



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 MALTRATO DEL CONDUCTOR VULNERA LOS DERECHOS A
LOS USUARIOS”**

AUTOR:

ARACELY ALEXANDRA SÁNCHEZ GARCÍA

DIRECTOR DE TESIS:

DR. JUAN ULISES DÍAZ CASTRO

QUEVEDO-LOS RÍOS-ECUADOR

2014 – 2015



UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO

FACULTAD DE DERECHO

Carrera de Ciencias Jurídicas

Tesis de Grado presentado al Decano como requisito previo a la
obtención del título de Abogada

**“EL MALTRATO DEL CONDUCTOR VULNERA LOS DERECHOS A
LOS USUARIOS”**

APROBADA POR

**Ab. Elíseo Ramírez Chávez M.S.c
PRESIDENTE DEL TRIBUNAL**

**Ab. Enrique Chalen Escalante, M.Sc
MIEMBRO DEL TRIBUNAL**

**Ab. Víctor Bayas Vaca, M.Sc.
MIEMBRO DEL TRIBUNAL**

Quevedo - Los Ríos - Ecuador

2015



INFORME DEL DIRECTOR DE TESIS

Certifico:

Que la Señora. Egresada **SANCHEZ GARCIA ARACELY ALEXANDRA**, ha realizado la investigación titulada “EL MALTRATO DEL CONDUCTOR VULNERA LOS DERECHOS A LOS USUARIOS” bajo mi dirección, habiendo cumplido a cabalidad con la disposición reglamentaria establecida para el efecto.

Quevedo 3 de Septiembre del 2014

DR. Juan Ulises Díaz Castro
DIRECTOR DE TESIS

DEDICATORIA

Esta tesis de grado está dedicada a DIOS, quien supo guiarme por el buen camino, quien me dio la fe, esperanza, salud, y el coraje para seguir adelante y no desmayar en los problemas que se presentaban enseñándome a encarar las adversidades sin perder nunca la dignidad ni desfallecer en el intento.

A mí querida MADRE GLADYS GARCIA que siempre me ha levantado los ánimos tanto en los momentos difíciles de mi vida estudiantil como personal. Gracias por tu paciencia y esas palabras sabias que siempre tienes para mis enojos, mis tristezas y mis momentos felices, gracias por ser mi amiga mama.

A mí compañero DANIEL BERMELLO, quien me brindó su cariño y estímulo, por ayudarme a tomar las decisiones que me ayudan a balancear mi vida y sobre todo por estar a mi lado dándome confianza y seguridad.

A mis HIJOS GËNESIS Y ALEXANDER, que son el motivo y la razón que me han llevado a seguir superándome día a día, quienes me prestaron el tiempo que les pertenecía, quiero también dejar a cada uno de ellos una enseñanza; que cuando se quiere alcanzar algo en la vida, no hay tiempo ni obstáculo que lo impida para poderlo LOGRAR.

A mi querida y recordada Abuelita AURORA GARCIA quien me enseñó desde muy pequeña a luchar y no renunciar para así poder alcanzar mis metas.

A mi hermano TEVA quien desde un inicio me motivó a seguir adelante y a quien prometí que terminaría mis estudios. Promesa cumplida hermano de mi alma.

SANCHEZ GARCÍA ARACELY ALEXANDRA

AUTORA

AGRADECIMIENTOS

A la Autoridades de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, Ing. Roque Vivas Moreira, Rector y Dr. Colón Bustamante Fuentes, Decano de la Facultad de Derecho

A mi director de tesis, Dr. Ulises Díaz por su visión crítica de muchos aspectos cotidianos de la vida, por su rectitud en su profesión como docente, quien con su experiencia, su paciencia ha logrado en mí que pueda terminar mis estudios con éxito, ayudándome a formarme como persona e investigador.

También me gustaría agradecer a mis maestros de la Facultad de Derecho que durante toda mi carrera profesional han aportado con un granito de arena a mi formación, y en especial a mis profesores Dr. Eliseo Ramírez Chávez, Dr. Víctor Guevara y Dr. Segundo Quispe Guanoluisa por sus consejos, su enseñanza y más que todo por su amistad.

A mis queridas hermanas, MARGARITA, MONICA y NORA a mi hermano VICTOR ¡Gracias! Sin ustedes no hubiese podido hacer realidad este sueño.

A mi segundo padre, ALBERTO CARBO PEREZ gracias por tu apoyo, agradezco lo consejos que en el momento exacto has sabido darme para no dejarme caer y enfrentar los momentos difíciles.

A los que nunca dudaron que lograría este triunfo: Gracias cuñado PEDRO COELLO, cuñadas CAROLINA INTRIAGO y ROSA BERMELLO, gracias prima MARCIA KLAERE y comadre NORMA SANCHEZ, gracias por ser parte de mi vida.

A todos mis amigos, y compañeros de aula sin excluir a ninguno, a ustedes quienes formaron parte de esta aventura que se quedara por siempre en mis recuerdos.

Son muchas las personas que han formado parte de mi vida estudiantil a las que me encantaría agradecer, algunas están aquí conmigo y otras en mis recuerdos y en mi corazón, sin importar en donde estén quiero darles las gracias por formar parte de mí.

SANCHEZ GARCÍA ARACELY ALEXANDRA
AUTORÍA

Autoría

Todos los criterios, ideas, comentarios, conclusiones, recomendaciones expuestas en la presente tesis Jurídica son de mi autoría, excepto aquellas referentemente conceptuales que se encuentran debidamente citadas.

SANCHEZ GARCÍA ARACELY ALEXANDRA

AUTORIZACIÓN DE LA AUTORÍA INTELECTUAL

Yo, **SANCHEZ GARCIA ARACELY ALEXANDRA**, en calidad de autor de la Tesis **“EL MALTRATO DEL CONDUCTOR VULNERA LOS DERECHOS A LOS USUARIOS”**, 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 el Reglamento, en concordancia, con el Art. 144 de la Ley de Educación Superior.

Quevedo, 01 de Diciembre del 2014.

SANCHEZ GARCIA ARACELY ALEXANDRA

C.I. 0915821094

ÍNDICE

ÍNDICE GENERAL

Caratula	I
Tribunal de Sustentación	II
Informe del Director	III
Dedicatoria	IV
Agradecimiento	V
Autoría	VI
Autorización	VII
Indice de General	VIII
Indice de Fotos	XI
Resumen Ejecutivo	XII
Summary	XIII

CAPÍTULO I EL PROBLEMA

1.1	Introduccion	1
1.2	Problematización	3
1.2.1.	Formulacion del Problema	4
1.2.2	Delimitacion del Problema	4
1.2.3	Justificación	5
1.3	Objetivos	7
1.3.1	General	7
1.3.2	Especificos	7
1.4	Hipótesis.	7
1.5	Variables.	7
1.5.1	Variable Independiente	7
1.5.2	Variable Dependiente	8
1.6.	Recursos	8
1.6.1.	Humanos	8
1.6.2	Materiales	8
1.6.3.	Presupuesto	9

CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO

2.1.	Antecedente de la Investigación	10
2.2.	Fundamentación	10
2.2.1.	Doctrina	10
2.2.1.1.	Maltrato	10
2.2.1.2.	Maltrato Psicológico	17
2.2.1.3	Violencia	18
2.2.1.4.	El transporte terrestre y su naturaleza	19
2.2.1.5.	Servicio de Transporte Urbano	19
2.2.1.6	El transporte de pasajeros	20
2.2.1.7	El Pasajero	20
2.2.1.8.	Derechos de los pasajeros del servicio de transporte público	21
2.2.1.9.	Principio de Igualdad.	22
2.2.1.10.	Principio de Equidad.	23
2.2.1.2.1.	Principio de Imparcialidad	23
2.2.1.2.2.	Definición de Contravención.	23
2.2.1.2.3.	Contravenciones de tránsito	26
2.2.1.2.4.	Indemnizar	28
2.2.1.2.5.	Daño Emocional	29
2.2.1.2.6.	Daño Moral	30
2.2.1.2.7.	Daño Civil	30
2.2.1.2.8.	Factores que producen el mal temperamento de los conductores de transporte público.	31
2.2.1.2.9	Enfermedades Psíquicas	31
2.2.1.3.1.	Depresión	31
2.2.1.3.2.	Alcohol u Otras Drogas	33
2.2.1.3.3.	Estrés	33
2.2.1.3.4.	Factor Humano	34
2.2.1.3.5.	Carácter culposo de las contravenciones de tránsito	36
2.2.1.3.6.	Causas por las que se producen las contravenciones de tránsito	40
2.2.1.3.7.	Negligencia	40
2.2.1.3.8.	Imprudencia	42
2.2.1.3.9.	Impericia	45
2.2.1.4.1.	Educación vial y capacitación	49
2.2.2.	Jurisprudencia	50
2.2.3.	Legislación	50
2.2.3.1.	Constitución de la República del Ecuador del 2008	50
2.2.3.2	Declaración Universal de los Derechos Humanos	54
2.2.3.3.	Convenio Americano sobre Derechos Humanos	55

2.2.3.4.	Ley Orgánica del Transportes	56
2.2.3.5.	Código Orgánico Integral Penal.	60
2.2.3.6.	Ley del Consumidor	61
2.2.3.7.	Derecho Comparado	62

CAPÍTULO III METODOLOGÍA

3.1.	Determinación de los métodos a utilizar	63
3.1.1.	Método Inductivo	63
3.1.2.	Método Deductivo	63
3.1.3.	Método Analítico	63
3.1.4.	Método Transversal	63
3.1.5.	Método Histórico lógico	63
3.2.	Diseño de la Investigación	64
3.2.1.	Bibliografía	64
3.2.2.	De Campo	64
3.3.	Población y Muestra	64
3.3.1.	Poblacion	64
3.3.2.	Muestra	64
3.4.	Técnicas e Instrumentos de Investigación	66
3.4.1.	Odseccion Directa	66
3.4.2.	Encuesta	66
3.4.3.	Entrevista	66
3.5.	Validez y Confiabilidad de los Instrumentos	66

CAPÍTULO IV ANÁLISIS INTERPRETACIÓN RESULTADO

4.1.	Análisis e Interpretación de gráficos y resultados	68
4.1.1.	Encuesta dirigido a moradores de la Ciudad de Quevedo	68
4.1.2.	Encuesta Dirigida a abogados en libre ejercicio	78
4.1.3.	Entrevista realizada a Juez Penal de Transito. Dr. Carlos Bowen Lavayen	83
4.1.4.	Entrevista realizada a Juez Penal de Transito Dr. Juan Dueña Vélez.	84

4.2.	Comprobación de la Hipótesis	85
4.3.	Reporte de la Investigación	85

CAPÍTULO V CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1.	Conclusiones	87
5.2.	Recomendaciones	88

CAPÍTULO VI PROPUESTA

6.1.	TÍTULO I	89
6.2.	Antecedentes	89
6.3.	Justificación	89
6.4.	Síntesis del Diagnóstico	89
6.5.	Objetivos	89
6.5.1.	General	89
6.5.2.	Específico	90
6.6.	Descripción de la propuesta	91
6.6.1.	Desarrollo	91
6.7.	Beneficiarios	100
6.8.	Impacto Social.	101
	Bibliografía	102
	Anexos	105

ÍNDICE DE FOTOS DE ENCUESTA

Encuesta realizada a moradores de la ciudad de Quevedo	106
Encuesta a choferes de diferentes unidades de Quevedo	106
Encuesta a conductores de Taxi	108
Entrevista a Juez de la Unidad Judicial Penal Dr. Carlos Bowen Lavayen.	111

RESUMEN EJECUTIVO

El presente trabajo de investigación jurídica, se lo realiza con el objeto de elaborar una propuesta de reforma al Código Integral Penal, estableciendo que con una sanción más drástica a las contravenciones de tránsito en cuanto al maltrato, se evitaría el abuso de los conductores de las unidades de transportes de pasajeros, y fortaleceríamos los derechos constitucionales del derecho a los usuarios.

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 competentes 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 de los usuarios por parte de los conductores.

El quinto capítulo describe las conclusiones y recomendaciones.

Finalmente el sexto capítulo desarrolla Propuesta de reforma jurídica

SUMMARY

The present work of legal research, it takes in order to develop a proposal to reform the Penal Code Integral, stating that the application of repetition in traffic offenses contrary to law, abuse of drivers would avoid units transport of passengers, and we would strengthen the constitutional rights of the right users.

This Legal research is divided into six chapters. In the first chapter, the main part for understanding the problem and the effect was treated, it was necessary to hypothesize, routed by the same research.

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; the methods used, the 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 of users by the drivers.

The fifth chapter describes the conclusions and recommendations. Finally the sixth chapter develops Proposal for legal reform.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

1.1 INTRODUCCIÓN.

El Código Orgánico Integral penal tienen como finalidad normar de manera positiva imponiendo sanciones a los contraventores apegado en al marco jurídico en materia de tránsito referente a las obligaciones que tienen que asumir los conductores del transporte público; a través de la Ley en materia de Tránsito se busca regular el transporte público y la circulación vial en forma ordenada y técnica, llevando al Ecuador a un sitio desarrollado al igual que otros países en cuestión de ordenamiento jurídico de tránsito.

Con la finalidad de buscar soluciones en el mejoramiento de la circulación vial y disminuir el número de contravenciones de tránsito por parte de los conductores de vehículos de pasajeros en las vías públicas, se planteó como objetivo principal del estudio determinar cuáles son los verdaderos motivos que inducen a los conductores de vehículos a cometer este tipo de infracciones de tránsito, especialmente en el trato hacia los pasajeros, que por cierto generan contratiempos y que por no verse involucrados en largos procesos judiciales, muchos prefieren no enfrentar.

El estudio de este problema y el posterior desarrollo del presente proyecto de investigación, se lo estableció por medio del uso de técnicas cualitativas (Encuestas y entrevista), a un porcentaje de usuarios, para obtener su opinión, acerca del servicio que brindan los señores conductores, dentro del informe se pudo establecer un sinnúmero de

falencias que enfrentan los pasajeros dentro de las unidades, causadas por los choferes, entre las cuales podemos citar las siguientes:

- Mal trato de palabras al usuario.
- Desconocimientos de derechos y obligaciones por parte de choferes y oficiales.
- Desacatamiento de las leyes de tránsito por parte de choferes y oficiales.
- Circulación de buses urbanos con exceso de pasajeros en su interior.
- El uso de diésel, como agente de limpieza del piso del buses, generando enfermedades.
- Falta de capacitación a los choferes.
- La contratación de conductores de las unidades, sin el requerimiento de características.

Dado a la importancia que tiene el tema para el desarrollo de una ciudad como el cantón Quevedo que cada día tiene un alto índice de crecimiento en el aspecto social y humano, por lo que se establece de carácter urgente la reforma del Art 387 del Código Orgánico Integral Penal , que reúne las cualidades y las características, para el debido acatamiento por parte de los entes encargados en el desarrollo del mismo en todas sus etapas, teniendo como resultado el mejoramiento del servicio de transporte y beneficiar a la comunidad en general. Es innegable que esta reforma será beneficiosa y hasta servirá como campaña de orientación y concienciación, dirigida a los dos grupos:

Usuarios: Al brindar información de sus deberes, derechos y obligaciones, como parte del sistema de transporte urbano, a quienes con

afiches de información que serán expuestos dentro de las unidades de transportación, en sitios de concentración de pasajeros, en lugares de fácil visualización para que puedan informar de cualquier anomalía dentro de la unidad en donde se trasladen. Esto orientará a los usuarios en conocimiento de sus deberes y obligaciones, se les induce a que si sufren algún mal trato por parte de los choferes o ven alguna anomalía en el servicio, no duden en hacer las respectivas denuncias a los entes encargados en hacer respetar las leyes, para que tomen los correctivos necesarios en el asunto.

Choferes: Por medio de dichos afiches será una forma para que cambien su manera de tratar en materias de atención al usuario, relaciones públicas y humanas, valores éticos y morales que con la advertencia ayuden a concientizar, con el fin de que a futuro brinden un excelente trato a sus usuarios. La propuesta jurídica que enmarca el proyecto de investigación jurídica, establece un servicio de transportación urbana e interprovincial controlado en todos sus aspectos, ya que los propios usuarios serán los encargados de vigilar de que sean satisfechas las necesidades de los mismos.

1.2 Problematicación.

La falta de una normativa jurídica y de control de parte de las autoridades permiten que se lesionen los derechos de los pasajeros todos los días por lo que ya es costumbre en los transportes públicos, en lo cual se priva de los derechos humanos a la debida forma de atender a los usuarios, por parte de los choferes y oficiales de las diferentes cooperativas de transportes públicos. La mayoría de conductores de buses de sector público, no muestran prudencia en la atención a los usuarios ya que tratan de manera déspota, agresiva, mal trato de obra y palabras al

usuario, el desconocimiento de derechos y obligaciones por parte del usuario, choferes y oficiales, de igual manera, el desacato de la ley, por parte de los señores choferes y oficiales son evidente, Todo esto unido a la circulación de buses urbanos con exceso de pasajeros en su interior y a la falta de control de parte de autoridades y organismos encargados del tema, que han contribuido que se incremente la violación de derechos, obligaciones, leyes y reglamentos por parte de los conductores, siendo la más frecuente infracción, la relacionada con el trato al pasajero, pues en la mayoría de los buses se observa el exceso de pasajeros y la exigencia de los ayudantes, para que sigan atrás pese a que las unidades están repletas de pasajeros.

Por tal motivo, es necesario una reforma al COIP donde se determine la incorporación del numeral 15 del Art 391 al 387 del Código Orgánico Integral Penal, el cual indique que cada unidad deba tener un letrero con el número de teléfono de la Policía Nacional, la Agencia Nacional de Tránsito y de los Gobiernos Autónomos Municipales para denunciar el maltrato de parte de los conductores y oficiales, sólo así se podrá salvaguardar los derechos y garantías de quienes ocupan los servicios de estos vehículos para trasladarse a otras ciudades y dentro de las mismas, para evitar que sean agredidos y lesionados por el constante maltrato o situaciones desagradables.

1.2.1 Formulación del problema

¿De qué manera fundamentando jurídicamente una normativa que sancione el mal proceder de los conductores se podrá evitar la vulneración de los derechos de los usuarios?

1.2.2 Delimitación del Problema

Objeto de estudio: Contravenciones de tránsito de segunda clase

Campo de acción: Maltrato a los pasajeros de Transporte Público

Lugar: Quevedo.

Tiempo: 2014.

1.3 Justificación.

El evidente desinterés por parte de las autoridades y entes encargados de las diferentes cooperativas de transportes cantonales y provinciales en educar, concienciar, orientar a los choferes, acerca de sus deberes, derechos y obligaciones, afecta a todas las personas que hacen uso del transporte dentro y fuera.

La necesidad de incorporar el numeral 15 del Art. 391 al Art. 387, del Código Orgánico Integral Penal, para que sancione el mal comportamiento de los choferes y oficiales, ha motivado a realizar este proyecto que recoge las innumerables falencias que esta problemática presenta para que a través del "COIP" se precautele los derechos de los pasajeros.

Concretamente este proyecto se establece como un proceso de vinculación a la comunidad, desarrollando la investigación correspondiente, por la cual se pueda llegar al verdadero problema que presenta el servicio de transporte, que se ve reflejado en los puntos siguientes;

- Mal trato de obra y palabras al usuario.
- Desconocimiento de derechos y obligaciones por parte del usuario, choferes y oficiales.

- Desacato de las leyes de tránsito por parte de usuario, choferes y oficiales.
- Circulación de buses urbanos con exceso de pasajeros en su interior.
- El uso de diésel, como agente de limpieza del piso del buses, generando enfermedades respiratorias y en algunas ocasiones se han resbalado los usuarios.
- La utilización de audio, en alto parlante, irrespetando a tranquilidad del usuario.

Por lo tanto, por medio de esta investigación se inicia la búsqueda de soluciones jurídicas para precaver el servicio que se ofrece en el interior del bus, enfocado por el usuario, desde que sube a la unidad de transporte, el recorrido que cumple, hasta llegar a su punto de destino y baja del bus para que sus derechos no sean vulnerados.

En el desarrollo de este proyecto se establece, la implantación de una reforma al “COIP” para sancionar el mal proceder por parte de los choferes y oficiales, hacia los usuarios en sus derechos y obligaciones que está estipulado en las leyes.

Es de suma importancia esta investigación sobre los motivos o razones que llevan a los conductores a cometer este tipo de contravenciones, causas de orden social, cultural, familiar, personal, y por supuesto encontrar soluciones al problema, a fin de disminuir el índice de esta actitud que actualmente es alto, así como también para plantear posibles reformas legales y viables al Código Orgánico Integral Penal en su Art.387.

Está orientado también el presente trabajo que los contraventores de tránsito cambien su cultura de circulación, para que no vulneren la tutela Constitucional, no olvidemos que existen una gama de contravenciones de toda índole, por parte de los señores “conductores de vehículos públicos”; aspecto que permita tomar correctivos, como el que se presenta en esta investigación, para dar publicidad a la norma jurídica, difundirla a la ciudadanía, socializarla adecuadamente, elaborando un dirigida a los conductores de vehículos y usuarios para evitar de esta forma la vulneración de los derechos de ambos.

1.4 Objetivos

1.4.1 General

Fundamentar jurídicamente una normativa que sancione el mal proceder de los conductores, para precautelar los derechos Constitucionales de los usuarios.

1.4.2 Específicos

- Analizar la pertinencia de la normatividad del Código Orgánico Integral Penal que busca garantizar los derechos de los pasajeros.
- Identificar las incongruencias normativas del Código Orgánico Integral Penal, en lo referente del maltrato a los pasajeros.
- Proponer la incorporación del numeral 15 del Art. 391 al Art. 387, del Código Orgánico Integral Penal, el cual permita que se respete los derechos constitucionales de los pasajeros.

1.5 Hipótesis.

Con la incorporación del numeral 15 del Art. 391 al Art. 387, del Código Orgánico Integral Penal, se precautelara y garantizara el respeto a los derechos de los pasajeros.

1.6 Variables.

1.6.1 Variable Independiente

Con la incorporación del numeral 15 del Art. 391 al Art. 387, del Código Orgánico Integral Penal.

1.6.2 Variable Dependiente

Se precautelara y garantizara el respeto a los derechos de los pasajeros.

1.7 Recursos.

Para el desarrollo de la investigación científica requiero de los siguientes recursos:

1.7.1 Humanos.

Estudiante Investigadora

Director de Tesis

Funcionarios de Tránsito.

Profesionales de Derecho de la Ciudad de Quevedo – Abogados en Libre Ejercicio.

Encuestadores

1.7.2 Materiales

Los materiales utilizados en la presente investigación fueron: Internet, Hojas de papel, Equipos de cómputo, Pen drive, Grabadora, Cámara fotográfica, Impresora, Cartuchos de impresora.

1.7.3. Presupuesto.

DETALLE	VALORES
Gastos de Comunicación – telefonía	150,00
Obras para consulta	550,00
Movilización	350,00
Internet	100,00
Cartuchos de Impresora	80,00
Grabadora	80,00
Fotocopias (blanco y negro)	60,00
Fotocopias (color)	80,00
Encuadernación y anillado	50,00
Fojas tamaño A4	30,00
Pen-drive (USB)	35,00
Imprevisto 3%	46,95
TOTAL	1.611,95

CAPITULO II

MARCO TEORICO DE LA INVESTIGACIÓN

2.1 Antecedentes de la Investigación

Luego de verificar en la existencia de obras bibliográficas existentes en la Biblioteca de la Universidad Técnica de Estatal de Quevedo, no se ha encontrado ninguna que trate sobre el tema de la “Derecho de repetición en contravenciones de transito cuando las citaciones son contrarias a derechos”.

Por lo tanto, 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.

Informe publicado en el diario El Telégrafo en la ciudad de Quito el 3 de Septiembre del 2014 en el que se detalla casos de maltrato ocasionado por el conductor

“En el presente informe, el ex vicealcalde Jorge Albán (administración de Augusto Barrera) oficializó la certificación de 54 de las 62 cooperativas de transporte urbano que operan en el Distrito, las cuales se integraron al sistema Caja Común.

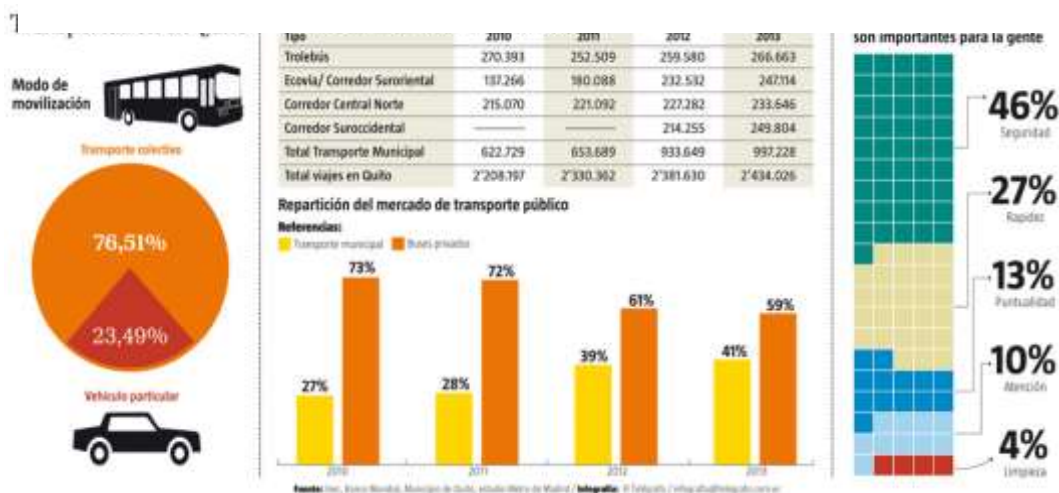
Esto implica, básicamente, que el total de los fondos recaudados por las unidades de transporte de una cooperativa sean administrados por todos los miembros de la compañía y que su distribución se realice de manera equitativa. A modo de control, el pasajero debe recibir un boleto

numerado que permite conocer la cifra de personas que abordan la unidad en un tiempo determinado”.¹

“Así, se busca eliminar la presión existente sobre los choferes de transportar a la mayor cantidad de gente para incrementar las ganancias que genera su bus. Esta situación es considerada la causa de prácticas como las “carreras” entre vehículos de transporte colectivo y el irrespeto a la norma de tomar y dejar pasajeros únicamente en las paradas asignadas.

Además, es el primer paso del plan elaborado por la administración municipal anterior para que, tanto el sistema metropolitano como el privado, tengan un método unificado de recaudación electrónico, con el uso de una tarjeta, hasta finales de 2016”.²

“En ese marco, el gremio de choferes planteó la semana pasada al Cabildo capitalino su propuesta de que la tarifa del servicio se incremente en \$ 0,17, pasando de los \$ 0,25 que pagan actualmente los usuarios a \$ 0,42.



¹<http://www.aldia.ec/index.php/sport/football/20127-los-correteos-y-el-maltrato-al-usuario-los-males-del-transporte>

² Ídem

Los transportistas basan su posición en argumentos como que el costo del pasaje no ha sido revisado desde 2003. Adicionalmente, según el presidente de la Cooperativa Translatinos y de la Corporación de Movilidad, Jorge Yáñez, la postura de los choferes “es justa y se apoya en estudios técnicos”.³

“El dirigente agrega que los datos de dicho estudio determinan que en los últimos 11 años, la inflación acumulada ha llegado al 50%, el precio de los insumos automotrices se ha elevado en 100% y el salario básico unificado (SBU) también se ha incrementado en la misma proporción.

La opinión de los ciudadanos es contraria a la de Yáñez y la mayoría se queja del servicio que actualmente presta el transporte colectivo en el Distrito Metropolitano de Quito”.⁴

“Un sondeo realizado por EL TELÉGRAFO a 36 usuarios de transporte público (entre 20 y 50 años), en el centro-norte de Quito, sobre la calidad de servicio de transporte público y el alza de los pasajes, determinó que la ciudadanía cuestiona la calidad de las unidades y la función que cumplen.

El 75% de los consultados coincidió en que de lunes a viernes, días laborables, es bastante complicado tomar un bus porque la gente se aglomera en las paradas y hay una sobrecarga de pasajeros.

De las 36 personas encuestadas entre las 11:30 y 13:30, el 50% dijo haber sufrido algún tipo de accidente en las unidades, la mayoría resultó golpeada por los denominados “correteos” ocasionados por la disputa de

³ Diario El Telégrafo. Consultado en el sitio <http://www.telegrafo.com.ec/noticias/quito/item/los-correteos-y-el-maltrato-al-usuario-los-males-del-transporte.html>

⁴ Ídem

pasajeros entre las unidades que, incluso, pueden ser de la misma cooperativa.

El 47% denunció haber sido víctima de la delincuencia mientras se trasladaba en un bus público. Los usuarios culpan a los conductores de permitir el ingreso de los malhechores, pues en ocasiones los usuarios frecuentes de una línea ya los identifican”.⁵

“Rocío Salazar (21 años), por ejemplo, relató que en una ocasión, cuando viajaba en un bus de la Cooperativa Guadalajara, que cubre la ruta El Ejido-Comité del Pueblo, una joven fue asaltada y por defenderse del ladrón se cayó del bus y se lastimó la cabeza. Todo transcurrió en segundos ante la mirada pasiva del conductor y su ayudante.

Quizá por ello, el 75% de los consultados reportó haber tenido algún conflicto con el conductor de un bus o su oficial. Las causas más comunes —dijeron— son el maltrato a los usuarios, la entrega de vueltos incompletos y las carreras entre unidades”.⁶

“Además, el 66% de los usuarios consultados considera que el estado de las unidades de transporte público que circulan en Quito es regular, pues aunque la mayoría han sido renovados, no reciben el mantenimiento adecuado. Además, el 83% dijo que a pesar de la implementación del sistema de Caja Común, la calidad del servicio no ha mejorado, pues en horas pico las unidades todavía compiten por ganar pasajeros. El 83% coincidió en que los transportistas deben mejorar las condiciones de sus unidades y la calidad del servicio antes de proponer un incremento de tarifas”.⁷

⁵<http://www.aldia.ec/index.php/sport/football/20127-los-correos-y-el-maltrato-al-usuario-los-males-del-transporte>

⁶ Ibídem

⁷ Ídem

Datos históricos del Código Integral penal.

El Código Orgánico Integral Penal, COIP, que fuera publicado en el Suplemento del Registro Oficial 180, del lunes 10 de febrero de 2014, rige en su totalidad, desde este domingo 10 de agosto, una vez cumplida la disposición final, por la cual este Código debía entrar en vigencia en ciento ochenta días contados a partir de su publicación, con excepción de las disposiciones reformativas al Código Orgánico de la Función Judicial.

La reforma penal integral se produce luego de casi 80 años de vigencia de la normativa penal, lo cual constituye un paso sumamente importante para garantizar el derecho a la vida y a la seguridad ciudadana, así como la eficiencia y eficacia en la administración de justicia, como parte de la lucha sin cuartel contra la impunidad.

El Código responde a la exigencia del Estado constitucional de derechos y justicia de contar con un proceso penal que garantice protección idónea, oportuna, especial y efectiva a las ciudadanas y ciudadanos que se ven involucrados en el juzgamiento de una infracción penal. Por ello, el Legislativo efectuó una coherente y unificada modificación del Código Penal, Código Procesal Penal y Código de Ejecución Penal en un solo texto. Uno de los fenómenos que se corrigen con este Código es la dispersión jurídica, puesto que existían 200 normativas no penales, que tipificaban infracciones y sanciones en distintas materias, desde el régimen militar, policial, adolescentes, mujeres violentadas, tránsito, medio ambiente, drogas, hasta tenencia de armas, entre otras, lo cual alteró la seguridad jurídica y generó crisis en el ámbito de la justicia.

De esta manera, Ecuador contará con nuevos tipos penales que fueron incorporados en el Código Orgánico Integral Penal, en respuesta al clamor de la ciudadanía por la frecuencia con que se conocen casos de

conductas contrarias a la ley y que, sobre todo, atentan contra la vida de las personas o sus bienes y, en función de las condiciones actuales de la sociedad, se tipifican 20 nuevos delitos, entre los cuales podemos mencionar el feticidio, el pánico económico, el vicariato, la usura, la captación ilegal de dinero, la tortura, el tráfico de migrantes, la trata de personas, la mala práctica profesional, el terrorismo y la delincuencia organizada y contravenciones de tránsito.

En el COIP se incorporan algunas disposiciones que responden a principios fundamentales del derecho penal, uno de ellos, la reparación integral, que radica en la solución que objetiva y simbólicamente restituya, en la medida de lo posible, al estado anterior de la comisión del hecho y satisfaga a la víctima, cesando los efectos de las infracciones perpetradas. Su naturaleza y monto dependen de las características del delito, bien jurídico afectado y el daño ocasionado.⁸

2.2 Fundamentación

2.2.1 Doctrina

2.2.1.1. Maltrato.

“El origen etimológico del término maltrato que ahora nos ocupa. Al hacerlo descubrimos que se trata de una palabra que emana del latín, ya que está conformada por la suma de tres partes latinas: male, que es sinónimo de “mal”; el verbo trātare, que se puede traducir como “tratar”; y el sufijo –tro, que es equivalente a “recibir la acción”⁹

⁸ <http://www.asambleanacional.gob.ec/noticia/este-10-de-agosto-entra-en-vigencia-en-su-totalidad-el-codigo>

⁹ <http://definicion.de/maltrato/#ixzz3QPVIXQoO><http://definicion.de/maltrato/>

Para entender el significado o lenguaje jurídico del “término Maltrato” nos remitiremos a definiciones de varios autores reconocidos:

MYERS define al maltrato como: “una conducta segura, enérgica y empeñosa del comportamiento que lastima, daña o destruye. Además se señala que la agresión es un comportamiento físico o verbal dirigido a lastimar netamente a alguien, por ejemplo, bofetones, insultos directos e incluso chismes, entre otros. Por lo mismo, los psicólogos designan dos formas de agresividad en los seres humanos, la agresividad hostil e instrumental. “La agresión hostil surge de la ira y su meta es dañar. La agresión instrumental pretende lastimar sólo como medio para conseguir algún otro fin. La agresión hostil es caliente; la instrumental, fría” ¹⁰

Es la acción de causar daño, mediante el uso de palabras grotescas que afectan psicológicamente a una persona, como se lo practica diariamente por los señores conductores y controladores del sector público.

Buss y Shackelford señala al maltrato como: “la agresividad de persona a persona y de cultura a cultura, pues el comportamiento agresivo era y es una estrategia para adquirir recursos, defenderse de ataques, intimar o eliminar rivales. Para entender mejor a la agresión se retoma los procesos evolutivos por los que el ser humano ha pasado, y a su vez se cree que el valor de adaptación de la agresividad ayuda a explicar los relativamente altos niveles de agresión entre hombres a lo largo de la historia. “Esto no significa (...) que los hombres tengan un instinto agresivo en el sentido de

¹⁰ MYERS. 2005 Citado por. Cedeño Obando Indira Nathaly Las Representaciones de Riesgo, Agresión y Violencia en los buses inter parroquiales del Distrito Metropolitano de Quito: Caso línea “La Marín – Carapungo” Universidad Internacional SEK. Quito, 21 de septiembre del 2011. Pág. 55.

alguna energía reprimida que hay que descargar. Más bien, los hombres heredaron de sus antepasados mecanismos psicológicos”.¹¹

“Este tipo de maltrato se produce cuando los gritos y el enojo van demasiado lejos o cuando una persona grita, amenaza, humilla o desprecia constantemente a otra hasta que su autoestima y sus sentimientos de valor personal se ven negativamente afectados. Al igual que el maltrato físico, el maltrato psicológico puede dañar y dejar secuelas emocionales”¹²

Esto ocurre cuando se utiliza un comportamiento ofensivo, como ridiculizar, apodar, imitar e infantilizar a la persona en cuestión. Su propósito es disminuir la dignidad y valor de la persona y afecta su sentido de identidad en una manera desfavorable. Algunos ejemplos son: gritar, usar palabras obscenas, humillar públicamente o etiquetar a la persona como estúpida, imitar alguna discapacidad o tratar a la persona como si fuera menor de lo que es y no dejarlos tomar decisiones normales para alguien de su edad

2.2.1.2. Maltrato Psicológico

El síntoma, visto y analizado desde el psicoanálisis es particular y único dentro de sus características y formas de exteriorizarse en el sujeto. Su valor simbólico da cuenta de lo que se encuentra reprimido en el inconsciente, en el aparato psíquico como causa de una compostura entre instancias diferentes (las reprimidas y las represoras). Freud hace alusión a esta premisa “lo reprimido queda excluido de la gran organización del yo

¹¹ Buss y Shackerlford (1997). Citado por. Cedeño Obando Indira Nathaly Las Representaciones de Riesgo, Agresión y Violencia en los buses inter parroquiales del Distrito Metropolitano de Quito: Caso Línea “La Marín – Carapungo” Universidad Internacional SEK. Quito, 21 de septiembre del 2011. Pág. 56.

¹² www.informador.com.mx/.../el-maltrato-de-choferes-es-la-principal-quej.

como si fuera un proscripto y sólo sometido a las leyes que rigen en el dominio de lo inconsciente “todos los fenómenos de la formación de síntomas pueden ser descritos muy justificadamente como “retorno de lo reprimido”, “pero su carácter distintivo reside en la profunda deformación que sufre lo retornado en comparación con su contenido original” ¹³

2.2.1.3. Violencia

La violencia como tal, siempre se ha presentado como parte de la sociedad, en diferentes contextos de la vida y por tanto se le ha dado varias definiciones, pero todas ellas son básicamente similares. Generalmente se la define como; “uso intencional de la fuerza o poder físico, de hecho o como amenaza, contra uno mismo, otra persona o un grupo o comunidad, que cause o tenga muchas probabilidades de causar lesiones, muerte, daños psicológicos, trastornos del desarrollo o privaciones” ¹⁴

La violencia atraviesa diversas fronteras edad, sexo, condición socioeconómica, educación y lugar de trabajo, entre varios factores involucrados. Por estas causales, es que la violencia genera tantos problemas, según el Consejo Internacional de Enfermería, la violencia se ha convertido en un problema, de proporciones de epidemia, con amplias repercusiones en la salud pública.

La violencia generada en el ámbito de la salud, se puede atribuir a varios factores, como encontrarse en un estado de salud alterado, poco personal

¹³ FREUD, Sigmund. Obras Completas Tomo III “Inhibición, síntoma y angustia” Año 1925. 2º Reimpresión. Buenos Aires, Editorial El Ateneo, 2007.

¹⁴ Organización Mundial de la Salud (2007). Recomendaciones éticas y de seguridad de la OMS para investigar, documentar y monitorear la violencia sexual en situaciones de emergencia. Ginebra. Disponible en: http://www.who.int/gender/documents/OMS_Ethics&Safety10Aug07.pdf consultado el 25 de septiembre de 2010.

existente, sobrecarga laboral, largas listas de espera, entre otros factores. La violencia suscitada puede estar dirigida hacia varios componentes del equipo de salud, asimismo, puede dirigirse hacia objetos. Esta violencia puede ser de forma directa o estar expresada de forma solapada”¹⁵

Todos tenemos en el interior sentimientos no resueltos aunque no siempre seamos conscientes de estos. Los sentimientos ocultos de dolor suelen convertirse en enojo, y con el tiempo volvemos el enojo contra nosotros mismos dando así lugar a la depresión. Estos sentimientos pueden asumir muchas formas: odiarnos a nosotros mismos, ataques de ansiedad, repentinos cambios de humor, culpas, reacciones exageradas, hipersensibilidad, encontrar el lado negativo en situaciones positivas o sentirse impotentes y autodestructivos.

2.2.1.4. El transporte terrestre y su naturaleza

“El transporte terrestre automotor es un servicio público esencial y una actividad económica estratégica del Estado, que consiste en la movilización libre y segura de personas o de bienes de un lugar a otro, haciendo uso del sistema vial nacional, terminales terrestres y centros de transferencia de pasajeros y carga en el territorio ecuatoriano. Su organización es un elemento fundamental contra la informalidad, mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social del país, interconectado con la red vial internacional”¹⁶

2.2.1.5. Servicio del Transporte Urbano:

¹⁵ Burgos, M. & Paravic, T. (2003). Violencia hospitalaria en pacientes. Ciencia y enfermería, .9, 9-14.

¹⁶ Ibídem

Se presta al interior de las cabeceras cantonales. El Perímetro urbano de un cantón, según sea el caso para el servicio de transporte, será determinado por las Comisiones Provinciales en coordinación con las Municipalidades; o por los Municipios que administren las competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Será responsable de este registro la Comisión Provincial en donde se preste el servicio, o el Municipio que haya asumido la competencia.¹⁷

2.2.1.6. El transporte de pasajeros

Es la forma de llevar o trasladar de un lugar a otro a personas brindándoles comodidad, confort, seguridad y en un tiempo prudencial. Generalmente se clasifica en: transporte público y el transporte privado.¹⁸

Es el medio que utiliza una o varias persona ya sea para trasladarse a su domicilio o lugar de trabajo, el cual en la actualidad no se presta un servicio como lo determina la norma Constitucional.

2.2.1.7. El Pasajero

El pasajero es todo ser humano transportado en un medio de transporte. Los pasajeros podrán llevar maletas, bolsas o mochilas para llevar sus pertenencias de un lugar a otro en su viaje. Los animales son transportados en valijas especialmente diseñadas para su movilidad

Es quien utiliza un medio de transporte y se traslada en el sin ser el conductor, y esto independiente de si el medio es de servicio público o privado, también a este elemento le están asignadas normas de convivencia vial.¹⁹

¹⁷ *Ibídem.*

¹⁸ www.sindicatodechoferespichincha.com.ec/EducacionVial.pdf

¹⁹ *Ibídem.*

Son las personas que utilizan los servicios de transporte público, con la finalidad de trasladarse, y siempre esperando que se le preste un buen servicio profesional, pero que en la actualidad solo es letra muerta.

2.2.1.8. Derechos de los pasajeros del servicio de transporte público

Ser transportados con un adecuado nivel de servicio, pagando la tarifa correspondiente;

Exigir de los operadores la observancia de las disposiciones de la ley y sus reglamentos;

Que se otorgue un comprobante o etiqueta que ampare el equipaje, en rutas, interprovinciales, e internacionales; y, en caso de pérdida, al pago del valor declarado por el pasajero;

Denunciar las deficiencias o irregularidades del servicio de transporte de conformidad con la normativa vigente;

Que se respete las tarifas aprobadas, en especial la de los niños, estudiantes, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidad.²⁰

Los usuarios que utilizan los medios de transporte del servicio público tienen todo el derecho que este preste un excelente servicio, ya que este es un derecho de los usuarios y en caso de no prestarle dicho servicio de calidad, calidez y eficiencia, tienen toda la obligación de hacer conocer ante las autoridades competente, para que tomen carta en el asunto y se precautele los derechos de los pasajeros.

²⁰ Ibídem.

2.2.1.9. Principio de Igualdad.

En ese contexto, “el principio de igualdad quedo subsumido dentro del principio de legalidad. Por consiguiente, se consideraba como iguales a aquellos a quienes la ley considera como tales y diferentes a aquellos otros a quienes ella misma diferenciara.

En ese sentido se consideraba que la ley era igual para todos, porque esta reunía las características de universalidad y generalidad.

En razón de la primera se determinaba normativamente el conjunto de ideas o conceptos esenciales referidos a una específica forma de relación jurídica, lo que le daba a dichos tipos de ligazón una naturaleza o carácter común”²¹

Luelmo Millán, sustenta, que: “Que es logro de la igualdad real efectiva en nuestra sociedad que requiere no solo del compromiso de los sujetos públicos, sino también de su promoción dedicada en la órbita de sus relaciones particulares y que también ha estimado establecer determinadas medidas de promoción de igualdad, en las empresas privadas, como las que se recogen en materia de contratación o de subvenciones pública o de referencia a los consejos de administración” ²²

La igualdad es un principio que intenta colocar a las personas situadas en idéntica condición, en un plano de equivalencia. Ello implica una conformidad o identidad por coincidencia de naturaleza, circunstancias, calidad, cantidad o forma. Ello de modo tal que no se establezcan excepciones o privilegios que excluyan a una persona de los derechos que se conceden a otra, en paridad sincrónica o concurrencia de razones

²¹<http://www.monografias.com/trabajos61/derecho-igualdad-ley/derecho-igualdad-ley2.shtml#ixzz3QVHFFQUb>

²² Luelmo Millán Miguel Ángel “La Responsabilidad Social Corporativa en el Ámbito del Derecho Laboral” Editorial Rosario Maure, España, 2012. Pág.68.

2.2.1.10. Principio de Equidad.

"La equidad habrá de ponderarse en la aplicación de las normas, si bien las resoluciones de los Tribunales sólo podrán descansar de manera exclusiva en ella cuando la ley expresamente lo permita". Este enunciado, a contrario sensu, implica que la equidad sí que puede ser utilizada, pero siempre que vaya acompañada de derecho positivo. En el mismo código se hacen referencias a la equidad ponderada del Juez, de forma directa o indirecta²³

El principio de equidad se aplica considerando la mitigación del rigor en la aplicación de una ley con el fin de salvaguardar la salvación eterna de una determinada persona

2.2.1.2.1. .Principio de Imparcialidad

Severo Giannir, determina, que: "El principio de imparcialidad surge en el siglo pasado en la historia jurídica en Inglaterra como regla de la neutralidad política de la administración después se extiende a distintos países con el objetivo de rescatar la justicia" ²⁴

Este principio es el que motiva a los administradores de justicia a la hora de pronunciar sus resoluciones administrativas con el fin de no lesionar los derechos del conductor y pasajeros.

2.2.1.2.2. Definición de Contravención.

Para referirse al concepto de contravención de tránsito, en primer término es necesario entender lo que significa infracción; al respecto el tratadista Guillermo Cabanellas considera:

²³ <http://es.wikipedia.org/wiki/Equidad>

²⁴ Severo Giannir Massimo" Derecho Administrativo" Primera Edición, Madrid, 1991. Pag.144.

Una contravención es: “una violación de una determinada norma que tiene un carácter menor y que por lo tanto es insuficiente para calificarla como delito. De esta manera, es imposible que una contravención prive a una persona de la libertad; a lo sumo se procederá a imponer una multa que implique una toma de conciencia. Las contravenciones nunca serán aplicadas a circunstancias graves, sino que tienen que ver ante todo con la responsabilidad que se tiene al formar parte de una sociedad; es por ello que desde el punto de vista del derecho no forman parte de lo que se denomina derecho penal común”²⁵

Una sociedad genera normas que son de cumplimiento obligatorio para los miembros que la integran. Este tipo de generación normativa se lleva a cabo mediante los mismos principios que dicha sociedad eligió, circunstancia que de alguna forma da cuenta de la legitimidad de las mismas. No obstante, la transgresión de estas normas no siempre tiene el mismo grado de importancia. En efecto, existen algunos casos que implican la generación de un mal a terceros difícil o imposible de reparar; por otra parte, también es posible que dicho mal sea fácilmente subsanable y que sus consecuencias no excedan más que una molestia

El término contravención es un término del: “ámbito del derecho que se utiliza para designar a aquellos actos que van en contra de las leyes o lo legalmente establecido y que por lo tanto pueden representar un peligro tanto para quien lo lleva a cabo como también para otros. Normalmente, la idea de contravención se aplica a situaciones de falta de respeto a las normas de tránsito (por ejemplo, no usar cinturón de seguridad) ya que si bien muchos de ellos no son delitos de gravedad, suponen siempre infringir la ley o el código de convivencia pertinente” ²⁶

²⁵ <http://definicion.mx/contravencion/#ixzz3QUt5pL1g>

²⁶ <http://www.definicionabc.com/derecho/contravencion.php#ixzz3QQEaucNz>

Cuando hablamos de una contravención estamos hablando siempre de un acto que está tipificado en el derecho y que supone un tipo de castigo o sanción para aquel que la lleva a cabo. Esto es así ya que el hecho de contravenir la ley es entendido como un error y por lo tanto si la ley se aplica a todos por igual, aquel que no la respeta debe recibir algún tipo de sanción, castigo o advertencia. Las contravenciones pueden ser muy diversas y aplicarse a numerosos aspectos de la vida social: desde las formas de comportarse públicamente

Cabanellas define a la Contravención como: “El incumplimiento de lo ordenado, transgresión a la ley cuando se obra contra ella. En lo penal dentro de los ordenamientos como el francés, se establece una división tripartita de las infracciones penales: crimen, delito y contravenciones, y la más leve es el quebrantamiento de ordenanzas municipales o reglamentos de policía, reprimidos con pena de carácter administrativos. Vienen a construir así las faltas de la legislación penal hispanoamericana”²⁷

“Las contravenciones de tránsito, se determina según la ley, que se producen al igual de los delitos de tránsito por imprudencia, negligencia, o por simple inobservancia a la ley y reglamento, al igual que la falta de obediencia a los agentes de control de tránsito, señales de tránsito, diferenciándose en su modalidad y grado, originando sanciones las respectivas, como es multa, disminución de puntos en el registro de la licencia de conducir, y con trabajo comunitario, exceptuando el conducir en estado de embriaguez, cuya sanción son tres días de prisión”²⁸

Las contravenciones son faltas que ameritan una sanción y esta se aplica de acuerdo a la gravedad de las mismas, por lo que es necesario

²⁷ Cabanellas. Diccionario Jurídico. Séptima Edición. 2010

²⁸ San Francisco Autoclub. Manual de Conducción. Quito. Pp. 9. 2013

conocerlas y ser parte del diario vivir del conductor para evitarlas por medio de la responsabilidad mientras se conduce.

2.2.1.2.3. Contravenciones de tránsito

“Contravención es el quebrantamiento, violación, incumplimiento de una Ley, pacto o tratado. Denominación genérica de todo lo punible, sea delito o falta” ²⁹

Esta definición del tratadista nos habla en definitiva que la infracción es una violación a la norma jurídica, por parte del agente que actúa fuera de la Ley que rige para todos los ciudadanos.

“son infracciones los actos imputables sancionados por la leyes penales y se dividen en delitos y contravenciones, según la naturaleza de la Pena peculiar.”³⁰

Los actos a los cuales se refiere el nuevo Código Integral Penal no se los debe tomar como acción positiva, sino como determinación voluntaria que puede tener presencia física o material, o que puede significar omisión.

“La Ley se refiere a actos jurídicos y no a hechos, concretando el concepto a los cambios del mundo exterior, producidos por el hombre única y exclusivamente, porque los hechos se producen por la naturaleza”
³¹

“Transgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de una ley, pacto o tratado. De ley. Denominación de los recursos de casación

²⁹ CABANELLAS, Guillermo. “Diccionario Jurídico Elemental”, Editorial Eliasta, Buenos Aires – Argentina, Cuarta Edición. 2008, pág 205.

³⁰ GÓMEZ Toapanta, Jesús, “Aprender a Conducir” 3ra. Edición, Año 2.005, Quito-Ecuador, Pág. 22

³¹ El Universo. Diario Nacional. <http://www.eluniverso.com/tema/codigo-organico-integral-penal-0> , 2014

fundados en la transgresión o incorrecta interpretación de ley o doctrina legal”³²

“Transgresión, violación o quebrantamiento de alguna ley. Pacto o tratado. Toda persona es responsable de la infracción de las leyes e incurre en las sanciones que en garantía de su observación se imponen. Cuando la infracción se opera respeto de la ley penal, su concepto equivale a la de delito, pero conceptualmente, se la tiene por un grado menor, atinente a violaciones de ordenamiento de otra índole, como disposiciones policiales, administrativas, municipales, etc., y entonces coincide con el concepto”³³

“Falta que se comete al no cumplir lo ordenado, transgresión de la Ley”³⁴

Jurídicamente contravención es el acto de obrar contra lo que está mandado. Es decir es el evento contradictorio a una disposición legal, el comportamiento contravencional puede caracterizarse como la omisión de prestar ayuda a la actividad administrativa, de este supuesto hecho, conlleva a una pena administrativa.

En materia de tránsito la definición de infracción de Tránsito es más completa por cuanto se refiere a actos u omisiones

“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 y resoluciones de tránsito”³⁵

³² CABANELLAS, Guillermo, Diccionario Jurídico Elemental, Undécima Edición, 1993, Pág. 173

³³ GOLDSTEIN. Raúl, Diccionario de Derecho Penal y Criminología, ASTREA, 2ª Edición, Buenos Aires, 1983, Pág. 429

³⁴ CABANELLAS, Guillermo, Diccionario Jurídico Elemental, Undécima Edición, 1993, Pág. 80

³⁵ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Art. 106. 2011

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

Nuestra legislación determina que la materia de tránsito es parte del Derecho Penal, es por eso que para referirnos a una infracción de tránsito se debe decir que estamos frente a una infracción penal de tránsito, es más para sustanciar un juicio en lo que a delitos de tránsito se refiere, no existe en la Ley de la materia un procedimiento propio a seguir y tenemos que recurrir al Código Orgánico Integral Penal, como norma supletoria, atento a la disposición general vigésima primera de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial .que dispone que en todo lo que no se encuentre previsto en la presente ley, se aplicarán en lo que especifica el Código Orgánico Integral Penal”³⁶

Entonces, la Ley de Tránsito está sujeta al nuevo Código Orgánico Integral Penal, para lo cual es necesario conocerlo a fondo y precaver cualquier eventualidad, pues las sanciones van de acuerdo a la gravedad de la acción.

2.2.1.2.4. Indemnizar.

Resarcir de algún daño “La indemnización no es otra cosa que reparar, subsanar, remediar, desagraviar, compensar, equilibrar el daño ocasionado, es decir se debe cancelar por el perjuicio ocasionado” ³⁷

Indemnizar “*Resarcir los daños y perjuicios*” Entendemos que indemnizar es reparar los daños ocasionados, pues quien comete un acto debe

³⁶ Gallegos, Bolívar. La Responsabilidad en el Delito de Tránsito, Editorial Hean, Quito-Ecuador, 2009, pág. 35.

³⁷ Diccionario Ilustrado de la Lengua Española ARISTOS, pág. 339

responder al perjudicado por la destrucción de una cosa, por inferir en contra del ser humano; el cual debe ser sancionado penalmente.³⁸

Entendemos que indemnizar es reparar los daños ocasionados, pues quien comete un acto debe responder al perjudicado por la destrucción de una cosa, por inferir en contra del ser humano; el cual debe ser sancionado penalmente.

Generalizando podemos decir que la indemnización cubre el perjuicio, detrimento, lesión, mal ocasionado, con voluntad o no, con culpa o no, con intención o no, que va en perjuicio de la víctima. Por el hecho de existir un perjuicio, una desventaja se debe cubrir el costo de lo que se ha perjudicado, cumpliendo su obligación, mediante la respectiva orden emitida por la autoridad competente, subsanará económicamente por el daño obrado, este daño puede ser de orden emocional, de orden psicológico, daño moral.

2.2.1.2.5. Daño Emocional.

“Causar detrimento, perjuicio, menoscabo, dolor o molestia, maltratar, echar a perder una cosa o desagraviar el valor afectivo de una persona”³⁹

La Psicología estudia el comportamiento humano, entonces daño emocional sufre la víctima de un accidente de tránsito, se ve reflejado en su comportamiento variable después del suceso.

El daño emocional (daño moral) llamado no patrimonial o extra patrimonial, que afecta al ser humano, no susceptible en sí mismo de valoración pecuniaria: honor, salud, libertad, tranquilidad de espíritu,

³⁸ Diccionario Ilustrado de la Lengua Española ARISTOS, pág. 339

³⁹ GOLDSTEIN Raúl, Diccionario de Derecho Penal y Criminología, Astrea, Segunda Edición, 1983, Pág. 184

intimidad. Así la lesión a uno de estos valores trae a la persona sufrimientos sicofísicos.

2.2.1.2.6. Daño Moral

“Hacen referencia a perjuicios de tipo psíquico que deban ser indemnizados”, es decir compensados de tal forma que los daños causados por el delito deberán de repararse a costa de quien cometió el delito”⁴⁰

Daño es el mal que se causa a una persona o cosa, como una herida o una ruptura de un objeto ajeno, es un perjuicio, lo cual trae como consecuencia la pérdida de utilidad o ganancia que ha dejado de obtenerse, pues el herido ha perdido sueldos u honorarios.

Los daños morales se refieren al daño en su aspecto psíquico, que según en daño originado puede llevar a largos tratamientos para recuperar su aspecto moral, mental, que fue lesionado.

2.2.1.2.7. Daño Civil

“La comisión de un delito genera – además de la responsabilidad criminal o “castigo” una responsabilidad civil como consecuencia de los daños y perjuicios que el delito causó a las víctimas, por ellos los daños y perjuicios producidos deben ser “compensados” de tal forma que los daños causados por el delito deberán de repararse y los perjuicios han de indemnizarse, reparación de indemnización a costa de quien cometió el delito. Es de destacar que los perjuicios pueden ser tanto materiales (lo

⁴⁰ Diccionario Jurídico ESPASA, siglo XXI.- Pág. 227

que dejó de ganar como consecuencia del delito) como morales (muerte de un familiar a consecuencia del delito”⁴¹

La sanción a quien es autor de un accidente de tránsito está sujeta en el área del Derecho Penal, en sentencia el juez ordena que el infractor pague costas procesales, daños y perjuicios; la obligación es resarcir económicamente, a quien fue víctima para restituir la situación patrimonial que gozaba con anterioridad al percance, a través de indemnizaciones.

2.2.1.2.8. Factores que producen el mal temperamento fe los conductores de transporte público.

La personalidad de un individuo es un aspecto determinante de la conducta de la conducción. Tras un estudio, se llegó a la conclusión de que los factores que más influyen en los accidentes de tráfico suelen ser de tipo temperamental y de carácter; y que el mayor número de accidentados suelen manifestar cierta inmadurez de su personalidad de su humor, actitud de riesgo, osadía, comportamiento arbitrario y descontento en alguna faceta de su vida familiar, laboral o personal.

2.2.1.2.9. Enfermedades Psíquicas

Tienen cada vez más auge en nuestra sociedad, sin distinción alguna, por lo que se están convirtiendo en una auténtica epidemia. El estrés, la depresión afectan cada vez más a la población, y sin lugar a duda son enfermedades que tienen su incidencia en aquellos que son conductores⁴²

⁴¹ ESPASA, Diccionario Jurídico, Madrid – España, 1999. PÁG. 277.

⁴² <http://www.seguridad-vial.net/conductor/seguridad-en-la-circulacion/44-factores-psicologicos>

2.2.1.3.1. Depresión

Es una de ellas que se caracteriza por una disminución manifiesta del tono vital y por una apariencia de tristeza. La pérdida de apetito, de peso, insomnio, retardo psicomotriz, disminución sexual, falta de concentración, ansiedad, etc., son algunas de las características de este tipo de enfermedad. Alguno de los síntomas anteriormente descritos tienen un efecto directo e inmediato con la actividad de conducir, como pueden ser la disminución en la atención, la tendencia al suicidio, las alteraciones en el sueño, el aumento de ansiedad y la irritabilidad, el aumento de la fatiga o la merma en la capacidad de decisión y alteraciones sensoriales.⁴³

Se señala a Freud en “Inhibición, síntoma y angustia” cuando hace hincapié en que el “síntoma surge de la pulsión obstruida por la represión” Además nos recuerda que la represión como tal consiste en rechazar y mantener alejados de lo consciente a determinados elementos, para lo cual es necesario un esfuerzo continuo, y cuando dicha represión fracasa será entonces preciso un nuevo acto represivo. También nos aporta complementando que la mayoría de los síntomas “son creados para evitar la situación peligrosa (...)”, “más habiendo referido nosotros el desarrollo de la angustia a la situación peligrosa, preferimos decir que los síntomas son creados para liberar al yo de tal situación. (...) así, pues, la formación de síntomas logra realmente el resultado de suprimir la situación peligrosa”⁴⁴

Fenichel, también aporta en “Teoría psicoanalítica de las neurosis” la división de las defensas en: “a) defensas exitosas, que dan lugar a la cesación de lo que se rechaza, y b) defensas ineficaces, que obligan a

⁴³ Ibídem.

⁴⁴ FREUD, Sigmund. Obras Completas Tomo III “Inhibición, síntoma y angustia” Año 1925. 2º Reimpresión. Buenos Aires, Editorial El Ateneo, 2007.

una repetición o perturbación del proceso de rechazo, a objeto de evitar la irrupción de las pulsiones rechazadas”⁴⁵

Juan David Nasio refiere acerca de los sujetos histéricos “precisamente lo que explica la tristeza que suele agobiar a los histéricos es el hecho de verse relegados a este lugar de excluidos. Los histéricos crean una situación conflictiva, escenifican dramas, se entrometen en conflictos y luego, una vez que ha caído el telón, se dan cuenta, en el dolor de su soledad, que todo no era más que un juego en el que ellos fueron la parte excluida”⁴⁶

Es uno de los males que afecta a los choferes y controladores por lo cual las cooperativas deben de evaluarlos mensualmente para que presten un servicio de calidad y no agredan a los usuarios que usan este medio de transporte.

Es uno de los males que afecta a los choferes y controladores por lo cual las cooperativas deben de evaluarlos mensualmente para que presten un servicio de calidad y no agredan a los usuarios que usan este medio de transporte.

2.2.1.3.2. Alcohol U Otras Drogas

Como remedio contra la depresión, ya que su consumo puede potenciar los riesgos y efectos de esta enfermedad y consiguientemente aumentar las conductas peligrosas al volante.⁴⁷

Unos de los causantes de que las personas cambien su personalidad.

⁴⁵ FENICHEL, Otto. “Teoría Psicoanalítica de las neurosis”. Editorial Paidós, 1988.

⁴⁶ COLOMA ANDREWZ, Jaime. “Histeria y Contratransferencia”. (Artículo, <http://www.coloma.cl/media/textos/histeria.pdf>)

⁴⁷ Ibídem.

2.2.1.3.3. Estrés

Que se caracteriza por un estado psicobiológico con efectos positivos y negativos, que se produce generalmente cuando el individuo se encuentra inmerso en una situación de sobre exigencia física o psíquica.⁴⁸

La situación de estrés se caracteriza por una primera fase de alarma, en esta primera etapa se activa el hipotálamo, la corteza cerebral, la formación reticular, el sistema límbico, el sistema nervioso autónomo y el sistema endocrino. Esto trae consigo una mayor capacidad de reacción, una mejora de los umbrales sensoriales, una potenciación de los mecanismos de alerta y en general un aumento de las funciones vitales. Estos efectos no deberían ser perjudiciales para la conducción, sin embargo, implican en el conductor un mayor nivel de agresividad y comportamiento competitivo, impaciencia, aumento a la predisposición a realizar una conducción temeraria, mayor predisposición a tomar decisiones arriesgadas y en general, una mayor tendencia a no respetar las señales y las normas de circulación.

2.2.1.3.4. Factor Humano.

“Es el factor que más provoca infracciones de tránsito, por cuanto el conductor no toma las medidas de seguridad necesarias, tendientes a evitar un accidente de tránsito, como por ejemplo estar siempre atento en la conducción y manejar a la defensiva; actuar con responsabilidad frente al volante, no distraerse nunca; conducir con las dos manos en el volante; guardar la distancia reglamentaria frente a la presencia de otro vehículo; no rebasar en curva; no conducir a exceso de velocidad, es decir no superar los límites de velocidad determinados en las señales de tránsito dispuestas a lo largo de las vías; estas son obligaciones y

⁴⁸ ibídem

responsabilidades de los conductores, de acuerdo al Código de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial que dispone que en todo momento los conductores de vehículos son responsables absolutos de la conducción de los mismos”⁴⁹.

La conducción contiene límites que deben ser controlados, sin embargo los errores que ocasionan accidentes más comunes son originados por el factor humano, pues es un humano quien conduce.

Jesús Gómez Toapanta considera que: “El desconocimiento de las normas y el mal comportamiento de los usuarios viales es uno de los principales problemas que afectan a la seguridad en la conducción de vehículos” que el conductor de un vehículo incide en la seguridad de acuerdo a su forma de actuar ante las diversas situaciones del tránsito; a manera de ejemplo cito algunos delitos que contempla la Ley de Tránsito y que se producen por el factor humano”⁵⁰

Quien conduzca un vehículo a motor en estado de embriaguez y ocasione un accidente de tránsito del que resulte muerto uno a más personas. ⁵¹

La falta de capacitación de los choferes y colaboradores contribuye a que se lesione los derechos de pasajeros en el día.

Este delito es el único que la Ley sanciona con pena de reclusión de ocho a doce años, en tal virtud no admite caución a favor del conductor a fin de recobrar su libertad y defenderse en forma libre” ⁵²

⁴⁹GÓMEZ TOAPANTA, Jesús, “Aprender a Conducir” 3ra. Edición, Año 2.005, Quito-Ecuador, Pág. 11.

⁵⁰GÓMEZ TOAPANTA, Jesús, “Aprender a Conducir” 3ra. Edición, Año 2.005, Quito-Ecuador, Pág. 12.

⁵¹Ibídem.

⁵²Ibídem.

“Quien conduzca un vehículo con negligencia, con impericia, con imprudencia o con exceso de velocidad y produzca la muerte de una o más personas.”⁵³

“Quien conduzca un vehículo en cualquiera de las circunstancias ocasione accidente de tránsito cuyo resultado sea lesiones a una o más personas”⁵⁴

Estos tres numerales manifiestan el autor las sanciones que se aplican de acuerdo a las causales que las originan, el conductor es sancionado por estos ya considerados contravenciones de tránsito.

2.2.1.3.5. Carácter culposo de las contravenciones 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”⁵⁵

La importancia del fenómeno de la circulación de vehículos automotores hace: “que la comunidad humana en general analice; discuta, sugiera y brinde alternativas de 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,

⁵³Ibídem.

⁵⁴Ibídem

⁵⁵ CABANELLAS, Guillermo. “Diccionario Jurídico Elemental”, Editorial Eliasta, Buenos Aires – Argentina, Segunda Edición. 2008, pág. 124.

negligencia, e impericia, o en la violación de las leyes, reglamentos, órdenes o disciplina relacionada con la circulación”⁵⁶.

Al poner especial atención a la violación del deber objetivo de cuidado y a la naturaleza de los delitos impudentes o culposos que según *son tipos abiertos los que deben ser completados (cerrados) por el juez*, acudiendo a una disposición o norma de carácter general que se encuentra fuera del tipo. El tipo abierto, por sí mismo, resulta insuficiente para individualizar la conducta prohibida. Esto es lo que sucede siempre con los tipos culposos: no es posible individualizar la conducta prohibida si no se acude a otra norma que nos indique cuál es el “cuidado a su cargo” que tenía el sujeto activo (...). No hay deber de cuidado general, sino que a cada conducta corresponde un deber de cuidado.

Uno es el deber de cuidado al conducir un vehículo, otro al demoler un edificio, otro al encender una estufa, otro al derribar un árbol. De allí que sea inevitable que los tipos culposos sean abiertos, y la única manera de cerrarlos sea sabiendo de qué conducta se trata: conducir, demoler, encender, hachar. Para saber que una conducta es de conducir, de demoler, de encender o hachar, debemos saber su finalidad, porque hay conductas que exteriormente son idénticas, que pueden causar los mismos resultados, pero cuya diferencia emerge sólo de la finalidad, lo que las hace ser conductas diferentes, a las que incumben deberes de cuidado diferentes

“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

⁵⁶ ROMBOLA, Néstor Darío; REBOIRAS, Lucio Martín. Diccionario De Ciencias Jurídicas y Sociales. Editorial Ruy Díaz. Buenos Aires- Argentina. 2004. Pág. 615

accidentes de tránsito que siegan la vida o afectan gravemente la integridad física de las personas”⁵⁷

El conductor debe caracterizarse por mantener la responsabilidad innata mientras conduce, cualquier error puede ocasionar un accidente que puede afectar una vida.

Esta definición es muy clara y engloba “todos los aspectos o requisitos que confluyen en la comisión de un ilícito culposo por parte del agente que lo provoca”, sin que exista la intención siquiera de causar algún daño, pero que, sin embargo, se desarrolla por falta de cuidado, precaución, que deriva en negligencia e imprudencia y que el actor es sujeto de reproche del Estado por la conducta irregular realizada, que está prevista y prohibida por la Ley”⁵⁸

Generalmente todo accidente de tránsito se debe a la falta de cuidado y precaución generada por la negligencia o abuso de confianza del conductor, por lo que es necesario que el mismo tome conciencia y que al conducir sea más responsable.

Los ecuatorianos deben 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 o de manera especial para que los peatones circulemos con absoluta libertad, sobre espacios que los conocemos de forma común como carreteras, calzada, espacios verdes, veredas, caminos, etc., identificando perfectamente

⁵⁷ GOLDSTEIN, Mabel. Diccionario Jurídico Consultor Magno. Buenos Aires- Argentina. Círculo Latino Austral. 2008. Pág. 390

⁵⁸DICCIONARIO JURÍDICO ESPASA. Editorial Espasa Calpe. S.A. Madrid – España. 2001. Pág. 1043

aquellas zonas de seguridad peatonal; y todos los 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”.⁵⁹

Todos debemos conocer la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial para estar al tanto de las sanciones que se aplican por cada delito cometido en cuestión de tránsito, así mismo para defender nuestros derechos si fuere el caso.

Efraín Torres Chávez, expresa que, “en el delito culposos no hay el elemento voluntario del mal, sino la falta necesaria y obligante de la previsión racional”.⁶⁰

Un conductor no sale a matar a las calles, lo que pasa es que existe poca previsión racional, sin embargo esto no excluye la sanción a la que el mismo conductor enfrenta.

“La infracción culposa supone un resultado lesivo y previsible y un vacío de mayor o menor envergadura, en el respeto y cumplimiento del deber de cuidado que el ordenamiento legal y reglas, que impone la convivencia de las personas que forman el grupo humano exigen cuando se desarrolla un peligro susceptible de ocasionar daños a los demás”⁶¹

Hoy el código Orgánico Integral Penal sanciona las contravenciones de tránsito como delito culposos, lo cual no puede escudarse el chofer.

⁵⁹ TORRES CHÁVEZ Efraín, “Breves Comentarios al Código Penal”, Editorial Jurídica del Ecuador, Séptima edición, Año 2009. Pág. 46.

⁶⁰ *Ibíd*

⁶¹ OSORIO, Manuel. Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales. Editorial Eliasta. Edición 1998. Pág. 493

Una infracción culposa genera una sanción de acuerdo a la misma, por lo que todo conductor debe ser responsable y ser cuidadoso mientras está detrás del volante para no ocasionar infracciones.

“La experiencia ha determinado que la actividad de conducir un vehículo es sumamente peligrosa, si no se ejerce 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”.⁶²

“Esta incuestionable realidad es la que impone al conductor de un vehículo la inevitable exigencia de como el más elemental y primario de los deberes que deben observar quien, por el mero hecho de la conducción está generando un grave peligro”⁶³

2.2.1.3.6 Causas por las que se producen las contravenciones de tránsito

Las causas que provocan accidentes de tránsito son negligencia, impericia, imprudencia;

2.2.1.3.7. Negligencia

“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

⁶²Ibíd.

⁶³www.wikipedia.com. Consultado El 20 de abril del 2014

antónimo, vale decir la diligencia, a la cual tienen que someterse todos los usuarios de las vías públicas”⁶⁴

“El problema del tránsito o tráfico vehicular, que ya es de carácter nacional impone en la actualidad que las personas adopten un comportamiento en extremo diligente que no entrañe peligro ni mucho menos daño para sí mismo ni para los demás, debiendo actuar con cautela y mayor atención para sortear con éxito todos los inconvenientes propios de la circulación”⁶⁵.

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

“La negligencia corresponde a una omisión, o a la inobservancia de los deberes que le incumben a cada uno frente a una situación determinada por ejemplo, es negligente el comportamiento del conductor que no presta atención a las señales de tránsito, a los peatones, a la marcha de otros vehículos; o si se olvida de accionar el freno de mano al parar el vehículo en la pendiente de una vía, etc.”⁶⁶

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;

⁶⁴BALSECA RUIZ, Carlos Julio (2009) “Los Juicios en materia de Tránsito en Aplicación al Nuevo Sistema Penal” Editorial Jurídica del Ecuador, primera edición, Quito-Ecuador

⁶⁵ÁLVARO, Jorge Eduardo. (2005) “Manual de Tránsito y Transporte Terrestre” Editorial de la Universidad Técnica Particular de Loja. Loja- Ecuador

⁶⁶TAMAYO CASTRO (2014) Horacio. “Manual de Identificación Vehicular” Editorial Publingraf, Quito-Ecuador

falta de aplicación; defecto de atención, olvido de órdenes y/o precauciones. Ejecución imperfecta contra la posibilidad de obrar mejor”⁶⁷

Es algo muy común observar, en los señores transportistas del sector público este tipo de actuación.

“Muchas infracciones de tránsito se ocasionan por negligencia, este fenómeno que viene a ser sinónimo de irresponsabilidad es quizá una de las principales causas que ocasiona especialmente accidentes de tránsito; los actores no toman las precauciones necesarias en las vías, existe falta de atención en la circulación y en la conducción; se presume que todo vehículo debe ser guiado por un conductor idóneo en razón de su edad y de sus condiciones físicas y mentales, con gran sentido de responsabilidad y sobre todo con capacidad; en tal virtud todo conductor de vehículo está en la obligación de cerciorarse de las buenas condiciones y funcionamiento del automotor, a él le corresponde verificar detenidamente el estado de la vía, su condición climática, a fin de brindar protección para sí mismo y para quienes 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 consecuencias que se deriven del mismo. Solo así diremos que el conductor está en óptimas condiciones para conducir un automotor”⁶⁸

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

⁶⁷CABANELLAS, Guillermo. “Diccionario Jurídico Usual”, Tomo V, Editorial Heliasta, Buenos Aires – Argentina, 1998, pág 532.

⁶⁸GALLEGOS, GALLEGOS, Simón Bolívar (2004) “La Responsabilidad en el Delito de tránsito”, Impresores Heda, Quito-Ecuador

solo de membrete, las estadísticas de accidentes de tránsito respaldan esta verdad.

2.2.1.3.8. Imprudencia

La culpa, puede asumir también el aspecto de la imprudencia, que en la mayoría de casos es la expresión de una excesiva confianza en la propia habilidad del conductor, o la pretensión de poder sortear con éxito una situación que se sabe peligrosa. Guillermo Cabanellas considera: Imprudencia.- “Genéricamente, la falta de prudencia, de precaución. Omisión de la diligencia debida. Defecto de advertencia o previsión de alguna cosa”⁶⁹

“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”⁷⁰.

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”⁷¹.

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

⁶⁹ CABANELLAS, Guillermo. “Diccionario Jurídico Usual”, Tomo IV, Editorial Heliasta, Buenos Aires – Argentina, 1998, pág. 354.

⁷⁰ *Ibíd.*

⁷¹ OLANO, Carlos. Tratado Técnico Jurídico sobre Accidentes de Circulación y Materias Afines, Editorial ABC, sexta edición, año 2003, Bogotá – Colombia, pág. 57.

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

Para comprender mejor vamos a citar algunos ejemplos;

“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 del ilícito culposo a causa de su imprudencia; e) El peatón que atraviesa la vía mientras avanza por esta un vehículo; f) El avanzar en un automotor sin guardar la distancia mínima de seguridad de otro que le antecede; y, g) Abandonar o soltar el volante mientras el conductor enciende un cigarrillo. Estos ejemplos son típicos de manifiesta imprudencia”⁷²

Existe entonces la obligación de los conductores especialmente, de prever las posibles causas de accidentes, ya que en la imprudencia se anida frecuentemente el riesgo por el hecho de que, fallando la intuición

⁷² Dirección Nacional de Tránsito, Policía nacional (2007) “Test de Evaluación”. Quito-Ecuador

de las circunstancias objetivas, empuja la conducta humana más allá de los límites de la normalidad y de lo previsto.

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

“Las Escuelas de Capacitación para la conducción de vehículos deben ser sobre todo organismos técnicos en donde se resalte de manera extraordinaria el reconocimiento del ser humano, quien merece el respeto de todos quienes lo rodean, y esta debe ser la norma que se inculque al ciudadano que adquiere la profesión de chofer profesional, para que luego éstos presten un servicio eficiente a la colectividad y particularmente a las personas que son sus únicos clientes; por lo que basta de imprudencias o de improvisaciones”⁷³

2.2.1.3.9. Impericia

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

⁷³AUTOMÓVIL CLUB DEL ECUADOR, ANETA (2008) “Aprender a Conducir”, Quito-Ecuador

escuelas de conducción de los Sindicatos de Choferes Profesionales del Ecuador, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 92 de la Ley de Tránsito vigente que textualmente dispone: “La licencia, constituye el título habilitante para conducir vehículos a motor, o maquinaria agrícola, el documento lo entregará las Comisiones Provinciales de Tránsito y su capacitación y formación, estará a cargo de las escuelas de conducción autorizadas en el país, y en el caso de maquinaria agrícola el SECAP ”⁷⁴

La impericia actualmente en nuestro medio junto al estado de embriaguez del conductor es quizás una de las causas más sobresalientes en accidentes de tránsito y causante de infracciones de tránsito; es decir, no se respeta la categoría ni la facultad que concede una licencia para conducir determinados vehículos, conforme a su capacidad y fin; y por ello los agentes encargados del control de tránsito deben ser enérgicos en la revisión prolija de los documentos habilitantes de las personas responsables de la conducción de algún vehículo.

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”⁷⁵

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” ⁷⁶

⁷⁴Ibídem

⁷⁵ALVARADO, Jorge E, Obra citada, Pág. 55. 2010

⁷⁶CABANELLAS, Guillermo, Obra citada, Tomo IV, Página 412

Es indiscutible que una persona profesional en el manejo de un vehículo siga todas las reglas necesarias para afrontar con éxito las diversas situaciones, que pueden presentarse, ejecutando maniobras adecuadas que la técnica y la experiencia señalan, 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;

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

“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” ⁷⁷

“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; es más el artículo 133 de la Ley de la materia dispone que al infractor se le impondrá el máximo de la pena, si ocasiona un accidente

⁷⁷Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Art. 127

de tránsito sin estar legalmente autorizado para conducir vehículos a motor”⁷⁸

“El derecho es un conjunto de normas, que regula el comportamiento de un ciudadano con la finalidad de vivir en la sociedad; y como parte de este ordenamiento jurídico, en materia de tránsito se han creado varias disposiciones, reglamentos, cuyo objetivo es la organización, la planificación, y control de tránsito, el uso de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal, de la circulación peatonal, la contaminación ambiental, y obviamente el irrespeto a estas normas está tipificado como infracción de tránsito”⁷⁹

El código Orgánico Integral Penal, regula el comportamiento del conductor y sanciona cuando este comportamiento se aparta de los reglamentos, que es lo que llamamos contravenciones de tránsito.

“La inobservancia es un aspecto de la culpa que se presenta cuando una persona viola específicas reglas de conducta impuestas por el Estado (leyes o reglamentos) o por funcionarios competentes; en nuestro medio los agentes de control de tránsito; cabe recordar que la actual Ley concede amplia facultad para que los agentes de policía citen a aquellos conductores que no obedezcan sus órdenes. El artículo 142 literal a) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone: “Incurren 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

⁷⁸IRURRETA, Víctor A. (2003) “Accidentología Vial y Pericia” Ediciones La Rocca, Buenos Aires-Argentina

⁷⁹GARCÍA FALCONÍ, José (2012) “Manual de Práctica Procesal Constitucional y Penal”, Editor Rodín, tercera edición, Quito-Ecuador

conducir, el conductor que desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito o que no respete las señales manuales de dichos agentes”⁸⁰

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”⁸¹

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

2.2.1.4.1. La educación vial y capacitación

“La educación para el tránsito y seguridad vial establece los siguientes objetivos:

⁸⁰MAYA, Germánico (2009) “Guía del Conductor, Como disminuir los Accidentes de tránsito”. Octava Edición. Quito-Ecuador

⁸¹NOBOA, Edgar E (2010) “Tránsito” Normas y Procedimientos. Policía Nacional, Quito-Ecuador

- a) Reducir de forma metódica los accidentes de tránsito;
- b) Proteger la integridad de las personas y sus bienes;
- c) Conferir seguridad en el tránsito peatonal y vehicular;
- d) Formar y capacitar a las personas en general para el uso correcto de todos los medios de transporte terrestre;
- e) Prevenir y controlar la contaminación ambiental;
- f) Procurar la disminución de la comisión de las infracciones de tránsito;
- g) Capacitar a los docentes de educación básica y bachillerato, de escuelas de capacitación de conductores profesionales y no profesionales, en materia de seguridad vial y normas generales de tránsito, en coordinación con el Ministerio de Educación;
- h) Difundir, por los medios de comunicación, los principios y normas generales de señalización universal y comportamiento en el tránsito; de docentes, instructores, agentes de control y conductores;
- k) Salvaguardar la integridad física y precautelar los derechos de niños, niñas y adolescentes, con discapacidad y demás grupos vulnerables;
- l) Promover el respeto a los derechos humanos, eliminando toda forma de discriminación, y generar un trato inclusivo de niños, niñas, adolescentes, mujeres, adultos mayores de 65 años de edad y con discapacidad, y demás usuarios de las vías” ⁸²

Por lo que constantemente se tiene que estar capacitando permanente a los choferes profesionales que prestan los servicios de transporte público, lo cual contribuirá a que no lesionen los derechos de los usuarios.

⁸²<https://abogadosecuador.wordpress.com/2009/06/02/ley-de-transito-ecuatoriana/>

2.2.2. Jurisprudencia

Dentro de la investigación jurídica realizada se hace conocer que no se ha podido encontrar jurisprudencia alguna sobre el tema, no existe, lo cual dejo señalado como constancia.

2.2.3. Legislación

2.2.3.1 Constitución de la República del Ecuador

Art. 1.- El Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico. Se organiza en forma de república y se gobierna de manera descentralizada.

La soberanía radica en el pueblo, cuya voluntad es el fundamento de la autoridad, y se ejerce a través de los órganos del poder público y de las formas de participación directa previstas en la Constitución.

Los recursos naturales no renovables del territorio del Estado pertenecen a su patrimonio inalienable, irrenunciable e imprescriptible.⁸³

Art. 6.- Todas las ecuatorianas y los ecuatorianos son ciudadanos y gozarán de los derechos establecidos en la Constitución.⁸⁴

Todas las personas están protegidas por la norma constitucional especialmente a la hora de que utilizan algún tipo de servicio.

Art. 11.- El ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios:

⁸³ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2012.

⁸⁴ *Ibíd.*

3. Los derechos y garantías establecidos en la Constitución y en los instrumentos internacionales de derechos humanos serán de directa e inmediata aplicación por y ante cualquier servidora o servidor público, administrativo o judicial, de oficio o a petición de parte.

Para el ejercicio de los derechos y las garantías constitucionales no se exigirán condiciones o requisitos que no estén establecidos en la Constitución o la ley.

9. El más alto deber del Estado consiste en respetar y hacer respetar los derechos garantizados en la Constitución. El Estado, sus delegatarios, concesionarios y toda persona que actúe en ejercicio de una potestad pública, estarán obligados a reparar las violaciones a los derechos de los particulares por la falta o deficiencia en la aplicación de las sanciones por contravenciones de tránsito, o por las acciones u omisiones de sus funcionarias y funcionarios, y empleadas y empleados públicos en el desempeño de sus cargos. El Estado ejercerá de forma inmediata la causa en contra de las personas responsables del daño producido, sin perjuicio de las responsabilidades civiles, penales y administrativas.”⁸⁵

La norma Constitucional tiene que ser acatada por todas las personas especialmente cuando se brinda un servicio, como es el transporte público que diariamente prestan sus servicios de mala calidad a los usuarios.

Art. 52.- Las personas tienen derecho a disponer de bienes y servicios de óptima calidad y a elegirlos con libertad, así como a una información precisa y no engañosa sobre su contenido y características.

La ley establecerá los mecanismos de control de calidad y los procedimientos de defensa de las consumidoras y consumidores; y las sanciones por vulneración de estos derechos, la reparación e

⁸⁵ Ibídem.

indemnización por deficiencias, daños o mala calidad de bienes y servicios, y por la interrupción de los servicios públicos que no fuera ocasionada por caso fortuito o fuerza mayor.⁸⁶

A pesar de que la norma determina que los servicios que presten las empresas, tienen que ser de calidad y eficiencias, en la actualidad este mandato Constitucional es letra muerta, debido que los atropellos que sufren las personas por los conductores son a diario.

Art. 54.- Las personas o entidades que presten servicios públicos o que produzcan o comercialicen bienes de consumo, serán responsables civil y penalmente por la deficiente prestación del servicio, por la calidad defectuosa del producto, o cuando sus condiciones no estén de acuerdo con la publicidad efectuada o con la descripción que incorpore.

Las personas serán responsables por la mala práctica en el ejercicio de su profesión, arte u oficio, en especial aquella que ponga en riesgo la integridad o la vida de las personas.

3. Rebajas en los servicios públicos y en servicios privados de transporte y espectáculos.⁸⁷

La norma Constitucional menciona que las personas que presten servicios de mala calidad serán sancionadas civil y penalmente en la actualidad no se cumple, porque no existe un lugar que acepte este reclamo.

El Art. 84 de la Constitución de la República del Ecuador expresa: “La Asamblea Nacional y todo órgano con potestad normativa tendrá la obligación de adecuar, formal y materialmente, las leyes y demás normas jurídicas a los derechos previstos en la Constitución y los tratados internacionales, y los que sean necesarios para garantizar la dignidad del

⁸⁶ Ibídem.

⁸⁷ Ibídem.

ser humano o de las comunidades, pueblos y nacionalidades. En ningún caso, la reforma de la Constitución, las leyes, otras normas jurídicas ni los actos del poder público atentarán contra los derechos que reconoce la Constitución.”⁸⁸

Es deber de la Asamblea Nacional crear una norma que ayude a frenar los atropellos que sufre los usuarios en los medios de transporte públicos por lo que es pertinente que se incorpore un inciso del Art 391 del COIP don determine que los buses, tienen que portar, en una parte visible números de teléfono de la policía y de la agencia de tránsito para su reclamo oportuno.

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

La Constitución y los tratados internacionales de derechos humanos ratificados por el Estado que reconozcan derechos más favorables a los contenidos en la Constitución, prevalecerán sobre cualquier otra norma jurídica o acto del poder público.⁸⁹

La norma Constitucional es la que prevalece sobre las de más leyes por lo que todo servidor judicial y administrativo y persona alguna tienen que respetarla, como es el caso de las unidades de transporte del servicio público tienen que brindar un servicio de calidad apegado a la norma Constitucional en beneficios de los usuarios.

⁸⁸ Ibídem.

⁸⁹ Ibídem.

2.2.3.2. Declaración Universal de los Derechos humanos

Artículo 2.-Toda persona tiene todos los derechos y libertades proclamados en esta Declaración, sin distinción alguna de raza, color, sexo, idioma, religión, opinión política o de cualquier otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición.⁹⁰

La declaración de Derechos Humanos reconoce que las personas están embestidas de protección total cuando se trata de lesionar sus derechos, como la lección que sufren los pasajeros que utilizan los transportes públicos.

Artículo 3.- Todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona.⁹¹

La norma en derechos humanos reconoce que no se puede tentar la seguridad de la persona por lo que no tienen que ser tratada con insultos, lo cual precautela los derechos de los usuarios

Artículo 7.- Todos son iguales ante la ley y tienen, sin distinción, derecho a igual protección de la ley. Todos tienen derecho a igual protección contra toda discriminación que infrinja esta Declaración y contra toda provocación a tal discriminación.⁹²

Las personas gozan de total protección en cuanto a Derechos Humanos y que ninguna institución que preste un servicio público podrá ir en contra de este derecho, contemplado en órganos Internacionales, que reconoce firmemente que nadie puede sufrir agresión a su integridad

⁹⁰ El 10 de diciembre de 1948, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó y proclamó la Declaración Universal de Derechos Humanos.

⁹¹ *Ibídem.*

⁹² *Ibídem.*

2.2.3.3. Convención Americana sobre Derechos Humanos

Artículo 1º.- Obligación de Respetar los Derechos

Los Estados Partes en esta Convención se comprometen a respetar los derechos y libertades reconocidos en ella y a garantizar su libre y pleno ejercicio a toda persona que esté sujeta a su jurisdicción, sin discriminación alguna por motivos de raza, color, sexo, idioma, religión, opiniones políticas o de cualquier otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición social.⁹³

Los convenios Internacionales reconocen que las personas no pueden sufrir ningún tipo de discriminación.

Artículo 5º.- Derecho a la Integridad Personal

1. Toda persona tiene derecho a que se respete su integridad física, psíquica y moral.⁹⁴

Los derechos humanos reconocen que ninguna persona puede ser agredida ni a su integridad física, peor psíquica y moral.

2.2.3.4. Ley Orgánica de Transporte y Ordenamiento Terrestre; 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

⁹³ Convención Americana sobre Derechos Humanos San José, Costa Rica 7 al 22 de noviembre de 1969

⁹⁴ Ibídem.

dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.⁹⁵

La Ley de tránsito se la creo con el fin de precautelar los derechos de las personas que utilizan de este servicio, para que no sufran ninguna clase de percance a su integridad física o psíquica.

Art. 2.- La presente Ley se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización”.⁹⁶

En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables.⁹⁷

Art. 3.- El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas.⁹⁸

La norma expresa que los servicios que presten los transportes públicos tienen que ser de calidad y eficiencia y no como se lo realiza en la actualidad.

⁹⁵ <https://abogadosecuador.wordpress.com/2009/06/02/ley-de-transito-ecuatoriana/>

⁹⁶ *Ibíd*em

⁹⁷ <https://abogadosecuador.wordpress.com/2009/06/02/ley-de-transito-ecuatoriana/>

⁹⁸ Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales Y Control Constitucional, Corporación De Estudios Y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2012, Art. 3

Art. 4.- Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial. Para el efecto se establecen, entre otras medidas, la enseñanza obligatoria en todos los establecimientos de educación públicos y privados del país en todos sus niveles, de temas relacionados con la prevención y seguridad vial, así como los principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización, el uso de las vías públicas, de los medios de transporte terrestre, de conformidad con los programas de estudios elaborados conjuntamente por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Ministerio de Educación.⁹⁹

Las personas que hacen un oficio de la profesión de chofer de unidades de transporte público, tienen la necesidad de estar constantemente capacitándose, en cursos de derechos humanos y tratos al usuario.

Art. 5.- El Estado promoverá la capacitación integral, formación y tecnificación del conductor profesional y no profesional e impulsará un programa nacional de aseguramiento para los conductores profesionales”.¹⁰⁰

Es deber del estado constantemente estar capacitando y controlando que se respeten los derechos de los pasajeros ya que constantemente sufre grandes agresiones psicológicas.

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

⁹⁹ Ibídem

¹⁰⁰ Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales Y Control Constitucional, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2012, Art. 5

- g) Capacitar a los docentes de educación básica y bachillerato, de escuelas de capacitación de conductores profesionales y no profesionales, en materia de seguridad vial y normas generales de tránsito, en coordinación con el Ministerio de Educación;
- h) Difundir, por los medios de comunicación, los principios y normas generales de señalización universal y comportamiento en el tránsito;
- i) Garantizar la capacitación permanente para el mejoramiento profesional de docentes, instructores, agentes de control y conductores”¹⁰¹

La norma reconoce que es deber del estado capacitar periódicamente a los choferes de transporte público con el que se conseguirá que se respeten los derechos de los pasajeros en general.

Art. 201.- “Los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros tienen derecho a:

- a) Ser transportados con un adecuado nivel de servicio, pagando la tarifa correspondiente;
- b) Exigir de los operadores la observancia de las disposiciones de la Ley y sus reglamentos;
- d) Denunciar las deficiencias o irregularidades del servicio de transporte de conformidad con la normativa vigente;
- e) Que se respete las tarifas aprobadas, en especial la de los niños, estudiantes, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidad; y,”¹⁰²

La Ley reconoce que las personas vulnerables están exoneradas del pago del 50% de los pasajes, pero existen choferes y controladores que se

¹⁰¹<https://abogadosecuador.wordpress.com/2009/06/02/ley-de-transito-ecuatoriana/>

¹⁰²<https://abogadosecuador.wordpress.com/2009/06/02/ley-de-transito-ecuatoriana/>

resiste acatar estas disposiciones por lo que agreden a los usuarios diariamente.

Art. 203.- En los casos que se atente contra los derechos de los usuarios, la Policía Nacional está obliga a prestar auxilio inmediato”¹⁰³.

Las autoridades que tenga conocimiento de una apreciaciones verbal encontrar de un usuario tiene toda la obligación de hacer respetar este derecho contemplado en la norma Constitucional.

2.2.3.5. Código Integral Penal.

Artículo 371.- Infracciones de tránsito.- Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.¹⁰⁴

Los conductores de transporte público son responsables de lo que le suceda a los pasajeros dentro de su unidad como lo sostiene la norma penal.

Artículo 373.- Responsabilidad de las o los peatones, pasajeros o controladores.- Cuando el responsable del accidente no sea la o el conductor de un vehículo sino la o el peatón, pasajero, controlador u otra persona, será sancionado con las penas previstas en los artículos correspondientes, según las circunstancias de la infracción, a excepción de la pérdida de puntos que se aplica en forma exclusiva a las o los conductores infractores.¹⁰⁵

¹⁰³<https://abogadosecuador.wordpress.com/2009/06/02/ley-de-transito-ecuatoriana/>

¹⁰⁴ Código Orgánico Integral Penal 1ra. Edición Quito - Ecuador 2014

¹⁰⁵ Ibídem.

La ley reconoce que tanto los usuarios como los controladores de los medios de transporte público que lesione o vulnere los derechos serán sancionados de acuerdo a este artículo citado.

Artículo 391.- Contravenciones de tránsito de sexta clase.- Será sancionado con multa equivalente al diez por ciento de un salario básico unificado del trabajador general y reducción de tres puntos en su licencia de conducir:

15. La o el conductor, controlador o ayudante de transporte público o comercial que maltrate de obra o de palabra a los usuarios” ¹⁰⁶

Este artículo reconoce varias sanciones por contravención de tránsito pero no ha tomado en cuenta que es una contravención que en las unidades de transporte no existe datos de los conductores, ni números de teléfono de la policía nacional o de la comisión de tránsito en un lugar visible que en caso de una agresión verbal de parte de los choferes y controlador, puedan denunciar de forma oportuna, Los señores choferes de transporte público y controlador de la unidad que agredan verbalmente o de obra a los pasajeros serán sancionados como lo determina esta norma, por lo que queda claro que los usuarios están totalmente protegido por la norma citada.

2.2.3.6. Ley del Consumidor.

Art. 4.- “Derechos del Consumidor.- Son derechos fundamentales del consumidor, a más de los establecidos en la Constitución Política de la República, tratados o convenios internacionales, legislación interna, principios generales del derecho y costumbre mercantil, los siguientes:

¹⁰⁶ Ibídem.

2. Derecho a que proveedores públicos y privados oferten bienes y servicios competitivos, de óptima calidad, y a elegirlos con libertad;
3. Derecho a recibir servicios básicos de óptima calidad;
8. Derecho a la reparación e indemnización por daños y perjuicios, por deficiencias y mala calidad de bienes y servicios;
12. Derecho a que en las empresas o establecimientos se mantenga un libro de reclamos que estará a disposición del consumidor, en el que se podrá anotar el reclamo correspondiente, lo cual será debidamente reglamentado”¹⁰⁷.

Esta Ley reconoce que las empresas o cooperativas de transporte público que venda o preste los servicios deben ser de calidad y de buen servicio sin lesionar los derechos de los usuarios.

Art. 5.- “Obligaciones del Consumidor.- Son obligaciones de los consumidores:

1. Propiciar y ejercer el consumo racional y responsable de bienes y servicios;
2. Preocuparse de no afectar el ambiente mediante el consumo de bienes o servicios que puedan resultar peligrosos en ese sentido;
3. Evitar cualquier riesgo que pueda afectar su salud y vida, así como la de los demás, por el consumo de bienes o servicios lícitos; y,
4. Informarse responsablemente de las condiciones de uso de los bienes y servicios a consumirse”¹⁰⁸.

Los servicios que vendan las empresas o cooperativas deben ser de calidad que cumplan con lo que determina la Ley del consumidor

¹⁰⁷<http://efectosagasta.wordpress.com/ley-de-defensa-del-consumidor-%E2%80%93-ec/>

¹⁰⁸<http://efectosagasta.wordpress.com/ley-de-defensa-del-consumidor-%E2%80%93-ec/>

2.2.4 Derecho Comparado

Dentro de la investigación jurídica realizada no se ha podido encontrar, legislación alguna que exija a los vehículos de transporte público colocar afiches donde contenga datos del chofer y números de teléfono para denunciar algún tipo de agresiones que estos sufran de parte de los choferes y controladores, por lo que se deja claro que no existe legislación alguna para realizar el derecho comparado.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

3.1. Determinación de los métodos a utilizar

Los métodos que he usado en esta Investigación Científica y Jurídica los que se detalla a continuación:

3.1.1. Método Inductivo.- Es un proceso que va de particular a lo general, o de los hechos a las leyes. La serie de procedimientos que parte de uno o de algunos casos particulares para de ellos obtener una conclusión general, de que se hace uso en la investigación científica para obtener más conocimientos en materia de tránsito.

3.1.2. Método Deductivo.- es aquel que parte de un principio general ya conocido para inferir de ellos consecuencias particulares empleados por el hombre en la investigación y demostración de la verdad.

3.1.3. Método Analítico.- el análisis de un método de investigación de los objetos que nos permite separar algunas de las partes del todo para someterlas a estudio independiente.

3.1.4. Método Transversal.- la investigación se ceñirá temporal y espacialmente en el periodo 2014 en la ciudad de Quevedo.

3.1.5. Método Histórico Lógico.- fue posible hacer una revisión jurídica de la evolución histórica del problema planteado en esta investigación.

Como técnicas para la recolección de datos se aplicó

Encuesta a trabajadores, profesionales del Derecho en el libre ejercicio y entrevistas a la Juez de lo Laboral de la Ciudad de Quevedo Provincia de los Ríos, para esta recolección de datos se utilizó, guía de entrevista, ficha de observación y cuestionario de encuesta.

3.2. Diseño de la Investigación

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

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

3.2.2. De campo. – Por cuanto la investigación se realizará en el lugar de los hechos.

3.3. Población y Muestra

3.3.1. Población

El Universo de la población comprendió el número total de moradores del cantón Quevedo, cuya cantidad es de 173.575 habitantes (INEC 2010), y de 261 abogados en libre ejercicio profesional del cantón Quevedo. El tamaño de la muestra se obtuvo aplicando la siguiente fórmula:

3.3.2. 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 = 398 Habitantes del cantón Quevedo

$$n = \frac{2^2 \cdot 0.25 \cdot 261}{0.05^2 (261 - 1) + 2^2 \cdot 0.50}$$

$$n = \frac{4 \cdot 0.25 \cdot 261}{0.0025(264) + 4 \cdot 0.50}$$

$$n = \frac{261}{0,66 + 2}$$

$$n = \frac{261}{2,66}$$

n = 98 Abogados del cantón Quevedo

Composición de la muestra

Personas para la encuesta	398
Abogados	98
Entrevista al Juez de la Unidad Judicial Penal.	1
Total	497

El tamaño de la muestra general fue de 496 entre Moradores, Abogados y a Juez de la unidad Judicial Penal con sede en el cantón Quevedo.

3.4. Técnicas e Instrumentos de Investigación

Se emplearon las siguientes técnicas:

3.4.1. Encuesta

Se aplicó una encuesta a 398 moradores del cantón Quevedo y a 98 abogados en libre ejercicio profesional de la ciudad de Quevedo. Como instrumento se utilizó un cuestionario.

3.4.2. Entrevista

Se entrevistó a los señores Jueces de la unidad Judicial Penal con sede en el 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.

CAPÍTULO IV

4.1. Análisis e interpretación de gráficos y resultados

4.1.1. Encuesta a Moradores de la ciudad de Quevedo

1.- ¿Utiliza usted los vehículos de transporte de pasajeros para trasladarse a algún sitio?

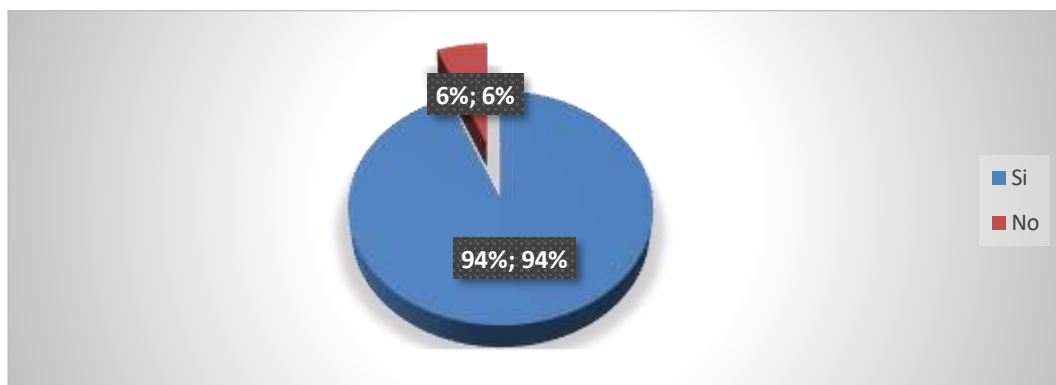
Cuadro 1:

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	373	94 %
No	25	6 %
Total	398	100 %

Fuente: Encuesta a moradores del cantón Quevedo

Elaborado por: Autora

Gráfico 1.-



Análisis e Interpretación

En el cuadro y figura N°- 1, el 94 % de los encuestados dice sí utilizan transportes de pasajeros para trasladarse a algún sitio y el 6% restante que no. Del análisis de los resultados de esta encuesta, se concluye que la mayoría de los moradores del cantón Quevedo encuestados, utilizan medio de transportes urbanos o provinciales para trasladarse a algún sitio que necesite.

2.- ¿Usted ha sido testigo usted del mal comportamiento de algún determinado conductor hacia un pasajero?

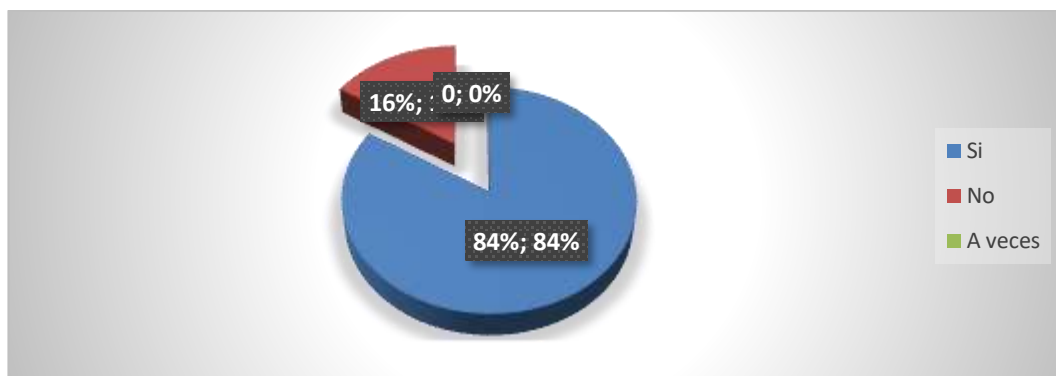
Cuadro 2:

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	336	84 %
No	62	16 %
A veces	0	0
Total	398	100 %

Fuente: Encuesta a moradores del cantón Quevedo

Elaborado por: Autora

Gráfico 2.-



Análisis e Interpretación

En el cuadro y figura N°- 2, el 84% de las personas encuestadas, han sido testigos de un mal comportamiento de algún determinado conductor hacia un pasajero, mientras que el 16% restante, manifestó que no. Del análisis de los resultados de esta encuesta, se concluye manifestando que normalmente los conductores se manifiestan con un mal comportamiento hacia los usuarios de los transportes de pasajeros, lo cual debe ser tomado en cuenta por las autoridades de tránsito.

3.- ¿Considera usted que el mal comportamiento del conductor violenta los derechos y garantías constitucionales del usuario?

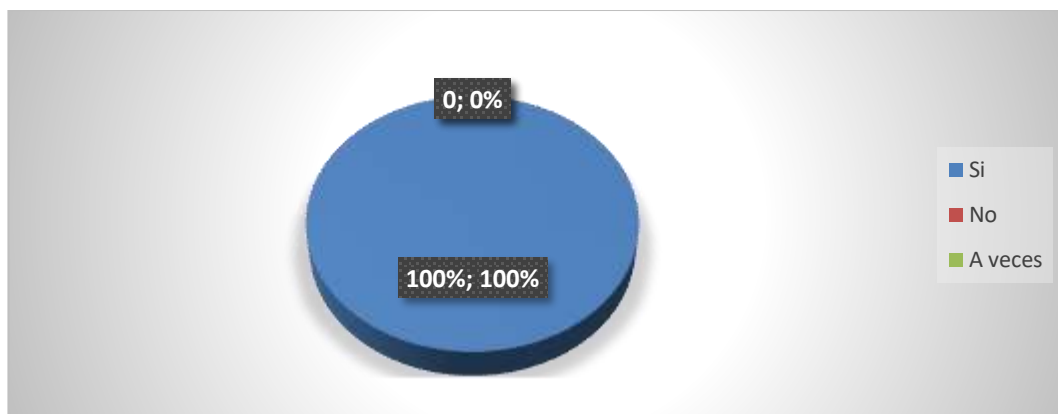
Cuadro 3:

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	398	100 %
No	0	0
A veces	0	0
Total	398	100 %

Fuente: Encuesta a moradores del cantón Quevedo

Elaborado por: Autora

Gráfico 3.-



Análisis e Interpretación

En el cuadro y figura N°- 3, el 100% de los encuestados respondieron que Si, que el mal comportamiento del conductor violenta los derechos y garantías constitucionales del usuario por lo que es necesario que se presente una alternativa en defensa del pasajero, ya que al subir a uno de los vehículos de transportes, prácticamente no puede defender sus derechos y garantías constitucionales.

4.- ¿Considera usted que al no existir en el Código Integral Penal un inciso donde determine que los transporte público tienen que tener un distintivo donde mencione números de teléfono en casos de abusos, lo cual Vulnera los derechos del usuario, debe presentarse una propuesta para incluir reforma dentro de esta ley?

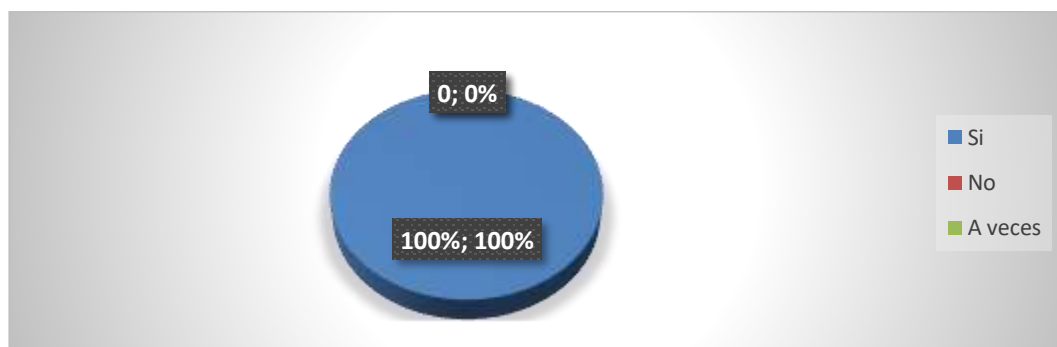
Cuadro 4:

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	398	100 %
No	0	0
A veces	0	0
Total	398	100 %

Fuente: Encuesta a moradores del cantón Quevedo

Elaborado por: Autora

Gráfico 4.-



Análisis e Interpretación

En el cuadro y figura N°- 4, el 100% de los encuestados consideran que debe existir en el Código Integral Penal un inciso donde determine que los transporte público tienen que tener un distintivo don mencione números de teléfono en casos de abusos, lo cual Vulnera los derechos del usuario, debe presentarse una propuesta para incluir reforma dentro de esta ley

5.- ¿Cree usted que cada unidad debe tener un letrero con el número de teléfono de los diferentes órganos de tránsito para denunciar el maltrato de parte de los conductores y oficiales?

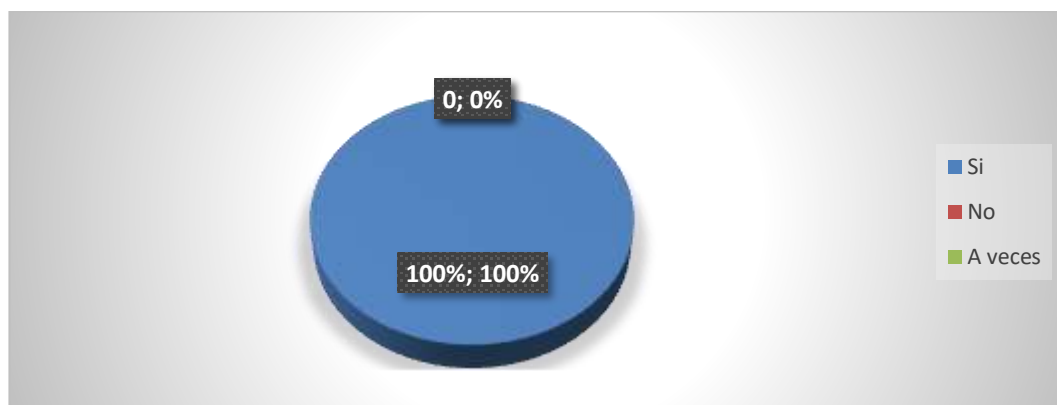
Cuadro 5:

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	398	100 %
No	0	0
A veces	0	0
Total	398	100 %

Fuente: Encuesta a moradores del cantón Quevedo

Elaborado por: Autora

Gráfico 5.-



Análisis e Interpretación

En el cuadro y figura N°- 5, el 100% de los encuestados consideran que es obligación de cada unidad tener un letrero con el número de teléfono de los diferentes órganos de tránsito para denunciar el maltrato de parte de los conductores y oficiales, pues es un derecho fundamental que se respete a todo ciudadano de lo contrario se estarían vulnerando todas las garantías constitucionales del mismo.

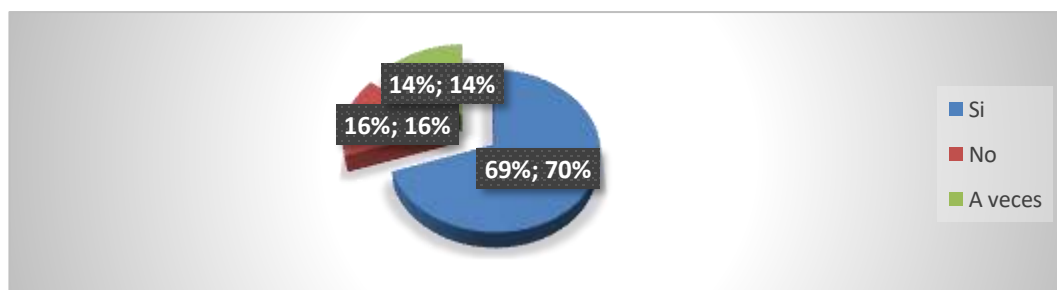
4.1.2. Encuesta a Profesionales del Derecho de la ciudad de Quevedo
6.- ¿Cree usted que la falta de delicadeza de los conductores en la atención ocasiona el maltrato a los usuarios de transportes de pasajeros?

Cuadro 6:

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	68	69 %
No	16	16 %
A veces	14	14 %
Total	98	100 %

Fuente: Encuesta a profesionales del Derecho del cantón Quevedo
Elaborado por: Autor

Gráfico 6.-



Análisis e Interpretación

En el cuadro y figura N°- 6, el 69% de los encuestados consideran que Si, que la falta de preparación de los conductores ocasiona el maltrato a los usuarios de transportes de pasajeros, un 16% que no y el 14% restante considera que a veces. Se establece que la que la falta de preparación de los conductores ocasiona el maltrato a los usuarios de transportes de pasajeros y se estaría vulnerando el derecho a la defensa, derecho obligatorio de toda persona.

7.- ¿Cree usted que se deba incorporar al Art 387, el numeral 15 del Art. 391 del Código Integral Penal, con el cual se sancione a los conductores que falte de obra a los pasajeros de transporte público?

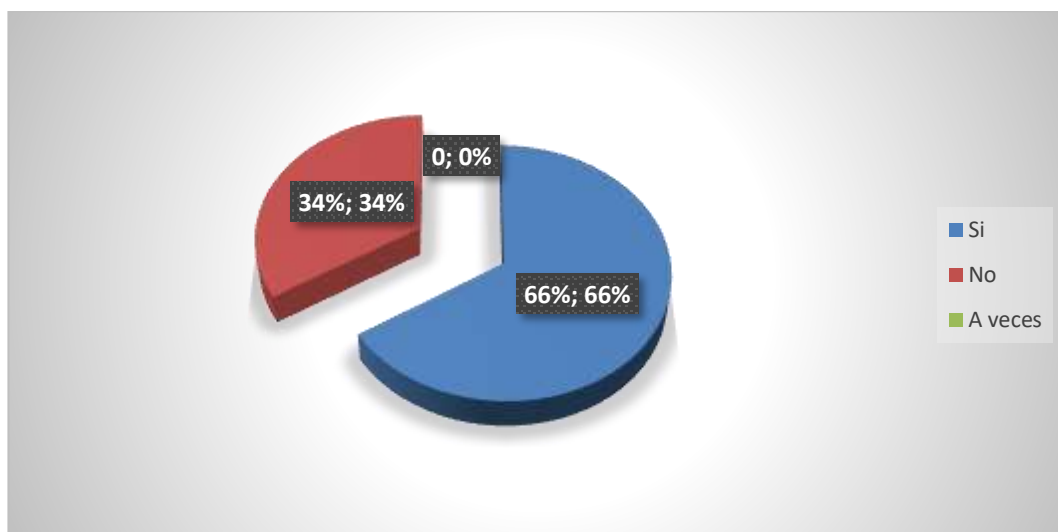
Cuadro 7:

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	87	66 %
No	11	34%
A veces	0	0
Total	98	100 %

Fuente: Encuesta a profesionales del Derecho del cantón Quevedo

Elaborado por: Autor

Gráfico 7.-



Análisis e Interpretación

En el cuadro y figura N°- 7, el 66% de los encuestados consideran que Si, se deba incorporar al Art 387, el numeral 15 del Art. 391 del Código Integral Penal, con el cual se sancione a los conductores que falte de obra a los pasajeros de transporte público, lo cual garantizara los derechos de los pasajeros 34% restante manifiestan que no. Que se encuentran complacidos como están los artículos.

8.- ¿Cree usted que reformando el Art. 387 del Código Integral Penal se protegerán los derechos y garantías de las personas que usan los transportes de pasajeros?

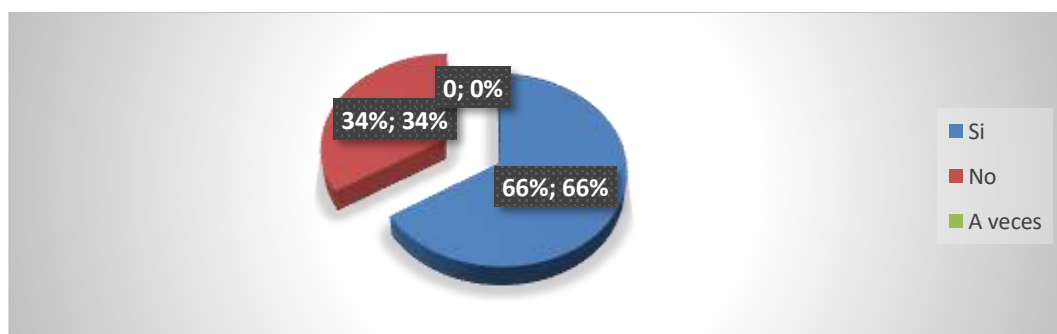
Cuadro 8:

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	65	66 %
No	33	34 %
A veces	0	0
Total	98	100 %

Fuente: Encuesta a profesionales del Derecho del cantón Quevedo

Elaborado por: Autor

Gráfico 8.-



Análisis e Interpretación

En el cuadro y figura N°- 8, el 66% de los encuestados consideran que Si, se debe dar la respectiva reforma al Art. 387 del Código Integral Penal el cual protegerán los derechos y garantías de las personas que usan los transportes de pasajeros, mientras que el 34% considera que no. Con la reforma, serán protegidos los derechos y garantías de las personas, pues podrán llamar a la policía marcando el número de teléfono que aparezca en el afiche en el vehículo, cuando crea que sus derechos estén siendo vulnerados.

9.- ¿Considera usted que con la incorporación del numeral 15 del Art. 391 al Art 387, el del Código Integral Penal, se permitirá que el afectado pueda defender sus derechos ante el trato injusto por parte del conductor o de su auxiliar?

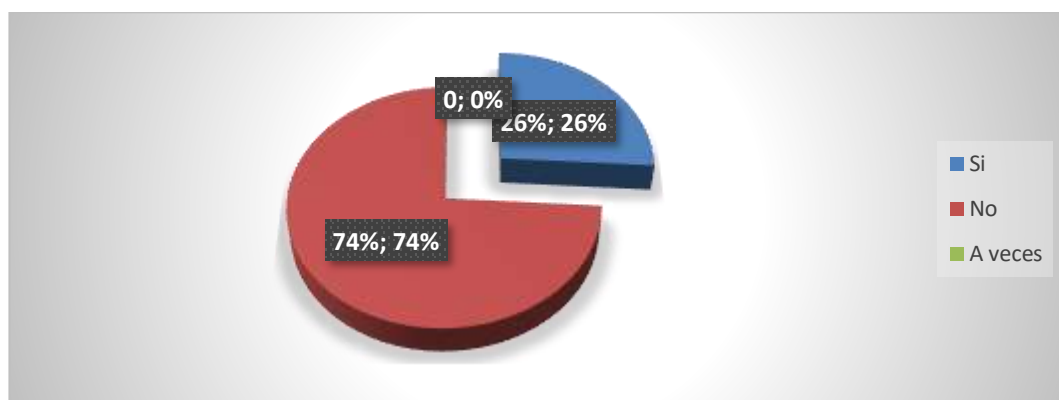
Cuadro 9:

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	73	74 %
No	25	26 %
A veces	0	0
Total	98	100 %

Fuente: Encuesta a profesionales del Derecho del cantón Quevedo

Elaborado por: Autor

Gráfico 9.-



Análisis e Interpretación

En el cuadro y figura N°- 9 el 74% de los encuestados dijeron que Si, se debe incorporación del numeral 15 del Art. 391 al Art 387, el del Código Integral Penal, se permitirá que el afectado pueda defender sus derechos ante el trato injusto por parte del conductor o de su auxiliar, 26% considera que no. Con la reforma, según los encuestados el perjudicado pueda defender sus derechos como usuarios.

10.- ¿Está usted de acuerdo en que se deba aplicar la reforma que se plantea en este trabajo de investigación?

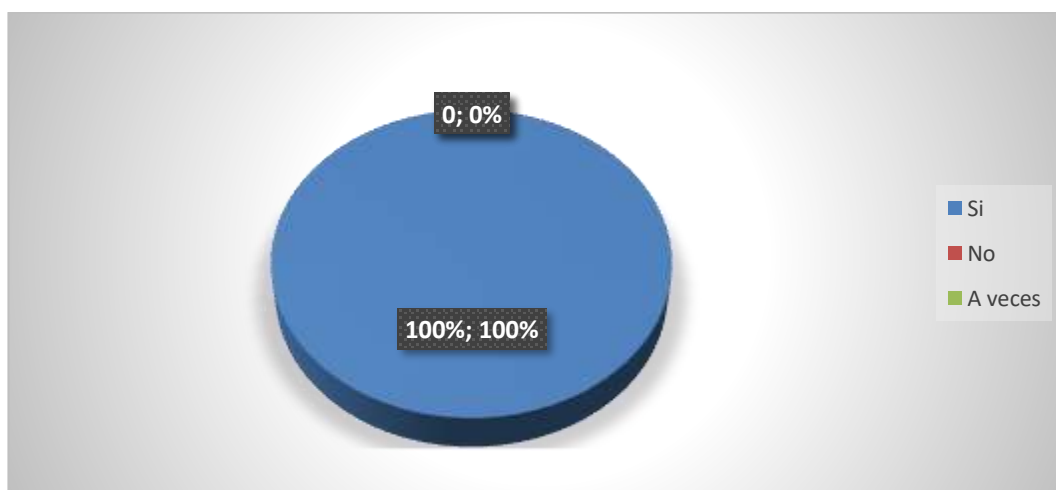
Cuadro 10:

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	98	100 %
No	0	0
A veces	0	0
Total	98	100 %

Fuente: Encuesta a profesionales del Derecho del cantón Quevedo

Elaborado por: Autor

Gráfico 10.-



Análisis e Interpretación

En el cuadro y figura N°- 10 el 98% de los encuestados consideran que Si, se debe aplicar la reforma que se plantea en este trabajo de investigación del Código Integral Penal Con lo que esta propuesta, se espera ayudar a que se respeten las garantías constitucionales de las personas y evitar abusos y vulneración de sus derechos.

4.1.2. Encuesta Dirigida a los abogados en el libre ejercicio de la Ciudad de Quevedo.

1.- ¿De acuerdo a su experiencia considera usted que se deba sancionar a los choferes y controladores del transporte público por su mal actuación?

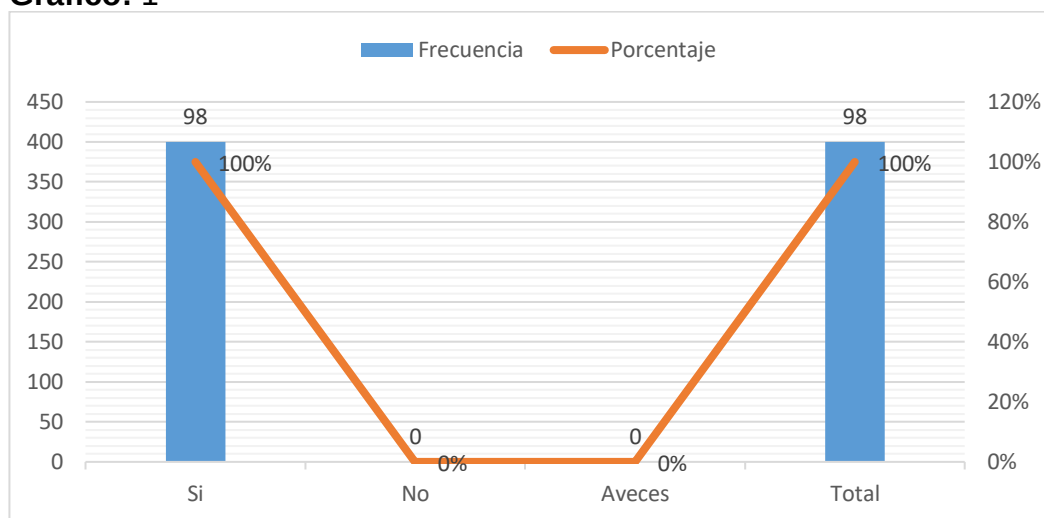
Cuadro: N° 1

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	98	100%
No	0	0%
Aveces	0	0%
Total	98	100%

Fuente: Encuesta a abogados en el libre ejercicio del Canto de Quevedo

Elaborado por: Autor

Gráfico: 1



Análisis e interpretación.

En el cuadro y figura N°- 1, el 100% de los abogados encuestados en el libre ejercicio consideran que se debe sancionar a los choferes y controladores del transporte público por su mal actuación, con lo que se garantizará los derechos de los usuarios.

2.- ¿Considera usted que los choferes de transporte publico están capacitados para atender a los pasajeros con calidez y calidad?

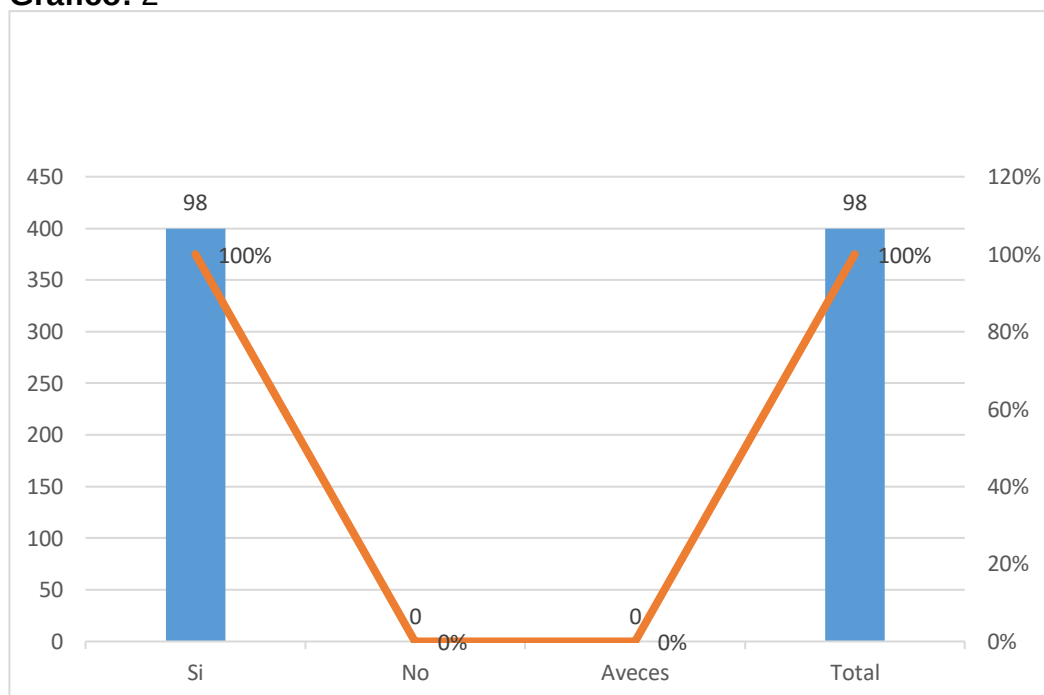
Cuadro: N° 2

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	98	100%
No	0	0%
Aveces	0	0%
Total	98	100%

Fuente: Encuesta a abogados en el libre ejercicio del Canto de Quevedo

Elaborado por: Autor

Gráfico: 2



Análisis e interpretación.

En el cuadro y figura N°- 2, el 100% de los abogados encuestados en el libre ejercicio consideran que, los choferes de transporte público no, están capacitados para atender a los pasajeros con calidez y calidad por lo que constantemente lesionan los derechos de los usuarios.

3.- ¿Cree usted que se debe sanción económicamente a los choferes de transportes público que agredan verbalmente a los pasajeros?

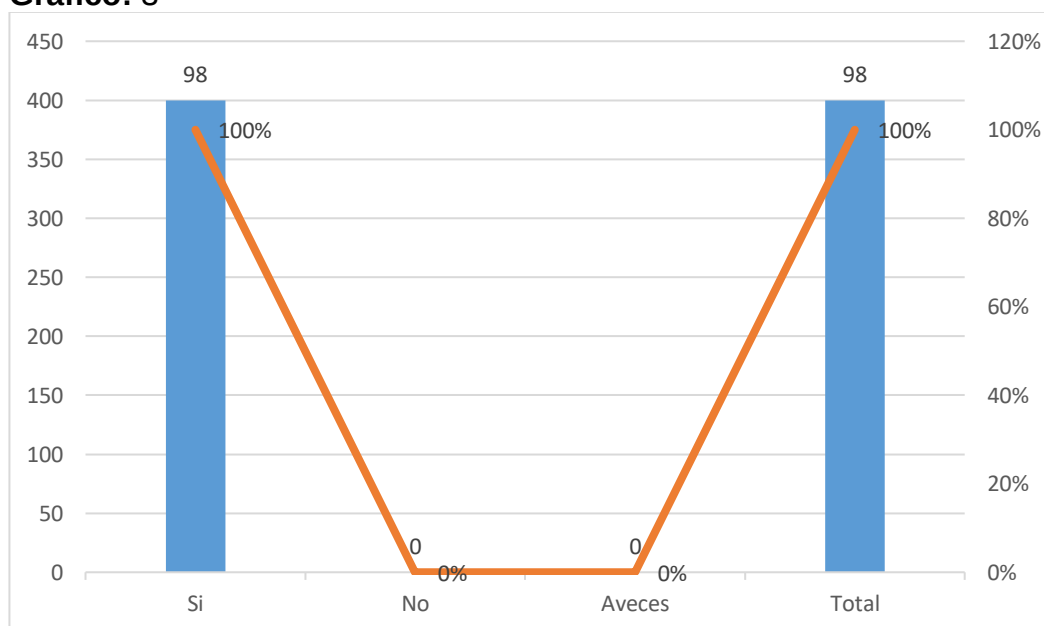
Cuadro: N° 3

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	98	100%
No	0	0%
Aveces	0	0%
Total	98	100%

Fuente: Encuesta a abogados en el libre ejercicio del Canto de Quevedo

Elaborado por: Autor

Gráfico: 3



Análisis e interpretación.

En el cuadro y figura N°- 3, el 100% de los abogados encuestados en el libre ejercicio consideran que Si, se debe sanción económicamente a los choferes de transportes público que agredan verbalmente a los pasajeros, ya que lesionan sus derechos contemplados en la norma Constitucional.

4.- ¿Cree usted que reformando el Art. 391 del Código Orgánico Integral Penal, se recuperara la confianza perdida en los choferes de transporte públicos?

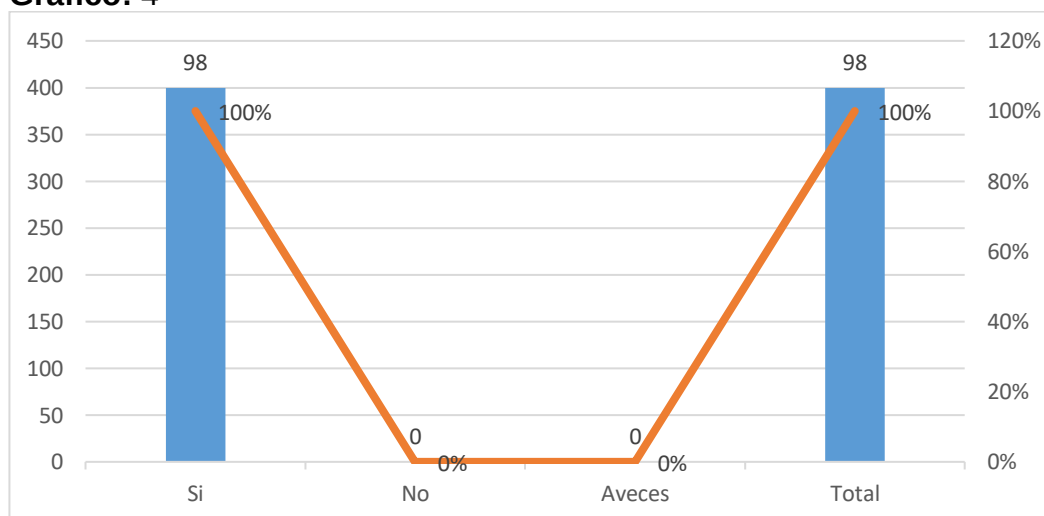
Cuadro: N° 4

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	98	100%
No	0	0%
Aveces	0	0%
Total	98	100%

Fuente: Encuesta a abogados en el libre ejercicio del Canto de Quevedo

Elaborado por: Autor

Gráfico: 4



Análisis e interpretación.

En el cuadro y figura N°- 4, el 100% de los abogados encuestados en el libre ejercicio consideran que si se debe dar la reforma el Art. 391 del Código Orgánico Integral Penal, se recuperara la confianza perdida en los choferes de transporte públicos, lo cual se precautelara los derechos que están embestidos los usuarios por la norma constitucional.

5.- ¿Cree usted que se debe capacitar de forma periódica a los señores choferes de transporte público?

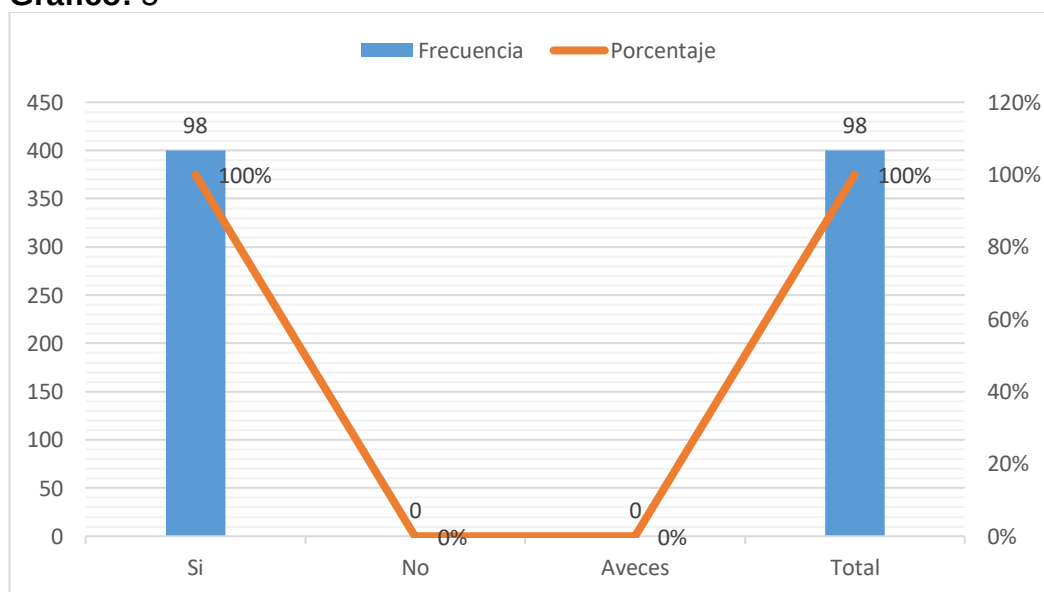
Cuadro: N° 5

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	98	100%
No	0	0%
Aveces	0	0%
Total	98	100%

Fuente: Encuesta a abogados en el libre ejercicio del Canto de Quevedo

Elaborado por: Autor

Gráfico: 5



Análisis e interpretación.

En el cuadro y figura N°- 5, el 100% de los abogados encuestados en el libre ejercicio consideran que sí, se debe capacitar de forma periódica a los señores choferes de transporte público, lo cual evitara las agresiones que realizan hacia los pasajeros.

4.1.3 Entrevistas

Entrevista al Sr. Juez de lo Penal y Transito con sede en el cantón Quevedo.

Dr. Carlos Bowen Lavayen Fono: 0987228565

1.- ¿Considera Ud., que el mal comportamiento de los conductores es una violación a los derechos de las personas que utilizan los transportes urbanos y provinciales?

Por supuesto, claro que si son empresas privadas que prestan servicio público, por eso tienen que garantizar el principio del respeto, igualdad, no discriminación de buen trato.

2.- ¿Está usted de acuerdo que con la incorporación del numeral 15 del Art. 391 al Art 387, el del Código Integral Penal, se garantizará el derecho constitucional a la seguridad de todo ciudadano?

Si estoy de acuerdo por que mejorara la seguridad de todos los ciudadanos.

3.- ¿Cree usted que la reforma es el Camino para solucionar las agresiones que sufren los pasajeros del transporte público?

Considero que es la solución para precautelar los derechos de los usuarios.

4.- ¿Cree usted que reformando al Art. 387 del código Integral, se protegerá el derecho de la ciudadanía?

Siempre y cuando las reformas vallan en tres aspectos: concientización de las normas, aplicación directa de la misma y la socialización.

4.1.4 Entrevistas

Entrevista al Sr. Juez de la Unidad Judicial Penal con sede en el cantón Quevedo.

Dr. Juan Dueñas Vélez Fono: 0997074631

1. ¿Cree usted entonces que la normativa del Código Integral Penal no es suficiente para garantizar el derecho a la seguridad de la ciudadanía respecto a estos casos?

No, porque antes de reformar la ley hay que “reformar la mentalidad de los ciudadanos” es necesario que las personas tomen conciencia de los efectos y de los accidentes por imprudencia de los conductores y peatones.

2.- ¿Usted está de acuerdo que el causante de cualquier percance por negligencia o mala obra, sea este el conductor, el auxiliar o ambos deben ser sancionados de acuerdo a la reforma que se propone el Código Integral Penal?

Por supuesto, toda impericia contrae una irresponsabilidad independientemente de quien sea el causante.

3.- ¿Cree usted que se debe ubicar en los transporte público un afiche que se encuentre los datos del chofer y numero de la policía y agencia de transito?

Considero que es de vital importancia que se ubiquen los afiches con datos personales del chofer, controlador y autoridades.

4.- ¿Cree usted que debe capacitar a los conductores y controladores del servicio público?

Considero que la capacitación es de vital importancia ya que esto ayudara a que no exista confrontación con los pasajeros

4.2. Comprobación de la hipótesis

Con los resultados de la investigación de campo, llevada a cabo mediante encuestas, concretamente con los resultados de las preguntas 4, 5 y 10, de la encuesta realizada, más la información proporcionada en las entrevistas, se llegó a determinar que la hipótesis planteada en la presente investigación, sobre la reforma al Código Integral Penal, garantizará el derecho de las personas a reclamar por el maltrato de los choferes y auxiliares y que dice **“El maltrato del conductor vulnera los derechos a los usuarios”**, por lo que al ser positiva, se acepta. Con esto se logró establecer que se vulneran derechos constitucionales de las personas en delitos de tránsito, lo que pondrían en peligro su seguridad personal.

4.3. Reporte de la investigación

La investigación realizada, y que hizo posible la culminación de la Tesis intitulada **“El maltrato del conductor vulnera los derechos a los usuarios”** comenzó con la búsqueda de información bibliográfica jurídica sobre determinados campos problemáticos que ciertas normas jurídicas y cuerpos de ley están generando situaciones de inseguridad en la sociedad, dado el amplio espectro de derechos que garantiza la Constitución de la República del Ecuador.

Esa búsqueda de información jurídica se concentró en el tema del maltrato por parte de los conductores, de cuyo análisis jurídico del problema se evidenció una serie de causas y consecuencias que se generan en la reforma del COIP, para la protección de todas las personas, como el derecho de hacer uso de los vehículos de transporte de pasajeros.

La formulación de los objetivos (generales y específicos) de la investigación y la hipótesis, orientaron todo el proceso del desarrollo de la tesis: el marco teórico, la recopilación de datos, el análisis de la investigación de campo y la propuesta.

En la encuesta aplicada a los moradores y abogados en libre ejercicio profesional de la ciudad de Quevedo, se consideró una muestra representativa en base a una fórmula estadística, cuyos datos e información permitieron comprobar la hipótesis que dice “Con la **con la** incorporación del numeral 15 del Art. 391 al Art 387, el del Código Orgánico Integral Penal, se precautelara y garantizara el respeto a los derechos de los pasajeros”, que se planteó en la investigación, y que al ser positiva se la aceptó.

La propuesta de reforma al COIP, sin duda permitirá salvaguardar los derechos y garantías constitucionales de los afectados, por lo tanto, los resultados que se esperan son:

Garantizar que el derecho de respeto por parte de los conductores y oficiales brinde la posibilidad de defender los derechos de la persona afectada.

Aunque el solo hecho de tener un letrado en cada unidad no garantiza en cierta manera el respeto de los derechos, esto ayudará a que disminuya el mal comportamiento de los choferes y auxiliares.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 Conclusiones

Casi la totalidad de los encuestados manifiestan que han recibido maltrato por el mal comportamiento por parte de los conductores de transporte de pasajeros. Los conductores de vehículos de transporte de pasajeros violan los derechos de las personas que usan estos servicios, pues su mal comportamiento atenta los principios y garantías constitucionales.

Que una reforma al COIP permita a la persona defender sus derechos y garantías constitucionales. Pues es un derecho fundamental de todo ciudadano ser respetado cuando haga uso como pasajero de cualquier unidad de transporte urbano o provincial o interprovincial.

La falta de una verdadera ordenanza a ley de tránsito, que obligue a ubicar en las unidades el nombre del chofer y controlador y números de la policía y agente de tránsito, contribuye a que se agreda a los pasajeros de distintas unidades

5.2 Recomendaciones

Que las escuelas de conducción y autorizadas de la Agencia Nacional de Tránsito, capaciten en ética y valores a los estudiantes que luego serán los conductores Profesionales.

Incluir el numeral 15 del Art 391, al Art. 387 del Código Orgánico Integral Penal, para que el chofer y controlador de los transporte público que falte de obra a los usuarios sea sancionado de forma rigurosa lo que garantizará que se respeten los derechos delos pasajeros.

Con este afiche de información personal del chofer y controlador de la unidad y los números de teléfono de las autoridades competente se precautelara la integridad de los usuarios al momento de utilizar estos medios de transporte.

CAPÍTULO VI

PROPUESTA

6.1. Título

Reformar el Art. 387 del Código Orgánico Integral Penal.

6.2. Antecedentes

Con el presente proyecto de investigación se espera: Analizar primeramente la pertinencia de la normatividad de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que refiere al mal comportamiento del chofer de transportes de pasajeros como afección a los derechos de los usuarios, para luego reformar las incongruencias del Código Orgánico Integral Penal, en lo referente al trato de los choferes al usuario y por último, proponer un proyecto de reforma al (COIP), respecto al comportamiento de los choferes, hacia los derechos de los usuarios.

6.3. Justificación

Plantear propuestas de reformas a las normas jurídicas y cuerpos de leyes, está íntimamente ligada al derecho de las personas a vivir en un medio en el que se respeten sus derechos, donde una administración de justicia se preocupe por el imperio de la ley, sin mengua de condición alguna.

La justicia y la seguridad en el buen vivir, es el máspreciado bien para el desarrollo de un país, por eso, ahí la importancia del (COIP), en el desarrollo de la sociedad, y en el imperio de la justicia como condición fundamental para que los ecuatorianos tengamos pleno acceso a todas

las opciones de derecho de justicia de las que somos merecedores, sin embargo por causa del descuido o negligencia de las autoridades, los ecuatorianos no gozan de estas preferencias. Por tal motivo, a través de la presente propuesta de reforma jurídica, al (COIP), se evitará la vulneración de los derechos y garantías constitucionales de los usuarios, por el mal comportamiento de los conductores y oficiales de “transporte público”.

6.4 Síntesis del Diagnóstico

La incorporación del numeral 15 del Art. 391 al Art 387, el del Código Orgánico Integral Penal, se evitaría que lesionen los derechos de, los pasajeros que utilizan los servicios de transporte público.

6.4. Objetivos

6.4.1. General

Elaborar una propuesta de reforma jurídica del (COIP), respecto al mal comportamiento de parte de los conductores de vehículos de transporte de pasajeros.

6.4.2. Específicos

Determinar en la exposición de motivos, que incita a fundamentar la propuesta de reforma planteada.

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

Establecer en los considerando las bases jurídicas en que se sustenta la propuesta.

6.5. Descripción de la propuesta

La propuesta de reforma del Art 387, del Código Orgánico Integral Penal, tiene como guía el plan de tesis proporcionado por la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, Facultad de Derecho.

Al abordar los antecedentes, se puede observar como los pasajeros que utilizan los servicios del transporte público sufre atropello a sus derechos contemplados en la norma Constitucional, por lo cual se origina la necesidad, de reformar de la norma que perjudica a los usuarios que utilizan los transporte públicos.

Se ha realizado la justificación del porqué de la propuesta de reforma del Art 387, del Código Orgánico Integral Penal, mediante las cuales se aspira a que se garanticen los derechos de los usuarios al momento se utilizar dichos servicios de transporte. En la síntesis del diagnóstico, considero que es de vital importancia la respectiva reforma del Art 387, del Código Orgánico Integral Penal, lo cual garantizará que no se vulneren los derechos de los pasajeros.

Se formuló los objetivos: generales y específicos, con el fin de direccionar la propuesta en armonía a los derechos de los pasajeros y que ninguna norma sea contraria a la Constitución en lo referente del (COIP). La propuesta es de gran importancia ya que los únicos beneficiados serán todos los señores pasajeros como, mujeres, jóvenes y adultos mayores, por lo sé que recupera la confianza perdida en los transporte del sector público.

6.5.1. Desarrollo

ASAMBLEA NACIONAL EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Que, corresponde a la Asamblea Nacional Constituyente promover un proceso de reformas al ordenamiento jurídico ecuatoriano en función de los nuevos requerimientos sociales, políticos y culturales, a efecto de que guarden coherencia con las disposiciones constitucionales.

Que, el desarrollo socioeconómico del país exige de seguridad jurídica y de una administración de justicia que garantice el respeto a los derechos individuales y colectivos.

Que, la sociedad ecuatoriana requiere de instituciones jurídicas que promuevan mejores relaciones jurídicas y garanticen la plena vigencia de los derechos de las personas.

Que, el Código Orgánico Integral Penal, tiene como uno de su fines proteger a las personas en sus garantías y derechos constitucionales, en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

Que, uno de sus objetivos es el cumplimiento en lo referente a la aplicación del derecho de respeto a los derechos del usuario de vehículos de transporte de pasajeros.

Asamblea Nacional Considerando

Que, Art. 1.- El Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario,

intercultural, plurinacional y laico. Se organiza en forma de república y se gobierna de manera descentralizada.

La soberanía radica en el pueblo, cuya voluntad es el fundamento de la autoridad, y se ejerce a través de los órganos del poder público y de las formas de participación directa previstas en la Constitución.

Los recursos naturales no renovables del territorio del Estado pertenecen a su patrimonio inalienable, irrenunciable e imprescriptible.

Que, Art. 6.- Todas las ecuatorianas y los ecuatorianos son ciudadanos y gozarán de los derechos establecidos en la Constitución.

Que, Art. 11.- El ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios:

3. Los derechos y garantías establecidos en la Constitución y en los instrumentos internacionales de derechos humanos serán de directa e inmediata aplicación por y ante cualquier servidora o servidor público, administrativo o judicial, de oficio o a petición de parte.

Para el ejercicio de los derechos y las garantías constitucionales no se exigirán condiciones o requisitos que no estén establecidos en la Constitución o la ley.

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

El Estado, sus delegatarios, concesionarios y toda persona que actúe en ejercicio de una potestad pública, estarán obligados a reparar las violaciones a los derechos de los particulares por la falta o deficiencia en la aplicación de las sanciones por contravenciones de tránsito, o por las acciones u omisiones de sus funcionarias y funcionarios, y empleadas y

empleados públicos en el desempeño de sus cargos. El Estado ejercerá de forma inmediata la causa en contra de las personas responsables del daño producido, sin perjuicio de las responsabilidades civiles, penales y administrativas.

Que, 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 y económica, y protección contra la violencia. Se considerarán personas adultas mayores aquellas personas que hayan cumplido los sesenta y cinco años de edad.

Que, Art. 47.- El Estado garantizará políticas de prevención de las discapacidades y, de manera conjunta con la sociedad y la familia, procurará la equiparación de oportunidades para las personas con discapacidad y su integración social. Se reconoce a las personas con discapacidad, los derechos a:

3. Rebajas en los servicios públicos y en servicios privados de transporte y espectáculos.

Que, Art. 52.- Las personas tienen derecho a disponer de bienes y servicios de óptima calidad y a elegirlos con libertad, así como a una información precisa y no engañosa sobre su contenido y características.

La ley establecerá los mecanismos de control de calidad y los procedimientos de defensa de las consumidoras y consumidores; y las sanciones por vulneración de estos derechos, la reparación e indemnización por deficiencias, daños o mala calidad de bienes y servicios, y por la interrupción de los servicios públicos que no fuera ocasionada por caso fortuito o fuerza mayor.

Que, Art. 53.- Las empresas, instituciones y organismos que presten servicios públicos deberán incorporar sistemas de medición de

satisfacción de las personas usuarias y consumidoras, y poner en práctica sistemas de atención y reparación.

El Estado responderá civilmente por los daños y perjuicios causados a las personas por negligencia y descuido en la atención de los servicios públicos que estén a su cargo, y por la carencia de servicios que hayan sido pagados.

Que, Art. 54.- Las personas o entidades que presten servicios públicos o que produzcan o comercialicen bienes de consumo, serán responsables civil y penalmente por la deficiente prestación del servicio, por la calidad defectuosa del producto, o cuando sus condiciones no estén de acuerdo con la publicidad efectuada o con la descripción que incorpore.

Las personas serán responsables por la mala práctica en el ejercicio de su profesión, arte u oficio, en especial aquella que ponga en riesgo la integridad o la vida de las personas.

3. Rebajas en los servicios públicos y en servicios privados de transporte y espectáculos.

Que, El Art. 84 de la Constitución de la República del Ecuador expresa: “La Asamblea Nacional y todo órgano con potestad normativa tendrá la obligación de adecuar, formal y materialmente, las leyes y demás normas jurídicas a los derechos previstos en la Constitución y los tratados internacionales, y los que sean necesarios para garantizar la dignidad del ser humano o de las comunidades, pueblos y nacionalidades. En ningún caso, la reforma de la Constitución, las leyes, otras normas jurídicas ni los actos del poder público atentarán contra los derechos que reconoce la Constitución.

Que, Art. 424.- La Constitución es la norma suprema y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico. Las normas y los actos del poder

público deberán mantener conformidad con las disposiciones constitucionales; en caso contrario carecerán de eficacia jurídica.

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

Que, 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.

Que, Art. 2.- La presente Ley se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización”.

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

Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Ministerio de Educación.

Que, Art. 5.- El Estado promoverá la capacitación integral, formación y tecnificación del conductor profesional y no profesional e impulsará un programa nacional de aseguramiento para los conductores profesionales..

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

g) Capacitar a los docentes de educación básica y bachillerato, de escuelas de capacitación de conductores profesionales y no profesionales, en materia de seguridad vial y normas generales de tránsito, en coordinación con el Ministerio de Educación;

h) Difundir, por los medios de comunicación, los principios y normas generales de señalización universal y comportamiento en el tránsito;

i) Garantizar la capacitación permanente para el mejoramiento profesional de docentes, instructores, agentes de control y conductores

Que, Art. 201.- “Los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros tienen derecho a:

a) Ser transportados con un adecuado nivel de servicio, pagando la tarifa correspondiente;

b) Exigir de los operadores la observancia de las disposiciones de la Ley y sus reglamentos;

d) Denunciar las deficiencias o irregularidades del servicio de transporte de conformidad con la normativa vigente;

e) Que se respete las tarifas aprobadas, en especial la de los niños, estudiantes, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidad; y,

Que, Art. 203.- En los casos que se atente contra los derechos de los usuarios, la Policía Nacional está obligada a prestar auxilio inmediato.

Que, Artículo 371.- Infracciones de tránsito.- Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.

Que, Artículo 373.- Responsabilidad de las o los peatones, pasajeros o controladores.- Cuando el responsable del accidente no sea la o el conductor de un vehículo sino la o el peatón, pasajero, controlador u otra persona, será sancionado con las penas previstas en los artículos correspondientes, según las circunstancias de la infracción, a excepción de la pérdida de puntos que se aplica en forma exclusiva a las o los conductores infractores.

Que, Artículo 391.- Contravenciones de tránsito de sexta clase.- Será sancionado con multa equivalente al diez por ciento de un salario básico unificado del trabajador general y reducción de tres puntos en su licencia de conducir:

15. La o el conductor, controlador o ayudante de transporte público o comercial que maltrate de obra o de palabra a los usuarios.

Que, en el uso de las atribuciones contenida en el Art. 120, número 6 de la Constitución de la República, expide la presente:

Artículo 387.- Contravenciones de tránsito de segunda clase.- Serán sancionados con multa del cincuenta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de nueve puntos en el registro de su licencia de conducir:

1. La o el conductor que ocasione un accidente de tránsito del que resulten solamente daños materiales, cuyos costos sean inferiores a dos salarios básicos unificados del trabajador en general.
2. La persona que conduzca con licencia caducada, anulada, revocada o suspendida, la misma que deberá ser retirada inmediatamente por el agente de tránsito.
3. La persona adolescente, mayor a dieciséis años, que posea un permiso de conducción que requiera compañía
4. La o el conductor extranjero que habiendo ingresado legalmente al país se encuentre brindando servicio de transporte comercial dentro de las zonas de frontera.
5. La o el conductor de transporte por cuenta propia o comercial que exceda el número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor.

A las o los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa.

Reforma Dirá:

Artículo 387.- Contravenciones de tránsito de segunda clase.- Serán sancionados con multa del cincuenta por ciento de un salario básico

unificado del trabajador en general y reducción de nueve puntos en el registro de su licencia de conducir:

Agregar el Numeral:

6. La o el conductor, controlador o ayudante de transporte público o comercial que maltrate de obra o de palabra a los usuarios.

Disposición Final Única

La presente Ley Reformatoria del Art. 391 del Código Orgánico Integral Penal, 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, Luz de América y Capital del Ecuador, a los.....días del mes de.....del dos mil quince.

PRESIDENCIA
DE LA ASAMBLEA NACIONAL

SECRETARIA
GENERAL

6.6. Beneficiarios

La presente propuesta de reforma del Código Orgánico Integral Penal, guarda coherencia con los derechos y garantías tutelados en la Constitución de la República, por lo que tiene como beneficiarios a los ecuatorianos y ecuatorianas en general, y en general a todas personas

que usan los transportes de pasajeros y que consideran que sus derechos están siendo vulnerados en lo referente al mal comportamiento de los conductores y oficiales; también son beneficiarias las familias donde existen estos casos y la sociedad en su conjunto.

Sólo así se podrá salvaguardar los derechos y garantías de quienes ocupan los servicios de estos vehículos para trasladarse a otras ciudades y dentro de las mismas, evitándose que se ocasione inconformidad en ellos al sentirse agredidos y lesionados por el constante maltrato o situaciones desagradables.

6.7. Impacto social

A través de la Propuesta de Reforma del Código Orgánico Integral Penal, sobre la aplicación del derecho de denunciar el mal comportamiento por parte de las personas involucradas, será de gran impacto social, pues creará conciencia y mayor responsabilidad, lo que contribuiría a proteger los derechos y garantías constitucionales de los ciudadanos en el Cantón Quevedo y el país, conservando la armonía social.

BIBLIOGRAFIA

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

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

BUSS y Shackerlford (1997). Citado por. Cedeño Obando Indira Nathaly Las Representaciones de Riesgo, Agresión y Violencia en los buses inter parroquiales del Distrito Metropolitano de Quito: Caso línea “La Marín – Carapungo” Universidad Internacional SEK. Quito, 21 de septiembre del 2011.

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

CABANELLAS, Guillermo. “Diccionario Jurídico Usual”, Tomo IV, Editorial Eliasta, Buenos Aires – Argentina, 1998.

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

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

GALLEGOS, Bolívar. La Responsabilidad en el Delito de Tránsito, Editorial Hean, Quito-Ecuador, 2009.

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

GARCÍA Falconí José “Manual de Práctica Procesal Constitucional y Penal”, Editor Rodín, tercera edición, Quito-Ecuador.2012.

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

GÓMEZ Toapanta, Jesús, “Aprender a Conducir” 3ra. Edición, Año, Quito-Ecuador. 2.005.

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

LUELMO Millán Miguel Ángel “La Responsabilidad Social Corporativa en el Ámbito del Derecho Laboral” Editorial Rosario Maure, España, 2012.

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

MYERS 2005 Citado por. Cedeño Obando Indira Nathaly Las Representaciones de Riesgo, Agresión y Violencia en los buses inter parroquiales del Distrito Metropolitano de Quito: Caso línea “La Marín – Carapungo” Universidad Internacional SEK. Quito, 21 de septiembre del 2011.

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

OLANO Carlos” Tratado Jurídico sobre accidente de circulación y Materia afines”, Sexta edición. Colombia. ABC. 2003

OSORIO Manuel. Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales. Editorial Heliasta. Edición 1998.

QUINCERO, Fernando “Diccionario Conceptual de Derecho Penal” Bogotá Colombia. Editorial Colombia. 2012.

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

AUTOCLUB San Francisco. “Manual de Conducción. Quito”. 2013.

SEVERO Giannir Massimo” Derecho Administrativo” Primera Edición, Madrid, 1991.

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

TORRES Chávez Efraín, “Breves Comentarios al Código Penal”, Editorial Jurídica del Ecuador, Séptima edición, Año 2009.

YAVAR Nuñez, Fernando & Yavar Umpierrez, Fernando. “Practica Explicada en Materia de Transito” Primera Edición. Quito- Ecuador.2008.

Instrumentos Jurídicos

Constitución de la República del Ecuador

Declaración Universal de Derechos Humanos

Convenio para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades

Ley Orgánica de Transporte y Ordenamiento Terrestre; y Seguridad Vial.

Código Orgánico Integral Penal.

Ley del Consumidor.

ANEXOS

Encuesta realizada a moradores de la ciudad de Quevedo.



Encuesta a choferes de diferentes unidades del transporte urbano del cantón Quevedo.

Sr. Tito Sumba Ávila Coop. Transporte Buena Fe





Sr Clovis Villavicencio Coop. De Transporte Quevedo



Encuesta a diferentes conductores de taxi en Babahoyo y Guayaquil.
Sra. Lérica Huacón Bravo.



Sr. Sergio Aurea Ruiz



Boletos de las unidades que se presentaron diferentes maltratos a usuarios.

Cooperativa de Transporte Espejo



Cooperativa de Transporte Zaracay



Unidad en la cual se trasmitía película con escenas no aptas para todo público (Menores)



Información que hace referencia a la falta de control a choferes. (Diario la hora 24/11/2041)



Encuesta a Abogados en el libre ejercicio del cantón Quevedo.

Ab. Stalin Lopez Vilela.



Entrevista a los Sr. Jueces de la Unidad Judicial Penal con sede en el cantón Quevedo.

Dr. Juan Dueñas Vélez Fono: 0997074631



Dr. Carlos Bowen Lavayen Fono: 0987228565

