley, la que tendrá el carácter de única y excluyente, a efectos de evitar su acumulación y que con ello se tornen inocuas las sanciones que se apliquen a los conductores por las diferentes autoridades competentes.”⁷²

Análisis.- *A diferencia de nuestra normativa, la legislación de Colombia, tan solo establece la práctica y aprobación de pruebas o exámenes de práctica, teórica, psicológica y física. De tal manera, no es necesario cursar por un programa de capacitación para obtener la licencia tipo B, en tanto que en nuestro País se debe cursar 33 horas donde está incluida la práctica de tránsito, la teoría y las psicométricas.*

CHILE

“El Art. 17º del REGLAMENTO DE ESCUELAS DE CONDUCTORES (Publicado en el Diario Oficial de 14 de mayo de 1985 en Chile) La duración mínima del curso para la obtención de la licencia de conductor no profesional, es decir tipo “B” será

⁷² Ley de Seguridad Vial y Tránsito Terrestre. Colombia

de 20 horas, sin perjuicio de que al término de éste, la Escuela podrá sugerir horas complementarias que será facultativo para la aprobación del curso.

El Art. 18º del mismo Reglamento, hace mención del programa de enseñanza a desarrollar por las escuelas para la formación de conductores de vehículos debe comprender a lo menos:

1.- Parte teórica: a) Educación vial: conocimiento de los elementos constitutivos del tránsito, su problemática y evolución; b) Conocimiento de las disposiciones legales y reglamentarias de tránsito, aplicables a la utilización de los vehículos motorizados de los tipos correspondientes a la clase de licencia a que se aspira; c) Señalización vial; d) Elementos de seguridad de un automóvil, su conocimiento, funcionamiento y ubicación, tanto para la seguridad vial como para la circulación del vehículo; e) Prevención de accidentes, y f) Conocimientos generales de mecánica básica y funcionamiento del automóvil.

2.- Parte práctica: a) Enseñanza práctica de la conducción, funcionamiento de los mandos y demás elementos del vehículo y adquisición de la destreza necesaria para el control y manejo del vehículo en la realización de maniobras, y b) Prácticas de circulación en condiciones de tránsito diario, considerando la situación geográfica y climática de la zona.

Las Escuelas de Conductores que funcionen en lugares con condiciones geográficas y climáticas especiales, deberán enviar un anexo del programa, considerando este aspecto. El programa que la Escuela de Conductores desee desarrollar, deberá remitirse previamente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para su aprobación y posterior ejecución. Sin esta aprobación las Escuelas no podrán funcionar.”⁷³

Análisis.- *A diferencia de nuestro País, Chile posee dentro de su normativa de tránsito solo 20 horas de capacitación (8 de Práctica y 12 de teoría), olvidándose la obligación del Estado de velar por el bienestar social, sin embargo debido a la*

⁷³ http://www.subtrans.gob.cl/pdf/DEC_39.1985.pdf

implementación de Leyes y Reglamentos de Tránsito, los estudiantes adquieren conocimientos específicos en seguridad vial, es por eso que en Chile, es donde se observa la menor cantidad de accidentes de tránsito y el respeto hacia los peatones.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

3.1 Materiales y Métodos

Materiales.

Los materiales a utilizarse son:

- Una computadora.
- Leyes.
- Códigos.

- Una impresora – copiadora.
- Dos cartuchos de color negros
- Dos Cd.
- Un cuaderno académico.
- Dos resmas de papel bon A4
- Cinco lápices.
- Tres esferográficos.
- Una mochila.
- Un Tablero para realizar las entrevistas.
- Una cámara Fotográfica.
- Una Grabadora.
- Un teléfono celular.

Métodos.

Método Inductivo. – Este método permite partir de casos particulares y observaciones reales para llegar a conclusiones generalizadas, mediante la aplicación de encuestas y entrevistas llegar a un sustento científico para la formulación de la propuesta.

Método Deductivo. - Parte de un principio general para explicar hechos particulares. Con las respuestas obtenidas a las preguntas formuladas en la encuesta se puede detectar que proponiendo una reforma al Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales en el artículo veintiséis, aumentando el tiempo de duración del curso de formación, capacitación y entrenamiento en las escuelas de conducción tendremos excelentes resultados.

Método Analítico.- Permite analizar de manera ordenada los elementos o partes de un todo. A través de este método se realizó un análisis del contexto bibliográfico de diferentes autores sobre la problemática planteada.

Método Histórico.- Se analizó la trayectoria histórica del Funcionamiento de la teoría, su condicionamiento a los diferentes períodos de la historia, en la aplicación de la mediación y la solución de conflictos.

Método Cuantitativo.- Este método permitió la recopilación de datos mediante las encuestas y entrevistas, lo que favorecerá el análisis respectivo para la aplicación de la reforma, extendiendo el tiempo de capacitación para la obtención de la licencia de conducción.

Como técnicas para la recolección de datos se aplicará los siguientes:

Observación directa, encuesta a la ciudadanía, profesionales del Derecho del Cantón Quevedo y entrevistas a Autoridades del Derecho en la ciudad de Quevedo, para lo cual se utilizará como instrumento la ficha de observación, cuestionario de la encuesta y la guía de entrevista.

3.2 Tipo de Investigación

Los tipos de investigación que se utilizará, se describen a continuación:

Bibliográfica. - La utilización de todo un compendio de libros, enciclopedias, Registros Oficiales, Reglamento, Códigos, revistas, legislación comparada entre otros.

De Campo. - Por cuanto la investigación se realizó en el lugar de los hechos.

3.3. Población y Muestra

El Universo de la población comprendió el número total de moradores del Cantón Quevedo, cuya cantidad es de 173.575 habitantes (INEC 2010), de los cuales se

tomaron 100 abogados en libre ejercicio profesional del Cantón Quevedo. El tamaño de la muestra se obtuvo aplicando la siguiente fórmula:

Muestra

z = Nivel de confianza (95%)

N = Población (173.575)

P= Probabilidad que el evento ocurra (50%)

Q = Probabilidad que el evento no ocurra (50%)

E = Error máximo admisible± (5%)

n= Tamaño de muestra

$$n = \frac{Z^2 \cdot PQ \cdot N}{e^2 (N - 1) + Z^2 \cdot PQ}$$

$$n = \frac{2^2 \cdot 0.25 \cdot 173575}{0.05^2 (173575 - 1) + 2^2 \cdot 0.50}$$

$$n = \frac{4 \cdot 0.25 \cdot 173575}{0.0025(173574) + 4 \cdot 0.50}$$

$$n = \frac{173575}{433.935 + 2}$$

$$n = \frac{173575}{435}$$

n = 397 Habitantes del cantón Quevedo

Composición de la muestra

Personas para la encuesta	296
Abogados	100
Entrevista al Juez de Tránsito	1
Total	397

El tamaño de la muestra general fue de 397 entre Moradores, Abogados y Juez de Tránsito del Cantón Quevedo.

3.4. Técnicas e Instrumentos de Investigación

Se emplearon las siguientes técnicas:

3.4.1. Encuesta

Se aplicó una encuesta a 297moradores del Cantón Quevedo y a 100 abogados en libre ejercicio profesional de la ciudad de Quevedo. Como instrumento se utilizó un cuestionario.

3.4.2. Entrevista

Se entrevistó a un Juez de Tránsito del Cantón Quevedo y como instrumento se aplicó una guía de entrevista.

3.5. Validez y Confiabilidad de los Instrumentos

Los instrumentos de recolección de datos (encuestas y entrevistas), a efecto de garantizar su validez y confiabilidad, siguieron el siguiente proceso:

Una vez redactadas las preguntas de la encuesta y la entrevista, fueron de inmediato sometidas a la revisión del Director de Tesis, sugerencias que sirvieron para mejorar en su contenido.

Adicional a ello, las preguntas fueron revisadas por un experto en investigación científica, un filtro que sirvió para contar con instrumentos técnicos que permitan recoger la información requerida.

Por último, se aplicó una encuesta a un grupo seleccionado de moradores del Cantón Quevedo y de Profesionales del Derecho, con el fin de recopilar toda la información que pudiera servir para la elaboración de la presente investigación.

3.6 Resultados Esperados.

Reformando el artículo veintiséis del Reglamento de las Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales, incrementando el tiempo de capacitación, se obtendrán mejores profesionales en la conducción vehicular con licencia tipo “B” y la disminución de accidentes de tránsito.

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE GRÁFICOS Y RESULTADOS

4. Encuesta a Moradores de la ciudad de Quevedo.

1.- ¿Cree usted que el otorgamiento de licencias de conducir tipo B, luego quince días de entrenamiento es una falta de garantía respecto a la pericia y seguridad del conductor?

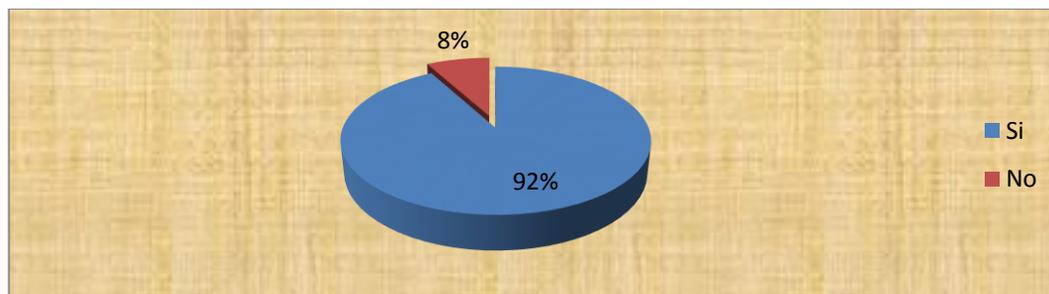
Cuadro 1:

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	272	92 %
No	25	8 %
Total	297	100 %

Fuente: Encuesta a moradores del Cantón Quevedo

Elaborado por: Autor.

Gráfico 1:



Análisis e Interpretación

Los resultados de la pregunta uno, demuestran que un 92 % de los encuestados dice que el otorgamiento de licencias de conducir luego de quince días de entrenamiento es una falta de garantía respecto a la pericia y seguridad del conductor y el 8 % restante que no. Del análisis de los resultados de esta encuesta, se concluye manifestando que el poco tiempo de entrenamiento no garantiza un buen conductor.

2.- ¿Considera usted que un conductor debe ser muy experimentado en el volante antes de adquirir el permiso de conducción?

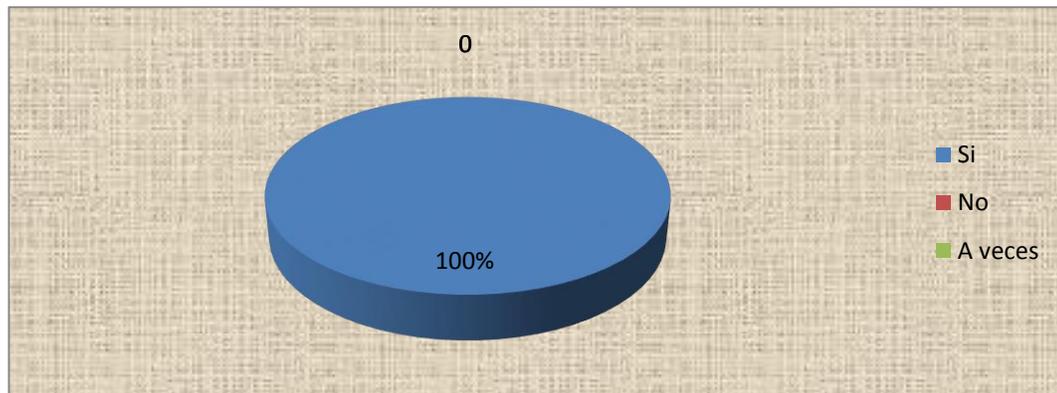
Cuadro 2:

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	297	100 %
No	0	0
A veces	0	0
Total	297	100 %

Fuente: Encuesta a moradores del Cantón Quevedo

Elaborado por: Autor.

Gráfico 2:



Análisis e Interpretación

Los resultados de la pregunta dos, demuestran que la totalidad de los encuestados consideran que un conductor debe ser muy experimentado en el volante antes de adquirir el permiso de conducción. Del análisis de los resultados

de esta encuesta, se concluye manifestando que la totalidad de los moradores del Cantón Quevedo consideran que un conductor debe ser muy hábil en el volante o de lo contrario representaría gran peligro para la comunidad en general.

3.- ¿Considera usted que la experiencia es la mejor prueba para adquirir una licencia de conducir?

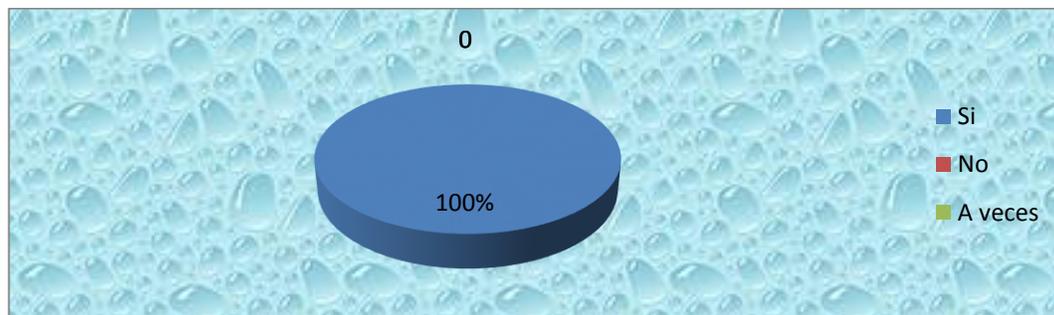
Cuadro 3:

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	297	100 %
No	0	0
A veces	0	0
Total	297	100 %

Fuente: Encuesta a moradores del Cantón Quevedo

Elaborado por: Autor

Gráfico 3:



Análisis e Interpretación

Los resultados de la pregunta tres, demuestran que la totalidad de los encuestados consideran que la experiencia es la mejor prueba para adquirir una licencia de conducir. Del análisis de los resultados de esta encuesta, se concluye

manifestando que la totalidad de los moradores del Cantón Quevedo consideran que un conductor experimentado representa más seguridad que un novato, como para que éste adquiera demasiado pronto la licencia de conducción.

4.- ¿Usted está de acuerdo que una reforma al Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales, extendiendo el tiempo de capacitación en el Art. 26, para la adquisición de la licencia de conducir tipo B se obtendrán mejores profesionales en la conducción vehicular y la disminución de accidentes de tránsito?

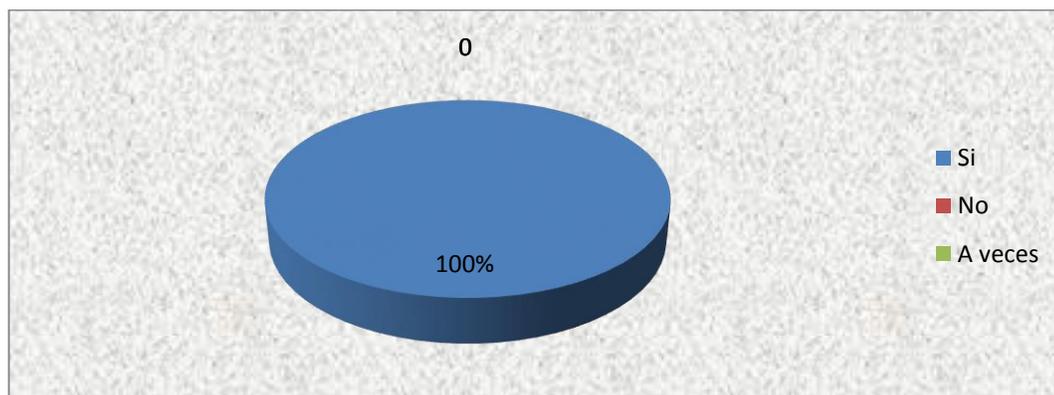
Cuadro 4:

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	297	100 %
No	0	0
A veces	0	0
Total	297	100 %

Fuente: Encuesta a moradores del Cantón Quevedo

Elaborado por: Autor.

Gráfico 4:



Análisis e Interpretación

Los resultados de la pregunta cuatro, demuestran que la totalidad de los encuestados consideran estar de acuerdo que una reforma al Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores no profesionales, extendiendo el tiempo de capacitación en el Artículo 26 para la adquisición de la licencia de conducir se obtendrá mejores profesionales en la conducción vehicular con licencia tipo “B” y la disminución de accidentes de tránsito.

5.- ¿Cree usted que una reforma al Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales para extender el tiempo de adquisición de la licencia de conducir, representará un respeto y seguridad a los derechos de las demás personas?

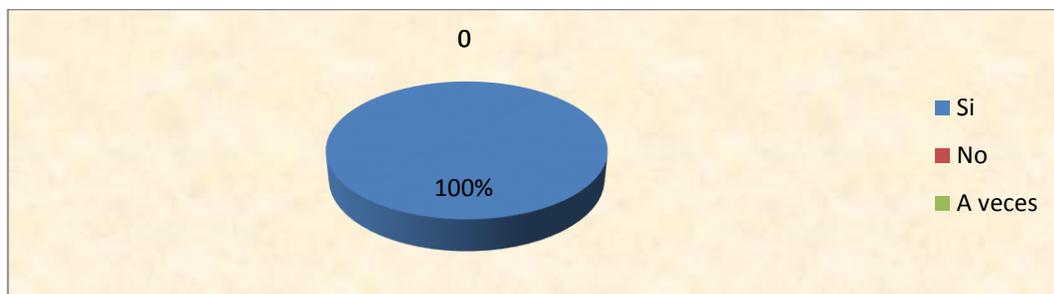
Cuadro 5:

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	297	100 %
No	0	0
A veces	0	0
Total	297	100 %

Fuente: Encuesta a moradores del Cantón Quevedo

Elaborado por: Autor

Gráfico 5:



Análisis e Interpretación

Los resultados de la pregunta cinco, demuestran que una reforma al Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores no profesionales para extender el tiempo de adquisición de la licencia de conducir, representará un respeto y seguridad a los derechos de las demás personas. Pues solamente quienes tengan experiencia en el volante deben tener derecho a portar la licencia de conducir.

4.1. Encuesta a Profesionales del Derecho de la ciudad de Quevedo

6.- ¿Cree usted que el artículo veintiséis del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales es peligrosamente permisivo con la entrega de licencias de conducir tipo B luego de quince días de entrenamiento del aspirante?

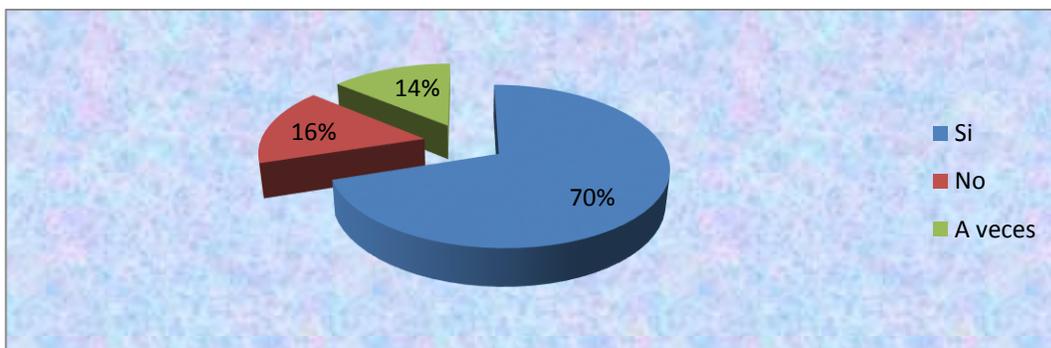
Cuadro 6:

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	70	70 %
No	16	16 %
A veces	14	14 %
Total	100	100 %

Fuente: Encuesta a profesionales del Derecho del Cantón Quevedo.

Elaborado por: Autor

Gráfico 6:



Análisis e Interpretación

Los resultados de la pregunta seis, demuestran que un 70 % de los encuestados dice que el artículo 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales si es peligrosamente permisivo al entregar licencias de conducir Tipo “B” luego de un tiempo muy reducido de capacitación y entrenamiento del aspirante, un 16% que no y el 14% restante considera que a veces.

7.- ¿Cree usted que una reforma al Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales, incrementando el tiempo de capacitación en el Art. 26, para la adquisición de la licencia de conducir tipo “B” se obtendrán mejores profesionales en la conducción vehicular y la disminución de accidentes de tránsito?

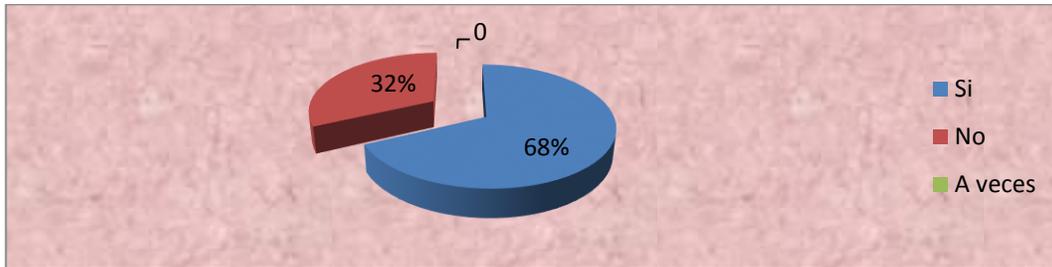
Cuadro 7:

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	67	68 %
No	33	32 %
A veces	0	0
Total	100	100 %

Fuente: Encuesta a profesionales del Derecho del Cantón Quevedo

Elaborado por: Autor

Gráfico 7:



Análisis e Interpretación

Los resultados de la pregunta siete, demuestran que el 68% de los encuestados consideran positivo la reforma al Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales, incrementando el tiempo de capacitación en el Art. 26, para la adquisición de la licencia de conducir se obtendrán mejores profesionales en la conducción vehicular con licencia tipo “B” y la disminución de accidentes de tránsito, mientras que el 32% restante manifiestan que no. Con la reforma se respetarán los derechos y garantías constitucionales de la ciudadanía.

8.- ¿Cree usted que reformando el Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales, se protegerán los derechos y garantías de la ciudadanía a través del principio del respeto a la vida?

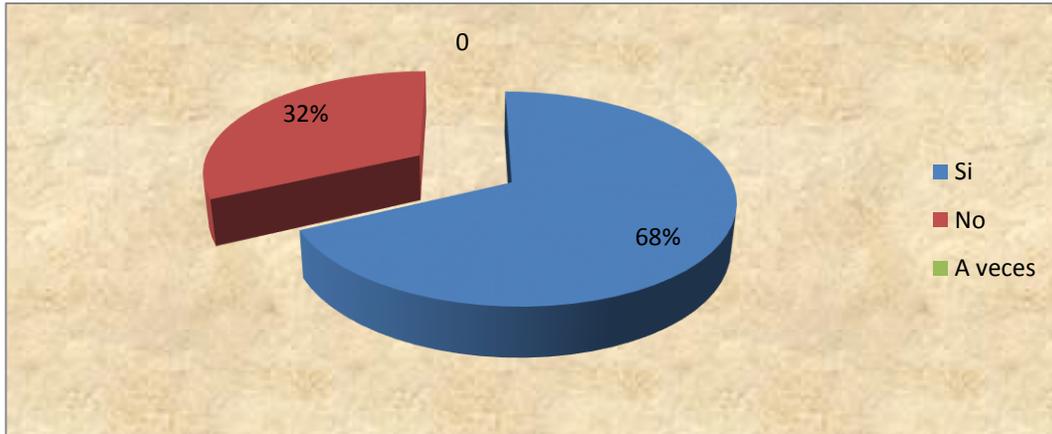
Cuadro 8:

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	67	68 %
No	33	32 %
A veces	0	0
Total	100	100 %

Fuente: Encuesta a profesionales del Derecho del Cantón Quevedo

Elaborado por: Autor

Gráfico 8:



Análisis e Interpretación.

Los resultados de la pregunta ocho, demuestran que el 68% de los encuestados consideran que reformando el Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales se protegerán los derechos y garantías de la ciudadanía a través del principio del respeto a la vida, mientras que el 32% considera que no. Con la reforma, serán protegidos los derechos y garantías de las personas.

9.- ¿Considera usted que para aplicar el Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales, debe haber conciencia de la ciudadanía hacia la vida de las demás personas?

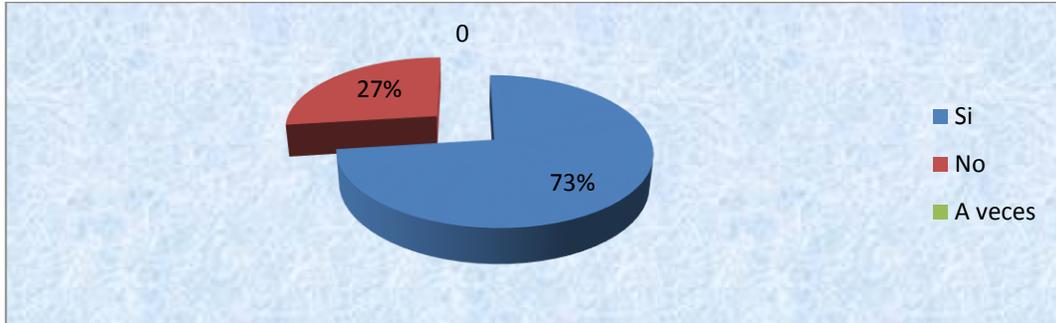
Cuadro 9:

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	73	73 %
No	27	27 %
A veces	0	0
Total	100	100 %

Fuente: Encuesta a profesionales del Derecho del Cantón Quevedo

Elaborado por: Autor.

Gráfico 9:



Análisis e Interpretación

Los resultados de la pregunta nueve, demuestran que el 73% de los encuestados consideran que para aplicar el Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales, debe haber conciencia de la ciudadanía hacia la vida de las demás personas, mientras que el 27% considera que no. Con la reforma, según los encuestados la entrega de la licencia de conducir Tipo “B” debe ser entregada luego de un tiempo prudencial de capacitación y entrenamiento de los aspirantes a conductores.

10.- ¿Está usted de acuerdo en que se deba aplicar la reforma al Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales para que se entregue la licencia de conducir en un tiempo más prudencial de lo establecido?

Cuadro 10.

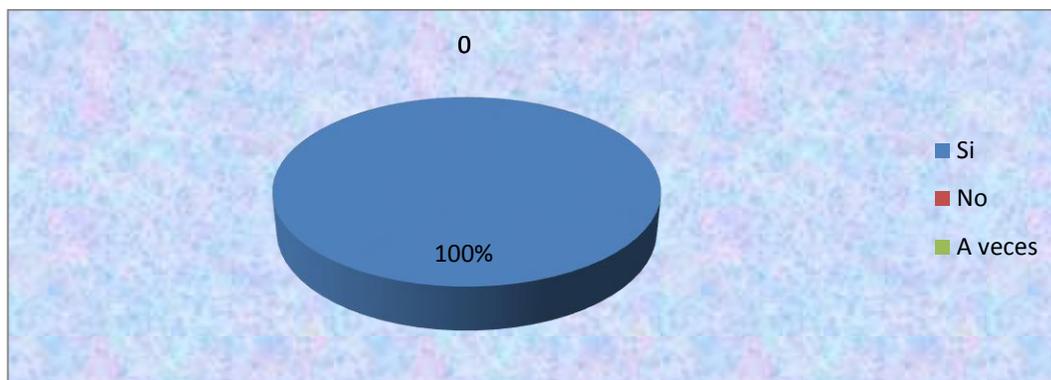
Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	100	100 %
No	0	0
A veces	0	0

Total	100	100 %
--------------	------------	--------------

Fuente: Encuesta a profesionales del Derecho del Cantón Quevedo

Elaborado por: Autor

Gráfico 10



Análisis e Interpretación

Los resultados de la pregunta diez, demuestran que la totalidad de los encuestados están de acuerdo en que se deba aplicar la reforma al Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales para que se entregue la licencia de conducir en un tiempo prudencial de lo establecido. Con la propuesta, se espera ayudar a que se respeten las garantías constitucionales de la ciudadanía y tratar de evitar accidentes de tránsito.

4.2 Entrevistas

1.- Entrevista a un Juez de Tránsito del cantón Quevedo

1.- *¿Considera Ud. que una de las causas por las que ocurren accidentes de tránsito es la adquisición de licencias de conducir sin experiencia?*

Por supuesto que es así. Esto se debe por la demasiada demanda de licencias y el poco tiempo que se determina para la adquisición de dichos permisos sin que los aspirantes a conductores adquieran la experiencia debida para conducir un vehículo.

2.- ¿Considera Usted que representa un peligro que se extienda una licencia de conducir, cuando el aspirante a la misma no tenga la experiencia debida, aun cumpliendo el tiempo que especifica la entidad?

Claro que sí, el tiempo determinado para la entrega del documento es muy corto y no garantiza la seguridad del conductor y de las demás personas, por lo que creo que debería extenderse a más tiempo para instruir con más seguridad a los conductores.

3.- ¿Está usted de acuerdo en que la solución sería que se amplíe el tiempo de capacitación e instrucción para la entrega de las licencias de conducir, o sea, aumentando las horas del curso para que el aspirante adquiera experiencia en el volante?

Es sumamente urgente que se tomen medidas en este asunto, porque un descuido o maniobra producida por negligencia del conductor puede ocasionar desgracias irreparables, por tal motivo, es necesario que dicho tiempo se extienda para que se adquiera más experiencia por parte del mismo conductor.

4. ¿Está usted de acuerdo que se aplique una reforma en al Reglamento de las Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales para que se entregue la licencia de conducir en un tiempo más prudencial de lo establecido?

Estoy de acuerdo en eso, porque primero está la vida de las personas, esto es, el conductor, quienes estén con él dentro del vehículo y todas las personas, como son los peatones. Por tal motivo si estoy de acuerdo en que se aplique una reforma al Reglamento de las Escuelas de Conducción de Choferes no Profesionales.

5.- ¿Entonces, está usted de acuerdo que una reforma al art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales permitirá salvaguardar la vida y los derechos de todos, al obligar a las escuelas de conducción entregar las licencias extendiendo más tiempo las clases de entrenamiento?

Por supuesto que sí. Pues con esta reforma, se protegerá la vida y los derechos de todas las personas, para que se disminuyan los casos de accidentes de tránsito por impericia, algo que se quiere evitar. Pienso que esta reforma va acorde con la situación actual en la que los accidentes causan más daño, por lo que hay que evitar que sean afectados emocionalmente y físicamente todos los ciudadanos.

4.3. Comprobación de la Hipótesis

Con los resultados de la investigación de campo, llevada a cabo mediante encuesta, concretamente con los resultados de las preguntas 2, 9 y 10, más la información proporcionada en las entrevistas, se llegó a determinar que la hipótesis planteada en la presente investigación, sobre la reforma al Artículo veintiséis del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales, se aplicará el principio de seguridad y se garantizará el derecho a la protección de los derechos y garantías constitucionales de las personas que ven amenazadas sus vidas por la impericia de los conductores novatos y que dice “con la reforma al Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales, incrementando el tiempo de capacitación en el Art. 26, se obtendrá mejores profesionales en la conducción vehicular con licencia tipo “B” y la disminución de accidentes de tránsito”, es positiva, por tanto se acepta. Se logró establecer que la falta de tiempo en la preparación de los aspirantes a conductores de vehículos tipo “B” originan accidentes muchas veces con pérdidas humanas, por lo que es necesario aplicar una reforma al Art. Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales vigente para salvaguardar los derechos de todos.

4.4. Reporte de la Investigación

La propuesta de reforma jurídica al Art. Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales, para extender el tiempo de entrega de las licencias de conducir, sin duda permitirá salvaguardar los derechos y garantías constitucionales de todas las personas, por lo tanto, los resultados que se esperan son:

La extensión del curso de capacitación para la obtención de la licencia de conducir tipo B, la que permitirá que los aspirantes a conductores ganen más experiencia en el volante y seguridad en el manejo, garantizando así el principio de seguridad para que se respete la vida humana en todos sus sentidos.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. Conclusiones

- Que el otorgamiento del certificado de aprobación del curso de capacitación para la obtención de las licencias de conducir tipo “B”, en muy poco tiempo establecido por el Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales y la Ley de Tránsito, representa un peligro

para la vida de los aspirantes a conductores de automotores y la vida de los habitantes, debido a la impericia de dichos aspirantes.

- Que la entrega de las licencias de conducir tipo “B” en un tiempo demasiado corto de capacitación, sin establecer plenamente la pericia y seguridad del aspirante en el volante, generaría peligros constantes en las calles y carreteras, violentando de manera flagrante la vida, derechos y garantías fundamentales de todos los ecuatorianos.
- Que la entrega de los certificados para la obtención de la licencia de conducción tipo “B” a corto plazo por parte de las Escuelas de Capacitación es una equivocación que representa un peligro constante para todos, porque hasta ahora no se ha presentado ninguna reforma que obligue a dichas instituciones a extender el tiempo de capacitación, vulnerando de esta manera flagrantemente Principios Constitucionales, como la seguridad y la vida de los seres humanos, a la vez que no se obtendrán mejores profesionales en la materia de conducción vehicular con licencia tipo “B” y la disminución de accidentes de tránsito.

5.2. Recomendaciones.

- Que la entrega de los certificados de aprobación del curso de capacitación para la obtención de la licencia de conducir tipo “B” por las Escuelas de Conducción e Institutos Superiores, deben acreditarse en un tiempo mínimo de ochenta horas, comprobando plenamente la pericia y seguridad del aspirante a conductor.

- Que la Asamblea Nacional Reforme de forma urgente el Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales, para que aquellos institutos de Conducción incrementen más horas de capacitación e instrucción a los postulantes que reprueban las pruebas en primera instancia en la Agencia Nacional de Tránsito.
- Que el SENESCYT incremente como materia básica en los Centros Educativos módulos de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial con la finalidad de formar y capacitar mejores personas en la materia de educación vial, de igual manera en coordinación con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el SECAP, realicen cursos de actualización a Jueces, Fiscales y miembros de la Comisión de Tránsito del Ecuador.

CAPÍTULO VI

LA PROPUESTA

6.1. Título I

Reformar el Artículo 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales que permita extender el tiempo de capacitación para la adquisición de las licencias de conducir.

6.2. Antecedentes

En la práctica se ha logrado establecer que en tránsito es mejor la experiencia que la improvisación, ya que éstos contribuye más a evitar posibles accidentes de tránsito que casi siempre ocasionan heridos y pérdidas de vidas humanas, debido a la impericia de personas que al adquirir en un corto tiempo la licencia de conducir, salen sin la experiencia y conocimientos debidos, poniendo en peligro la vida de todas las personas, incluyendo la propia misma.

Cuando se realiza la entrega de una licencia de conducir, no se define si el aspirante es experimentado o un principiante, por lo que puede ser que la Institución autorice a conducir a una persona que se convierta en una bomba de tiempo al volante, por lo que es importante definir una propuesta que extienda el tiempo de la entrega de la licencia tipo “B” para que exista más seguridad en las calles y carreteras y se respete la vida de todos.

“De enero a diciembre del año 2014 ocurrieron 28.162 accidentes, en los que fallecieron 2.277 personas.

Por conducir en estado etílico se registraron de enero a septiembre de 2013 un global de 1.538 accidentes, según la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

Para la Fiscalía, en el año 2013 en el país fallecieron 3.180 personas en accidentes de tránsito, el 58,64% por exceso de velocidad; el 38,68% por impericias del conductor; y el 2,69% por consumo de alcohol.

La Dirección de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial concluyó que en 22 provincias del país el mayor porcentaje de siniestros lo causan los conductores con licencia tipo B.”⁷⁴

⁷⁴ <http://www.telegrafo.com.ec/politica/item/el-secap-e-institutos-superiores-capacitaran-a-quienes-busquen-licencias-tipo-b.html>

6.3. Justificación

La licencia de conducir es aquel documento que expide la autoridad administrativa que corresponde y el que permite que quien lo porta conduzca vehículos en la vía pública. La Legislación de cada país tiene sus propios criterios y condiciones a la hora de la entrega de la misma, de todas maneras, existen algunas condiciones y reglas universales tales como la edad, la cual debe superar los 18 años para poder acceder a la misma y si el conductor llegase a violar algunas de las leyes de tránsito, de inmediato, se le podrá cancelar la autorización otorgada.

La práctica diaria ha demostrado que el tiempo es la madre de la experiencia, por lo que se entiende que si una persona que adquiere una licencia tipo “B” sin haber tenido la suficiente experiencia al volante, representa un peligro para su vida y la de las demás personas.

Por tal motivo, se presenta la siguiente propuesta de reforma al Artículo 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales que permita extender el tiempo de capacitación para la adquisición de las licencias de conducir, siendo por lo tanto menester que El Estado adopte medidas alternativas como en efecto lo ha hecho con el fin de proteger la vida y salud de los ecuatorianos, obligando a que se extienda el tiempo de entrega de dichos documentos, a fin de que los aspirantes a conductores adquieran más experiencia y conciencia en el manejo del volante vehicular.

6.4. Síntesis del Diagnóstico.-

El Estado Ecuatoriano a través de la Constitución vigente y la Codificación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento, el Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales debe exigir que las Escuelas de Conducción extiendan el tiempo permitido de la capacitación para la adquisición de la licencia tipo “B”, lo cual es beneficioso para las personas, esto se constituye en el justificativo esencial para la realización del presente trabajo investigativo, dado que el actual sistema de tránsito está dominado por la presión constante de solicitudes de este tipo de licencia, lo que nos ha llevado a tomar conciencia de este problema y precaver

futuros accidentes con secuelas de heridos, mutilados y pérdidas de vidas humanas.

6.5. Objetivos

6.5.1. General

Elaborar una propuesta de reforma jurídica al Artículo 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales que permita extender el tiempo de capacitación para la adquisición de las licencias de conducir tipo “B”.

6.5.2. Específicos

Determinar en la exposición de motivos, las razones que fundamentan la propuesta de reforma al Artículo 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales.

Determinar el marco constitucional en el que se inserta la propuesta de reforma a los preceptos jurídicos mencionados.

Definir la propuesta de la reforma jurídica que permita extender el tiempo de capacitación para el otorgamiento de la licencia de conducción tipo “B”.

6.6. Descripción de la Propuesta

El propósito general de la presente propuesta jurídica, es aplicar el principio de seguridad, a fin de que las Escuelas de Conducción extiendan el tiempo de capacitación para la adquisición de las licencias tipo “B” de quince días a siete meses, esto es con la finalidad de prevenir accidentes de tránsito debido a la impericia de los conductores. Para tal motivo, se presenta la propuesta.

PROPUESTA JURÍDICA

6.6.1. Desarrollo

REPÚBLICA DEL ECUADOR

ASAMBLEA NACIONAL

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Considerando:

Que, la Constitución de la República del Ecuador, en su Art. 3 numeral 8 garantiza a sus habitantes como deber primordial del Estado la seguridad integral.

Que, es necesario que en el Ecuador se regularice de mejor forma la adquisición de la licencia tipo “B” para las personas a fin de protegerlas de forma óptima.

Que, es necesario que la preparación para la rendición de exámenes médicos y psicotécnicos, sean con la veracidad que el caso amerita, evitando el engaño en los mismos.

Que, de conformidad a lo establecido en el art. 120 numeral (6) de la Constitución de la República, son atribuciones de la Asamblea Nacional expedir, codificar, reformar, derogar las Leyes e interpretarlas con carácter generalmente obligatorio;

Que, de acuerdo art. 133 de la Constitución de la República, las Leyes Orgánicas regularán el ejercicio de los derechos y garantías constitucionales;

Que, de conformidad con el Art. 66, numeral 1 de la Constitución, se protege el derecho a la vida, siendo el bien máspreciado del ser humano

Que, el Art. 188 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, determina las instituciones que dictarán la capacitación a los postulantes que reprobren las pruebas en la ANT para la obtención de la licencia de conducir del tipo “B”.

Por las consideraciones expuestas y en uso de la facultad concedida a la Asamblea Nacional por el Art. 120 numeral 6 de la Constitución de la República del Ecuador, expide la siguiente:

REFORMA AL ART. 26 DEL REGLAMENTO DE ESCUELAS DE CAPACITACIÓN DE CONDUCTORES NO PROFESIONALES

CAPÍTULO III

DE LA DURACIÓN DEL CURSO

Art. 26.- Los cursos de capacitación de conductores no profesionales, tendrán una duración de 33 horas, las cuales comprenderán diez (10) horas de instrucción teórica con el sistema audiovisual; quince (15) horas de instrucción práctica de conducción de vehículos; cinco (5) horas de mecánica básica; dos (2) horas de psicología aplicada a la conducción; y, una (1) hora de primeros auxilios.

La aprobación del ciclo de estudios dará derecho al respectivo título de conductor no profesional, previo al examen de graduación determinado en este reglamento.

Cámbiese a continuación que diga:

CAPÍTULO III

DE LA DURACIÓN DEL CURSO

Art. 26.- Los cursos de capacitación de conductores no profesionales, tendrán una duración de 80 horas, con un ciclo de estudios comprendido en instrucción teórica con el sistema audiovisual (10 horas); instrucción práctica de conducción de vehículos (15 horas); mecánica básica (5 horas); psicología aplicada a la conducción (5 horas); primeros auxilios (5 horas); relaciones humanas (8 horas); Mediación y arbitraje (9 horas); ley de Tránsito (13 horas); y, Educación Vial (10 horas).

La aprobación del ciclo de estudios dará derecho al respectivo título de conductor no profesional, previo al examen de graduación determinado en este reglamento.

DISPOSICIÓN FINAL ÚNICA:

La presente Ley Reformatoria al Art. 26 del Reglamento de Escuela de Capacitación de Conductores no Profesionales, entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación en el Registro Oficial.

Dado y firmado en la Asamblea Nacional, ubicado en el Distrito Metropolitano de la ciudad de Quito, Capital del Ecuador, a los 8 días del mes de Junio del año dos mil quince.

PRESIDENTE DE LA ASAMBLEA NACIONAL

6.7. Beneficiarios

La presente propuesta de reforma al Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales, guarda coherencia con derechos y garantías tutelados en la Constitución de la República, por lo que tiene como beneficiarios a todos los ecuatorianos y en general a las personas que recurren a las Escuelas de Conducción para adquirir una licencia de conducir; siendo también beneficiada la sociedad en su conjunto.

6.8. Impacto Social

A través de la Propuesta de reforma al Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores no Profesionales para la adquisición de la licencia de conducir, la cual será de gran impacto social, pues creará conciencia y mayor responsabilidad en la realización de esa actividad, por parte de los aspirantes a conductores de la licencia tipo “B”, lo que contribuiría a disminuir la cifra alarmante de accidentes de tránsito en el Cantón Quevedo y el país, conservando la armonía social.

GLOSARIO

ACCIÓN. “Derecho subjetivo público que tienen todos los ciudadanos para acudir ante las autoridades judiciales o administrativas para garantizar la preservación de un derecho.” ⁷⁵

ACCIÓN DISCIPLINARIA. Facultad que poseen la propia administración y todos los ciudadanos de acudir ante las autoridades competentes para que se adelanten las investigaciones y se impongan las sanciones legales, contra servidores públicos que cometan irregularidades en el desempeño de la función.” ⁷⁶

ACCIÓN DE REPETICIÓN. Acción contenciosa administrativa que debe promover el Estado cuando haya sido condenado a reparar daños como consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de un agente suyo, para recuperar de su peculio el valor pagado.” ⁷⁷

CONTRAVENCIÓN. Conducta punible que por no afectar bienes jurídicos de mayor entidad, no reviste la categoría de delito, y por ende merece tanto un procedimiento como una sanción, menos rígida.” ⁷⁸

CULPA. Forma de incurrir en falta disciplinaria, por no actuar con el deber de cuidado exigido en una situación concreta.” ⁷⁹

CULPA GRAVE. Cuando se incurre en falta disciplinaria por inobservancia del cuidado necesario que cualquier persona del común imprime a sus actuaciones.”

80

⁷⁵ Palacio Lino Enrique: La prueba en el proceso Penal. Abelardo – Perrot, Buenos Aires, 2010

⁷⁶ Zabala Baquerizo, Jorge: Tratado de Derecho Penal, Editorial edino, Guayaquil, 2009

⁷⁷ García Falconí, José: Manual de Práctica Procesal Constitucional y Penal, s/e. Quito, 2012

⁷⁸ Cabanellas Guillermo, “Diccionario de Derecho Usual”, tomos I, II, III, IV, Bibliografía Ameba, Buenos Aires 2008.

⁷⁹ García Falconí. José: Manual de Práctica Procesal Constitucional y Penal, s/e. Quito, 2012.

⁸⁰ García Falconí. José: Manual de Práctica Procesal Constitucional y Penal, s/e. Quito, 2012.

CULPA GRAVÍSIMA. Cuando se incurre en falta disciplinaria por ignorancia supina, desatención elemental o violación manifiesta de reglas de obligatorio cumplimiento.”⁸¹

CULPABILIDAD. Conformar el aspecto subjetivo de la infracción disciplinaria y se predica cuando en el comportamiento del agente concurren el dolo o la culpa.”⁸²

DEBERES. “Relación de obligaciones establecidas en el Código Disciplinario para los servidores públicos y particulares que ejerzan funciones públicas, encaminadas al efectivo cumplimiento de la función pública.”⁸³

DESARROLLO SOSTENIBLE. “La Comisión Brundtland definió el desarrollo sostenible como el desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades. Se trata de una definición mínima, pues con posterioridad este concepto ha sido reelaborado y desarrollado de múltiples formas, a menudo discordantes.”⁸⁴

FALTA DISCIPLINARIA. “La incursión en cualquiera de las conductas o comportamientos previstos en la Ley 734 de 2002, que conlleve incumplimiento de deberes, extralimitación en el ejercicio de derechos y funciones, prohibiciones y violación del régimen de inhabilidades, incompatibilidades, impedimentos y conflicto de intereses, sin estar amparado por cualquiera de las causales de exclusión de responsabilidad.”⁸⁵

⁸¹ García Falconí. José: Manual de Practica Procesal Constitucional y Penal, s/e. Quito, 2012.

⁸² García Falconí. José: Manual de Practica Procesal Constitucional y Penal, s/e. Quito, 2012.

⁸³ Cabanellas Guillermo, “Diccionario de Derecho Usual”, Tomos I, II, III, IV, Bibliografía Ameba, Buenos Aires 2008.

⁸⁴ Cabanellas Guillermo, “Diccionario de Derecho Usual”, Tomos I, II, III, IV, Bibliografía Ameba, Buenos Aires 2008.

⁸⁵ Cabanellas Guillermo, “Diccionario de Derecho Usual”, Tomos I, II, III, IV, Bibliografía Ameba, Buenos Aires 2008.

SANCIÓN. “Castigo derivado de la infracción al ordenamiento jurídico del Estado.”

86

SERVIDOR PÚBLICO. “Persona natural vinculada a un organismo público por un procedimiento electoral, reglamentario o contractual, en cargos previamente creados, para el ejercicio de funciones y deberes señalados por autoridad competente, relacionados con los fines y las actividades del Estado.”⁸⁷

BIBLIOGRAFÍA

ÁLVARO, Jorge Eduardo. (2005) “Manual de Tránsito y Transporte Terrestre” Editorial de la Universidad Técnica Particular de Loja. Loja- Ecuador.

AUTOMÓVIL CLUB DEL ECUADOR, ANETA (2008) “Aprender a Conducir”, Quito-Ecuador.

ANETA <http://www.aneta.org.ec/index.php/2013-05-03-00-57-50/2013-06-06-02-28-29>

BALSECA RUIZ, Carlos Julio (2009) “Los Juicios en materia de Tránsito en Aplicación al Nuevo Sistema Penal” Editorial Jurídica del Ecuador, primera edición, Quito-Ecuador.

CABANELLAS Guillermo Diccionario Jurídico Elemental. Editorial Heriasta. Buenos Aires. (2004; Pág.47)

Capítulo V de las Contravenciones <http://www.cntttsv.gov.ec/> Comisión Nacional de Transporte Terrestre.

Constitucional y Penal”, Editor Rodín, tercera edición, Quito-Ecuador

CABANELLAS, Guillermo. “Diccionario Jurídico Elemental”, Editorial Eliasta, Buenos Aires – Argentina, Segunda Edición. 2008, pág 124.

⁸⁶ Cabanellas Guillermo, “Diccionario de Derecho Usual”, Tomos I, II, III, IV, Bibliografía Ameba, Buenos Aires 2008.

⁸⁷ Cabanellas Guillermo, “Diccionario de Derecho Usual”, Tomos I, II, III, IV, Bibliografía Ameba, Buenos Aires 2008.

DIRECCIÓN NACIONAL DE TRÁNSITO, Policía nacional (2007) “Test de Evaluación”. Quito-Ecuador

DICCIONARIO JURÍDICO ESPASA. Editorial Espasa Calpe. S.A. Madrid – España. 2001. Pág. 1043.

Diario Hoy. Tránsito Licencia para matar. <http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/transito-licencia-para-matar-5179.html> (Consultado el 5 de junio del 2013)

Editorial Eliasta. Edición 1998. Pág. 493.

GUAMÀN PALLCHIZACA, Nancy Alexandra, LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO A LA LUZ DE LA JUSTICIA ORDINARIA Y JUSTICIA INDÍGENA. Universidad de Cuenca. Cuenca. 2014

GUERRERO VIVANCO, Walter. “Derecho Procesal Penal”. Tomo I.

GARCÍA FALCONÍ, José (2012) “Manual de Práctica Procesal.

GOLDSTEIN, Mabel. Diccionario Jurídico Consultor Magno. Buenos Aires-Argentina. Círculo Latino Austral. 2008. Pág. 390.

GALLEGOS, GALLEGOS, Simón Bolívar (2004) “La Responsabilidad en el Delito de tránsito”, Impresores Heda, Quito-Ecuador.

<http://www.definicionabc.com/derecho/licencia.php>, fecha de consulta 05 de noviembre del 2014

<http://diccionario.motorgiga.com/diccionario/permiso-de-conduccion-definicionsignificado/gmx-niv15-con195104.htm>.

<http://bomberosvoluntariosderawson.espacioblog.com/post/2007/10/16/la-principal-causa-accidentes-traansito-es-invasiain-de> (5 de junio del 2013).

IRURRETA, Víctor A. (2003) “Accidentología Vial y Pericia” Ediciones La Rocca, Buenos Aires-Argentina.

JUAN BUSTOS RAMÍREZ, 2001. Obras completas Derecho Penal pág. 751.Consultado en el sitio web:

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Art. 106. 2011.

MAYA, germánico (2009) “Guía del Conductor, Como disminuir los Accidentes de tránsito”. Octava Edición. Quito-Ecuador.

NOBOA, Edgar E (2010) “Tránsito” Normas y Procedimientos. Policía Nacional, Quito-Ecuador.

OSORIO, Manuel. Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales.

OLANO, Carlos. Tratado Técnico Jurídico sobre Accidentes de Circulación y Materias Afines, Editorial ABC, sexta edición, año 2003, Bogotá – Colombia, pág. 57.

PUDELECO, Editores S.A. Quito – Ecuador. Enero de 1996. Pág. 245.

PALACIO, Lino Enrique: La prueba en el proceso penal. Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 2010.

ROMBOLA, Néstor Darío; REBOIRAS, Lucio Martín. DICCINARIO DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES. Editorial Ruy Díaz. Buenos Aires- Argentina. 2004. Pág. 615

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

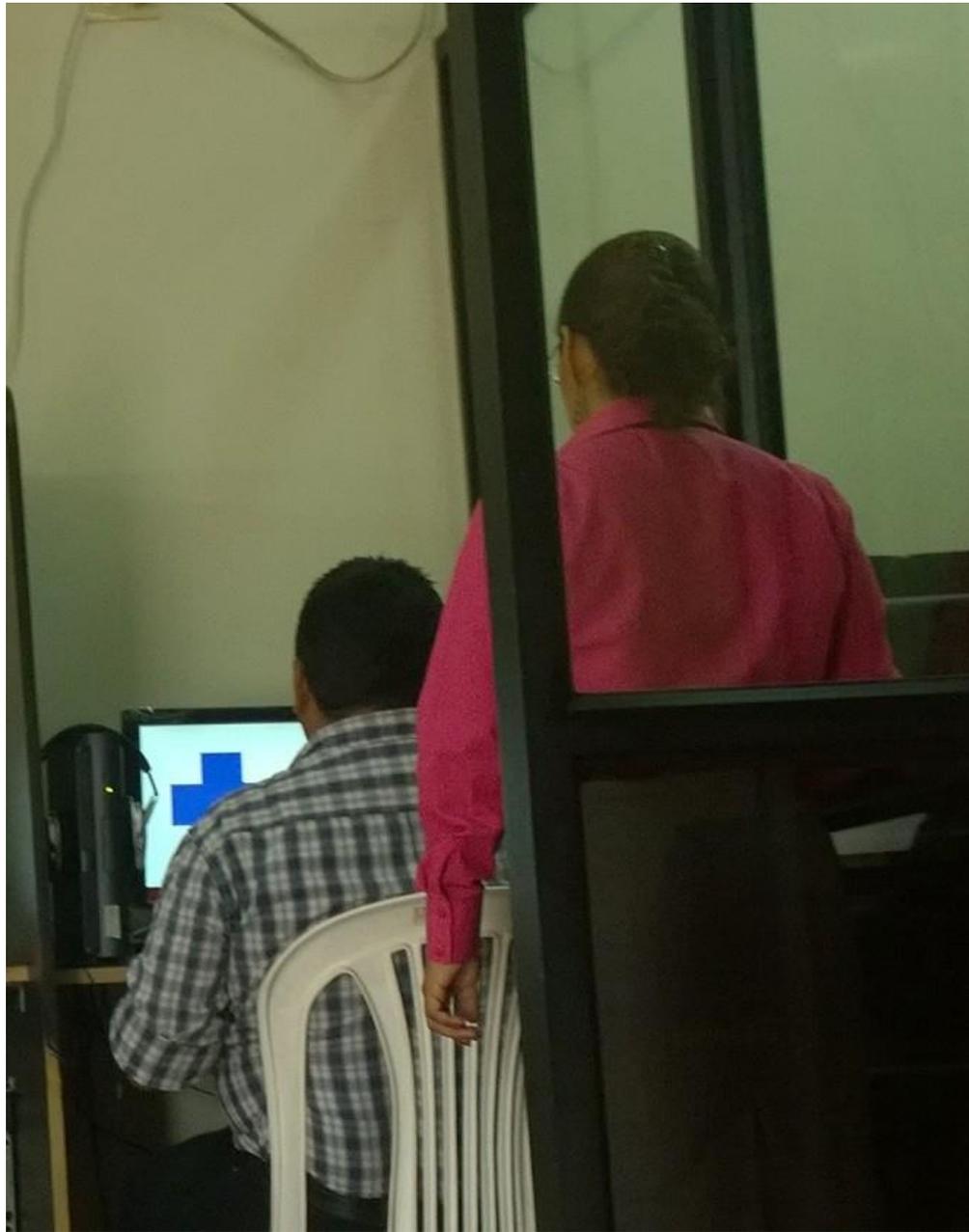
TAMAYO CASTRO (2014) Horacio. “Manual de Identificación Vehicular” Editorial Publingraf, Quito-Ecuador.

ZAVALA BAQUERIZO, Jorge: Tratado de Derecho Procesal Penal, Editorial Edino, Guayaquil, 2009.

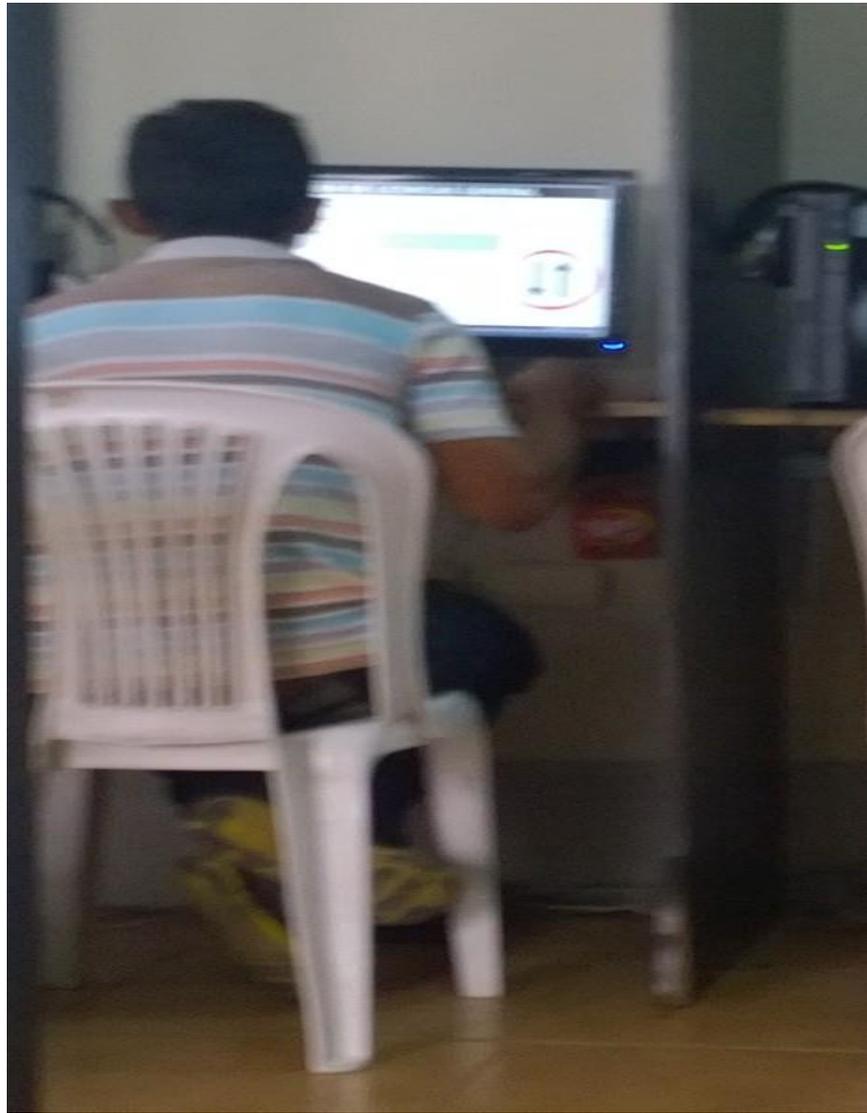
ANEXOS:



La Agencia Nacional de Tránsito sucursal Quevedo, mantiene su oficina en la vía Quevedo - Buena Fe, frente al Cuartel Militar, en la fotografía podemos observar dos carpas con sus respectivas sillas que sirven para que los usuarios esperen el respectivo turno para la adquisición de la licencia tipo “B”, previo al examen teórico que deben realizar en la misma Agencia.



Usuario recibiendo instrucciones de cómo realizar el examen teórico en la Agencia Nacional de Tránsito.



Usuario realizando el examen teórico en la Agencia Nacional de Tránsito.



Embrague

Freno

Acelerador

Adaptación para los
controles Secundarios

Pedales de un vehículo que sirve para la práctica de conducción vehicular de los aspirantes a conductores para la licencia tipo "B".



Acelerador

Freno

Embrague

Adaptación de los controles
Secundarios, sirven al
instructor de conducción

Pedales adaptados al lado derecho del vehículo, mismo que sirven para que el instructor de conducción pueda intervenir en caso que el aspirante a conductor para la licencia tipo "B" esté por cometer alguna imprudencia o alguna infracción de tránsito.



Aquí podemos observar una vista panorámica de un vehículo que sirve para la práctica de conducción vehicular, donde podemos observar los pedales de control (Volante, palanca de cambios, embrague, freno y acelerador) que sirven al aspirante para la práctica de conducción vehicular y familiarizarse con el aprendizaje de los mandos de control principales de un vehículo; de igual manera podemos observar los pedales de control que sirven al catedrático que imparte la materia de conducción vehicular y que sirven para que el instructor pueda intervenir en caso que el aspirante llegase a cometer una imprudencia.