



UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO
FACULTAD DE DERECHO
CARRERA CIENCIAS JURÍDICAS

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

TEMA:

**“REGULACIÓN DEL CURSO DE CAPACITACIÓN EN LAS ESCUELAS
DE CONDUCCIÓN Y SU INCIDENCIA EN EL OTORGAMIENTO DE LA
LICENCIA TIPO B”**

AUTORA:

MERCY RUTH ERAZO PRADO

DIRECTOR DE TESIS:

AB. ELICEO RAMÍREZ CHÁVEZ MSc.

QUEVEDO-LOS RÍOS-ECUADOR

2014



UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO

FACULTAD DE DERECHO

CARRERA CIENCIAS JURÍDICAS

CERTIFICACIÓN DEL TRIBUNAL

Presentado a la Vicerrectora Académica, Encargada de la Facultad de Derecho, como requisito previo a la obtención del título de Abogada de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador.

Aprobado:

Ab. Víctor Alberto Guevara Viteri MSc.

PRESIDENTE DEL TRIBUNAL DE TESIS

Ab. Víctor Hugo Bayas Vaca MSc

MIEMBRO DEL TRIBUNAL DE TESIS

Ab. Agustín Campuzano Palma MSc

MIEMBRO DEL TRIBUNAL DE TESIS

QUEVEDO – ECUADOR

2015



UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO
FACULTAD DE DERECHO
CARRERA CIENCIAS JURÍDICAS

INFORME DEL DIRECTOR DE TESIS

Certifico:

Que la señorita Egresada **MERCY RUTH ERAZO PRADO**, ha realizado la investigación titulada **“REGULACIÓN DEL CURSO DE CAPACITACIÓN EN LAS ESCUELAS DE CONDUCCIÓN Y SU INCIDENCIA EN EL OTORGAMIENTO DE LA LICENCIA TIPO B”** bajo mi dirección, habiendo cumplido a cabalidad con la disposición reglamentaria establecida para el efecto.

Por tanto, solicito que sea sometida a la evaluación del Tribunal Examinador que el Honorable Consejo Directivo de la Facultad de Derecho designe.

Ab. Eliceo Ramírez Chávez MSc.

DIRECTOR DE TESIS

DEDICATORIA

Dedico este trabajo de investigación:

En primer lugar a Dios, porque cada día me ha colmado de bendiciones al otorgarme salud, amor, sabiduría para realizar mis estudios.

A los seres que más quiero, mis Padres, Faustito y Laurita Marina, quienes con su amor me han inculcado valores y virtudes para vivir con anhelo y felicidad.

A mis queridos hermanos: Ramiro, Víctor Hugo (+) Narcisa, Laurita y Anita, por compartir los mejores momentos de nuestras vidas.

A mi hija Marianela, mi yerno Willian y mis bellos nietos Estefanía, George y Valentina, por alegrar mi vida.

A Jorge, por sus palabras de incentivo para que concluya mis estudios superiores en el ámbito del Derecho.

En especial a mi hija Andreita Terán, por su comprensión, apoyo incondicional en el transcurso de mis estudios y sus hermosas frases de ánimo para alcanzar mi meta de Abogada.

A mis queridas Autoridades y Docentes de la Facultad de Derecho, de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, quienes con sus conocimientos, sus experiencias contribuyeron en mi formación académica para que culmine con éxito mi carrera.

Mercy Ruth Erazo Prado

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.

Mercy Ruth Erazo Prado

AUTORIZACIÓN DE LA AUTORÍA INTELECTUAL

Mercy Ruth Erazo Prado, en calidad de autora de la Tesis “**REGULACIÓN DEL CURSO DE CAPACITACIÓN EN LAS ESCUELAS DE CONDUCCIÓN Y SU INCIDENCIA EN EL OTORGAMIENTO DE LA LICENCIA TIPO B**”, 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 autora me corresponden, con excepción de la presente autorización, seguirán vigentes a mi favor, de conformidad en lo establecido en los Art. 5,6,8,19 y de más pertenecientes a la ley de Propiedad Intelectual y su reglamento, en concordancia, con el Art. 144 de la Ley de Educación Superior.

Mercy Ruth Erazo Prado

C.C. 0907335988

ÍNDICE GENERAL

CONTENIDO	PÁG.
CARÁTULA	i
MIEMBROS DEL TRIBUNAL	ii
INFORME DEL DIRECTOR DE TESIS	iii
DEDICATORIA	iv
AUTORÍA	v
AUTORIZACIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL	vi
ÍNDICE GENERAL	vii
ÍNDICE DE CUADROS	xi
ÍNDICE DE FIGURAS	xii
RESUMEN EJECUTIVO	xiii
CAPÍTULO I	
EL PROBLEMA	
1 El Problema	1
1.1. Introducción	1
1.2. Problematización	3
1.2.1. Formulación del Problema	3
1.2.2. Delimitación del Problema	4
1.2.3. Justificación	4
1.3. Objetivos	5
1.3.1. General	5
1.3.2. Específicos	5
1.4. Hipótesis	6
1.5. Variables	6
1.5.1. Variable Independiente	6
1.5.2. Variable Dependiente	6
1.6. Recursos	6

1.6.1.	Humanos	6
1.6.2.	Materiales	7
1.6.3.	Presupuesto	7
CAPÍTULO II		
MARCO TEÓRICO		
2.	Marco Teórico	8
2.1.	Antecedentes de la Investigación	8
2.2	Fundamentación	11
2.2.1.	Doctrina	11
2.2.1.1.	Capacitación	11
2.2.1.2.	Entrenamiento	11
2.2.1.3.	Escuelas de Conducir	13
2.2.1.4.	Importancia de las Escuelas de Conducir	14
2.2.1.5	Beneficios de las escuelas de conducir con entrenamiento de 99 horas	15
2.2.1.6.	Problema Social	16
2.2.1.7.	Principios en que se fundamenta la Ley orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	17
2.2.1.8.	Principio de Seguridad	17
2.2.1.9.	Principio de Eficiencia	18
2.2.1.10.	Principio de Responsabilidad	18
2.2.1.11.	Principio de Accesibilidad	19
2.2.1.2.1.	Conducción	19
2.2.1.2.2.	Conductor	21
2.2.1.2.3.	Transeúnte	23
2.2.1.2.4.	Aprendizaje	24
2.2.1.2.5.	Definición de Formación	25
2.2.1.3.1.	Concepto de Calidad	26

2.2.1.4.1.	Incidencia de Accidentes de Tránsito en el Ecuador	27
2.2.1.4.2.	Factor Humano	34
2.2.1.4.3.	Delito Culposo	34
2.2.1.4.4.	Educación Vial	35
2.2.1.4.5.	Cultura Vial	36
2.2.1.5.	La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el Ecuador	36
2.2.1.5.1.	Accidente de Tránsito	39
2.2.1.5.2.	Infracciones de Tránsito	40
2.2.1.5.3.	Factores por las que se dan los accidentes de tránsito	41
2.2.1.5.4.	La culpa	43
2.2.1.5.5.	Escuelas abalizadas por la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	44
2.2.1.6.	La licencia de conducción	46
2.2.1.6.1.	Las escuelas de formación y capacitación de conductores	52
2.2.1.7.	Historia del Automóvil	53
2.2.2.	Jurisprudencia	54
2.2.3.	Legislación	56
2.2.3.1.	Constitución de la República del Ecuador,2008	56
2.2.3.2.	Declaración Universal de Derechos Humanos,1948	61
2.3.3.3.	Convenio para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales, 1950	62
2.2.3.4.	Ley Orgánica de transporte y Ordenamiento terrestre; y Seguridad Vial, 2008	62

2.2.3.5.	Ley de Defensa del Consumidor del Ecuador, 2000	68
2.2.4.	Derecho Comparado	70
2.2.4.1.	Reglamento Escuelas de Conductores de Chile, 1985	70
2.2.4.2.	Exigencias a los aspirantes	71
2.2.4.3.	Características de los cursos	74
2.2.4.4.	Reglamento de Escuelas de Conductores del Perú, 2008	76

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

3.1.	Determinación de los Métodos a utilizar	78
3.1.1.	Método Inductivo	78
3.1.2.	Método Deductivo	78
3.1.3.	Método Analítico	78
3.1.4.	Método Dialéctico	78
3.1.5.	Método Hermenéutico	79
3.1.6.	Método Comparativo	79
793.2.	Diseño de la Investigación	80
3.2.1.	Bibliográfica	80
3.2.2.	De Campo	80
3.3.	Población y Muestra	80
3.3.1.	Población	80
3.3.2.	Muestra	80
3.4.	Técnicas e Instrumentos de Investigación	82
3.4.1.	Observación Directa	82
3.4.2.	Encuesta	82
3.4.3.	Entrevista	82
3.5.	Validez y confiabilidad de los instrumentos	83
3.6.	Técnicas de Procedimientos y Análisis de Datos	83

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS EN RELACIÓN CON LA HIPÓTESIS DE INVESTIGACIÓN

4.1	Análisis e Interpretación de Gráficos y resultados	84
4.1.1	Encuestas dirigida a los moradores de la ciudad de Quevedo	84
4.1.2.	Encuestas dirigidas a profesionales del Derecho de la ciudad de Quevedo	89
4.1.3	Entrevista realizada a Juez de la Unidad Judicial Penal de la ciudad de Quevedo, provincia de Los Ríos	94
4.1.4.	Entrevista a funcionario de la Agencia Nacional de Tránsito de la ciudad de Quevedo	95
4.1.5.	Análisis y Tabulación de Datos	96
4.2.	Comprobación de la Hipótesis	97
4.3.	Reporte de la Investigación	98

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.	Conclusiones y Recomendaciones	100
5.1.	Conclusiones	100
5.2.	Recomendaciones	101

CAPÍTULO VI

PROPUESTA

6.1.	Título I	102
6.2.	Antecedentes	102
6.3.	Justificación	103
6.4.	Síntesis del Diagnóstico	103
6.5.	Objetivos	104

6.5.1.	General	104
6.5.2.	Específicos	104
6.6.	Descripción de la Propuesta	105
6.6.1.	Desarrollo de la Propuesta	105
6.7.	Beneficiarios	109
6.8.	Impacto Social	109
BIBLIOGRAFÍA		110
ANEXOS		115

ÍNDICE DE CUADROS

CONTENIDO	PÁG.
Cuadro 1 ¿Cree usted que las Escuelas de Conducción respetan los derechos constitucionales de las personas?	84
Cuadro 2 ¿Considera usted que la duración del curso de capacitación en las Escuelas de Conducción debe ser de 15 días?	85
Cuadro 3 ¿Cree usted que las Escuelas de Conducción no profesionales deben existir?	86
Cuadro 4 ¿Considera usted que los accidentes de tránsito se ocasionan por la falta de conocimientos sobre la Ley de Tránsito en los Choferes de categoría "B"?	87
Cuadro 5 ¿Considera usted que debe hacerse una reforma al artículo 26 del Reglamento de Escuelas de Conductores Sportman?	88
Cuadro 6 Cree usted que las Escuelas de Conducción tienen que ser reguladas en cuanto al tiempo de capacitación de los futuros conductores?	89

Cuadro 7	¿Cree usted que reformando el artículo 26 del Reglamento de Escuelas de Conductores Sportman, se salvaguardará los derechos de los conductores y peatones en general?	90
Cuadro 8	¿Cree usted que las Escuelas de Conducción cumplen con los estándares de enseñanza como lo determina la norma constitucional?	91
Cuadro 9	¿Considera usted que el conductor no profesional está bien capacitado para conducir un vehículo?	92
Cuadro 10	¿Cree usted que las Escuelas de Conducción deben extender los cursos de capacitación a 99 horas de teoría y práctica?	93

ÍNDICE DE FIGURAS

CONTENIDO	PÁG.
Figura 1 ¿Cree usted que las Escuelas de Conducción respetan los derechos constitucionales de las personas?	84
Figura 2 ¿Considera usted que la duración del curso de capacitación en las Escuelas de Conducción debe ser de 15 días?	85
Figura 3 ¿Cree usted que las Escuelas de Conducción no profesionales deben existir?	86
Figura 4 ¿Considera usted que los accidentes de tránsito se ocasionan por la falta de conocimientos sobre la Ley de Tránsito en los Choferes de categoría B?	87
Figura 5 ¿Considera usted que debe hacerse una reforma al artículo 26 del Reglamento de Escuelas de Conductores Sportman?	88
Figura 6 ¿Cree usted que las Escuelas de Conducción tienen que ser reguladas en cuanto al tiempo de capacitación de los futuros conductores?	89

Figura 7	¿Cree usted que reformando el artículo 26 del Reglamento de Escuelas de Conductores Sportman, se salvaguardará los derechos de los conductores y peatones en general?	90
Figura 8	¿Cree usted que las Escuelas de Conducción cumplen con los estándares de enseñanza como lo determina la norma Constitucional?	91
Figura 9	¿Considera usted que el conductor no profesional está bien capacitado para conducir un vehículo?	92
Figura 10	¿Cree usted que las Escuelas de Conducción deben extender los cursos de capacitación a 99 horas de teoría y práctica?	93

RESUMEN EJECUTIVO

En el país observamos que existen Escuelas de Conducción que surgieron en forma privada con el objetivo de brindar una enseñanza que resulte eficaz para la formación de los conductores. Estas Escuelas son establecimientos idóneos que cuentan con instalaciones apropiadas, personal docente y vehículos con las adecuaciones respectivas para que los aspirantes a conductores adquieran conocimientos tanto teóricos como prácticos para el manejo de los automóviles y puedan optar por su licencia tipo B.

Sin embargo, pese a que las mismas tienen una infraestructura completa, se les atribuye a los conductores no profesionales o que portan la licencia Sportman de ser en gran número los causantes de accidentes de tránsito, debido a que la capacitación recibida de 33 horas, no es suficiente para que el conductor tenga la preparación técnica suficiente.

Por ello, en base a los resultados obtenidos de la investigación realizada, se elabora la propuesta que es la reforma al Artículo 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores Sportman en lo relacionado a la regulación del curso de capacitación en las Escuelas de Conducción y su incidencia en el otorgamiento de la licencia Tipo B; con el incremento de 99 horas de capacitación a los futuros conductores, que opten por obtener este documento, se lograría que los mismos estén mejor preparados y tomen conciencia de la importancia de la preparación en materia de tránsito.

Considero que esta propuesta de reforma beneficiará a la sociedad en general y especialmente a todos los aspirantes a conductores no profesionales.

EXECUTIVE SUMMARY

In the country we see that there are driving schools that emerged privately with the goal of providing education to be effective for the training of drivers. These Schools are suitable establishments with adequate facilities, staff and vehicles with the respective adjustments for aspiring drivers to gain both theoretical and practical skills for handling cars and can choose their license type B.

However, despite that they have a complete infrastructure, are attributed to non-professional drivers or carrying the Sportman license to be in large numbers causing traffic accidents due to the training received in 33 hours, no It is sufficient for the driver to have sufficient technical preparation.

Therefore, based on the results of research carried out, the proposal is the reform of Article 26 of the Rules of Training Schools Driving Sportman in relation to the regulation of the training in driving schools is prepared and its impact on the granting of the license type B; with an increase of 99 hours of training for future drivers, who choose to obtain this document, it would ensure that these are better prepared and aware of the importance of preparedness in transit.

I believe that the proposed reform will benefit society in general and especially not all aspiring professional drivers.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

1.1. Introducción

Según el Art. 93.- Para la obtención de la licencia no profesional de conducir Tipo B, la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial exigirá únicamente la rendición y aprobación de las pruebas psicosenométricas, teóricas y prácticas tomadas por la propia entidad y se extenderá la licencia de conducir no profesional Tipo B únicamente a aquellos postulantes a conductores no profesionales que las aprueben.

En caso de reprobación de las pruebas tomadas por parte de la entidad, el postulante deberá obtener el certificado de aprobación de estudios que otorgue el SECAP o las Escuelas debidamente autorizadas por el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, como requisito previo para volver a rendir las pruebas correspondientes.

Las escuelas de conductores profesionales y no profesionales, para su funcionamiento, deberán observar y cumplir con los requisitos que para el efecto se establezcan en el reglamento específico.

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

En el Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores Sportman en el Art. 26 "DE LA DURACIÓN DEL CURSO" expresa que: Los cursos de

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

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

Como se puede observar para entregar un título de Conductor no Profesional a los estudiantes que aprueben el curso de capacitación de 33 horas para conductores no profesionales este tiempo de capacitación es muy corto, en comparación con la enorme responsabilidad, pues la aprobación de este corto ciclo de estudios dará derecho al respectivo título de conductor no profesional, previo el rendimiento de examen teórico-práctico determinado en el reglamento de escuelas de capacitación de conductores no profesionales.

El total de clases teóricas y prácticas durante el curso alcanza a 33 horas, tiempo insuficiente para considerar que una persona esté capacitada para tomar el volante, y manejar sin conocer los reglamentos completos de la Ley de Tránsito, que de contravenirlos en cualquier momento, podría significar un serio peligro para su vida y de otros.

En tan poco tiempo no se puede conocer si los conductores tienen o no cultura de circulación, si saben o no el contenido de la norma jurídica de tránsito, ya que existen gamas de contravenciones de toda índole, tanto para conductores como para peatones, aspecto que hace necesario tomar correctivos, como el de aumentar el tiempo de instrucción en las escuelas de conducción, para difundir a la ciudadanía las normas jurídicas,

socializarlas adecuadamente, elaborar los trípticos y validarlos entre los peatones y conductores de vehículos motorizados y así disminuir el índice de contravenciones y accidentes de tránsito ocasionados por los nuevos poseedores de la licencia de manejo tipo B.

1.2. Problematización

El curso de capacitación de conductores no profesionales tiene una duración de quince días (15) laborables, incluidos dos sábados, con un ciclo de estudios comprendido de 33 horas, 10 horas de instrucción teórica sobre Educación Vial, Legislación de Tránsito y manejo a la defensiva, 15 horas de Instrucción Práctica de Conducción de Vehículos, 5 horas de mecánica básica, 2 horas de actitud psicológica (psicología aplicada a la conducción) y 1 hora de primeros auxilios.

La no aprobación de la prueba de conducción dará derecho obligatorio a la capacitación teórico-práctico determinado en el reglamento de escuelas de capacitación de conductores no profesionales.

El total de clases teóricas y prácticas durante el curso alcanza a 33 horas, tiempo insuficiente para formar un conductor capacitado en tan pocas horas. Por lo tanto, es necesario que dicho tiempo de capacitación se extienda para garantizar la eficacia de un buen conductor, conocedor de las leyes de tránsito y respetuoso de la vida de los demás.

1.2.1. Formulación del Problema

¿El corto tiempo de capacitación en las escuelas de conducción no profesional contribuyen a que sus beneficiarios incidan en el incremento del alto índice de accidentes de tránsito?

1.2.2. Delimitación del problema

La investigación se delimita de la siguiente manera:

Objeto de Estudio: Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores Sportman

Campo de Acción: Tiempo de capacitación en las Escuelas de Conducción no profesional, para la obtención de la licencia Tipo B.

Lugar: Ciudad de Quevedo

Tiempo: Año 2014 - 2015

1.2.3. Justificación.

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

Por tal motivo, a través de la presente investigación se relacionará de una manera jurídica y lógica que la extensión de una licencia de conducir es algo serio y de una responsabilidad completa, pues está en juego la vida de quien la posea y de terceras personas. Esto es debido a que el corto tiempo que se dedica a capacitar a quien desea adquirir una licencia de manejo, es muy corto y no garantiza la completa instrucción de quien recibe dicha capacitación.

Entonces cualquier infracción de tránsito que se cometa se transforma en culposa cuando el acontecimiento pudiendo ser previsto, no se lo hace

por negligencia, imprudencia, impericia, o inobservancia de la ley, reglamento u órdenes, ya que una persona que apenas en 33 horas recibe una capacitación de conducción, lo cual es insuficiente, no puede estar plenamente capacitada en el conocimiento de los reglamentos y leyes de tránsito.

1.3. Objetivos

1.3.1. General

Argumentar jurídicamente la importancia de aumentar el tiempo de capacitación de las escuelas de conducción antes de extender la licencia de manejo, para garantizar los derechos de las personas.

1.3.2. Específicos

- Analizar el Reglamento de las Escuelas de Conductores Sportman y los efectos jurídicos para la extensión de la licencia de conducir previo a la capacitación sistemática.
- Plantear un sistema operativo en las Escuelas de Capacitación de Conductores Sportman, para establecer el tiempo de duración del curso y otorgar legalmente la licencia respectiva a personas idóneas.
- Proponer la reforma del Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores Sportman, para determinar el tiempo de capacitación, para garantizar los derechos de las personas.

1.3. Hipótesis.

Con la reforma del Art. 26 del Reglamento de las Escuelas de Capacitación de Conductores Sportman aumentando el tiempo de duración del curso de capacitación en las escuelas de conducción, para extender la licencia de manejo a personas mejor capacitadas, se reducirá el alto índice de accidentes de tránsito.

1.5 Variables.

1.5.1 Variable Independiente

La reforma al Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores Sportman, permitirá la ampliación de la capacitación.

1.5.2 Variable Dependiente

Se estará protegiendo la vida del conductor y los derechos constitucionales de las personas.

1.6 Recursos

1.6.1 Humanos

Ab. Eliceo Ramírez Chávez, M.Sc.

Director de Tesis

Mercy Ruth Erazo Prado

Investigadora

Moradores del cantón Quevedo, Docentes, Profesionales de Derecho, Conductores.

1.6.2 Materiales

Computadora, Impresora, USB, Resmas de papel A4, CD, Carpetas, Agenda, Internet, Cartuchos, Tarjeta Prepago Celular, Alimentación, Lápiz, Bolígrafos, Anillado, Empastado, Marcadores, Encuestador.

1.6.3 Presupuesto

Los Costos estimados del proyecto estarán a cargo del investigador.

Cantidad	Rubros	V. Unitario \$	V. Total \$
1	Encuestador	20,00	20,00
1	Computadora	385,00	385,00
1	USB	18,00	18,00
1	Impresora	120,00	120,00
5	Resmas	3,75	18,75
10	CD	0,55	5,50
5	Carpetas	0,25	1,25
3	Marcadores	0,50	1,50
1	Agenda	6,00	6,00
28	Internet	1,00	28,00
20	Combustible	2,00	40,00
2	Cartuchos	18,00	36,00
8	Tarjeta Prepago Celular	6,00	48,00
40	Alimentación	3,00	120,00
2	Lápiz	0,40	0,80
2	Bolígrafos	0,30	0,60
3	Anillado	1,00	3,00
8	Empastados	8,00	64,00
TOTAL			916,40

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la Investigación

De la investigación realizada por Gustavo Enríquez “determina que la mayoría de los conductores de vehículos no profesionales; deben tener un cabal conocimiento de las contravenciones de tránsito; conociendo la ley, podemos cumplir nuestras obligaciones y exigir nuestros derechos. Si bien es cierto cuando entró en vigencia la nueva Ley de Tránsito todos desconocíamos su contenido, pero ha transcurrido más de cinco años y pese a los esfuerzos realizados por algunas Instituciones del Estado por difundir la normativa jurídica, no todos conocen su alcance, por lo que una de las causas para la comisión de las contravenciones de tránsito es su desconocimiento”¹

De acuerdo al estudio realizado por Gustavo Enríquez, señala que los conductores no profesionales en la actualidad carecen de conocimientos sobre lo que es la ley de tránsito, lo que ocasiona que constantemente se susciten accidentes debido al desconocimiento que estos poseen.

Blanca Ligia Montalván Gómez, “culmina que las autoridades encargadas de la regulación del tránsito en el Ecuador, para que exista un verdadero control en las vías y así poder reducir al mínimo el porcentaje de accidentes de tránsito que ocurren en nuestro país, que realicen un control exhaustivo para que los exámenes necesarios para la obtención de licencias sean veraces y sean rendidos con la responsabilidad que esto amerita, para evitar que quienes no cumplen con los requisitos no puedan acceder a este documento, que la Asamblea Nacional, reforme la

¹ Gustavo Enríquez” Causas Que Generan los Altos Índices de Contravenciones de Tránsito en la Ciudad de Tulcán y sus Consecuencias” Universidad Central del Ecuador. Ibarra, 2010. Pág. 138

ley tanto para la renovación de la licencia profesional y no profesional, así como la rendición de los exámenes previos a la obtención o renovación de la licencia profesional y no profesional en el Ecuador. Con la finalidad de que organicen cursos y seminarios en la materia de tránsito para que la sociedad en general conozcan y se concienticen en este importante tema de estudio”²

Las personas en la actualidad son evaluadas mediante el sistema en línea para la obtención de las licencias de conducir, pensando que es la solución de reducir los accidentes y contravenciones del día, cuando el problema es de fondo, debido a la falta de capacitación de los conductores no profesionales que impide, que estos puedan conducir un vehículo sin causar accidentes de tránsito, que ocasiona la pérdida de un ser querido.

Dicho lo anterior opino que lo expuesto por el señor: Gustavo Enríquez y Blanca Ligia Montalván Gómez tienen relación con mi tema de investigación sobre las licencias de conducir no profesionales, que es un peligro para las personas, ya que el tiempo que se establece para la entrega de la misma es muy corto por lo que deja un vacío en los conductores, lo que ocasiona, que sufran contantemente accidentes de tránsito y pérdidas de puntos.

La Asamblea Nacional Constituyente expidió la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el 24 de julio del 2008, en el Centro Cívico “Ciudad de Alfaro” en el cantón Montecristi provincia de Manabí de la República del Ecuador y fue publicada en el Registro Oficial Nro. 398 de fecha 7 de agosto del año 2008, desde este momento

² Blanca Ligia Montalván Gómez” “Necesidad de Mejorar la Regularización en la Emisión de Licencias de Conducir Normalizado en el Título I, Capítulo I de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial” Universidad Nacional de Loja, en el Ecuador. Loja-Ecuador 2013. Pág. 72.

entró en vigor, ante la sorpresa de conductores y peatones que no estaban preparados a asumir y someterse a la nueva normativa jurídica por no existir socialización de la misma. Su reglamento fue publicado en el Registro Oficial Suplemento Nro. 604 del 3 de junio del año 2009.

El tratadista Walter Guerrero Vivanco al referirse al tema considera que: “La primera Ley de Tránsito de la República fue dictada el 18 de octubre de 1963, con el propósito de juzgar todas las infracciones de tránsito cometidas dentro del territorio de la República, las mismas que se dividían en delitos y contravenciones que en dicho cuerpo legal se crearon los juzgados de tránsito, que administraban justicia en una sola audiencia oral de juzgamiento”³

El poner como requisito obligatorio la aprobación de un curso de manejo o de conducción, permitió que en el país surgieran una gran cantidad de escuelas de manejo para dictar cursos de capacitación a los futuros conductores.

Las escuelas de conducción están encargadas de dictar cursos de capacitación teóricos y prácticos a los alumnos aspirantes a conductores que requieran obtener la licencia de conducir tipo B o Sportman, al no aprobar la evaluación requerida para la adquisición de la misma.

“Para aprobar el curso de manejo en una de las escuelas de conducción el aspirante debe superar las pruebas técnicas, teóricas y prácticas, mecánica automotriz básica, leyes y reglamentos de la Ley de tránsito y un curso de primeros auxilios. El aspirante también debe someterse a

³ Guerrero Vivanco, Walter. “Derecho Procesal Penal”. Tomo I. PUDELECO, Editores S.A. Quito –Ecuador. Enero de 1996. Pág. 245.

exámenes físicos que permitan evaluar la capacidad psicomotriz, auditiva y visual del examinado”⁴

2.2. Fundamentación

2.2.1. Doctrina

2.2.1.1. Capacitación

Chiavenato, manifiesta que “La capacitación es el proceso educativo a corto plazo, aplicado de manera sistemática y organizada, por medio del cual las personas adquieren conocimientos, desarrollan habilidades y competencias en función de objetivos definidos”⁵

La capacitación es la adquisición de conocimientos técnicos, teóricos y prácticos que van a contribuir al desarrollo de los individuos en el desempeño de una actividad. Se la considera como un proceso educativo a corto plazo, el cual utiliza un procedimiento planeado, sistemático, organizado a través del cual el personal de una empresa u organización adquirirá los conocimientos y las habilidades técnicas necesarias para acrecentar su eficacia en el logro de las metas que se haya propuesto.

2.2.1.2. Entrenamiento

Idalberto dice que; “La palabra entrenamiento tiene muchos significados: “Es la puesta en práctica de los conocimientos adquiridos en las sesiones de capacitación, con el propósito de adquirir o desarrollar habilidades psicomotrices en los trabajadores para desarrollar mejor su trabajo”

⁴ <http://ecuadorecuatoriano.blogspot.com/2013/03/escuelas-de-conduccion-en-ecuador.html>. 15 de Abril del 2015

⁵ Chiavenato, Idalberto. Administración de Recursos Humanos. Editorial McGraw Hill. Interamericana S.A. Edición Santa Fe de Bogotá, año 2007, p. 386

Algunos especialistas en Administración de personal consideran que el entrenamiento es un medio para desarrollar la fuerza laboral en los cargos ocupados. Otros lo interpretan con más amplitud y conciben como el entrenamiento como un medio para lograr un desempeño adecuado en el cargo, y extienden el concepto a una nivelación intelectual lograda a través de la educación general. Otros autores se refieren a un área genérica denominada desarrollo, la cual dividen en educación y entrenamiento: “el entrenamiento significa la preparación de la persona para el cargo, en tanto que el propósito de la educación es preparar a la persona para enfrentar el ambiente dentro o fuera de su trabajo”⁶

Entrenar significa dotar de pleno conocimiento y de responsabilidad a una persona, que opta por conducir un vehículo, el cual si no tiene el conocimiento necesario, puede ser causante de pérdidas materiales y hasta de la vida de los demás

“Definimos el entrenamiento como el conjunto de procedimientos y actividades realizadas para aumentar la capacidad física, desarrollando las cualidades de un individuo de la forma más adecuada y en función de las circunstancias. El entrenamiento no logra modificar las condiciones genéticas o innatas del individuo, pero consigue mejorar las capacidades físicas a través de modificaciones morfo funcionales, es decir, a través de cambios en los elementos músculo esqueléticos (aumento de la masa muscular, etc.) y por la adaptación funcional del organismo a situaciones que exigen mayor exigencia física. Por el perfil genético individual, cada persona tiene un nivel de respuesta diferente a los estímulos o cargas de entrenamiento. Debe destacarse, en consecuencia, que uno de los factores esenciales en el éxito de un programa de entrenamiento es la

⁶ Idalberto, Chiavenato, Administración de Recursos Humanos, Quinta Edición, MC Gran Hill, Bogotá, 2000, pág. 555.

individualización. En consecuencia, cualquier programa de entrenamiento debe poder modificarse en función de la respuesta de cada persona”⁷

El entrenamiento es la recopilación de conocimientos que obtiene una persona para aumentar su capacidad física y psicológica de manera responsable.

2.2.1.3. Escuela de Conducir

“Establecimiento, denominado abreviadamente auto- escuela, destinado a la formación de conductores de automóvil para la obtención del permiso de conducción. Así, en estos centros los futuros conductores adquieren los conocimientos y la pericia necesarios para circular por las vías públicas”⁸

Es el lugar facultado por las autoridades competentes para que estos capaciten y nutran de plenos conocimiento a los futuros conductores con la finalidad de reducir el índice de accidentes de tránsito, como el caso de la escuela que se cita a continuación.

“La Escuela de Conducción ANETA, es una Institución de capacitación y formación para futuros conductores, aprobada por la Agencia Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, cuyos cursos son válidos para obtener las licencias tipo A (Motocicletas para uso no comercial) y tipo B (Vehículos livianos para uso no comercial). ANETA cuenta con 34 Escuelas de Conducción a nivel nacional y 7 puntos de información y venta. En las Escuelas se imparten los cursos de Conducción no

⁷ <http://www.sanitas.es/sanitas/seguros/es/particulares/biblioteca-de-salud/ejercicio-deporte/Consejos-para-correr/conceptos-entrenamiento.html>. Citado el 16 de Abril del 2015.

⁸ Escuela de Conducción - Definición – Significado. 02/11/2010. <http://diccionario.motorgiga.com/diccionario/escuela-de-conduccion-definicion-significado/gmx-niv15-con194044.htm>. Citado del 16 de Abril del 2015.

Profesionales Tipo B, las cuales cuentan con la infraestructura adecuada cumpliendo con lo que establece el Reglamento de las Escuelas de Capacitación para Conductores No profesionales, con el objetivo de instruir y formar a futuros conductores”⁹

En la actualidad en el Ecuador existen escuelas de conducción como la empresa ANETA (Automóvil Club del Ecuador), que busca reducir los accidentes de tránsito, pero una de las finalidades de esta escuela es capacitar y concientizar a los futuros conductores, con lo cual se evitara las pérdidas materiales y hasta la vida humana, pero estas instituciones privadas se olvidaron de algo de suma importancia que es el tiempo de entrenamiento, debido que las horas de capacitación no es el adecuado, por lo que deberían prolongar en un tiempo prudencial de 99 horas, con lo que se estaría cumpliendo con el mandato Constitucional, y se estaría brindando un servicio de calidad.

2.2.1.4. Importancia de las Escuelas de Conducir.

Las escuelas de conducción cumplen un rol de suma importancia en la actualidad, debido que estas suplen las enormes falencias que tenemos las personas en lo correspondiente a educación Vial. Contribuyen a mejorar la competencia humana y técnica de los aspirantes a conductores a incrementar el nivel de autoestima, mejorar su imagen y dignificar la profesión de conductor.

ANETA y la Vicepresidencia de la República, se adhieren al programa mundial denominado “Década de Acción para la Seguridad Vial” 2010-2020, juntos podemos salvar millones de vidas, es hora de actuar. Como

⁹ <http://www.aneta.org.ec/index.php/2013-05-03-00-57-50/2013-06-06-02-28-29>. Citado el 16 de Abril del 2015.

es de conocimiento público y como resultado de los esfuerzos de la fundación FIA que lidera la campaña internacional Carreteras Seguras.

“Los siniestros de tránsito están matando cada año más de 1.3 millones de personas y causando lesiones a 50 millones, cifras superiores a las causadas por la malaria. El 90% de la víctimas por accidentes de tránsito provienen de países de ingresos medios y bajos. Cada año 260.000 niños mueren en las calles y carreteras y 1.000.000 sufren lesiones serias quedando con frecuencia discapacitados para el resto de sus vidas. El Ecuador no escapa de esta tragedia y en las estadísticas se puede comprobar la gravedad de esta verdadera epidemia, a lo cual había que agregar el elevado porcentaje de discapacitados por accidentes de tránsito y las pérdidas económicas anuales”¹⁰

Es triste que el grupo vulnerable tenga que pagar las consecuencias de la irresponsabilidad de muchos choferes no profesionales, me atrevo a decir que estas anomalías se originan por que las personas en el Ecuador no estamos capacitados al ciento por ciento para conducir un vehículo con responsabilidad.

2.2.1.5. Beneficio de las Escuelas de Conducir con Entrenamiento de 99 horas.

- Mantener una Conducción Segura.
- Cumplir con la Ley Orgánica de Tránsito y sus Reglamentos.
- Respetar las normas universales de tránsito.
- Aplicar acciones de seguridad vial preventiva para salvaguardar la vida del conductor, ocupantes y resto de usuarios viales.
- Mantener una conducta adecuada y amable en la conducción.

¹⁰ http://www.aneta.org.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=101. Citado el 10 de Abril del 2015.

- Evitar congestiones de tránsito.
- Reducir la siniestralidad.
- Disminuir costos (humanos, psicológicos, económicos) derivados de la siniestralidad” ¹¹

Los beneficios que dotan las escuelas de conducción son muchos, pero si el tiempo de entrenamiento fuera superior a las 33 horas, se reducirían en un gran porcentaje los siniestros de tránsito, lo que garantizaría la integridad física, psíquica de las personas.

2.2.1.6. Problema Social

“La Conferencia Mundial de la Organización de Naciones Unidas sobre seguridad vial celebrada en Moscú el mes de Noviembre del año 2009 declaró la “Década de Acción para la Seguridad Vial 2010-2020”, con el compromiso de realizar esfuerzos serios para reducir en un 50% antes del 2020, el incremento mundial de las muertes y discapacidades en calles y carreteras que ocurrirán principalmente en países en vías de desarrollo. Es decir, el mundo podría evitar 5 millones de muertes y 25 millones de lesionados graves antes del año 2020; además de motivar el incremento radical de inversiones de seguridad vial a nivel mundial, regional y nacional.

Por otra parte, los Gobiernos deberán comprometerse a conseguir el objetivo de la Década, implementando un plan de acción sustentado en 5 ejes: 1) Desarrollar Políticas de Estado de Tránsito y Seguridad Vial. 2) Crear una responsabilidad de todos los usuarios viales a través de la educación escolar y no escolarizada. 3) Influir sobre el diseño de los vehículos, que contengan dispositivos de seguridad. 4) Definir modelos de

¹¹ <http://www.aneta.org.ec/index.php/2013-05-03-00-57-50/conduccion-segura>. Citado el 16 de Abril del 2015.

carreteras y gestión de las redes viales. 5) Desarrollar y armonizar sistemas de recopilación de datos sobre accidentes de tránsito”¹²

En base al análisis realizado en la Conferencia Mundial de la Organización de las Naciones Unidas, podemos observar el alto porcentaje de siniestralidad en nuestro país y por ello, su afán de contribuir a reducir el índice de accidentes en la población ecuatoriana.

2.2.1.7. Principios en que se fundamenta la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

En este estado de derecho se garantiza que los servicios que presten las Instituciones tienen que ser apegados a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, accesibilidad y calidad.

2.2.1.8. Principio de Seguridad

Chalen Escalante expresa que; “Se puede observar que en la actualidad este principio no se practica debido a que el parque automotor del Ecuador en su mayor parte son vetustos ya que los vehículos que transitan la mayoría han pasado su vida útil de funcionamiento, por lo que se contrapone con el reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial”¹³

¹² http://www.aneta.org.ec/index.php/?option=com_content&view=article&id=101. Citado el 15 de Abril del 2015.

¹³ Bustamante Fuentes Colón Silvano. “Revista Jurídica Foro” Universidad Técnica Estatal de Quevedo, Facultad de Derecho. Revista. N.I Ecuador. 2012 Pág. 82.

“Este principio de seguridad jurídica es un principio del *ius gentium*, fruto de la recta razón humana, es decir, se trata del primer consenso jurídico evidente”¹⁴

2.2.1.9. Principio de Eficiencia

Chalen Escalante dice que; El jurista define que este principio solo se cumple a medias, ya que las instituciones solo les interesan las ganancias y no el servicio que ellos prestan” ¹⁵

Gordais Ondarza expresa que; “El principio de eficiencia y eficacia han dejado de pertenecer exclusivamente a la ciencia de la administración concebido como aquello debe considerarse en toda la gestión y que se inserta en la fórmula de la buena administración, por lo que han traspasado al campo jurídico”¹⁶

“La noción de eficiencia tiene su origen en el término latino *efficientia* y refiere a la habilidad de contar con algo o alguien para obtener un resultado. El concepto también suele ser equiparado con el de fortaleza o el de acción”¹⁷

2.2.1.10. Principio de Responsabilidad

“Visto así el principio de la responsabilidad que el Estado se comprometió a garantizar en la prestación del servicio de transporte tanto público como privado, en la actualidad no se cumple y no se cumplirá mientras no exista

¹⁴ **Principio de seguridad** Inicio » Otros. » (23 / 01 / 2011).

<http://www.gerencie.com/principio-de-seguridad-juridica.html>. Citado el 15 de Abril del 2015.

¹⁵ Bustamante Fuentes Colón Silvino . “Revista Jurídica Foro” Universidad Técnica Estatal de Quevedo, Facultad de Derecho. Revista. N.I Ecuador. 2012 Pág. 83

¹⁶ Gordais Ondarza Gabriela “El Control de Legalidad, Eficiencia y Eficacia”. 2008 Pág. 326

¹⁷ <http://definicion.de/eficiencia/>. Citado el 16 de Abril del 2015

una buena cultura vial que le haga nacer dentro del alma la palabra responsabilidad, a todo aquel el que maneje un vehículo”¹⁸

2.2.1.10. Principio de Accesibilidad

“Al hablar de este principio tenemos que decir que este término significa que todas las personas pueden utilizar un objeto, visitar un lugar o acceder a un servicio independiente de sus capacidades técnicas, cognitivas o físicas. Cuando el Estado dice garantizar el servicio de transporte mediante este principio”¹⁹

“La accesibilidad o accesibilidad universal es el grado en el que todas las personas pueden utilizar un objeto, visitar un lugar o acceder a un servicio, independientemente de sus capacidades técnicas, cognitivas o físicas. Es indispensable e imprescindible, ya que se trata de una condición necesaria para la participación de todas las personas independientemente de las posibles limitaciones funcionales que puedan tener”²⁰

2.2.1.2.1. Conducción

El termino conducción significa transitar libremente con responsabilidad un vehículo a motor que puede ser a gasolina o diésel, el cual nos permite transportarnos de un lugar determinado a otro.

“El concepto de conducción eficiente constituye el conjunto de prácticas y actitudes del conductor durante la operación del vehículo, frente a la convivencia en el flujo vehicular con otros conductores, que le permite

¹⁸Bustamante Fuentes Colón Silvino “Revista Jurídica Foro” Universidad Técnica Estatal de Quevedo, Facultad de Derecho. Revista. N.I Ecuador. 2012 Pág. 85

¹⁹Bustamante Fuentes Colón Silvino “Revista Jurídica Foro” Universidad Técnica Estatal de Quevedo, Facultad de Derecho. Revista. N.I Ecuador. 2012 Pág. 90.

²⁰ <http://es.wikipedia.org/wiki/Accesibilidad>. Citado el 16 de Abril del 2014.

obtener el máximo rendimiento de la planta motriz del móvil, conducir atento a los cambios que se producen en el tránsito, utilizar la información del tacómetro para mejorar el rendimiento del vehículo y conducir con mayor seguridad. La conducción eficiente comprende hábitos en la operación que permiten reducir el consumo de combustible en montos entre 5-10%. Esto se logra teniendo en cuenta que cualquier variación en la condición del movimiento del vehículo (inercia), requiere energía adicional, y por lo tanto un manejo agresivo será energéticamente ineficiente frente a una condición más pausada y que busque aprovechar la inercia del vehículo” ²¹

Por ello, esta práctica se la tiene que realizar con mucha prudencia y respeto hacia los demás, ya que las vías no son de uso absoluto para el conductor sino también para las personas que transitan libremente.

Juan Carlos dice que; “Manejar y conducir no son sinónimos. Manejar es una destreza psicomotriz entre el vehículo y el sujeto. Conducir, sin embargo, es una conducta que supone además de los conocimientos, las habilidades y destrezas para conducir el vehículo una correcta coordinación vasomotora y en la cual deben estar en buen funcionamiento ciertas aptitudes como el control, dominio, atención, capacidad de resolver situaciones nuevas e imprevistas, respuestas a diferentes estímulos, capacidad de reacción, que conciernen específicamente al ámbito psicológico” ²²

El término conducir es cuando una persona transita en un automotor de manera seria y responsable con plenos conocimientos de las leyes de tránsito y sin poner en peligro su vida ni la de los demás, mientras que

²¹ <http://rightwaysd.com/conduccion.php>. Citado el 10 de Abril del 2015.

²² Juan Carlos Sanáñez. “La Habilitación De Conductores Del Transporte Público: Mejoras Al Marco Legal Venezolano” Universidad Simón Bolívar. 2008. Pág. 18.19.

manejar es la acción de irresponsabilidad que realiza una persona que carece de conocimientos teóricos, destrezas y habilidades.

2.2.1.2.2. Conductor

El término conductor se refiere a: "El piloto que dirige un vehículo"; "Quien conduce, en sus diversas acepciones, en especial, portador, transportador. Quien guía un vehículo, con las consiguientes obligaciones y responsabilidades en el intenso y peligroso tránsito moderno"²³

Es la persona que conduce un vehículo pequeño, mediano o de carga, que se traslada de un lugar a otro, ya sea mediante oficio laboral o de paseo con toda la responsabilidad del caso.

"Es la persona legalmente facultada para conducir un vehículo automotor, y quien guía, dirige o maniobra un vehículo remolcado"²⁴

Conductor no Profesional; "Conductor legalmente autorizado para conducir vehículos a motor de hasta 3 500 Kg. de peso y 2.55 metros de ancho, por cuya actividad no puede percibir retribución económica alguna,

²³ CABANELLAS, G. (1994@2008). Diccionario Enciclopédico de Derecho usual. Buenos Aires: Editorial Heliasta. Tomo II. Pág. 275.

²⁴ Escuela De Capacitación De Conductores Profesionales De Pichincha la Nueva Generación De Conductores Profesionales módulo De Conducción Teórica 2012.Pag.11. <http://www.sindicatodechoferespichincha.com.ec/ConduccioTecnica.pdf>. Citado el 10 de Abril del 2015.

ni está autorizado para conducir vehículos de servicio público o comercial”²⁵

Es la persona capacitada para conducir un vehículo pequeño o liviano de cuatro a seis ruedas, dotado de pleno conocimiento sobre la ley de tránsito y sus señaléticas y que siempre conduce a la defensiva.

”Toda persona provista de la correspondiente autorización administrativa para conducir, cuya actividad laboral principal sea la conducción de vehículos a motor dedicados al transporte de mercancías o de personas, extremo que se acreditará mediante certificación expedida por la empresa para la que ejerza aquella actividad, acompañada de la correspondiente documentación acreditativa de la cotización a la Seguridad Social como trabajador de dicha empresa. Si se trata de un empresario autónomo, la certificación a que se hace referencia en el párrafo anterior será sustituida por una declaración del propio empresario”²⁶

Es aquel que está facultado para transitar libremente por la vías del Ecuador, ya que posee un documento habilitante, otorgado por la Agencia Nacional de Tránsito que lo faculta, para poder movilizarse en un automotor de un lugar determinado.

²⁵ Escuela De Capacitación De Conductores Profesionales De Pichincha la Nueva Generación De Conductores Profesionales módulo De Conducción Teórica 2012.Pag.11. <http://www.sindicatodechoferespichincha.com.ec/ConduccioTecnica.pdf>. Citado el 8 de Abril del 2015.

²⁶ Manual de Permiso de conducir. 2006. Citado en la tesis de Juan Carlos Sanáñez. “La Habilitación De Conductores Del Transporte Público: Mejoras Al Marco Legal Venezolano” Universidad Simón Bolívar. 2008. Pág. 19.

Carlos Tabasso presenta: “Una definición del proceso de habilitación de conductores bien acertada en nuestra opinión, la cual se expresa de la siguiente manera: “Es el acto jurídico-administrativo reglamentado, expreso, formal, personal e intransferible, mediante el cual la autoridad legalmente competente, previa comprobación objetiva de la posesión de los requisitos de capacidad física y mental, conocimiento y pericia conductiva, otorga a un individuo el poder y capacidad de conducir vehículos automotores en las vías públicas”²⁷

Como señala este autor conductor es la persona facultada mediante un documento habilitante que le autoriza para transitar libremente por la vías de su localidad.

2.2.1.2.3. Transeúnte

“El término transeúnte, según el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, transeúnte es el que transita o pasa por un lugar, que no reside sino transitoriamente en un sitio”²⁸

Es toda persona que transita por las calles y veredas que ante la ley es la parte más débil en cuanto a materia de tránsito, por lo que este tiene privilegios a la hora de transitar por las avenidas de su domicilio.

Es la libertad de las personas de trasladarse de un lugar determinado mediante el movimiento de sus piernas.

²⁷ Carlos Tabasso (2007) Citado en la tesis de Juan Carlos Sanáñez. “La Habilitación De Conductores Del Transporte Público: Mejoras Al Marco Legal Venezolano” Universidad Simón Bolívar. 2008. Pág. 20.

²⁸ Real Academia Española. (2001). Citado en la tesis de Paulina Alejandra Cisneros Banderas. “Las Infracciones de Tránsito en la Legislación Ecuatoriana” Universidad de Las Américas. Ecuador. 2010. pag.34.

Por su parte; “Guillermo Cabanellas de la Torre, define a transeúnte como transitorio, pasajero. El que transita por la vía pública a pie, a diferencia de quien se vale de animal o vehículo”²⁹

Es toda persona que está facultada para transitar de acuerdo a la norma Constitucional y que la ley de tránsito le otorga privilegios por ser el sector más vulnerable ante la fuerza de un automotor.

2.2.1.2.4. Aprendizaje

“Es el proceso a través del cual se adquieren o modifican habilidades, destrezas, conocimientos, conductas o valores como resultado del estudio, la experiencia, la instrucción, el razonamiento y la observación. Este proceso puede ser analizado desde distintas perspectivas, por lo que existen distintas teorías del aprendizaje. El aprendizaje es una de las funciones mentales más importantes en humanos, animales y sistemas artificiales”³⁰

El hombre o mujer que quiere obtener pleno conocimiento para realizar una labor, busca capacitarse para obtener con el tiempo toda la destreza del caso.

“Diferencias entre el Entrenamiento y la Formación afirma Chiavenato I. (1988) “La formación es el desarrollo de capacidades nuevas, mientras que el entrenamiento es la mejora de capacidades ya en ejercicio. En resumen, formación y entrenamiento constituyen los procesos de

²⁹ CABANELLAS, G. Citado en la tesis de Paulina Alejandra Cisneros Banderas. “Las Infracciones de Tránsito en la Legislación Ecuatoriana” Universidad de Las Américas. Ecuador. 2010. pag.34.

³⁰ <http://es.wikipedia.org/wiki/Aprendizaje>. Feldman, 2005

desenvolvimiento o mejora de las capacidades, conocimientos y actitudes de los hombres”³¹

Entrenamiento es cuando la persona capta con responsabilidad lo que tiene que hacer y aprender con esmero para realizar una acción o labor, mientras que la formación es el desarrollo de capacidades nuevas, para mejorar su calidad como persona o profesional.

“La palabra destreza es algo que puedes hacer se construye por substantivar del adjetivo «diestro». Una persona diestra en el sentido estricto de la palabra es una persona cuyo dominio reside en el uso de la mano derecha. «Diestro» tiene también la acepción de referirse a toda persona que manipula objetos con gran habilidad. Antiguamente se creía que el lado derecho tenía relación con Dios, y el izquierdo con el pajón. El significado de «destreza» reside en la capacidad o habilidad para realizar algún trabajo, primariamente relacionado con trabajos físicos o manuales”³²

La destreza es la agilidad que tiene una persona para realizar una labor de acción frente a otra, que cada día lo hace diestro en base a la gestión diaria que este realiza ya sea en su hogar o en el trabajo.

2.2.1.2.5. Definición de Formación

Para R. Buckley y Jim Caple señala que; “Formación es un esfuerzo sistemático y planificado por modificar o desarrollar el conocimiento, las técnicas y las actividades a través del aprendizaje, conseguir la actuación adecuada de una actividad o rango de actividades en el mundo es

³¹ Tania Elizabeth Mendoza Jiménez. “Elaboración De Un Manual De Inducción Para El Personal De La Editorial Don Bosco”. Universidad Politécnica Salesiana. Ecuador. 2013. Pág.

³² <http://es.wikipedia.org/wiki/Destreza>. Citado el 2 de Abril del 2015.

capacitar a un individuo para que pueda realizar convenientemente un trabajo o una tarea dada” ³³

Es la modificación de la conducta de una persona de manera responsable a través de la capacitación y aprendizaje adecuado de una actividad.

Para Del Pozo Delgado dice que; “Formación es el término más usado en la mayoría de las empresas; su uso implica que además de incidir en aspectos técnicos (destrezas y conocimientos) influyen en actitudes, que deben ser compartidas por todos los miembros de la empresa. Trata de mejorar de manera más completa al individuo” ³⁴

Es el conocimiento responsable de una persona que en su hogar o trabajo demuestra destreza en sus acciones. Lo que en la actualidad no muestran la mayoría de choferes no profesionales a la hora de conducir un vehículo.

2.2.1.3.1. Concepto de Calidad

“Es una forma de ser orientada a la mejora continua de personas, procesos, servicios de una organización, para crear valores a los ciudadanos y la sociedad” ³⁵

“La calidad no se ha convertido únicamente en uno de los requisitos esenciales del producto sino que en la actualidad es un factor estratégico clave del que dependen la mayor parte de las organizaciones, no sólo

³³ Buckley y Jim Caple 1991. Citado en la tesis por Tania Elizabeth Mendoza Jiménez. “Elaboración De Un Manual De Inducción Para El Personal De La Editorial Don Bosco”. Universidad Politécnica Salesiana. Ecuador. 2013. Pág. 25

³⁴ Pozo Delgado 1997. Citado en la tesis. Tania Elizabeth Mendoza Jiménez. “Elaboración De Un Manual De Inducción Para. El Personal De La Editorial Don Bosco”. Universidad Politécnica Salesiana. Ecuador. 2013. Pág. 25

³⁵ Candy Elizabeth Soledispa Saltos. “Procesos de Calidad Total Para el Mejoramiento Operativo Del Departamento Contable De Talleres Nissan. Renault S.A., Manta”. Universidad Tecnológica Equinoccial. Ecuador. 2008. Pag.15

para mantener su posición en el mercado sino incluso para asegurar su supervivencia”³⁶

La calidad en la actualidad contribuye a que cada día las empresas se esmeren por brindar un producto o servicio mejor, que satisfaga al consumidor por lo adquirido.

2.2.1.4.1. Incidencia de Accidentes de Tránsito en el Ecuador

“Las estadísticas revelan que Ecuador es el cuarto país en el mundo y el segundo en América Latina, en donde los accidentes de tránsito se convierten en la principal causa de muerte, según un informe de Justicia Vial. Mientras que el INEC nos proporciona datos a nivel nacional, estableciendo que los accidentes de tránsito constituyen “la tercera causa de muerte incluso sobre las afecciones del corazón, es que en las vías mueren más de 3.000 personas al año, o sea 8 personas por día, de manera que 1 persona es víctima mortal cada 3 horas; y, más alarmante es el dato obtenido por el Servicio de Investigación de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional del Ecuador (SIAT), que revela que más del 80% de los Accidentes es por exceso de velocidad tienen al alcohol como causa directa”³⁷

Es triste observar que nuestro país sea el cuarto en el mundo y el segundo en América Latina en lo correspondientes a siniestros de tránsito, de acuerdo a estudios realizados por el INEC, determina que los accidentes de tránsito son la tercera causa de muerte en el Ecuador,

³⁶ Candy Elizabeth Soledispa Saltos. “Procesos de Calidad Total Para el Mejoramiento Operativo Del Departamento Contable De Talleres Nissan. Renault S.A., Manta”. Universidad Tecnológica Equinoccial. Ecuador. 2008. Pag.16

³⁷ Apolo Grandá Ángel Efrén. “Análisis Socio-Jurídico del Delito de Tránsito en la Ciudad De Machala, en los Años 2008-2009 y las Circunstancias Que lo Originan, en Correspondencia al Art. 127 De La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial” Universidad Técnica De Machala. Ecuador. 2011. 2012. Pag.13

comparado con las enfermedades que acarrear al hombre en la actualidad, lo que hace palpar la realidad, esto se origina ya que nuestro conductores no se encuentran debidamente capacitados para conducir un vehículo, esto se da porque en las escuelas de conducir no capacitan a los futuros conductores no profesionales, con el tiempo prudente por lo que 33 horas no son suficientes para que una persona aprenda a conducir un vehículo responsablemente.



Agencia
Nacional
de Tránsito

DIRECCIÓN DE ESTUDIOS Y PROYECTOS

SINIESTROS POR CAUSAS PROBABLES A NIVEL NACIONAL A ENERO -2014

CAUSAS PROBABLES	ENE	TOTAL ENERO - 2014	%
CASO FORTUITO	45	45	1,60
CALZADA RESVALIZA	3	3	0,11
CANSANCIO AL CONDUCIR	6	6	0,21
CAUSA DESCONOCIDA	248	248	8,82
DAÑOS MECÁNICOS	20	20	0,71
EMBRIAGUEZ DEL CONDUCTOR	192	192	6,83
EMBRIAGUEZ DEL PEATÓN	2	2	0,07
ENCANDILAMIENTO	2	2	0,07
EXCESO DE PESO Y VOLUMEN	2	2	0,07
EXCESO DE VELOCIDAD	193	193	6,86
FACTORES CLIMÁTICOS	38	38	1,35
FALLAS DE ILUMINACIÓN	2	2	0,07
IMPERICIA E IMPRUDENCIA DEL CONDUCTOR	1.321	1.321	46,98
IMPRUDENCIA DEL PEATÓN	179	179	6,37
INVADIR CARRIL	151	151	5,37
MAL ESTACIONAMIENTO	5	5	0,18
MAL ESTADO DE LA VÍA	21	21	0,75
MAL REBASAMIENTO	47	47	1,67
NO RESPETA LAS SEÑALES DE TRÁNSITO	248	248	8,82
OBSTÁCULOS EN LA VÍA	2	2	0,07
OTRAS CAUSAS	73	73	2,60
SALIDA DE ANIMALES A LA VÍA	12	12	0,43
TOTAL	2.812	2.812	100,00

Fuente: DNCTSV, CTE, EMOV - Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Agencia Metropolitana de Tránsito - Quito, Gobierno Autónomo Descentralizado de Manta.

Elaboración: ANT, Estadísticas; Quito, 07/02/2014

SINIESTROS POR PROVINCIA A NIVEL NACIONAL ENERO - 2014

PROVINCIAS	ENE	TOTAL ENERO - 2014	%
AZUAY	145	145	5,16
BOLIVAR	6	6	0,21
CANAR	38	38	1,35
CARCHI	15	15	0,53
CHIMBORAZO	64	64	2,28
COTOPAXI	55	55	1,96
EL ORO	76	76	2,70
ESMERALDAS	28	28	1,00
GALAPAGOS	1	1	0,04
GUAYAS	873	873	31,05
IMBABURA	58	58	2,06
LOJA	51	51	1,81
LOS RIOS	112	112	3,98
MANABI	163	163	5,80
MORONA SANTIAGO	16	16	0,57
NAPO	11	11	0,39
ORELLANA	12	12	0,43
PASTAZA	23	23	0,82
PICHINCHA	880	880	31,29
SANTA ELENA	44	44	1,56
SANTO DOMINGO DE LOS TSÁCHI	56	56	1,99
SUCUMBIOS	7	7	0,25
TUNGURAHUA	65	65	2,31
ZAMORA CHINCHIPE	13	13	0,46
TOTAL	2.812	2.812	100
%	100,00	100,00	

Fuente: DNCTSV, CTE, EMOV - Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Agencia Metropolitana de Tránsito - Quito, Gobierno Autónomo Descentralizado de Maná.

Elaboración: ANT, Estadísticas; Quito, 07/02/2014

FALLECIDOS EN PROVINCIA A NIVEL NACIONAL ENERO - 2014

PROVINCIAS	ENE	TOTAL ENERO - 2014	%
AZUAY	9	9	4,59
BOLIVAR	-	-	-
CAÑAR	2	2	1,02
CARCHI	1	1	0,51
CHIMBORAZO	5	5	2,55
COTOPAXI	14	14	7,14
EL ORO	14	14	7,14
ESMERALDAS	6	6	3,06
GALAPAGOS	-	-	-
GUAYAS	43	43	21,94
IMBABURA	13	13	6,63
LOJA	1	1	0,51
LOS RIOS	14	14	7,14
MANABI	7	7	3,57
MORONA SANTIAGO	1	1	0,51
NAPO	-	-	-
ORELLANA	5	5	2,55
PASTAZA	4	4	2,04
PICHINCHA	36	36	18,37
SANTA ELENA	2	2	1,02
SANTO DOMINGO DE LOS TSÁCHIL	7	7	3,57
SUCUMBÍOS	4	4	2,04
TUNGURAHUA	7	7	3,57
ZAMORA CHINCHIPE	1	1	0,51
TOTAL	196	196	100
%	100,00	100,00	

Fuente: DNCTSV, CTE, EMOV - Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Agencia Metropolitana de Tránsito - Quito, Gobierno Autónomo Descentralizado de Manta.

Elaboración: ANT, Estadísticas; Quito, 07/02/2014

FALLECIDOS POR CAUSAS PROBABLES A NIVEL NACIONAL A ENERO - 2015

CÓDIGO	CAUSAS PROBABLES	ENE	%
C23	NO RESPETAR LAS SEÑALES REGLAMENTARIAS DE TRÁNSITO (PARE, CEDA EL PASO, LUZ ROJA DEL SEMAFORO, ETC)	35	17,95
C08	CONducIR VEHICULO SUPERANDO LOS LIMITES MAXIMOS DE VELOCIDAD	34	17,44
C01	CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR (EXPLOSION DE NEUMATICO NUEVO, DERRUMBE, INUNDACION, CAIDA DE PUENTE, ARBOL, PRESENCIA INTEMPESTIVA E IMPREVISTA DE SEMOVIENTES EN LA VIA, ETC)	21	10,77
C08	CONducE BAJO LA INFLUENCIA DE ALCOHOL, SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTROPICAS Y/O MEDICAMENTOS	18	9,23
C25	NO CEDER EL DERECHO DE VIA O PREFERENCIA DE PASO A VEHICULOS	15	7,69
C14	CONducIR DEBATENTO A LAS CONDICIONES DE TRÁNSITO (PANTALLAS DE VIDEO, COMIDA, MAGULLAJE O CUALQUIER OTRO ELEMENTO DISTRACTOR)	12	6,15
C28	NO CEDER EL DERECHO DE VIA O PREFERENCIA DE PASO AL PEATON	10	5,13
C24	NO RESPETAR LAS SEÑALES MANUALES DEL AGENTE DE TRÁNSITO	8	4,10
C18	REALIZAR CAMBIO BRUSCO O INDEBIDO DE CARRIL	7	3,59
C18	NO TRANSITAR POR LAS ACERAS O ZONAS DE SEGURIDAD DESTINADAS PARA EL EFECTO	6	3,08
C18	CONducIR EN SENTIDO CONTRARIO A LA VIA NORMAL DE CIRCULACION	5	2,56
C06	FALLA MECANICA EN LOS SISTEMAS Y/O NEUMATICOS (SISTEMA DE FRENOS, DIRECCION, ELECTRONICO O MECANICO)	5	2,56
C12	CONducIR EN ESTADO DE SOMNOLENCIA O MALAS CONDICIONES FISICAS (SUEÑO, CANSANCIO Y FATIGA)	4	2,05
C08	NO GUARDAR LA DISTANCIA LATERAL MINIMA DE SEGURIDAD ENTRE VEHICULOS	4	2,05
C27	NO MANTENER LA DISTANCIA PRUDENCIAL CON RESPECTO AL VEHICULO QUE LE ANTECEDE	3	1,54
C11	PEATON QUE CRUZA LA CALZADA SIN RESPETAR LA SEÑALIZACION EXISTENTE (SEMAFOROS O SEÑALES MANUALES)	3	1,54
C10	CONDICIONES AMBIENTALES Y/O ATMOSFERICAS (NIEBLA, NEBLINA, GRANIZO, LLUVIA)	2	1,03
C07	TRANSITA BAJO INFLUENCIA DE ALCOHOL, SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTROPICAS Y/O MEDICAMENTOS	2	1,03
C21	MALAS CONDICIONES DE LA VIA Y/O CONFIGURACION (ILUMINACION Y DISEÑO)	1	0,51
TOTAL		195	100,00

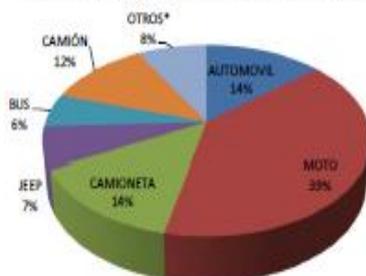
Fuente: DNCTSV, CTE, EMOV - Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Agencia Metropolitana de Tránsito - Quito, Gobierno Autónomo Descentralizado de Maná, Municipio de Ambato, Municipio de Ibará.

Elaboración: ANT, DEP, Quito, 10/02/2015

FALLECIDOS POR TIPO DE VEHÍCULO EN SINIESTROS DE TRÁNSITO ENERO 2015

TIPO DE VEHÍCULO	INVOLUCRADOS EN SINIESTROS
AUTOMOVIL	22
MOTO	63
CAMIONETA	22
JEEP	11
BUS	9
CAMIÓN	19
OTROS*	13
NO DETERMINADO	36
TOTAL	195

FALLECIDOS POR TIPO DE VEHÍCULOS ENERO 2015



* Otros incluye: Trailer, especial (transporte de valores, grúa, etc.), volqueta, furgoneta y tanqueros.

Fuente: DNCTSV, CTE, EMOV - Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Agencia Metropolitana de Tránsito - Quito, Gobierno Autónomo Descentralizado de Manabí, Municipio de Ambato, Municipio de Ibarra.

Elaboración: ANT, DEP, Quito, 10/02/2015

FALLECIDOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO SEGÚN ZONAS ENERO 2015



Fuente: DNCTSV, CTE, EMOV - Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Agencia Metropolitana de Tránsito - Quito, Gobierno Autónomo Descentralizado de Manabí, Municipio de Ambato, Municipio de Ibarra.

Elaboración: ANT, DEP, Quito, 10/02/2015

2.2.1.4.2. Factor Humano

“El factor humano es el 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 responsabilidades de los conductores, quienes son responsables absolutos de la conducción de los vehículos.

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” ³⁸

Los accidentes de tránsito en la actualidad se ocasionan debido a la irresponsabilidad de los señores conductores, a esto se suma la falta de conocimiento en lo correspondiente a la ley de tránsito y sus señalética, debido que el tiempo que tuvieron para capacitarse es muy corto, lo que ocasiona que los conductores tengan en la actualidad múltiples falencias de conocimientos a la hora de conducir un vehículo.

³⁸ GÓMEZ TOAPANTA, Jesús, “Aprender a Conducir” 3ra. Edición, Año 2.005, Quito-Ecuador, Pág. 11

2.2.1.4.3. Delito Culposo

El Código Orgánico Integral Penal en la actualidad sanciona a las contravenciones de tránsito como delito culposo, por lo que el conductor que cometa un accidente es considerado culpable.

El doctor Efraín Torres Chávez considera, que las infracciones de tránsito, son típicamente culposas. “La doctrina universal las ha puesto como ejemplos más completos y perfectos de lo que debe entenderse por delitos culposos, en donde no hay ni la conciencia ni la voluntad de lograr un resultado malo, perverso o cruel, pero hay daño o dolor causados por conductas que pudieren ser evitadas si es que la previsión, el interés, la prudencia, el buen juicio, hubieren estado presentes”³⁹

Se considera como delito culposo cuando una persona comete un accidente de tránsito, que pudiendo prever el siniestro no lo hace y que con dicha acción provoca la pérdida materiales y en la mayoría de los casos la muerte de una o más personas.

2.2.1.4.4. Educación Vial

La educación vial consiste en desarrollar o perfeccionar las facultades intelectuales y habilidades de una persona sobre la forma de comportarse en la vía pública, ya sea como peatón o como conductor de un vehículo.

Barona y Suárez sostiene que “la seguridad personal y colectiva consiste en preservar o mantener la integridad física de una persona o varias personas. Para lograr este objetivo se ha establecido un conjunto de normas que permiten prevenir accidentes”⁴⁰

³⁹ TORRES CHÁVEZ Efraín, “Ley de Tránsito y Transporte con sus Reformas”, Quito-Ecuador, Pág. 63

⁴⁰ Barone y Suárez 2005. **citado en la tesis de** Briceño Rondón, Diana Carolina & Ramírez Linares, Sommer Teresa “El Juego Como Estrategia Para Lograr El Aprendizaje

Es la capacitación que se realiza en muchos establecimientos del sector público y privado sobre lo que es la ley de tránsito, con el único fin de contrarrestar los siniestros de tránsito debido que en la actualidad la mayoría de choferes desconocen sobre la ley y sus señaléticas, lo cual se reflejan en los accidente que se suscitan todo los días, los que podemos observar en los medios de comunicación.

2.2.1.4.5. Cultura vial

El autor Camacho en su obra Cultura Vial del año 2009 expresa que “La cultura vial, desde una perspectiva antropológica, es la manera como los seres humanos viven, sienten, piensan y actúan en el cotidiano de los espacios de movilización y desplazamiento” ⁴¹

Cuando hablamos de cultura vial, estamos señalando a erigir una convivencia armoniosa, responsable, de mutuo respeto entre todos los actores que interactúan en las vías de tránsito, sean estas aceras, arterias, rutas o caminos, puentes o viaductos, bermas o ciclovías. Establecer una cultura vial trata de que cada uno comprenda sus derechos y sus deberes en la vía.. No importa el modo en que se mueva. Puede ser conductor de un vehículo, peatón o moverse con las posibilidades de un lisiado.

Las características de la cultura vial son las siguientes:

Convivencia: capacidad de vivir en sociedad siguiendo normas.

Participación: es involucrarse en temas de interés colectivo.

Significativo De La Educación Vial En El 8º Grado De Educación Básica” Universidad De Los Andes. 2008. Pag.38

⁴¹ Camacho. 2009. Citado en la tesis de. Urbina Calero Jenny Geoconda. “De Las Penas Por Negligencia, Impericia E Imprudencia Y Los Accidentes De Tránsito”. Universidad Técnica De Cotopaxi. Ecuador. 2012. Pág. 5

Respeto: entendimiento de los derechos propios frente a los de los demás.

Solidaridad: actuar en beneficio de lo colectivo.

Tolerancia: capacidad de entender y respetar las ideas ajenas, aunque no sean compatibles con las propias.

Comunicación: posibilidad de expresar nuestros pensamientos y sentimientos, así como la de escuchar los de otras personas. .

Autorregulación: cumplimiento de las normas que cada persona hace de manera libre y espontánea” ⁴²

Al tener una cultura vial contribuye a que los conductores transiten en la vía de manera seria, responsable, precautelando los derechos de los demás pensando en el bien común de la sociedad.

2.2.1.5. La Ley Orgánica de Tránsito y Transporte Terrestre y Seguridad Vial en el Ecuador

El objetivo de la Ley Orgánica de Tránsito y Transporte Terrestre y Seguridad Vial, es la organización, la planificación, la reglamentación y el control del tránsito y el transporte terrestre, el uso de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal, de la circulación peatonal y la conducción de semovientes; el control y la prevención de los accidentes, la contaminación ambiental y el ruido producido por vehículos a motor; y, la tipificación y juzgamiento de las infracciones de tránsito” ⁴³

La Ley de Tránsito tiene jurisdicción en todo el territorio Nacional , en lo que refiere, a las infracciones graves y contravenciones, cometidas

⁴² Urbina Calero Jenny Geoconda. “De Las Penas Por Negligencia, Impericia e Imprudencia y Los Accidentes De Tránsito”. Universidad Técnica De Cotopaxi. Ecuador. 2012. Pág. 6

⁴³ Ibídem. Guerrero Vivanco Walter. Ob. Cit. Pág. 245

dentro del país, sin exclusión de persona alguna, es decir, para Nacionales y Extranjeros .

Nace como una necesidad imperiosa de la sociedad, debido a las fuertes presiones sociales , para que se regule el tránsito vehicular y peatonal , y el 18 de Octubre de 1963, hace 45 años, se publica en el Registro Oficial No 92 , del 30 de Octubre del mismo año, este Cuerpo Legal compuesto de 111, disposiciones (SILVA A., Walter, 2010)

“El primer titulado de la ley de tránsito y el segundo de las infracciones de tránsito, la junta de gobierno, de acuerdo a los justificativos expuestos en el decreto No 1959, del 26 de Agosto de 1965, cuyo argumento más notorio los que sean producido, errores y vacíos promulgado, acuerda publicar una nueva ley contemplando estas situaciones, ampliando y definiendo de mejor manera la previsión , control juzgamiento y sanción de las contravenciones y delitos de tránsito y las incidencias del transporte, más adelante por los múltiples cuestionamientos realizados, a la entonces Junta Nacional de Tránsito, máximo organismo de control creada por la misma ley en 1965, se conforma una comisión especial, cuya tarea era revisar y plantear reformas a la Ley de Tránsito, no pudo cumplir su gestión debido a la cesación de funciones de la junta militar, la que sin embargo en últimos días de su mandato expidió un decreto que contemplaba algunas reformas presionadas”⁴⁴

La Ley de Tránsito en la actualidad no contempla el tiempo en que una escuela de conducir tiene que utilizar para capacitar a los aspirantes a conductores de licencia de categoría B.

⁴⁴ SILVA A. WALTER- Estudio técnico Jurídico de la Ley de Transito Pág. 19- 20 - 24.- Historia de la ley de Tránsito en el Ecuador. Pág. 114- 116-117

Silva determina que: “ Es la ley se creó la Junta General de Tránsito y la Dirección General de Tránsito como organismos reguladores y de control de transporte a escala nacional. Como también es importante tener en cuenta, que con el transcurrir del tiempo a este organismo se lo denominó como Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, esto fue un 26 de Agosto de 1966”⁴⁵

Esta Ley de Junta General de Transito fue creada con el objetivo de precautelar la vida y la integridad de las personas en general, por lo que con el tiempo toma el nombre de Consejo Nacional de Tránsito.

Silva manifiesta que: “Estas reformas, lo hicieron con gran sentido humanístico, nombrados por la propia Presidencia de la República y también de los grupos sociales exigentes del cambio, como los choferes de la Federación Nacional del Transporte, de manera exigente los sectores sociales piden una reforma a la entonces Junta Militar de Gobierno y se expide el decreto reformatorios a la ley; caído el Régimen queda encargado de la Presidencia de la República interinamente el Sr. Clemente Yerovi, quién no da trámite por muchas razones de exigencia social y una nueva comisión, los sectores sociales, solicitan que se cumpla la ley, petición popular, para frenar los accidentes de tránsito”⁴⁶

Durante muchos años la Ley de Tránsito ha sufrido grandes transformaciones con el único fin de precautelar la integridad física, psíquica y material de las personas por lo que la norma contantemente ha sufrido muchas reformas con el único fin de reducir los índices de siniestros de tránsito.

⁴⁵ SILVA A. WALTER- Estudio técnico Jurídico de la Ley de Transito Pág. 19- 20 - 24.- Historia de la ley de Tránsito en el Ecuador. Pág. 114- 116-117.

⁴⁶ SILVA A. WALTER- Estudio técnico Jurídico de la Ley de Transito Pág. 19- 20 - 24.- Historia de la ley de Tránsito en el Ecuador. Pág. 114- 116-117.

Según Silva: “La historia Ecuatoriana la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre en el año de 1966, fue reformada durante el mandato del Dr. José María Velasco Ibarra , mediante decreto No. 21 del 30 de Septiembre de 1971, sin obtener mayores cambios” ⁴⁷

La ley de tránsito a pesar de los cambios que se han hecho han dejado muchos vacíos jurídicos y ha permitido que se lesionen derechos Constitucionales, como no determinar un tiempo prudencial para los cursos de capacitación para la obtención de licencias no profesionales.

2.2.1.5.1. Accidente de Tránsito

Fernando Yábar Núñez define accidente de tránsito: “Es toda conducta imprudente, inobservante y negligente que realizan los conductores, los mismos que agregado a la impericia pueden provocar infracciones a la Ley de tránsito; dependiendo de la magnitud o la circunstancia con que se produce, pueden ser calificadas por la autoridad judicial en base de la misma Ley en delitos y contravenciones” ⁴⁸

Son acciones culposas como lo indica el Código Orgánico Integral Penal (COIP), cuando una persona comete un accidente sin querer o por falla mecánica, la ley es severa y determina claramente que esta acción fortuita en ciertos casos es culpable el chofer, por estar tipificado en la norma penal como delito culposo.

⁴⁷ SILVA A. WALTER- Estudio técnico Jurídico de la Ley de Transito Pág. 19- 20 - 24.- Historia de la ley de Tránsito en el Ecuador. Pág. 114- 116-117

⁴⁸ Yábar Núñez Fernando. “Preguntas y respuestas a las Leyes de Transito” Tomo 1, Guayaquil- Junio-1995, pág. 60

Guillermo Cabanellas considera que: “Infracción es trasgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de una Ley, pacto o tratado”⁴⁹.

Esta definición indica 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.

2.2.1.5.2. Infracciones de Tránsito

El Código Orgánico Integral Penal, en el Capítulo Octavo en el artículo 371 dispone: “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial”.

Esta definición no indica a quien se dirigen los actos imputables, ya que las personas son sujetos de imputación de una infracción, debe añadirse que dichos actos imputables son típicos, antijurídicos y culpables; y sometidos a una sanción.

Ya que el Código Orgánico Integral Penal no los considera como acción positiva sino como acciones voluntarias ya que pueden tener presencia física o material o pueden considerarse una omisión.

Cabanellas, manifiesta que: “La imputabilidad es la capacidad para responder; aptitud para serle atribuida a una persona una acción u omisión que constituye delito o falta. La relación de causalidad moral entre el agente y el hecho punible”⁵⁰

⁴⁹Cabanellas, Guillermo. “Diccionario Jurídico Elemental”, Editorial Heliasta, Buenos Aires, Argentina edición 2000, pág. 205

⁵⁰ Cabanellas, Guillermo. “Diccionario Jurídico Elemental”, Editorial Heliasta, Buenos Aires, Argentina edición 2000. pág. 197

2.2.1.5.3. Factores por las que se dan los accidentes de tránsito

Los accidentes de tránsito se deben al factor humano, mecánico y vial. El factor que más provoca infracciones de tránsito es el humano, pues el conductor al no evitar situaciones en peligro, provoca un accidente de tránsito. Por tal motivo la Ley de Tránsito instituyó el sistema de reducción de puntos en las licencias de conducir, estableciendo una clasificación a las contravenciones, como las: Leves de primera, segunda y tercera clase; graves de primera, segunda y tercera clase y muy grave; así mismo, se aumentó la cantidad de contravenciones de tránsito de tal manera que los conductores de vehículos y peatones infringían la ley de Tránsito por diferentes causas sin saberlo; siendo sancionados de manera legal.

Dentro del factor humano en la Ley de Tránsito existen delitos que se cometen por imprudencia, por inobservancia, por negligencia, impericia, exceso de velocidad, etc.

Otro factor que ocasiona infracciones de tránsito en las vías públicas es el vehículo, el conductor es responsable la seguridad en todos los niveles y debe garantizar el mantenimiento adecuado del mismo para evitar en lo posible cualquier tipo de accidentes y en el caso de ocurrir uno, que sus consecuencias no sean graves.

Guillermo Cabanellas manifiesta que la infracción culposa: “Es la acción, y según algunos también la, omisión, en que concurre culpa (imprudencia, negligencia) y que está penado por la Ley. El autor, aun obrando sin malicia o dolo, produce un resultado ilícito que lesiona la persona, los bienes o derechos de otros”⁵¹

⁵¹ Cabanellas, Guillermo. “Diccionario Jurídico Elemental”, Editorial Heliasta, Buenos Aires, Argentina edición 2000. Pág. 124

Esta definición aglutina todos los aspectos que determinan un ilícito culposo por parte del agente que lo provoca, sin que exista la intención de causar algún daño, pero que ocurre por descuido o precaución y que deriva en negligencia e imprudencia, sin embargo, el causante es sujeto de reproche de parte del Estado por la conducta irregular realizada, que está prohibida por la Ley.

El tránsito vehicular es de gran importancia en el desarrollo del país, y ha sido fuente de daño a las personas y propiedad, por la deficiente construcción y mantenimiento de las vías, o falta de renovación de los vehículos que llevan largo tiempo siendo utilizados; o por culpa de los conductores que con frecuencia incurrir en actos de imprudencia, negligencia, e impericia, o la violación de las leyes, reglamentos, órdenes o disciplina relacionada con la circulación vehicular. Los usuarios de las vías públicas no se limitan con su conducta irregular a consumir los delitos o infracciones de tránsito sancionados por la Ley, sino que con frecuencia y por causa de comportamientos culposos, ocasionan accidentes de tránsito que quitan la vida o afectan gravemente la integridad física de las personas y de los bienes.

Efraín Torres Chávez, expresa que: “En el delito culposo no hay el elemento voluntario del mal, sino la falta necesaria y obligante de la previsión racional” ⁵²

Romero Flores Beatriz manifiesta “La relación de causalidad entre la acción u omisión descuidado e inobservante de las mencionadas normas, y el daño sobrevenido” ⁵³

⁵²Torres Chávez Efraín, “Breves Comentarios al Código Penal”, Editorial Jurídica del Ecuador, Séptima edición, Año 1988. Pág. 46

2.2.1.5.4. La Culpa

La culpa representa la voluntad de la sola acción u omisión con la cual el agente ocasiona un evento de daño o de peligro, sin querer o tener intención de producirlo.

El doctor Efraín Torres Chávez considera que: “Las infracciones de tránsito, son típicamente culposas. La doctrina universal las ha puesto como ejemplos más completos y perfectos de lo que debe entenderse por delitos culposos, en donde no hay ni la conciencia ni la voluntad de lograr un resultado malo, perverso o cruel, pero hay daño o dolor causados por conductas que pudieren ser evitadas si es que la previsión, el interés, la prudencia, el buen juicio, hubieren estado presentes”⁵⁴

Si un individuo conduce un vehículo a exceso de velocidad, produce un accidente de tránsito del que resulta la muerte de una persona; él tiene pleno conocimiento de los límites de velocidad que debe respetar en la ciudad o en carretera, sin embargo conduce a exceso de velocidad y al producir un accidente de tránsito debe ser juzgado por un delito culposo, por su imprudencia, como está dispuesto en la Ley.

Torres Chávez expresa que: “La Negligencia es uno de los factores de mayor importancia entre los que pueden dar origen a la culpa, principalmente en lo concerniente a la circulación vial; para comprender mejor el concepto veamos lo contrario o antónimo, es decir la diligencia, a la cual tiene que someterse todos los usuarios de las vías públicas”⁵⁵

⁵³Romero Flores Beatriz, “La Imputación Objetiva de Delitos Imprudentes”, Murcia, España, año 2.001, Página 274

⁵⁴ Torres Chávez Efraín. “Ley de Tránsito y Transporte con sus Reformas”, 2009, Quito-Ecuador, Pág. 63

⁵⁵ Torres Chávez Efraín. “Ley de Tránsito y Transporte con sus Reformas”, 2009, Quito-Ecuador, Pág. 63

El problema del tránsito o tráfico vehicular, es de carácter nacional actualmente y que las personas adopten un comportamiento en extremo diligente que no entrañe peligro ni mucho menos daño para sí mismo ni para los demás, debiendo actuar con cautela y mayor atención para sortear con éxito todos los inconvenientes propios de la circulación. La negligencia corresponde a una omisión, o a la inobservancia de los deberes que le incumben a cada uno frente a una situación determinada.

2.2.1.5.5. Escuelas abalizadas por La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Todo conductor profesional o no profesional tiene que estar técnica y legalmente preparado y autorizado para conducir un vehículo a motor, facultad que solo le concede la credencial de conductor, documento que le otorga la posibilidad de ser perito en la conducción de vehículos, y para desempeñarla debe estar acreditado con la correspondiente certificación conferida por una Institución u Organismo legalmente acreditado; actualmente son competentes Automóvil Club del Ecuador, ANETA; Sistema Ecuatoriano de Capacitación, SECAP y las escuelas de conducción de los Sindicatos de Choferes Profesionales del Ecuador, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 92 de la Ley de Tránsito vigente que textualmente dispone:

“La licencia, constituye el título habilitante para conducir vehículos a motor, o maquinaria agrícola, el documento lo entregará las Comisiones Provinciales de Tránsito y su capacitación y formación, estará a cargo de las escuelas de conducción autorizadas en el país, y en el caso de maquinaria agrícola”⁵⁶

⁵⁶ [www.correosdeecuador.gob.ec/.../2015/.../LEY_ORGANICA_DE_TRANSPORTE_TERRESTRE,
TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL](http://www.correosdeecuador.gob.ec/.../2015/.../LEY_ORGANICA_DE_TRANSPORTE_TERRESTRE,_TRANSITO_Y_SEGURIDAD_VIAL)

En el Código Orgánico Integral Penal (COIP), se considera delito culposo si el conductor infringe el “deber objetivo de cuidado” (manejar imprudentemente y sin las consideraciones) y como consecuencia del accidente deja una o más personas fallecidas. El infractor será sancionado con prisión de uno a tres años.

Y de tres a cinco años, si dicho accidente, es producto de acciones como exceso de velocidad, el conocimiento de malas condiciones mecánicas del vehículo, llantas lisas y la inobservancia de leyes, entre otros.

Para el mayor Martín Saquicela Rodas, asesor de la Comandancia de la CTE, las sanciones son más severas. Así, por ejemplo, se prevé que una vez que se acondicionen celdas para estos delitos, quienes sean juzgados con la privación de libertad ya no irán a los calabozos de la CTE, sino a los centros de rehabilitación.

Cuando se da un accidente de tránsito, explica, los infractores deben ser llevados a esa unidad, en donde hay un juez de tránsito, un fiscal, defensor público, peritos y médicos legistas.

“Otra de las sanciones que se aplicarán es la que se establece en el artículo 381, por el exceso de pasajeros en la transportación. Ahí, la pena de reclusión es de seis meses a un año. Por daños mecánicos previsibles en transporte, los choferes serán apresados de 30 a 180 días”⁵⁷

Para Iván Saquicela, fiscal de Flagrancia del Azuay, el endurecimiento de las penas ayuda pero no lo es todo, por lo que considera necesario que las entidades locales implementen un plan concreto de prevención y seguridad vial.

⁵⁷ <http://www.eluniverso.com/noticias/2014/08/10/nota/3356381/coip-impone-penas-severas-casos-transito>

El fiscal afirma que de nada sirven las sanciones debido a que a ese punto se llega luego de que ya se produjeron los accidentes.

“Lo óptimo es bajar los niveles y los índices de accidentalidad y eso no se consigue solo con las penas, si eso no baja es porque algo más hay que hacer” dijo Saquicela”⁵⁸

2.2.1.6. La Licencia de Conducción.

Es el documento que habilita a las personas para que éstas puedan conducir un vehículo de uso comercial o personal.

La licencia de conducción, es una autorización para la conducción de vehículos (licencia de conducción, permiso de circulación y carné o permiso de conducción en España; registro en Argentina; permiso o licencia de manejo en algunos países de Hispanoamérica; brevet en Perú. Es un documento que acredita, una autorización administrativa a su poseedor para la conducción de vehículos por la vía pública.

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

⁵⁸ Sanciones más severas en tránsito. Publicado el 2014/08/18 por JBS. <http://www.elmercurio.com.ec/444144-sanciones-en-tema-de-transito-mas-severas-en-el-coip/#.VSfQLvAsPvg>. Citado el 16 de Abril del 2015

sin que se le hiciera ninguna prueba, podía llevar caballerías y animales en general «que podían actuar por sí mismos»⁵⁹

De todas maneras, los modernos permisos de conducción surgieron o evolucionaron con las convenciones internacionales, en especial la de París de 1926 y la de Ginebra de 1949. Las mismas facilitaron el establecimiento de permisos internacionales o la utilización de los existentes fuera del país de origen y, asimismo, provocaron la tendencia a la unificación, especialmente en Europa. (DICCIONARIO MOTORGIGA, 2013)⁶⁰

En un permiso actual expedido por la autoridad de tráfico del país que otorga la licencia, figuran en general los datos siguientes: categoría de los vehículos cuyo manejo se autoriza; nombre y apellidos del titular, fecha de nacimiento de éste, fotografía y firma del mismo y reseña de su domicilio (cuya variación deberá notificarse); fecha de expedición, número de identificación que se le asigna, fecha de caducidad y autoridad de tránsito que lo otorga (provincial, departamental, federal, etc.); además, si ha lugar, deben mencionarse los aparatos de corrección funcional u orgánica que normalmente utilice el titular y los que la autoridad crea convenientes (DICCIONARIO MOTORGIGA, 2013)⁶¹

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

⁵⁹ <http://diccionario.motorgiga.com/diccionario/permiso-de-conduccion-definicion-significado/gmx-niv15-con195104.htm>. Citado el 16 de Abril del 2015

⁶⁰ <http://diccionario.motorgiga.com/diccionario/permiso-de-conduccion-definicion-significado/gmx-niv15-con195104.htm>. Citado el 16 de Abril del 2015

⁶¹ <http://diccionario.motorgiga.com/diccionario/permiso-de-conduccion-definicion-significado/gmx-niv15-con195104.htm>. Citado el 16 de Abril del 2015

prácticas con el vehículo correspondiente. Tanto estas normas, como las categorías establecidas para los permisos o licencias, son variables según los países, pero los datos que se indican tiene validez en los países adheridos a las convenciones internacionales y, como orientación, sirven para la mayoría de los países con circulación desarrollada (DICCIONARIO MOTORGIGA, 2013)⁶²

En cuanto se refiere a los límites de edad, se fija como norma general un valor mínimo de 18 años, que se rebaja a 16 para las motocicletas de cilindrada pequeña, y se eleva a 21 para autobuses y camiones pesados, así como para vehículos de servicio público. El valor máximo es algo más variable, pero se cifra en 65 años irrevocables para vehículos pesados (60 para los especiales) y prorrogables para los coches, sobre todo si se ha poseído permiso de categoría superior. Las cualidades físicas y psíquicas, aparte de las que deban demostrarse en los exámenes de manejo, han de ser probadas por personal médico, según las normas establecidas por las entidades autorizadas (Instituto de Psicología Aplicada y Psicotecnia, etc.), siguiendo las recomendaciones internacionales (DICCIONARIO MOTORGIGA, 2013)⁶³

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

⁶² <http://diccionario.motorgiga.com/diccionario/permiso-de-conduccion-definicion-significado/gmx-niv15-con195104.htm>. Citado el 16 de Abril del 2015

⁶³ <http://diccionario.motorgiga.com/diccionario/permiso-de-conduccion-definicion-significado/gmx-niv15-con195104.htm>. Citado el 16 de Abril del 2015

y para vehículos de 3 ruedas con el límite de peso indicado (DICCIONARIO MOTORGIGA, 2013)⁶⁴

La categoría B es la destinada a los coches normales, es decir, a automóviles para transporte de personas, con un número de asientos que no exceda de 9 (incluido el conductor), o de mercancías, cuyo peso máximo autorizado no supere 3.500 kg, pudiendo arrastrar en ambos casos un remolque cuyo peso máximo autorizado no rebase 750 kg. Los permisos de categoría C autorizan la conducción de vehículos para el transporte de mercancías con un peso máximo autorizado superior a 3.500 kg, pudiendo arrastrar un remolque en que dicha magnitud no exceda de 750 kg. (DICCIONARIO MOTORGIGA, 2013)⁶⁵

La clase D corresponde a las licencias para coches con más de 9 asientos (incluido el del conductor), aun cuando arrastren un remolque cuyo peso máximo autorizado no rebase 750 kg. La categoría E es un complemento de las 3 anteriores, cuando el remolque supera el peso indicado. Conviene añadir que el permiso B puede utilizarse para el manejo de maquinaria agrícola y de obras públicas, aunque deberá anotarse en el - mismo si esta última actividad es la específica (DICCIONARIO MOTORGIGA, 2013)⁶⁶

Entre las variaciones más comunes a estas categorías, según los países, cabe citar: la no subdivisión de la categoría A; el establecimiento de la categoría F para vehículos modificados (peso hasta 3.500 kg) con destino a minusválidos, y la reclasificación de quienes manejan vehículos de

⁶⁴ <http://diccionario.motorgiga.com/diccionario/permiso-de-conduccion-definicion-significado/gmx-niv15-con195104.htm>. Citado el 16 de Abril del 2015

⁶⁵ <http://diccionario.motorgiga.com/diccionario/permiso-de-conduccion-definicion-significado/gmx-niv15-con195104.htm>. Citado el 16 de Abril del 2015

⁶⁶ <http://diccionario.motorgiga.com/diccionario/permiso-de-conduccion-definicion-significado/gmx-niv15-con195104.htm>. Citado el 16 de Abril del 2015

motor en motociclistas, automovilistas y profesionales del volante. Otras modificaciones secundarias existen en países federados, donde las variaciones pueden producirse en cada Estado. (DICCIONARIO MOTORGIGA, 2013)⁶⁷

“En cuanto a los exámenes o pruebas que deben realizar los aspirantes a conductores, según las categorías anteriormente indicadas se distinguen dos grupos: teórico y práctico. Las pruebas teóricas incluyen la demostración del conocimiento de las normas de circulación (velocidad, maniobras, obstáculos, limitaciones y dimensiones de los vehículos, alumbrado, transporte, etc.), así como de las señales (fijas, luminosas o por agentes). (DICCIONARIO MOTORGIGA, 2013)⁶⁸

Además, a partir de la categoría C se exige un conocimiento más profundo del vehículo, con preguntas específicas sobre mecánica del automóvil (motor, encendido, alimentación, electricidad, distribución, lubricación, refrigeración, transmisión, suspensión, dirección, frenos, etc.). (DICCIONARIO MOTORGIGA, 2013)⁶⁹

Las pruebas prácticas, para demostrar el buen manejo del automóvil por el futuro titular del permiso, son algo más variables, pero agrupan todas las maniobras corrientes y han de hacerse con un coche normal, aunque en algunos países tienden a admitirse los vehículos con cambio automático, si bien esto se refleja después en la correspondiente licencia.

Las maniobras exigidas pueden resumirse en: arranque, aceleración y

⁶⁷ <http://diccionario.motorgiga.com/diccionario/permiso-de-conduccion-definicion-significado/gmx-niv15-con195104.htm>. Citado el 16 de Abril del 2015

⁶⁸ <http://diccionario.motorgiga.com/diccionario/permiso-de-conduccion-definicion-significado/gmx-niv15-con195104.htm>. Citado el 16 de Abril del 2015

⁶⁹ <http://diccionario.motorgiga.com/diccionario/permiso-de-conduccion-definicion-significado/gmx-niv15-con195104.htm>. Citado el 16 de Abril del 2015

detención; vuelta con maniobra; aparcamiento en línea; arranque en rampa; marcha atrás en recta y en curva; maniobra de marcha atrás con remolque, y trazado de curvas sucesivas de radio corto, alternativamente a uno y otro lado. Además, dado el creciente parque de vehículos, en los países en que la motorización es mayor, cada vez se exige más una prueba en circuito urbano abierto, es decir, en calles con circulación ordinaria, en un recorrido con tramos rectos, curvas a ambos lados, cruces de tipos diversos, desniveles y zonas para desarrollar la velocidad máxima aconsejada en ciudad (DICCIONARIO MOTORGIGA, 2013)⁷⁰

Por último, cabe reseñar que las Jefaturas de Tráfico pueden proceder a la retirada del permiso de conducción en los casos de infracciones graves y reiteradas. Las normas, varían según los países, comportan una duración que depende también de la importancia y frecuencia de las infracciones (DICCIONARIO MOTORGIGA, 2013)⁷¹

Como en el caso de los permisos de circulación, se multa no sólo el hecho de conducir sin licencia por no poseerla, sino también por no llevarla; además, también es sancionado el conductor que maneja un vehículo de categoría superior a la de su permiso. (DICCIONARIO MOTORGIGA, 2013)⁷²

70 Permiso de Conducción. Tomado del sitio:
<http://diccionario.motorgiga.com/diccionario/permiso-de-conduccion-definicion-significado/gmx-niv15-con195104.htm>. 2013

71 <http://diccionario.motorgiga.com/diccionario/permiso-de-conduccion-definicion-significado/gmx-niv15-con195104.htm>. Citado el 16 de Abril del 2015

72 <http://diccionario.motorgiga.com/diccionario/permiso-de-conduccion-definicion-significado/gmx-niv15-con195104.htm>. Citado el 16 de Abril del 2015

2.2.1.6.1. Las Escuelas de Formación y Capacitación de Conductores

Según el Art. 93.- Para la obtención de la licencia no profesional de conducir Tipo B, la Agencia nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial exigirá únicamente la rendición y aprobación de las pruebas psicosenométricas, teóricas y prácticas tomadas por la propia entidad y se extenderá la licencia de conducir no profesional Tipo B únicamente a aquellos postulantes a conductores no profesionales que las aprueben.

Según el criterio de; ARMIJOS, P. (2006; Pág. 56): “Las actividades de capacitación en los cursos deben poseer fundamentos teóricos-jurídicos sobre el control en la aplicación de penas y reducción de puntos en contravenciones en la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial que se realizan en cualquier contexto deben ser de carácter formativo e informativo, referidos al cumplimiento de niveles de educación conducentes a la obtención de grados académicos, indicando que la capacitación es un proceso y no son cursos aislados e independientes.”⁷³

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

⁷³ Armijos P. Actividades de Capacitación 2006 Pág. 56

2.2.1.7. Historia del Automóvil

Nuestro país no podía quedarse atrás de este movimiento que se venía desarrollando ya en América Latina, países como: Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Perú y Venezuela, ya contaban con automóviles clubes, fue entonces que un grupo de personas, hace 58 años cristalizaron esta idea en el primer club automovilístico de nuestro país “El Automóvil Club del Ecuador” más conocido hoy en día como ANETA (LA ASOCIACION NACIONAL ECUATORIANA DE TURISMO Y AUTOMOVILISMO), pasó el tiempo y ANETA seguía creciendo, de tal forma que ampliaron su gama de servicios y empezaron a ofrecer turismo por carretera, seguro vehicular, auxilio mecánico, entre otros; así como la organización de pequeños circuitos en un principio y hoy por hoy circuitos nacionales, al poco tiempo crearon la primera Escuela de Conducción Sportman para ofrecer a la ciudadanía en general, la capacitación para conducir un vehículo.

Desde entonces ANETA ha captado casi todo el mercado en lo que a alumnos se refiere, pues hasta hace pocos años era la única que cumplía con todos los requisitos que exigía la Policía Nacional de Tránsito para impartir los cursos de conducción. En la Ley de Tránsito de agosto de 1996 se establecía como requisito previo a la obtención de la licencia, la obligatoriedad del curso de conducción, sin embargo, esto no se cumplía, es entonces que la prensa y otros medios empezaron a ejercer presión y ANETA en el año 2002, llega a un acuerdo con la Policía en el cual propone que ellos pondrían las escuelas y que la Policía por su parte debía empezar a exigir que se cumpla la ley en ese aspecto, además ANETA se comprometía a elaborar un Reglamento de Escuelas para regular la función de las mismas.

Fue el 20 de enero del 2003 que se publicó en el Registro Oficial mediante el Decreto Ejecutivo 3568, el Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores Sportman, con el fin de facultar a personas jurídicas a impartir el conocimiento, destreza y habilidades necesarias para junto con la Jefatura o Su jefaturas Provincial de Tránsito otorgar el Título de aprobación de estudios o Título de Conducción, requisito indispensable para acceder a la obtención de la licencia de conducir tipo A o B.

2.2.2. Jurisprudencia

JUEZA PONENTE: Dra. Mariana Yumbay Vallico

CORTE NACIONAL DE JUSTICIA.- SALA DE LO PENAL MILITAR, PENAL POLICIAL Y TRANSITO.

Quito, 07 de junio del 2012.- Las 16h00

VISTOS: Causa No. 283-2012

1.- ANTECEDENTES.- Dentro del término de ley y amparado en lo que dispone el Art. 349 del Código de Procedimiento Penal, Oscar Benigno Calderón Acosta interpone recurso de casación de la sentencia expedida el 8 de marzo del 2012, las 16h23, por la Sala de lo Penal y Tránsito de la Corte Provincial de Justicia de Imbabura, que aceptando el recurso de apelación interpuesto, reforma la sentencia dictada por el Juez Primero de Tránsito de esa jurisdicción que le declara autor y único responsable del accidente de tránsito que origina el presente enjuiciamiento por haber infringido los arts. 137 literal e); 131 en concordancia con los artículos 111, 127 y 133 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; imponiéndole al prenombrado recurrente la pena de diez meses de prisión correccional y 3.3 puntos de rebaja en su licencia de conducir. Sobre daños y perjuicios hay un acuerdo preparatorio. Encontrándose la causa en estado de resolver, para hacerlo se considera:

determinada por ciertas condiciones, se toma en cuenta otra u otras, produciéndose así un error en la aplicación de la ley, que debido a ello hace contemplar circunstancias que de otra manera no habrían modificado las conclusiones de la sentencia, aquí el error surge porque se interpreta mal el contenido, alcance o significado de la norma penal, lo que conlleva a un concepto falso o equivocado sobre el espíritu, alcance y consecuencias de la norma en relación con el hecho, de tal manera que la errónea interpretación de la ley, queda subordinado al criterio subjetivo del juzgador, quien al darle una interpretación equivocada de la norma, puede agravar o disminuir en la sentencia las consecuencias de la pena.- Por expuesto y en acatamiento de lo dispuesto en el art. 77 numeral 14 de la Constitución de República, este Tribunal de la Sala Especializada de lo Penal Militar, Penal Policial y Tránsito, ADMINISTRANDO JUSTICIA EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR, POR AUTORIDAD DE LA CONSTITUCIÓN Y LAS LEYES DE LA REPÚBLICA, de conformidad con lo dispuesto en el Art. 358 del Código de Procedimiento Penal, declara improcedente el recurso de Casación. Certifico: por Oscar Benigno Calderón Acosta.- Devuélvase el proceso a la Dr. Milton y\lavar arcón SECRETARIO RELATOR”⁷⁴

Mediante este fallo se puede observar como los conductores cometen accidentes de tránsito debido a que estos son pobres en conocimientos en lo correspondiente a la señales de tránsito, esto se da porque el tiempo de entrenamiento es demasiado corto para que una persona aprenda a conducir.

⁷⁴http://www.cortenacional.gob.ec/cnj/images/pdf/sentencias/penal_militar/RESOLUCION%20184-2012%20%28JUICIO%20283-2012%29.pdf. Citado el 12 de Abril del 2015

2.2.3. Legislación

2.2.3.1. Constitución de la República del Ecuador, 2008

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”⁷⁵

La carta magna precisa que todos los ecuatorianos tenemos el derecho de disfrutar de todos los beneficios que nos dota la norma por lo que debemos recibir servicio de calidad.

Art. 6.- “Todas las ecuatorianas y los ecuatorianos son ciudadanos y gozarán de los derechos establecidos en la Constitución” ⁷⁶

Los ecuatorianos estamos investidos de esta norma protectora, que juzga cualquier anomalía en contra de la misma.

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

⁷⁵ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2012. Pág.5

⁷⁶ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2012. Pág. 5

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” ⁷⁷

La norma manifiesta que la persona que cause daño a los derechos constitucionales, tendrán la debida sanción, que puede ser, civil o penal por el daño causado a las personas que solicitemos un servicio.

Art. 39.- “El Estado garantizará los derechos de las jóvenes y los jóvenes, y promoverá su efectivo ejercicio a través de políticas y programas, instituciones y recursos que aseguren y mantengan de modo permanente

⁷⁷ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2012. Pág. 6

su participación e inclusión en todos los ámbitos, en particular en los espacios del poder público” ⁷⁸

Los jóvenes que solicitan el servicio de las escuelas de conducción tienen que ser de calidad y respeto apegado a lo que determina la norma Constitucional. Ya que esta norma tutela la protección por ser uno de los grupos más vulnerables.

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” ⁷⁹

Las personas que solicitan los servicios de empresas privadas como las escuelas de conducir debe ser de calidad y eficiencia, como lo manifiesta la norma suprema. Por lo que el tiempo de duración del entrenamiento para la obtención de la licencia de conducir debe ser de 99 horas, lo cual es un tiempo prudencial para que una persona aprenda sobre las leyes de tránsito, con lo que se estaría cumpliendo el mando Constitucional.

⁷⁸ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2012. Pag.10

⁷⁹ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2012. Págs.12, 13

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”⁸⁰

La falta de un organismo que mida, el daño que se causa, a los usuarios en cuanto a los derechos Constitucionales, permite que se den estos acontecimientos, cuando la norma es clara y manifiesta que por ninguno de los casos se debe afectar dichos derechos.

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.

Las personas naturales o jurídicas que presten un servicio de pésima calidad a los usuarios serán castigados de acuerdo a la norma Constitucional

El Art. 84.- De la Constitución de la República del Ecuador expresa: “La Asamblea Nacional y todo órgano con potestad normativa tendrá la

⁸⁰ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2012. Pág.13

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”⁸¹

La Asamblea Nacional tiene la facultad de crear y modificar la norma en beneficio de los usuarios para que estos reciban un servicio de calidad apegado a la responsabilidad del caso.

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”⁸²

Todos los ecuatorianos que solicitemos un servicio debe este ser de calidad apegado a la que determina la tutela Constitucional, para garantizar los derechos de las personas que utilizan dicho servicio, por lo que las escuelas de conducción deben capacitar de forma responsable a sus alumnos.

⁸¹ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2012. Pág.20

⁸² CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2012. Pág.70

2.2.3.2. Declaración Universal de Derechos Humanos, 1948.

Artículo 1.-“Todos los seres humanos nacen libres e iguales en dignidad y derechos y, dotados como están de razón y conciencia, deben comportarse fraternalmente los unos con los otros”⁸³

Los Derechos Humanos ratifican que por ninguno de los casos las personas se les pueden vulnerar sus derechos, pero en la realidad se lesiona estos derechos este se lo aprecia en el servicio que prestan las escuelas de conducir el cual no acatan un mandato Internacional.

Artículo 2.- 1.“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”⁸⁴

Las personas que solicitemos un servicio tiene que ser de calidad por lo que nadie puede ser discriminado por ninguna razón social, pero en las escuelas de conducir se está discriminando este derecho.

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”⁸⁵

Las personas tenemos todo el derecho de recibir servicios de calidad como los brindan otras áreas en el Ecuador, por lo que las escuelas de conducir evaden esta responsabilidad que trae consecuencias colaterales

⁸³ <http://www.un.org/es/documents/udhr/>. Citado el 16 de Abril del 2015

⁸⁴ <http://www.un.org/es/documents/udhr/>. Citado el 16 de Abril del 2015

⁸⁵ <http://www.un.org/es/documents/udhr/>. Citado el 16 de Abril del 2015

para los futuros conductores de tipo B debido a que no se acata la normativa Internacional.

2.2.3.3. Convenio para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales, 1950

Artículo 14. “Prohibición de discriminación.- El goce de los derechos y libertades reconocidos en el presente Convenio ha de ser asegurado sin distinción alguna, especialmente por razones de sexo, raza, color, lengua, religión, opiniones políticas u otras, origen nacional o social, pertenencia a una minoría nacional, fortuna, nacimiento o cualquier otra situación” ⁸⁶

Los Convenios Internacionales sostienen que las personas tienen total libertad en el goce de sus derechos.

Los convenios determinan que se prohíbe todo tipo de discriminación por lo que no solo un sector está obligado a prestar servicios de calidad, ya que la norma obliga a todos, caso contrario se estaría incumpliendo este mandato.

2.2.3.4. Ley Orgánica de Transporte y Ordenamiento Terrestre; y Seguridad Vial, 2008

“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

⁸⁶ <http://www.derechoshumanos.net/Convenio-Europeo-de-Derechos-Humanos-CEDH/index.htm>. Citado el 16 de Abril del 2015

dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socioeconómico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos”⁸⁷

Continuando con el análisis de la ley que regula el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial encontramos:

Art. 93.- Para la obtención de la licencia no profesional de conducir Tipo B, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial exigirá únicamente la rendición y aprobación de las pruebas psicossensométricas, teóricas y prácticas tomadas por la propia entidad, y se extenderá la licencia de conducir no profesional Tipo B únicamente a aquellos postulantes a conductores no profesionales que las aprueben.

En caso de reprobación de las pruebas tomadas por parte de la entidad, el postulante deberá obtener el certificado de aprobación de estudio que otorgue el Servicio Ecuatoriano de Capacitación Profesional (SECAP) o las escuelas debidamente autorizadas por el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, como requisito previo para volver a rendir las pruebas correspondientes.

El certificado o título de aprobación de estudios que otorguen: FEDESOME, las Escuelas de Conducción de Chóferes Profesionales, el SECAP, Sindicatos, Institutos Técnicos de Educación Superior, Escuelas Politécnicas y las Universidades, debidamente autorizadas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, constituye requisito indispensable para el otorgamiento de la licencia de conducir profesional, operador de maquinaria agrícola y equipo caminero pesado.

⁸⁷ LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL - Página 2 eSilec Profesional - www.lexis.com.ec

Si los representantes de las escuelas para conductores profesionales y no profesionales o quienes asumen tal representación, acrediten falsamente la certificación o títulos de aprobación de estudios, sin el cumplimiento efectivo de los requisitos académicos y legales establecidos en esta Ley y su Reglamento, sin perjuicio de las acciones adicionales a que hubiere lugar, serán sancionados administrativamente, en lo que fuere aplicable, con:

- a) La clausura definitiva de la escuela autorizada;
- b) La inhabilidad, por 2 años, de ejercer funciones públicas, privadas o gremiales relacionadas con el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; y,
- c) La destitución de su cargo.

La imposición de la sanción en la instancia administrativa conlleva la aplicación obligatoria al responsable de una multa de hasta veinticinco remuneraciones básicas unificadas⁸⁸

Artículo 150.- Las personas que hayan obtenido el título de conductor profesional o no profesional deberán obligatoriamente rendir las siguientes pruebas ante la Agencia Nacional de Tránsito o sus correspondientes Unidades Administrativas: teóricas, prácticas, psicosenométricas, exámenes médicos así como evaluaciones psicológicas. El examen médico previsto será un examen visual, el mismo que también podrá ser realizado a través de equipos psicosenométricos⁸⁹

⁸⁸LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL - Página 30 eSilec Profesional - www.lexis.com.ec

⁸⁹REGLAMENTO A LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL - Página 31 eSilec Profesional - www.lexis.com.ec

Tanto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial como en su respectivo Reglamento, especifican claramente las pruebas que deben rendir los conductores profesionales y no profesionales, para los cuales se exigirá únicamente la rendición y aprobación de las pruebas psicosenométricas, teóricas y prácticas tomadas por la propia entidad, y obtendrán la licencia de conducir no profesional Tipo B únicamente a aquellos postulantes a conductores no profesionales que las aprueben.

En caso de que el postulante reprobara las pruebas tomadas por parte de la entidad, deberá obtener el certificado de aprobación de estudio que otorgue el Servicio Ecuatoriano de Capacitación Profesional (SECAP) o las escuelas debidamente autorizadas por el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, como requisito previo para volver a rendir las pruebas correspondientes.

En cuanto a la vigencia de las licencias de conducir la normativa señala el artículo pertinente lo siguiente:

Art. 96.- El titular de una licencia de conducir, podrá obtener cualquier tipo o categoría, luego de cumplir con los requisitos que señalen la Ley, el Reglamento y demás disposiciones vigentes, siempre y cuando cumplan con los siguientes requisitos:

a) Tener vigencia, al menos 2 años la licencia de conducir en la categoría no profesional tipo B o cualquier tipo dentro de la categoría del tipo que desea acceder;

b) Asistir, aprobar y obtener el título correspondiente que acredite su capacitación a la clase de vehículo que aspira conducir.

Las licencias de conducir tendrán una vigencia de 5 años, contados a partir de la fecha de su expedición, al cabo de lo cual serán obligatoriamente renovadas”⁹⁰

Así es entonces que las licencias de conducir tendrán una validez de cinco años, fecha en la cual todas deberán ser renovadas.

Art. 129.- “Las licencias de conducir para conductores profesionales y no profesionales sin excepción tendrán una vigencia de cinco años, contados a partir de la fecha de su expedición”⁹¹

Una vez más con este precepto podemos ver que también consta en el Reglamento que las licencias tanto profesionales como no profesionales tienen una vigencia de 5 años, desde su expedición.

Respecto a la anulación o revocatoria el siguiente artículo manifiesta:

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

⁹⁰ LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL - Página 31 eSilec Profesional - www.lexis.com.ec

⁹¹ REGLAMENTO A LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL - Página 41 eSilec Profesional - www.lexis.com.ec

tránsito que conlleven esta sanción. Serán suspendidas en los casos determinados en esta Ley”.⁹²

Con relación a la revocatoria de las licencias se lo efectuará por no haber cumplido con las pruebas para su renovación, o por incapacidad física, mental o legal y serán anuladas cuando la entidad que la otorgue haya cometido un acto viciado.

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

Artículo 130.- Como requisito previo para la renovación de las licencias de conducir, se deberán aprobar los siguientes exámenes:

1. Los mayores de 18 años y menores de 65 años que posean licencias de conducir no profesionales tipo A y B, deberán aprobar exámenes psicosenométricos y teóricos.
2. Los mayores de 65 años, y los que posean cualquiera de los tipos de licencias de conducir profesionales y no profesional tipo F, deberán aprobar exámenes médicos, psicosenométricos, teóricos y prácticos. El examen médico previsto será un examen visual, el mismo que también podrá ser realizado a través de equipos psicosenométricos.

Los exámenes para la renovación o canje de licencias se podrán rendir cuantas veces fueren necesarios y en cualquier tiempo”⁹³

En el caso de que un ciudadano adulto mayor de 65 años tenga la necesidad de obtener o renovar una licencia de conducir tanto profesional como no profesional, deberá someterse aparte de las pruebas teórico-

⁹²LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL - Página 32 eSilec Profesional - www.lexis.com.ec

⁹³REGLAMENTO A LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL - Página 41 eSilec Profesional - www.lexis.com.ec

prácticas y psicotécnicas a una exhaustiva evaluación médica y psicológica en las cuáles se determinará su idoneidad para conducir.

Finalmente como se puede observar en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial y el su Reglamento de igual forma, se establece que las licencias cuando no se ha cumplido con la capacidad que determinan los exámenes para la renovación así como también para su obtención, serán suspendidas en los casos determinados en esta Ley.

2.2.3.5. Ley Orgánica de Defensa del Consumidor del Ecuador, 2000

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

1. Derecho a la protección de la vida, salud y seguridad en el consumo de bienes y servicios, así como a la satisfacción de las necesidades fundamentales y el acceso a los servicios básicos;
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;
5. Derecho a un trato transparente, equitativo y no discriminatorio o abusivo por parte de los proveedores de bienes o servicios, especialmente en lo referido a las condiciones óptimas de calidad, cantidad, precio, peso y medida;
7. Derecho a la educación del consumidor, orientada al fomento del consumo responsable y a la difusión adecuada de sus derechos;

8. Derecho a la reparación e indemnización por daños y perjuicios, por deficiencias y mala calidad de bienes y servicios;

11. Derecho a seguir las acciones administrativas y/o judiciales que correspondan; y,

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”⁹⁴

Las personas que se sientan afectados por el mal servicio que prestan las personas naturales y jurídicas tienen todo el derecho a que dicha empresa los indemnice por el daño causado, como lo sostiene esta ley del Consumidor que se armoniza con la Constitución. Pero en la actualidad esto es letra muerta.

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”⁹⁵

⁹⁴<http://www.cetid.abogados.ec/archivo/95.pdf> “Ley Orgánica de defensa del Consumidor” 2000

⁹⁵<http://efectosagasta.wordpress.com/ley-de-defensa-del-consumidor-%E2%80%93-ec/>. Citado el 16 de Abril del 2015.

Las personas que utilicen los servicios de instituciones sean públicas o privadas tienen que ser de calidad, y no como se presta en la actualidad por la mayoría de escuela de conducir que no capacitan con el tiempo respectivo a los futuros conductores, por lo que incurren en esta norma.

2.2.4. Derecho Comparado

2.2.4.1. Reglamento de Escuelas de Conductores de Chile, 1985

De acuerdo a lo que señala el Reglamento de las Escuelas de Conductores de Chile en el Art. 2.- Las escuelas de conductores de vehículos motorizados tendrán por finalidad primordial impartir las enseñanzas necesarias para la formación de los postulantes a licencia de conductor de vehículos motorizados y su posterior integración a la circulación vial”⁹⁶

En lo que concierne al Art. 15 “En toda Escuela debe impartirse enseñanza de conocimientos teóricos del tránsito, conducción práctica y mecánica básica. Lo anterior con una profundidad de conocimientos de acuerdo a la clase de licencia a que opte el alumno”⁹⁷

El Art. 17 “La duración mínima del curso será la siguiente, según la clase de licencia que desee obtener el alumno:

LICENCIA	HORAS PEDAGÓGICAS	
	TEORÍA	PRÁCTICA
Clase A1, A2 y D	7	7
Clase B	8	12
Clase C	8	10

⁹⁶http://www.subtrans.gob.cl/pdf/DEC_39.1985.pdf

⁹⁷http://www.subtrans.gob.cl/pdf/DEC_39.1985.pdf

Este tiempo es la duración base del curso, sin perjuicio de que al término de éste, la Escuela podrá sugerir horas complementarias que será facultativo para el alumno aceptar”⁹⁸

En este país de acuerdo a la Ley de Tránsito, las licencias se clasifican de la siguiente manera: Art. 12 “Existirán licencias de conductor profesionales, Clase A; no profesionales Clase B y C; y Especiales Clase D, E y F.

Clase B: Para conducir vehículos motorizados de tres o más ruedas para el transporte particular de personas, con capacidad de hasta nueve asientos, excluido el del conductor, o de carga cuyo peso bruto vehiculas sea de hasta 3.500 kilogramos, tales como automóviles, camionetas, furgones y furgonetas”⁹⁹

De acuerdo a lo establecido por la Ley de Tránsito Chilena comparándola con la del Ecuador, el tiempo de capacitación para la adquisición del permiso de conducción es demasiado corto, por tal motivo Chile es considerado uno de los países con mayor índice de tránsito en América Latina.

2.2.4.2 Exigencias a los Aspirantes.

De acuerdo a la ley de tránsito de Chile Art. Artículo 13.-“Los postulantes a licencia de conductor deberán reunir los siguientes requisitos generales:

- 1) Acreditar idoneidad moral, física y psíquica;

⁹⁸http://www.subtrans.gob.cl/pdf/DEC_39.1985.pdf

⁹⁹<http://www.leychile.c/Navegas?idNorma=29708>

- 2) Acreditar conocimientos teóricos y prácticos de conducción, así como de las disposiciones legales y reglamentarias que rigen al tránsito público;
- 3) Poseer cédula nacional de identidad o de extranjería vigentes, con letras o dígitos verificadores, y
- 4) Acreditar, mediante declaración jurada, que no es consumidor de drogas, estupefacientes o sustancias sicotrópicas prohibidas que alteren o modifiquen la plenitud de las capacidades físicas o síquicas, conforme a las disposiciones contenidas en la ley N° 19.366 y su Reglamento”¹⁰⁰

Además, los postulantes a obtener una licencia deberán cumplir con los siguientes requisitos especiales:

LICENCIA PROFESIONAL

- 1) Tener como mínimo 20 años de edad;
- 2) Acreditar haber estado en posesión de la licencia clase B durante dos años;
- 3) Aprobar los cursos teóricos y prácticos que impartan las escuelas de conductores profesionales debidamente reconocidos por el Estado, y
- 4) Acreditar, en caso de la Clase A-3, haber estado en posesión, durante a lo menos dos años, de la Licencia Clase A-2 o Clase A-1. Tratándose de la Clase A-5, los postulantes deberán acreditar haber estado en posesión, durante a lo menos dos años, de la Licencia Clase A-4.

¹⁰⁰<http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=29708>

LICENCIA NO PROFESIONAL CLASE B

- 1) Tener como mínimo 18 años de edad.
- 2) Excepcionalmente, se podrá otorgar esta Licencia a postulantes que sean mayores de 17 años, que hayan aprobado un curso en una Escuela de Conductores, debida y expresamente autorizados por sus padres, apoderados o representantes legales”¹⁰¹

Artículo 18.- “La licencia de conductor será de duración indefinida y mantendrá su vigencia mientras su titular reúna los requisitos o exigencias que señale la ley.

El titular de una licencia no profesional Clase B o C, o de una licencia especial, deberá acreditar cada 6 años que cumple con los requisitos de idoneidad moral, física y síquica, en la forma establecida en el artículo 21”¹⁰²

Artículo 21.- No se otorgará licencia de conductor a quien carezca de aptitudes físicas o psíquicas que lo habiliten para conducir un vehículo motorizado o hagan peligrosa su conducción”¹⁰³

Es obligatoria la concurrencia y la aprobación de los cursos teóricos y prácticos por parte del aspirante a obtener su licencia por primera vez, dictados por las Escuelas de Conducción para la obtención del certificado correspondiente.

¹⁰¹<http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=29708>

¹⁰²<http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=29708>

¹⁰³<http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=29708>

En cambio en el Ecuador con la nueva reforma a la Ley de Tránsito, para adquirir la licencia de conducción, es necesario primero ser evaluado y si no se cumple con los parámetros establecidos por la ley de Tránsito la persona deberá obligatoriamente seguir un curso de capacitación para obtener dicho documento.

2.2.4.3. Características de los Cursos.

De acuerdo al Artículo 31 A de la Ley de Tránsito de Chile: “Las Escuelas para Conductores Profesionales, además, tendrán por finalidad lograr que los alumnos egresen con los conocimientos, destrezas y habilidades necesarias para la conducción de vehículos motorizados de transporte público de pasajeros, de transporte remunerado de escolares y de transporte de carga, en forma responsable y segura. Las Escuelas de Conductores Profesionales determinarán libremente los planes y programas de estudios que consideren adecuados para el cumplimiento de los siguientes objetivos básicos:

- a) Conocer y apreciar la ley de tránsito en todo su alcance y significación.
- b) Conocer materias tales como: legislación sobre transporte remunerado de escolares, transporte de carga y de pasajeros; responsabilidad civil y penal como conductor; leyes laborales, de estupefacientes o sustancias sicotrópicas, de alcoholes, de salud, medio ambiente; sanidad vegetal, y disposiciones aduaneras, en lo que concierne a la actividad respectiva.

- c) Conocer la normativa vigente sobre el uso de la infraestructura vial.
- d) Conocer las normas de seguridad en la conducción, en la carga y estiba, primeros auxilios, prevención, combate de incendios y transporte de sustancias peligrosas.
- e) Conocer técnica y prácticamente el funcionamiento de los vehículos a que corresponda la respectiva clase de licencia y desarrollar sus aptitudes para la debida mantención y uso de ellos.
- f) Conocer teórica y prácticamente y lograr las habilidades y destrezas necesarias para la conducción de los diferentes vehículos de transporte de personas o de carga, rígidos o articulados, en las distintas condiciones en que deba operar, tales como: clima, tipo de camino, geografía, clase de carga, etc.
- g) Adquirir conocimientos generales sobre relaciones humanas para lograr una mejor calidad del servicio y facilitar una mayor seguridad en las operaciones, tales como las relaciones con los usuarios, otros conductores, empleadores, autoridades, etc.”¹⁰⁴

Los cursos teóricos deben ser previamente aprobados por la entidad otorgante de las licencias y tener una duración de 20 horas (8 de teoría y 12 de práctica), con asistencia controlada.

¹⁰⁴<http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=29708>

Al igual que en nuestro país el tiempo de capacitación que ofrecen las Escuelas de Conductores es muy poco, con escasamente 20 horas, es poco para instruir a los futuros conductores que desean obtener la licencia de categoría B, lo cual considero que esta puede ser una de las razones por las que Chile está considerado como uno de los países con un alto porcentaje de accidentes de tránsito.

2.2.4.4. Reglamento de Escuelas de Conductores del Perú, 2008

Art. 3.2 “Escuelas de Conductores: Son las encargadas de impartir los conocimientos teóricos y prácticos a los postulantes a obtener una licencia de conducir en las clases y categorías profesionales, así como de dictar los cursos de especialización y reforzamiento de conocimientos para conductores y los demás que establezca el presente reglamento.”¹⁰⁵

Art. 3.3 “Certificado de Profesionalización del Conductor.- Es el documento emitido por una Escuela de Conductores que acredita que el alumno ha aprobado el curso de acuerdo a los requerimientos de la autoridad competente”

Art.3.4 “Conductor- Persona natural titular de la licencia de conducir de la clase y categoría que corresponda al vehículo que conduce”

El Reglamento Nacional de Licencias de Conducir vehículos automotores y no motorizados de transporte terrestre en el Art. 38 “Las Escuelas de Conductores tienen por objetivo brindar conocimientos teóricos y prácticos

¹⁰⁵<http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=29708>

a los postulantes para obtener una licencia de conducir, para garantizar la conducción segura y responsable de los vehículos que circulan dentro del territorio nacional”

El Art. 67 de este reglamento de la duración mínima de los cursos señala en su literal b) “Los cursos para acceder a una licencia de conducir de la Clase A y Categoría II-a deberán tener como mínimo treinta (30) horas de práctica de manejo, cuarenta (40) horas para la enseñanza teórica y tres (3) horas para ejercicios sobre la aplicación de la instrucción teórica en señalización de tránsito, mecánica automotriz y primeros auxilios, entre otros. La instrucción no podrá impartirse en un periodo mayor a 40 días calendario”

De acuerdo al tipo de licencia similar a la de Ecuador (Sportman) este Reglamento en el Art. 13” Requisitos para obtener licencia de conducir de la Categoría II-a: a

- a) Edad mínima 21 años
- b) Secundaria completa
- c) Certificado médico de aptitud psicosomática
- d) Certificado de profesionalización del conductor en transporte de personas
- e) Aprobar el examen de manejo para la categoría
- f) Pago de derecho de tramitación”

Las Escuelas de Conducir están destinadas a capacitar a los postulantes para obtener la Licencias de Conducir sobre los conocimientos teóricos y prácticos, destrezas y habilidades requeridas para conducir vehículos motorizados de transporte terrestre, garantizando la conducción segura y responsable.

La Ley de Tránsito del Perú amplía un poco más el tiempo para la práctica que conlleva a la consecución de la licencia de conducción, sin embargo, este tiempo no capacita verdaderamente al aspirante, Igual motivo ocurre en el Ecuador, razón por la cual se presenta una reforma que aumente el tiempo de capacitación para la formación de conductores responsables en el manejo.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

3.1. Determinación de los métodos a utilizar

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

3.1.1 Método Inductivo.-

Es el que permitió deducir secuencialmente la información recopilada sobre libros, revistas, tesis, doctrinas y jurisprudencia sobre la capacitación en las escuelas de conducción, mediante lo cual se determinó el tema de investigación.

3.1.2. Método Deductivo.-

Mediante este método se discernió sobre los acontecimientos y los daños que pueden provocar, tanto materiales como pérdidas humanas una persona que no está bien capacitada en las escuelas de conducción no profesionales

3.1.3. Método Analítico.-

Permitido investigar conceptos, definiciones, jurisprudencia y la ley, lo cual me ha nutrido de pleno conocimiento, de lo que son las escuelas de

conducción y las debilidades que presentan en su educación en favor de los aspirantes a conductores no profesionales.

3.1.4. Método Dialéctico.-

Mediante este método se analiza las diversas situaciones que se han presentado durante esta investigación científica, con el único fin de encontrar la verdad. El determinar lo que provoca que las escuelas de conducción no profesionales no extiendan el tiempo de duración en los cursos de capacitación a los aspirantes a choferes.

3.1.5. Método Hermenéutico.-

Mediante este método se analiza e interpreta las normativas existentes, sobre las escuelas de conducción no profesionales.

3.1.6. Comparativo.-

A través de este método se analizó e interpretó las normativas existentes, y compararlas con otras legislaciones, para determinar mediante éstas que mi propuesta de reforma es aceptable, ya que en los países comparados norman mi propuesta de reforma.

Como técnicas para la recolección de datos se aplicó:

Encuesta a los habitantes y profesionales del Derecho en el libre ejercicio. Entrevistas al Juez de la Unidad Judicial y Penal de la ciudad de Quevedo y a un Funcionario de la Agencia Nacional de Tránsito de la ciudad de Quevedo Provincia de los Ríos. Para esta recolección de datos se utilizó, la entrevista y el cuestionario de la encuesta.

3.2. Diseño de la Investigación

Para la elaboración del diseño de la investigación se utilizaron los siguientes métodos:

3.2.1. Bibliográfica

Se utilizó libros Jurídicos, Revistas, Diccionarios, Enciclopedias, Registros Oficiales, Códigos, legislación comparadas.

3.2.2. De campo

La investigación se realizó a los habitantes de la Ciudad de Quevedo Provincia de Los Ríos

3.3. Población y Muestra.

3.3.1. Población

Para determinar el Universo de la Población, se consideró los datos proporcionados por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), indicando que el cantón Quevedo tiene 173.575 habitantes, de los cuales 86.821 son hombres y 86.754 mujeres de acuerdo a cifras proporcionadas por el último Censo de Población y Vivienda (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

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

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

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

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

$$n = \frac{173575}{436}$$

n = 398 Habitantes del cantón Quevedo

Composición de la muestra

Personas para la encuesta	348
Abogados	50
Entrevista Juez de Tránsito	1
Funcionario de la Agencia Nacional de Tránsito de la ciudad de Quevedo	1
Total	400

3.4. Técnicas e Instrumentos de Investigación.

Las técnicas e Instrumento empleados en la presente Investigación fueron:

3.4.1. Observación Directa

En la actualidad se puede palpar las falencias que sufren las escuelas de conducción no profesionales, debido a que el poco tiempo de capacitación ocasionan los accidentes de tránsito, los cuales se determinan que se dan debido a la falta de conocimiento de las Leyes de tránsito. En lo personal he asistido a estas escuelas y la capacitación que dan es de quince días y uno aprende lo básico tanto en teoría como en práctica, lo cual representa un peligro eminente tanto para el que conduce como para el transeúnte, que puede ser objeto de un accidente, lo que provoca pérdidas materiales y en casos lamentables la pérdida de nuestros seres queridos.

3.4.2. Encuesta.

Se aplicó una encuesta a 348 moradores del cantón Quevedo y a 50, abogados en libre ejercicio profesional de la ciudad de Quevedo. Como instrumento se utilizó un cuestionario.

3.4.3. Entrevista.

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

3.5. Validez y confiabilidad de los instrumentos.

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

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

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

3.6. Técnicas de Procedimientos y Análisis de Datos

El programa Word 2013, lo he utilizado para la elaboración de los cuadros de datos, los cuales están compuestos de variables, frecuencia, porcentaje y total. Así como también para la elaboración de los gráficos circulares el cual está compuesto de porcentajes, frecuencia, líneas indicadoras y títulos.

CAPÍTULO IV

4. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS EN RELACIÓN CON LA HIPÓTESIS DE INVESTIGACIÓN

4.1. Análisis e Interpretación de Gráficos y Resultados

4.1.1. Encuestas dirigida a los moradores de la ciudad de Quevedo

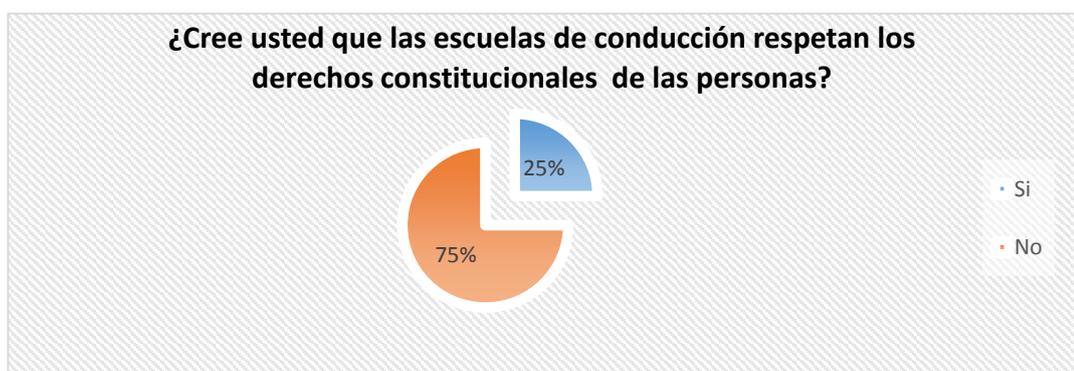
1.- ¿Cree usted que las escuelas de conducción respetan los derechos constitucionales de las personas?

Cuadro 1 ¿Cree usted que las escuelas de conducción respetan los derechos constitucionales de las personas?

Variabes	Frecuencia	Porcentaje
Si	86	25%
No	262	75%
Total	348	100%

Fuente: Encuesta a moradores del cantón Quevedo
Elaborado por: La Autora

Figura 1 ¿Cree usted que las escuelas de conducción respetan los derechos constitucionales de las personas?



Análisis e Interpretación

En el cuadro y figura No. 1, el 75% de los encuestados consideran que no se respetan los derechos de los futuros conductores, por cuanto el tiempo es demasiado corto de capacitación y el 25% restante dicen estar de acuerdo, que se tienen que realizar los correctivos en cada escuela facultada por el Estado con el objetivo de precautelar los derechos de las personas que solicitan este servicio para adquirir su documento habilitante para conducir un vehículo.

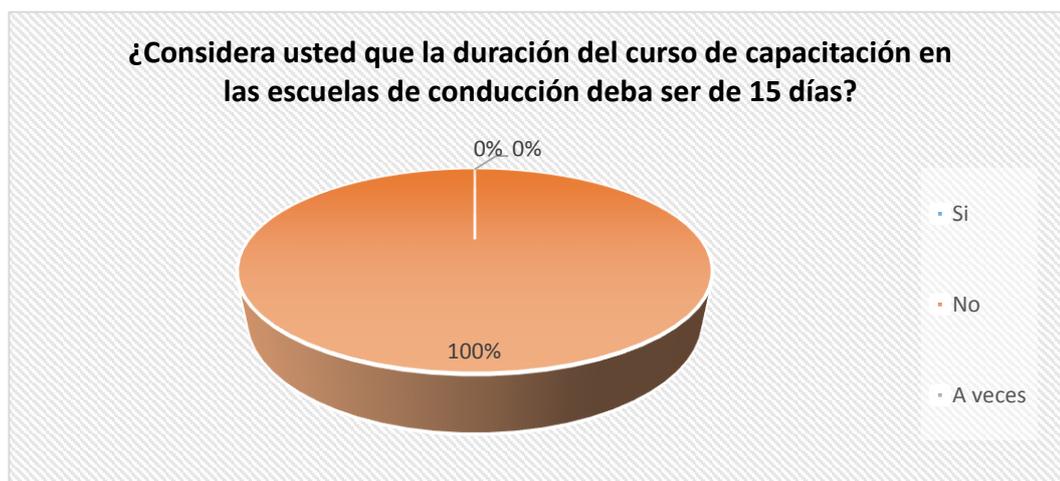
2.- ¿Considera usted que la duración del curso de capacitación en las escuelas de conducción deba ser de 15 días?

Cuadro 2 ¿Considera usted que la duración del curso de capacitación en las escuelas de conducción deba ser de 15 días?

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	0	0%
No	348	100%
A veces	0	0
Total	348	100%

Fuente: Encuesta a moradores del cantón Quevedo
Elaborado por: la Autora

Figura 2 ¿Considera usted que la duración del curso de capacitación en las escuelas de conducción deba ser de 15 días?



Análisis e Interpretación

En el cuadro y figura No. 2, el 100% de los encuestados consideran que no están de acuerdo que el tiempo de entrenamiento sea de 15 días, por que dicho tiempo no es el adecuado, para que una persona aprenda conducir un vehículo, y menos aún que en ese tiempo vaya aprender sobre el conocimiento de las leyes de tránsito, esto ha contribuido que en la actualidad para que se susciten accidentes lamentables.

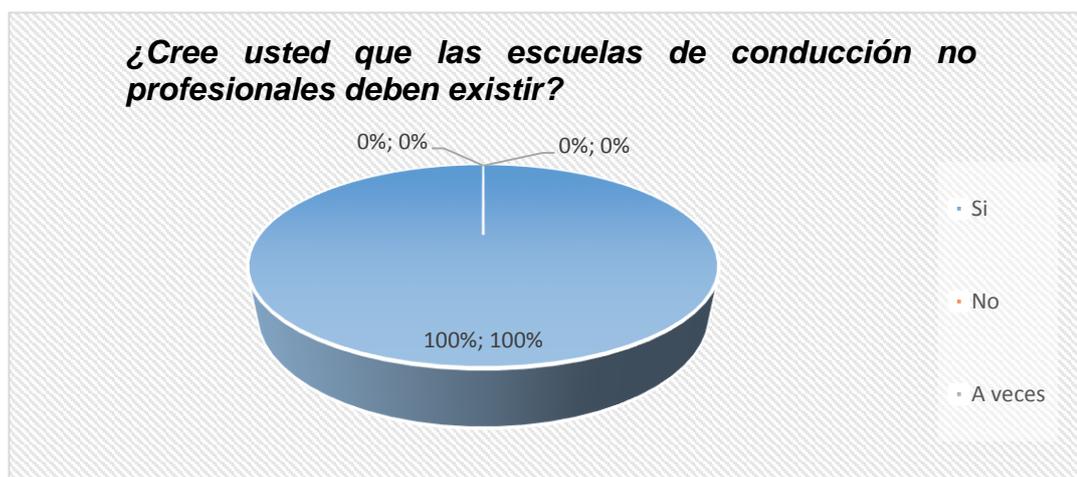
3.- ¿Cree usted que las escuelas de conducción no profesionales deben existir?

Cuadro 3 ¿Cree usted que las escuelas de conducción no profesionales deben existir?

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	348	100%
No	0	0%
A veces	0	0%
Total	348	100 %

Fuente: Encuesta a moradores del cantón Quevedo
Elaborado por: La Autora

Figura 3 ¿Cree usted que las escuelas de conducción no profesionales deben existir?



Análisis e Interpretación

En el cuadro y figura No. 3, el 100% de los encuestados consideran que si, tienen que existir las escuelas de conducción no profesionales, ya que al existir, son las encargadas de capacitar y entrenar a los futuros conductores enseñándoles a conducir un vehículo y sobretodo haciéndoles conocer sobre cada una las leyes de tránsito, pero si lo hicieran con un mayor tiempo de capacitación, se contrarrestaría los miles de accidentes de tránsito que se originan en nuestro país por la falta de conocimientos de los conductores no profesionales.

4.- ¿Considera usted que los accidentes de tránsito se dan por la falta de conocimientos sobre la Ley de Tránsito en los choferes de categoría B?

Cuadro 4 ¿Considera usted que los accidentes de tránsito se dan por la falta de conocimientos sobre la Ley de Tránsito en los choferes de categoría B?

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	314	90%
No	34	10%
A veces	0	0
Total	348	100%

Fuente: Encuesta a moradores del cantón Quevedo
Elaborado por: La Autora

Figura 4 ¿Considera usted que los accidentes de tránsito se dan por la falta de conocimientos sobre la ley de tránsito en los choferes de categoría B?



Análisis e Interpretación

En el cuadro y figura No. 4, el 90% de los encuestados consideran que los accidentes de tránsito se dan por la falta de conocimiento sobre la ley de tránsito en los choferes de categoría B, por lo que contribuye que constantemente este ocasionando pérdidas materiales y en la mayoría de los casos la perdida de vida, el 10% restante dicen estar de acuerdo, esto se origina que la mayoría de choferes no profesionales desconoce sobre la ley de tránsito y constantemente estén infringiendo la Ley de Tránsito.

5.- ¿Considera usted que debe hacerse una reforma al Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores Sportman?

Cuadro 5 ¿Considera usted que debe hacerse una reforma al artículo 26 del Reglamento de las Escuelas de Conductores No Profesionales?

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	348	100%
No	0	0
A veces	0	0
Total	348	100%

Fuente: Encuesta a moradores del cantón Quevedo
Elaborado por: La Autora

Figura 5 ¿Considera usted que debe hacerse una reforma al Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores Sportman?



Análisis e Interpretación

En el cuadro y figura No. 5, el 100% de los encuestados consideran que si, debe hacerse una reforma al Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores Sportman, para garantizar la integridad física de las personas, bienes y hasta la vida, con lo que se estaría cumpliendo con el mandato Constitucional.

4.1.2. Encuestas dirigidas a Profesionales del Derecho de la ciudad de Quevedo

6.- ¿Cree usted que las escuelas de conducción tienen que ser reguladas en cuanto al tiempo de capacitación y entrenamiento de los futuros conductores?

Cuadro 6 ¿Cree usted que las escuelas de conducción tienen que ser reguladas en cuanto al tiempo de capacitación y entrenamiento de los futuros conductores?

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	50	100%
No	0	0%
Depende	0	0%
Total	50	100%

Fuente: Encuesta a profesionales del Derecho del cantón Quevedo
Elaborado por: La Autora

Figura 6 ¿Cree usted que las escuelas de conducción tienen que ser reguladas en cuanto al tiempo de capacitación y entrenamiento de los futuros conductores?



Análisis e Interpretación

En el cuadro y figura No. 6, el 100% de los encuestados consideran que si, tienen que ser reguladas en cuanto al tiempo de capacitación y entrenamiento de los futuros conductores, con lo que se estaría precautelando la integridad física y psicología de los futuros aspirantes a conductores no profesionales.

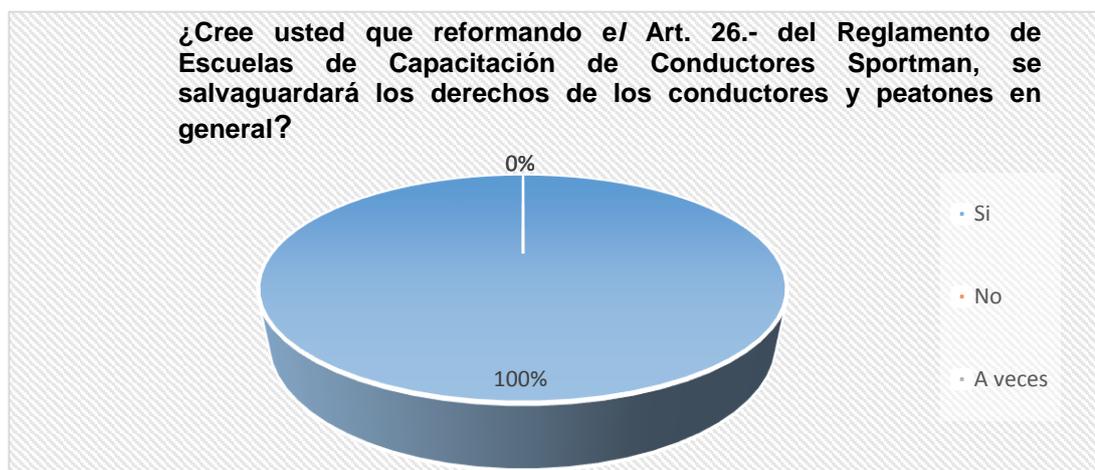
7.- ¿Cree usted que reformando el Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores Sportman, se salvaguardará los derechos de los conductores y peatones en general?

Cuadro 7. ¿Cree usted que reformando el Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores Sportman, se salvaguardará los derechos de los conductores y peatones en general?

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	50	100%
No	0	0%
Total	50	100%

Fuente: Encuesta a profesionales del Derecho del cantón Quevedo
Elaborado por: La Autora

Figura 7 ¿Cree usted que reformando el Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores Sportman, se salvaguardará los derechos de los conductores y peatones en general?



Análisis e Interpretación

En el cuadro y figura No. 7, el 100% de los encuestados consideran que si, con la reforma de/ Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores Sportman, se salvaguardará los derechos de los conductores y peatones en general, lo que contribuirá a reducir los accidentes que dejan daños irreversibles tanto del que lo ocasiona como de aquel que lo recibe.

8.- ¿Cree usted que las escuelas de conducción que funcionan cumplen con los estándares de enseñanza con lo determina la norma Constitucional?

Cuadro 7 ¿Cree usted que las escuelas que funcionan cumplen con los estándares de enseñanza como lo determina la norma Constitucional?

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	40	75%
No	10	25%
Total	50	100%

Fuente: Encuesta a profesionales del Derecho del cantón Quevedo
Elaborado por: La Autora

Figura 8 ¿Cree usted que las escuelas que funcionan cumplen con los estándares de enseñanza como lo determina la norma Constitucional?



Análisis e Interpretación

En el cuadro y figura No. 8, el 75% de los encuestados consideran que si, cumplen con los estándares de enseñanza como lo determina la norma Constitucional, porque cumplen con su malla curricular y el 25% manifiesta que no, porque consideran que el tiempo que se emplea para esta labor es corta.

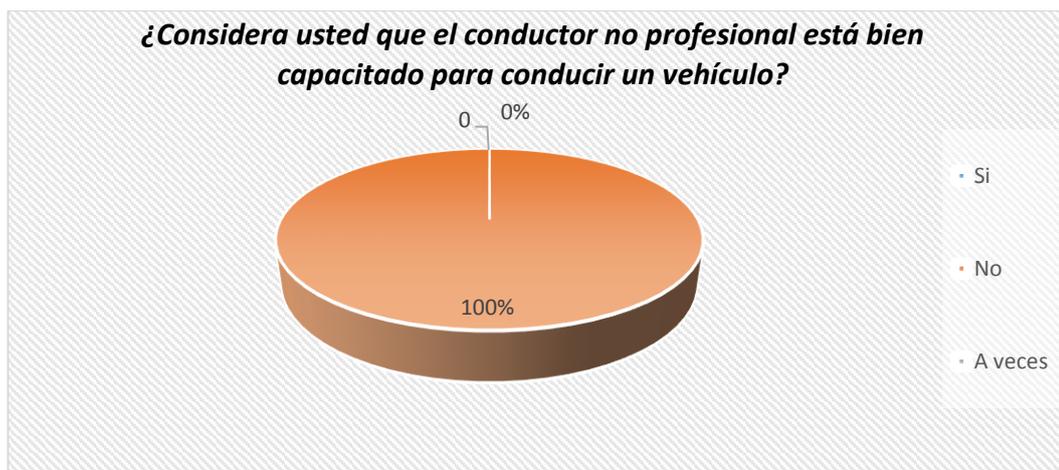
9.- ¿Considera usted que el conductor no profesional está bien capacitado para conducir un vehículo?

Cuadro 8 ¿Considera usted que el conductor no profesional está bien capacitado para conducir un vehículo?

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	0	0%
No	50	100%
Total	50	100%

Fuente: Encuesta a profesionales del Derecho del cantón Quevedo
Elaborado por: La Autora

Figura 9 ¿Considera usted que el conductor no profesional está bien capacitado para conducir un vehículo?



Análisis e Interpretación

En el cuadro y figura No. 9, el 100% de los encuestados consideran que no, están bien capacitados en la actualidad, por cuanto desconocen la Ley de Tránsito en su totalidad, lo que se evidencia con las contravenciones de tránsito que cometen cada día. Razón por la que estos choferes tienen que recibir una capacitación más amplia acorde a la responsabilidad de lo que es conducir un vehículo.

10.- ¿Cree usted que las escuelas de conducción deben extender los cursos de capacitación a 99 horas de teoría y práctica?

Cuadro 9 ¿Cree usted que las escuelas de conducción deben extender los cursos de capacitación a 99 horas de teoría y práctica?

Variables	Frecuencia	Porcentaje
Si	50	100%
No	0	0%
A veces	0	0
Total	50	100%

Fuente: Encuesta a profesionales del Derecho del cantón Quevedo
 Elaborado por: La Autora

Figura 10. ¿Cree usted que las escuelas de conducción deben extender los cursos de capacitación a 99 horas de teoría y práctica?



Análisis e Interpretación

En el cuadro y figura No. 10, el 100% de los encuestados consideran que si, se deben extender los cursos de capacitación a 99 horas de teoría y práctica, lo que contribuirá a que las personas tengan pleno conocimiento de los que es conducir un vehículo y lo más importante, tener pleno conocimiento de las leyes de tránsito, ya que el tiempo que se da en la actualidad es demasiado corto lo cual atenta contra los derechos que contempla la carta magna.

4.1.3. Entrevista realizada a Juez de la Unidad Judicial Penal de la ciudad de Quevedo, Provincia de Los Ríos.

1.- ¿En su juzgado cuantas contravenciones de tránsito se ventilan en el día?

Más de 20 contravenciones diarias

2.- ¿Considera usted que las personas que cometan contravenciones de tránsito es por falta de conocimiento?

Creo que sí, la mayoría de conductores desconocen la Ley de tránsito y de sus señalética, por lo que incurren diariamente en contravenciones.

3.- ¿Considera usted que los conductores no profesionales están bien capacitados para conducir un vehículo?

No, pero como la ley los faculta para que conduzcan vehículos y ahí está el problema.

4.- ¿Cree usted que reformando el Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores Sportman, se garantizará los derechos de los conductores en general?

Creo que podría ser la solución, puesto que si en el Reglamento se determina el tiempo de capacitación de 99 horas, las escuelas de conducción sean privadas o públicas, respetarían y adecuarían su malla con relación al mismo, con lo cual las personas estarían mejor capacitadas en forma teórica y práctica y además, se estaría garantizando sus derechos al proteger su vida.

Comentario.

En las preguntas realizadas a la Juez de Tránsito podemos deducir que si considera que se tiene que realizar la reforma al Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores Sportman, con el fin de garantizar los derechos de los conductores en general.

4.1.3. Entrevista a funcionario de la Agencia Nacional de Tránsito de la ciudad de Quevedo.

1. ¿Cree usted que las escuelas de conducción no profesional están bien capacitadas para entrenar a los futuros conductores?

Considero que sí, porque cuentan con infraestructura, vehículos y cumplen con los requisitos que se exigen para el funcionamiento de las mismas, pero presentan ciertas falencias en cuanto al tiempo del curso de capacitación y entrenamiento que es apenas de 15 días.

2. ¿Considera que el tiempo de capacitación deja falencias en los conductores, lo cual contribuye a que se susciten accidentes de tránsito? Claro que sí,

3. ¿Considera usted que se deba reformar el artículo Art. 26.- del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores Sportman, se garantizara los derechos de los conductores en general?

Considero que sí, se debe realizar esta reforma con lo cual se garantizaría los derechos de los conductores en general, pues los aspirantes a conductores, tendrían un cabal conocimiento de lo que significa conducir un vehículo y lo que determinan las leyes.

5. Cree usted que el tiempo de duración de capacitación de los futuros conductores debe ser de 99 horas, para precautelar los derechos de las personas?

Considero que sí, con una capacitación más amplia como el señalado se contribuiría a que los conductores tengan pleno conocimiento de las leyes de tránsito y una mejor preparación práctica.

Comentario. El servidor de la Agencia Nacional de Tránsito considera que el tiempo que se da para el entrenamiento de los futuros conductores no profesionales es corto por lo que deberían ser de 99 horas, para que los choferes estén bien capacitados y no cometan accidentes que dejen víctimas fatales que lamentar.

4.1.4. Análisis y Tabulación de los Datos

No	Cuestionario	Si	%	No	%	Total	%
1	¿Cree usted que las escuelas de conducción respetan los derechos constitucionales de las persona?	86	25	262	75	400	100
2	¿Considera usted que la duración del curso de capacitación en las escuelas de conducción debe ser de 15 días?	0	0	348	100	348	100
3	¿Cree usted que las escuelas de conducción no profesionales deben existir?	348	100	0	0	348	100
4	¿Considera usted que los accidentes de tránsito se dan por la falta de conocimientos sobre la ley de tránsito en los choferes de categoría B?	360	90	40	10	400	100
5	¿Considera usted que debe hacerse una reforma al Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores Sportman?	348	100	0	0	348	100
6	¿Cree usted que las escuelas de conducción tienen que ser reguladas en cuanto al tiempo de capacitación de los futuros conductores?	50	100	0	0	50	100

7	¿Cree usted que reformando el Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores Sportman se salvaguardará los derechos de los conductores y peatones en general?	50	100	0	0	50	100
8	¿Cree usted que las escuelas de conducción que funcionan cumplen con los estándares de enseñanza como lo determina la norma Constitucional?	40	75	10	25	50	100
9	¿Considera usted que el conductor no profesional está bien capacitado para conducir un vehículo?	0	0	50	100	50	100
10	¿Cree usted que las escuelas de conducción deben extender los cursos de capacitación a 99 horas de teoría y práctica?	50	100	0	0	50	100

4.2. Comprobación de la Hipótesis

Con los resultados alcanzados en la investigación de campo mediante la encuesta a los conductores en las preguntas 3, 5, 6,10 abogados en el libre ejercicio en las preguntas 3,4,5 y la entrevista realizada al señor juez de tránsito, se llegó a comprobar que la hipótesis planteada en la presente investigación, sobre la reforma al artículo Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores Sportman, es posible, por tanto se acepta, puesto que el 99% de los conductores y el 100% de los abogados en el libre ejercicio encuestados en la ciudad de Quevedo, respondieron que es necesario reformar el artículo en mención.

4.3. Reporte de la Investigación

La investigación elaborada y que hizo posible la culminación de la Tesis intitulada **“REGULACIÓN DEL CURSO DE CAPACITACIÓN EN LAS ESCUELAS DE CONDUCCIÓN Y SU INCIDENCIA EN EL OTORGAMIENTO DE LA LICENCIA TIPO B”** emprendió con la recopilación de información bibliográfica jurídica sobre determinados campos problemáticos que ciertas normas jurídicas y cuerpos de ley están generando conmoción social en el campo del Tránsito.

La propuesta de reforma al artículo Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores Sportman, lo que se quiere conseguir es proteger los derechos de los conductores no profesionales.

Garantizar una correcta capacitación en los futuros conductores no profesionales, sin la necesidad de lesionar la tutela Constitucional.

Que se dé total protección a los derechos de los conductores en general

Conclusiones de la Encuesta a conductores y abogados de la Ciudad de Quevedo.

Como conclusiones tenemos que la gran mayoría de habitantes encuestados y abogados del Cantón Quevedo, están de acuerdo que se deba alargar el tiempo de capacitación a 99 horas, lo cual servirá para proteger a los conductores y reducir los accidentes de tránsito.

Conclusiones de la Encuesta a Profesionales del Derecho de la Ciudad de Quevedo.-

Que la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no define el tiempo de capacitación que debe cumplir el aspirante a conductor no profesional, para obtener la licencia Tipo B o Sportman, sino que son las Escuelas de capacitación las que lo establecen, conforme a lo que determina el artículo Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores Sportman.

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

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

Consideran que es necesario que se reforme el artículo 26, para que se garanticen los derechos de los conductores lo cual contribuirá al derecho del buen vivir.

Con la respectiva reforma del Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores Sportman, se salvaguardarán los derechos y garantías de los conductores que sufren constantes accidentes por la falta de conocimientos de práctica y de teoría sobre las leyes de tránsito.

CAPÍTULO V

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. Conclusiones

1. Que el tiempo de capacitación que reciben los aspirantes para obtener su licencia no profesional Tipo B, es demasiado corto, por lo que de esta manera se estarían vulnerando los derechos de la colectividad y del conductor mismo, pues el tiempo de entrega de la licencia o permisos se considera demasiado corto y no existe una garantía concreta referente a la seguridad y cumplimiento de la señalética y leyes de tránsito.
2. Que las licencias de conducir tipo B, hoy en la actualidad son entregadas a las personas de manera irresponsable, ya que no miden las consecuencias que estos pueden causar a los demás, debido al poco tiempo de capacitación y entrenamiento.
3. Que el Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores Sportman, vulnera el derecho de los conductores, ya que no contempla un tiempo prudencial para que una persona tenga conocimientos teóricos y prácticos para conducir un vehículo. La aplicación de este artículo representa un constante riesgo para la comunidad en general, pues solo considera la pericia momentánea del aspirante al permiso de conducción y no una experiencia probada, por lo que un aspirante que haya probado el tiempo establecido para adquirir su licencia, se encuentra en un gran riesgo de producir un accidente.

5.2. Recomendaciones

1. Que se debe incrementar el tiempo de capacitación a 99 horas, lo cual contribuirá a que los futuros conductores no profesionales de categoría Tipo B, se capaciten de manera correcta y aprendan a manejar con prudencia y evitar que se lesionen los derechos de los demás.
2. Que la Agencia Nacional de Tránsito antes de conferir la licencia de conducir no profesional de categoría Tipo B, debe rigurosamente evaluar a los futuros conductores, lo que contribuirá a reducir el índice de accidentes en el Ecuador y en caso de que el aspirante no haya aprobado el examen de adquisición de la licencia, cumpla una capacitación de 99 horas para que de esta manera adquiera un permiso de conducción en forma responsable y verdaderamente capacitada.
3. Que se debe realizar la respectiva reforma del Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores Sportman, para garantizar la correcta capacitación de los conductores no profesionales de categoría B, extendiendo dicho tiempo de capacitación de 33 horas a 99 horas.

CAPÍTULO VI

LA PROPUESTA

6.1. Título I

Reforma al Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores Sportman.

6.2. Antecedentes

Se viene evidenciando una clara vulneración a los derechos de los conductores no profesionales debido que, durante muchos años las mayorías de las escuelas solo capacitan a los estudiantes durante 15 días, los cuales no son lo suficientes para que una persona aprenda a conducir, por lo que en la actualidad dicha acción deja mucho que lamentar debido a los accidentes de tránsito que se generan día a día, vulnerando los derechos constitucionales de las personas.

Esto ha generado gran preocupación en la sociedad en general donde se ven inmersas todas las personas que solicitan la licencia de tipo B no profesional.

Existen conductores que no tienen conocimiento sobre las señaléticas de tránsito, lo cual los convierte en peligro al volante debido al poco tiempo de entrenamiento en las escuelas de conducir.

Con el fin de solucionar el problema que acarrea a los conductores es necesario establecer la respectiva reforma al Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores Sportman, con lo que se garantizará, que se respeten los derechos de los futuros conductores.

6.3. Justificación

La siguiente propuesta de reforma del Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores Sportman, tiene como interés especial favorecer a todo los aspirantes a conductores no profesionales, ya que al extender la duración del tiempo de capacitación en las escuelas de conducción, se podrá capacitar de mejor manera, lo cual contribuirá a que respeten las leyes de tránsito, y a reducir los accidentes.

La propuesta de reforma es con el fin de precautelar los derechos de los futuros conductores y de la sociedad en general, ya que los únicos afectados al producirse un accidente son los familiares ya que atrás de un conductor existe una familia, el cual directamente atenta contra el derecho del buen vivir.

El fin de la presente propuesta es de plantear la respectiva reforma a este reglamento que está profundamente ligado a los conductores, con el cual se busca que se garanticen sus derechos que están contemplados en la norma Constitucional y en los Derechos Humanos.

6.4 Síntesis del Diagnóstico

La aplicación de la reforma al Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores Sportman, contribuye directamente a que las escuelas de conducción no profesional de categoría Tipo B, no lesione sus derechos a las personas que quieren acceder a la licencia profesional, ya que por el poco tiempo se los capacita es un tanto irresponsable, debido a las falencias que estos conductores presentan origina que se comentan muchos accidentes de tránsito en la actualidad.

A través del presente trabajo de investigación jurídica, se presenta la Propuesta de una Reforma al Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores Sportman, en lo relacionado al tiempo de duración que tienen que brindar las escuelas de conducción a los estudiantes, considerando que dicha acción de capacitación de 15 días viola los derechos constitucionales contemplados en la Constitución de la República del Ecuador, por lo que la propuesta que se presenta de capacitación de 99 horas cuenta con la aceptación mayoritaria de los ciudadanos encuestados y el apoyo de la mayoría de los profesionales entrevistados.

6.5. Objetivos.

6.5.1. General:

Elaborar una propuesta de reforma jurídica al Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores Sportman, para garantizar los derechos de los futuros conductores que optan por la licencia de categoría Tipo B no profesional.

6.5.2. Específicos:

- Determinar los motivos y las razones que fundamentan la propuesta de reforma.
- Establecer el marco constitucional en el que se inserta la propuesta de reforma a los preceptos jurídicos mencionados.
- Definir la propuesta de reforma jurídica al Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores Sportman, para garantizar que las licencia se entreguen una vez que el aspirante a

conductor no profesional haya cumplido con la capacitación de 99 horas, lo que garantizará pleno conocimiento de los futuros conductores de categoría B.

6.6. Descripción de la propuesta

6.6.1. Desarrollo de la Propuesta.

ASAMBLEA NACIONAL

Que, es menester de la Asamblea Nacional Constituyente promover las respectivas reformas al Ordenamiento Jurídico Ecuatoriano en función de las nuevas exigencias Sociales, Políticas y Culturales, en relación con las disposiciones Constitucionales.

Que, el desarrollo socioeconómico del Ecuador requiere de una verdadera Seguridad Jurídica y de una administración de justicia que garantice el respeto absoluto a los derechos de los conductores.

Que, la sociedad demanda que existan normas Jurídicas que promuevan el respeto a los derechos, en lo que se referente al tiempo de duración de capacitación de las escuelas de conducción.

Que, la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tiene como objetivo fundamental proteger los derechos de las personas.

Que uno de los principales objetivos es velar que se respeten los derechos de los conductores.

ASAMBLEA NACIONAL

Considerando:

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

Que la Constitución de la República del Ecuador, Art.11.- El ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios:

1. Los derechos se podrán ejercer, promover y exigir de forma individual o colectiva ante las autoridades competentes; estas autoridades garantizarán su cumplimiento.
2. Todas las personas son iguales y gozarán de los mismos derechos, deberes y oportunidades.

Que la Constitución de la República del Ecuador, Art. 417.- “Los tratados internacionales ratificados por el Ecuador se sujetarán a lo establecido en la Constitución. En el caso de los tratados y otro internacionales de derechos humanos se aplicarán los principios pro ser humano, de no restricción de derechos, de aplicabilidad directa y de cláusula abierta establecidos en la Constitución”

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

Que la Declaración Universal de los Derechos Humanos, Art. 7.- “Todos son iguales ante la ley sin distinción.

Todos tienen derecho a igual protección contra toda discriminación que infrinja esta Declaración y contra toda provocación a tal discriminación”.

Que, la Convención Americana de Derechos Humanos de la Integridad Personal, Artículo 5º expresa: “Toda persona tiene derecho a que se respete su integridad física, psíquica y moral”.

Que el Código Orgánico Integral Penal, Art. 371 señala que: “Infracciones de tránsito.- Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial”.

Que la Constitución de la República del Ecuador, Art. 120 numeral 6 otorga a la Asamblea Nacional, la atribución de: “Expedir, codificar, reformar y derogar las leyes e interpretarlas con carácter generalmente obligatorio”.

La Asamblea Nacional en uso de sus atribuciones constitucionales y legales expide el:

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

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

Reforma Dirá:

Art. 26.- Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores Sportman “Los cursos de capacitación de conductores no profesionales, tendrán una duración de **99 horas**, las cuales comprenderán diez (20) horas de instrucción teórica con el sistema audiovisual; quince (70) horas de instrucción práctica de conducción de vehículos; cinco (5) horas de mecánica básica; dos (2) horas de sicología aplicada a la conducción; y, una (2) hora de primeros auxilios.

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

Disposición Final Única

La presente Ley Reformatoria del Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores Sportman 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 catorce.

PRESIDENTE DE LA ASAMBLEA NACIONAL

6.7. Beneficiarios

Señalo como beneficiarios de la reforma del Art. Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores Sportman, a todas las personas que solicitan la licencia de conducir de categoría Tipo B, ya que con el incremento de la capacitación de 99 horas en cuanto a la teoría y práctica, se estaría garantizando sus derechos contemplados en la norma Constitucional y tendríamos conductores más seguros y responsables.

6.8. Impacto Social.

Al abordar el tema que tiene desenlace en el proceso nacional de la presente reforma del Art. Art. 26 del Reglamento de Escuelas de Capacitación de Conductores Sportman, es con el anhelo de proteger y garantizar los derechos Constitucionales de los conductores de categoría Tipo B, y de los transeúntes que por ser la parte más frágil, sufre toda clase de lesiones en cuanto a sus derechos, lo que influye en el derecho del buen vivir.

BIBLIOGRAFÍA

ARMIJOS P. Actividades de Capacitación 2006 Pág. 56

APOLO Granda Ángel Efrén. “Análisis Socio-Jurídico del Delito de Tránsito en la Ciudad De Machala, en los Años 2008-2009 y las Circunstancias Que lo Originan, en Correspondencia al Art. 127 De La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial” Universidad Técnica De Machala. Ecuador, 2011

BARONE y Suárez. Citado en la tesis de Briceño Rondón, Diana Carolina & Ramírez Linares, Sommer Teresa “El Juego Como Estrategia Para Lograr El Aprendizaje Significativo De La Educación Vial En El 8º Grado De Educación Básica” Universidad De Los Andes, 2005

BUCKLEY y Jim Caple. Citado en la tesis por Tania Elizabeth Mendoza Jiménez. “Elaboración De Un Manual De Inducción Para El Personal De La Editorial Don Bosco”. Universidad Politécnica Salesiana. Ecuador, 1991

BUSTAMANTE Fuentes Colón Silvino “Revista Jurídica Foro” Universidad Técnica Estatal de Quevedo, Facultad de Derecho. Revista. N.I Ecuador, 2012

CABANELLAS, G. Citado en la tesis de Paulina Alejandra Cisneros Banderas. “Las Infracciones de Tránsito en la Legislación Ecuatoriana” Universidad de Las Américas. Ecuador, 2010

CABANELLAS, Guillermo. “Diccionario Jurídico Elemental”, Editorial Heliasta, Buenos Aires, Argentina edición 2000

CAMACHO. Citado en la tesis de. Urbina Calero Jenny Geoconda. “De Las Penas Por Negligencia, Impericia E Imprudencia Y Los Accidentes De Tránsito”. Universidad Técnica De Cotopaxi. Ecuador, 2009

CHIAVENATO Idalberto: “Administración de Recursos Humanos”. México D.F. 5ta. Edición. Ed. Lily Solano S.A., 2000

ENRIQUEZ, Gustavo. ”Causas Que Generan los Altos Índices de Contravenciones de Tránsito en la Ciudad de Tulcán y sus Consecuencias” Universidad Central del Ecuador. Ibarra, 2010

ESCUELA De Capacitación De Conductores Profesionales De Pichincha la Nueva Generación De Conductores Profesionales módulo De Conducción Teórica 2012

GÓMEZ TOAPANTA, Jesús, “Aprender a Conducir” 3ra. Edición, Año, Quito-Ecuador, 2005

GORDAIS Ondarza Gabriela. “El Control de Legalidad, Eficiencia y Eficacia”, 2008.

GUERRERO Vivanco Walter. “Derecho Procesal Penal”. Tomo I. PUDELECO, Editores S.A. Quito –Ecuador, 1996

MANUAL de Permiso de conducir. 2006. Citado en la tesis de Juan Carlos Sanáñez. “La Habilitación De Conductores Del Transporte Público: Mejoras Al Marco Legal Venezolano” Universidad Simón Bolívar. 2008.

MENDOZA Jiménez Tania Elizabeth. “Elaboración De Un Manual De Inducción Para El Personal De La Editorial Don Bosco”. Universidad Politécnica Salesiana. Ecuador. 2013. Pág.

MONTALVÁN Gómez Blanca Ligia” “Necesidad de Mejorar la Regularización en la Emisión de Licencias de Conducir Normalizado en el Título I, Capítulo I de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial” Universidad Nacional de Loja, en el Ecuador. Loja-Ecuador, 2013

POZO Delgado. Citado en la tesis. Tania Elizabeth Mendoza Jiménez. “Elaboración De Un Manual De Inducción Para. El Personal De La Editorial Don Bosco”. Universidad Politécnica Salesiana. Ecuador. Pág. 25, 1997.

REAL ACADEMIA Española. Citado en la tesis de Paulina Alejandra Cisneros Banderas. “Las Infracciones de Tránsito en la Legislación Ecuatoriana” Universidad de Las Américas. Ecuador. 2001.

ROMERO Flores Beatriz, “La Imputación Objetiva de Delitos Imprudentes”, Murcia, España, 2001

SANÁNEZ. Juan Carlos “La Habilitación De Conductores Del Transporte Público: Mejoras Al Marco Legal Venezolano” Universidad Simón Bolívar, 2008

SILVA. Citado en la tesis de Briceño Rondón, Diana Carolina & Ramírez Linares, Sommer Teresa “El Juego Como Estrategia Para Lograr El Aprendizaje Significativo De La Educación Vial En El 8º Grado De Educación Básica” Universidad De Los Andes. 1997.

SOLEDISPA Saltos Candy Elizabeth. “Procesos de Calidad Total Para el Mejoramiento Operativo Del Departamento Contable De Talleres Nissan. Renault S.A., Manta”. Universidad Tecnológica Equinoccial. Ecuador, 2008

TABASSO Carlos. Citado en la tesis de Juan Carlos Sanánez. “La Habilitación De Conductores Del Transporte Público: Mejoras Al Marco Legal Venezolano” Universidad Simón Bolívar, 2007

TORRES Chávez Efraín, “Breves Comentarios al Código Penal”, Editorial Jurídica del Ecuador, Séptima edición, 1988

TORRES CHÁVEZ Efraín, “Ley de Tránsito y Transporte con sus Reformas”, Quito-Ecuador, 1979

YAVAR Núñez Fernando. “Preguntas y respuestas a las Leyes de Transito” Tomo 1, Guayaquil, 1995.

LEGISLACIÓN NACIONAL

Constitución de la República del Ecuador, 2008

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2008

Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2008

Ley Orgánica de Defensa del Consumidor del Ecuador, 2000

Código Orgánico Integral Penal (COIP),

LEGISLACIÓN INTERNACIONAL

Declaración Universal de Derechos Humanos, 1948

Convenio Para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales, 1950

Ley de Tránsito de Argentina, 1995

Ley de Tránsito de Bolivia. Nº145 de 27 de junio de 2011

Linkografía

<http://ecuadorecuatoriano.blogspot.com/2013/03/escuelas-de-conduccion-en-ecuador.html>. 15 de Abril del 2015.

<http://www.sanitas.es/sanitas/seguros/es/particulares/biblioteca-de-salud/ejercicio-deporte/Consejos-para-correr/conceptos-entrenamiento.html>. Citado el 16 de Abril del 2015.

Escuela de Conducción - Definición – Significado. 02/11/2010.

<http://diccionario.motorgiga.com/diccionario/escuela-de-conduccion-definicion-significado/gmx-niv15-con194044.htm>. Citado del 16 de Abril del 2015.

<http://www.aneta.org.ec/index.php/2013-05-03-00-57-50/2013-06-06-02-28-29>. Citado el 16 de Abril del 2015.

<http://www.elmercurio.com.ec/444144-sanciones-en-tema-de-transito-mas-severas-en-el-coip/#.VSfQLvAsPvg>

http://es.wikipedia.org/wiki/Estilo_de_aprendizaje,

<http://www.eluniverso.com/noticias/2014/08/10/nota/3356381/coip-impone-penas-severas-casos-transito>

<http://www.sindicatodechoferespichincha.com.ec/ConduccioTecnica.pdf>

Escuela De Capacitación De Conductores Profesionales De Pichincha la Nueva Generación De Conductores Profesionales módulo De Conducción Teórica 2012.Pag.11.

[www.correosdeecuador.gob.ec/.../2015/.../LEY_ORGANICA_DE_TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL](http://www.correosdeecuador.gob.ec/.../2015/.../LEY_ORGANICA_DE_TRANSPORTE_TERRESTRE,_TRANSITO_Y_SEGURIDAD_VIAL)

<http://www.sindicatodechoferespichincha.com.ec/ConduccioTecnica.pdf>

<http://diccionario.motorgiga.com/diccionario/permiso-de-conduccion-definicion-significado/gmx-niv15-con195104.htm>. 2013.

<http://www.leychile.c/Navegas?idNorma=29708>

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

ANEXOS

JUEZA PONENTE: Dra. Mariana Yumbay Vallico

CORTE NACIONAL DE JUSTICIA.- SALA DE LO PENAL MILITAR,
PENAL POLICIAL Y TRÁNSITO.

Quito, 07 de junio del 2012.- Las 16h00

VISTOS: Causa No. 283-2012

1.- ANTECEDENTES.- Dentro del término de ley y amparado en lo que dispone el Art. 349 del Código de Procedimiento Penal, Oscar Benigno Calderón Acosta interpone recurso de casación de la sentencia expedida el 8 de marzo del 2012, las 16h23, por la Sala de lo Penal y Tránsito de la Corte Provincial de Justicia de Imbabura, que aceptando el recurso de apelación interpuesto, reforma la sentencia dictada por el Juez Primero de Tránsito de esa jurisdicción que le declara autor y único responsable del accidente de tránsito que origina el presente enjuiciamiento por haber infringido los arts. 137 literal e); 131 en concordancia con los artículos 111, 127 y 133 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; imponiéndole al prenombrado recurrente la pena de diez meses de prisión correccional y 3.3 puntos de rebaja en su licencia de conducir. Sobre daños y perjuicios hay un acuerdo preparatorio. Encontrándose la causa en estado de resolver, para hacerlo se considera:

2.- JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA.- Este Tribunal de la Sala Especializada de lo Penal Militar, Penal Policial y Tránsito, tiene competencia para conocer los recursos de casación en materia de tránsito según los artículos 184.1 de la Constitución de la República del Ecuador, y 188.3 del Código Orgánico de la Función Judicial.

3.- VALIDEZ PROCESAL- Revisado el procedimiento de la presente acción, no se advierte la existencia de vicios u omisiones de solemnidad

sustancial alguna, que podrían acarrear la nulidad; por lo que esta Sala Especializada, declara la validez de esta causa.

4.- FUNDAMENTACION DEL RECURRENTE.- El recurrente Oscar Benigno Calderón Acosta representado por su abogado al fundamentar el recurso de casación expresó que: La Sala de lo Penal de la Provincia de Imbabura, hace una indebida aplicación a los artículos 137 literal e), 131, 111, 127 y 133 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y no aplica el Art. 133, 122, 170 y 171, sin embargo de que en la Sala las partes llegaron a un acuerdo transaccional, si bien el Juez Primero de Tránsito de Imbabura dicta la sentencia y da 20 meses de prisión y multa de 6.6 salarios mínimos vitales al señor Oscar Benigno Calderón Acosta, antes de la apelación y de la audiencia realizan esta acta transaccional que claramente determina el art. 113 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y el art. 122 ibídem, ... disposiciones que no permiten aplicar esta facultad cuando se haya dado a la fuga o haya dejado abandonado a las víctimas, el momento del accidente el señor Oscar Benigno Calderón Acosta nunca se dio a la fuga, él se mantuvo en el lugar del accidente, en esta acta transaccional mi defendido arregla y paga todos los daños ocasionados por el vehículo cuanto por las lesiones sufridas por el accidente, los art. 170 y 171 habla de la sentencia, que el juez podrá acoger esto y dejarle en libertad rebajar o imponerle una simple multa, la Sala simple y llanamente rebaja la mitad, añade que por eso ha apelado ya que también el art. 74 del Código Penal claramente define y sea transado, él cumplió con su obligación que por eso ha apelado para que la Sala enmiende con este recurso de casación se ponga la mitad o se ponga simplemente la multa, también tiene que observarse lo que indica el Art. 76 numeral 2 y 4 de la Constitución Política del Estado, que concuerda con lo que dispone el Art. 4 del Código Penal, que es lo más favorable al reo, finaliza su

intervención solicitando se tome en cuenta esta formalización al recurso de casación con el fin de que la Sala pueda reformar la sentencia y hacer la rebaja respectiva en favor de su defendido.

4.2.- CONTESTACIÓN DE LA FISCALIA GENERAL DEL ESTADO.- La Fiscalía una vez revisada la sentencia dictada por la Corte Provincial de Justicia de Imbabura que reforma la sentencia del Juzgado Primero de Tránsito de Imbabura que impuso la pena de 20 meses rebajándole a 10 meses de prisión, resumiendo determina en un tercio de la pena señalada en el art. 127 pero en el grado máximo de la pena correspondiente, en este caso la máxima de cinco años de prisión, en aplicación del art. 122 de la referida ley, la Corte Provincial tomó en cuenta estas atenuantes para imponerle la pena de 10 meses de prisión correccional, analiza al amparo del art. 11 numeral 4 de la Constitución, que se refiere a los derechos de las garantías constitucionales, la Corte Provincial le impone esta pena en atención a las atenuantes y es la que corresponde a la conducta cometida por el señor Oscar Benigno Calderón Acosta, por conducir sin licencia, que el agraviado Nelson Fabián Armas tuvo lesiones que le producen una incapacidad que va de 60 a 99 horas, por lo que la fiscalía considera que la pena impuesta de 10 meses es la adecuada, considerando que se aplicó todas las rebajas y si es verdad que hubo el acta transaccional esta no enerva el hecho penal de tránsito, pues es un acto más civil de reconocimiento de daños y perjuicios, el recurso de casación es extraordinario especial que debe cumplir con la norma del art. 349 del Código de Procedimiento Penal y la fundamentación debe corregir los errores de derecho que hubiere cometido el juzgador de instancia y se refiere exclusivamente a las causas, cuando se hubiere violado la ley por contravención expresa de su texto, indebida aplicación o errónea interpretación de la ley, el juzgador de instancia al haber tipificado

los artículos 127, 137 literal e) lo ha hecho conforme a derecho, por lo que la fiscalía estima que el recurso debe ser rechazado por improcedente.

5.- **NORMATIVA NACIONAL E INTERNACIONAL.**- La Constitución de la República del Ecuador en su Art. 76, numeral 7, literal m) reconoce el derecho de todos los ecuatorianos y ecuatorianas a "Recurrir el fallo o resolución en todos los procedimientos en las que se decida sobre sus derechos".- La Convención Americana sobre Derechos Humanos en su Art. 8.2.h dice: "Derecho a recurrir del fallo ante juez o tribunal superior"; así mismo el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos que en su Art. 14.5 prevé que "Toda persona declarada culpable de un delito tendrá derecho a que el fallo condenatorio y la pena que se le haya impuesto sean sometidos a un tribunal superior, conforme a lo prescrito por la ley." Siendo estos instrumentos internacionales vinculantes para nuestro Estado, por así disponer la Carta fundamental de nuestro país en su Art. 425.-

6.- **NUCLEO DE LA RECLAMACION Y ANALISIS EN CONCRETO.**

a) Conforme el literal 1) del numeral 7 del artículo 76 de la Constitución de la República del Ecuador, las resoluciones dictadas por los poderes públicos deben ser motivados. No habrá dicha motivación si en la resolución no se enuncian las normas o principios jurídicos en que se funda o no se explica la pertinencia de su aplicación a los antecedentes de hecho constantes en el proceso; así mismo la motivación "es la exteriorización de la justificación razonada que permite llegar a una conclusión". "El deber de motivar las resoluciones es una garantía vinculada con la correcta administración de justicia, que protege el derecho de los ciudadanos a ser juzgados por los razones que el Derecho suministra, y otorga credibilidad de las decisiones jurídicas en el marco de una sociedad democrática", por lo tanto, es obligación ineludible de este

tribunal motivar, a fin de garantizar y brindar seguridad jurídica a todos los ciudadanos y ciudadanas.

b) El recurso de casación es un recurso de naturaleza especial y extraordinaria, cuya finalidad es el control de la legalidad de las sentencias y busca garantizar la vigencia del derecho; permite la manifestación de inconformidades por parte de los sujetos procesales con el objetivo fundamental de lograr la corrección de la sentencia y enmendar las violaciones en las que hubiere incurrido el juzgador, consecuentemente se cumplan con las normas del debido proceso que conlleven a una decisión justa y apegada a las normas constitucionales y legales, es así que, el tratadista Fobia Calderón Botero, en su obra conocida "Casación y Revisión en materia penal", al referirse al recurso de casación dice que "Es un juicio técnico jurídico, de puro derecho sobre la legalidad de la sentencia, también conocido por la doctrina como error in indicando .. ", por tanto el espíritu en concreto de este recurso es anular la sentencia recurrida en casos de que se encontraren errores de derecho.

e) Según el art. 349 del Código de Procedimiento Penal, el recurso de casación procede cuando en la sentencia se hubiera violado la ley: a) Por contravención expresa de su texto; b) Por indebida aplicación de la ley; y, por errónea 1 Sentencia de la Corte interamericana de Derechos Humanos Caso Apitz Barbera y otros ("Corte Primera de lo Contencioso Administrativo") vs. Venezuela, párrafo 77. Interpretación de la misma; de forma que se puede impugnar en estos casos excepcionales; es así que Waldo Ortúzar Latapiat dice: "El recurso de casación, en su base político y jurídico, tiene por objeto velar por la recta y genuina aplicación e interpretación de la ley, corrigiendo la infracción de la misma, y logrando en esta misión, al ser ejercida por un mismo y solo tribunal, la uniformidad de la jurisprudencia. "/ busca precisamente rectificar puramente los

errores de derecho que puedan existir en la sentencia, porque en este momento se enfrenta la sentencia a la normatividad legal vigente. d) El recurrente al fundamentar manifiesta que la Sala de la Corte Provincial Justicia de Imbabura hace una indebida aplicación de los artículos 137 literal c) 3 , 1314 , 1115 , 1276 y 1337 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y que desde su particular punto de vista se implica los artículos 1138 , 133, 1229 , 170 y 171 ibídem, 74 y 4 del Código Penal, normas que tienen relación con la reparación, arreglo judicial o extrajudicial de los daños y perjuicios entre los implicados en el accidente y que ese acuerdo sea aceptado por el juez en sentencia, que en caso de duda se interpretará en el sentido más favorable al reo, las mismas que no son objeto de análisis en el presente recurso. 3 Art. 137. e) Un tercio, si el accidente causare incapacidad laboral o enfermedad de sesenta a noventa días. 4 Art. 131.- Quien causare un accidente de tránsito del que resulte herida o lesionada alguna persona, produciéndole enfermedad o incapacidad física para efectuar sus tareas habituales, que sea menor de treinta días, y ocasione además daños materiales cuyo costo de reparación sea superior a seis remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general e inferior a seis; será sancionado con multa de tres remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, y la pérdida de 9 puntos en su licencia. 5 Art. 111.- En concurrencia de varias infracciones de tránsito, el infractor será juzgado por la más grave. 6 Art. 127.- Será sancionado con, prisión de tres a cinco años, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo y multa de veinte (20) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, quien ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas, y en el que se verifique cualquiera de las siguientes circunstancias: a) Negligencia; b) Impericia; e) Imprudencia; d) Exceso de velocidad; e) Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo; f) Inobservancia de la presente Ley y su Reglamento,

regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito. 7 Art. 133.- Quien sin estar legalmente autorizado para conducir vehículos a motor, o haciendo uso de una licencia de conducir de categoría y clase inferior a la necesaria según las características del vehículo, conduzca un vehículo e incurra en cualquiera de las circunstancias señaladas en los artículos anteriores, será reprimido con el máximo de la pena correspondiente. 8 Art. 113. El socorro y ayuda dada a las víctimas, así como la reparación de los daños y perjuicios, con ocasión de una infracción de tránsito, no implica reconocimiento ni presunción de responsabilidad de quien presta el auxilio o realiza el pago. S Art. 122. En materia de tránsito el haber reparado los daños causados a las víctimas del delito luego de la sentencia, constituye una causa especial de rebaja penitenciaria, que podrá variar entre la mitad y cuarta parte de la pena. Esta rebaja no afectará el derecho de recibir otras rebajas establecidas en el ordenamiento jurídico.

e) Como es evidente el recurrente menciona varias disposiciones tanto del Código Orgánico Integral Penal, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y la Constitución de la República del Ecuador, sin embargo contrastada con la sentencia recurrida, se aprecia que no existe vulneración alguna a las disposiciones aludidas, al contrario se puede establecer que la sentencia se circunscribe dentro de las exigencias legales y constitucionales, así por ejemplo las pruebas de cargo y de descargo han sido debidamente practicadas en la Audiencia de Juicio, y que los jueces analizan en el considerando cuarto, quinto y sexto, entre ellas las circunstancias singularizadas en los considerandos cuarto y quinto del fallo, tomando en cuenta precisamente el mandato contenido en el Art. 76 de la Constitución de la República del Ecuador; de la misma forma con toda la prueba que ha sido actuada ante el juez a quo, teniendo en cuenta lo que dice Carnelutti que la prueba no consiste

en evidenciar la existencia de un hecho, sino demostrar su verdad o falsedad, determinándose que la prueba es el factor fundamental que les ha permitido a los juzgadores tener la certeza de la materialidad de la infracción y la responsabilidad del recurrente en este delito de tránsito, por lo que, los jueces ad quem aceptan el recurso de apelación interpuesto por el recurrente y reforman la sentencia recurrida, consecuentemente le rebajan la pena que fue impuesta por el Juez Aguado, que le declaró autor y único responsable del accidente de tránsito por haber infringido los Art. 137, lit. e); 131, en concordancia con los Art. 111, 127 y 133 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

f) Por todo lo anteriormente anotado, el recurrente no ha demostrado que los juzgadores hayan vulnerado las disposiciones mencionadas en la audiencia y que esto evidencie que los mismos han incurrido en lo determinado en el Art. 349 del Código de Procedimiento Penal; lo que sí ha buscado en todo momento es que este Tribunal rebaje aún más la sanción impuesta, lo cual ya fue considerado a su tiempo por los jueces ad quem.

7.- DECISION Ratificando que la casación lo que busca es rectificar los errores de derecho en los que pueden incurrir los juzgadores, ya que el objetivo primordial del derecho y la justicia se fundamenta en el respeto al debido proceso, la seguridad jurídica y la tutela judicial efectiva, base fundamental de este estado constitucional de derechos y justicia; en el caso concreto el recurrente en ningún momento llegó demostrar que la Sala Especializada de lo Penal de la Corte Provincial de Justicia de Imbabura, en la sentencia expedida ha violado e inaplicado las disposiciones legales referidas y analizada que ha sido la sentencia se establece que no existe vulneración de normas legales ni constitucionales, la resolución ha sido dictada en forma motivada conforme lo exige el art. 304-A del Código de Procedimiento Penal

estableciendo con certeza de la existencia material de la infracción así como la responsabilidad del transgresor en la infracción prevista en el Art. 137 literal e) en concordancia con los arts. 111, 127 y 133 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial esto por haber subsumido la conducta del recurrente en el tipo penal de tránsito ya referido; del mismo modo se considera que se ha actuado en el marco del respeto al debido proceso que no es otra cosa que sino ese " ... conjunto de garantías que protegen al ciudadano, sometido al proceso penal, que le aseguran a lo largo del mismo una recta, pronta y cumplida administración de justicia; que le asegura la libertad y la seguridad jurídicas, la racionalidad y la fundamentación de las resoluciones judiciales conforme a derecho ... "10 , sin embargo de lo cual cabe señalar que la Sala Penal de la Corte Provincial de Justicia de Imbabura, hace una errónea interpretación del art. 122 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en cuanto a la rebaja de la pena impuesta, aspecto que a decir del autor Jorge Carrión Lugo explicando esta causal nos dice: "Habría interpretación errónea cuando la Sala Jurisdiccional en su resolución le da a la norma un sentido que no tiene: aplica la norma pertinente al caso, pero le otorga un sentido diferente ... ", que si bien es una labor interpretativa entonces resulta compleja por lo que es perfectamente posible que se incurra en errores al momento de otorgarle un sentido a la norma legal objeto de interpretación, en otras palabras errónea interpretación significa que donde existe una situación jurídica determinada por ciertas condiciones, se toma en cuenta otra u otras, produciéndose así un error en la aplicación de la ley, que debido a ello hace contemplar circunstancias que de otra manera no habrían modificado las conclusiones de la sentencia, aquí el error surge porque se interpreta mal el contenido, alcance o significado de la norma penal, lo que conlleva a un concepto falso o equivocado sobre el espíritu, alcance y consecuencias de la norma en relación con el hecho, de tal manera que la

errónea interpretación de la ley, queda subordinado al criterio subjetivo del juzgador, quien al darle una interpretación equivocada de la norma, puede agravar o disminuir en la sentencia las consecuencias de la pena.- Por expuesto y en acatamiento de lo dispuesto en el art. 77 numeral 14 de la Constitución de la República del Ecuador, este Tribunal de la Sala Especializada de lo Penal Militar, Penal Policial y Tránsito, **ADMINISTRANDO JUSTICIA EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR, POR AUTORIDAD DE LA CONSTITUCIÓN Y LAS LEYES DE LA REPÚBLICA**, de conformidad con lo dispuesto en el Art. 358 del Código de Procedimiento Penal, declara improcedente el recurso de casación presentado por Oscar Benigno Calderón Acosta.- Devuélvase el proceso a la Judicatura de origen para los fines legales consiguientes.- Notifíquese y cúmplase.

Sra. Mariana Yumbay Vallico
JUEZA NACIONAL

Dr. Vicente Robalino Villafuerte
JUEZ NACIONAL

Dr. Merck Benavides Benálzacar
JUEZ NACIONAL

Certifico:

Dr. Milton Álvarez Chacón
SECRETARIO RELATOR

**ENTREVISTA CON EL DR. SEGUNDO ERNESTO
CEPEDA LLAMUCA**

**JUEZ DE LA UNIDAD JUDICIAL PENAL DE
QUEVEDO**



**ENCUESTA AL DR. JOSÉ CEDEÑO H.
EX - JUEZ DE TRÁNSITO DE QUEVEDO**



ESCUELAS DE CONDUCCIÓN DE QUEVEDO “ANETA”



“QUEVEAUTO - ESCOND SPARK II S.A.”



EDUCACIÓN VIAL EN QUEVEDO



ACCIDENTES DE TRÁNSITO

