UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA EDUCACIÓN

PERFIL DE TESIS

PREVIO A LA OBTENCION DEL TITULO DE:

ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

TEMA:

"LOS AGENTES DE TRÁNSITO DEL ECUADOR Y LA LOGÍSTICA EN LAS INFRACCIONES REFERENTE A LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO QUE SE DAN EN EL CANTÓN MARCELINO MARIDUEÑA EN LA PROVINCIA DEL GUAYAS"

AUTOR:

JORGE WILSON GARCÍA CAMINO

DIRECTOR DE JURISPRUDENCIA:
DR. VICENTE ICAZA CABRERA

TUTOR DE TESIS:
ABG. WASHINGTON SALINAS TOMALA MSC.

LECTOR DE TESIS:
AB. CARLOS LOZANO ANDRADE

BABAHOYO-ECUADOR

2011

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA EDUCACIÓN

PERFIL DE TESIS

TEMA:

"LOS AGENTES DE TRÁNSITO DEL ECUADOR Y LA LOGÍSTICA EN LAS INFRACCIONES REFERENTE A LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO QUE SE DAN EN EL CANTÓN MARCELINO MARIDUEÑA EN LA PROVINCIA DEL GUAYAS"

PREVIO A LA OBTENCION DEL TITULO DE ABOGADA DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

AUTOR:

JORGE WILSON GARCÍA CAMINO

DIRECTOR DE TESIS: AB. WASHINGTON SALINAS TOMALÁ

LECTOR: DR. CARLOS LOZANO ANDRADE

BABAHOYO-ECUADOR

2011

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA EDUCACIÓN

APROBACION POR EL DIRECTOR ACADEMICO.

Babahoyo, 18 de octubre del 2011

TEMA:

"LOS AGENTES DE TRÁNSITO DEL ECUADOR Y LA LOGÍSTICA EN LAS INFRACCIONES REFERENTE A LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO QUE SE DAN EN EL CANTÓN MARCELINO MARIDUEÑA EN LA PROVINCIA DEL GUAYAS"

Del Sr. **JORGE WILSON GARCÍA CAMINO**, egresado de la especialidad de Jurisprudencia, apruebo dicho trabajo práctico ya que reúne los requisitos y meritos suficientes.

Solicito que sea sometido a la evaluación del Jurado Examinador que el Honorable Consejo Directivo designe

DR. VICENTE ICAZA CABRERA

DIRECTOR ACADEMICO

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA EDUCACIÓN

APROBACION POR EL LECTOR.

Babahoyo, 18 de octubre del 2011

TEMA:

"LOS AGENTES DE TRÁNSITO DEL ECUADOR Y LA LOGÍSTICA EN LAS INFRACCIONES REFERENTE A LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO QUE SE DAN EN EL CANTÓN MARCELINO MARIDUEÑA EN LA PROVINCIA DEL GUAYAS"

Del Sr. **JORGE WILSON GARCÍA CAMINO**, egresado de la especialidad de Jurisprudencia, apruebo dicho trabajo práctico ya que reúne los requisitos y meritos suficientes.

Solicito que sea sometido a la evaluación del Jurado Examinador que el Honorable Consejo Directivo designe

AB. CARLOS LOZANO ANDRADE

LECTOR DEL PROYECTO

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA EDUCACIÓN

APROBACION POR EL TUTOR.

Babahoyo, 18 de octubre del 2011

TEMA:

"LOS AGENTES DE TRÁNSITO DEL ECUADOR Y LA LOGÍSTICA EN LAS INFRACCIONES REFERENTE A LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO QUE SE DAN EN EL CANTÓN MARCELINO MARIDUEÑA EN LA PROVINCIA DEL GUAYAS"

Del Sr. **JORGE WILSON GARCÍA CAMINO**, egresado de la especialidad de Jurisprudencia, apruebo dicho trabajo práctico ya que reúne los requisitos y meritos suficientes.

Solicito que sea sometido a la evaluación del Jurado Examinador que el Honorable Consejo Directivo designe

AB. WASHINGTON SALINAS TOMALA

TUTOR DEL PROYECTO

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA EDUCACIÓN

Los miembros del Tribunal Examinador aprueban el informe de investigación, sobre el tema:

"LOS AGENTES DE TRÁNSITO DEL ECUADOR Y LA LOGÍSTICA EN LAS INFRACCIONES REFERENTE A LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO QUE SE DAN EN EL CANTÓN MARCELINO MARIDUEÑA EN LA PROVINCIA DEL GUAYAS"

Del Sr. **JORGE WILSON GARCÍA CAMINO**
Babahoyo, 18 de octubre del 2011
Para constancia firman

TRIBUNAL

_____ _____

DECANO- DELEGADO SUBDECANO – DELEGADO

_____

CONSEJO DIRECTIVO-DELEGADO

_____
Lcda. Cristina Silva Moreno
SECRETARIA

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA EDUCACIÓN

SEMINARIO DE GRADUACIÓN

Los miembros del Tribunal Examinador aprueban el informe de investigación, sobre el tema:

"LOS AGENTES DE TRÁNSITO DEL ECUADOR Y LA LOGÍSTICA EN LAS INFRACCIONES REFERENTE A LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO QUE SE DAN EN EL CANTÓN MARCELINO MARIDUEÑA EN LA PROVINCIA DEL GUAYAS"

Del Sr. **JORGE WILSON GARCÍA CAMINO**

Babahoyo, 18 de octubre del 2011

Para constancia firman

TRIBUNAL

_____ _____

DECANO- DELEGADO SUBDECANO – DELEGADO

_____

CONSEJO DIRECTIVO-DELEGADO

_____

Lcda. Cristina Silva Moreno
SECRETARIA

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA EDUCACIÓN

SEMINARIO DE GRADUACIÓN

Los miembros del Tribunal Examinador aprueban el informe de investigación, sobre el tema:

"LOS AGENTES DE TRÁNSITO DEL ECUADOR Y LA LOGÍSTICA EN LAS INFRACCIONES REFERENTE A LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO QUE SE DAN EN EL CANTÓN MARCELINO MARIDUEÑA EN LA PROVINCIA DEL GUAYAS"

DE LA SR. JORGE WILSON GARCÍA CAMINO.
LA CALIFICACIÓN DE: _____
EQUIVALENTE A: _____

TRIBUNAL

_____ _____

DECANO- DELEGADO SUBDECANO – DELEGADO

_____

CONSEJO DIRECTIVO-DELEGADO

_____
Lcda. Cristina Silva Moreno
SECRETARIA

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA EDUCACIÓN

CERTIFICADO DE AUTORIA DE TESIS

JORGE WILSON GARCÍA CAMINO portador de la cédula de ciudadanía Nº 0201098548, ESTUDIANTE DE Seminario de Tesis previo a la Obtención el Título de Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador, declaro que soy autor del presente trabajo de Investigación Jurídica, la misma que es original, autentico y personal

Todos los efectos académicos legales que se desprenden del presente trabajo es responsabilidad exclusiva de la autor.

_____

JORGE WILSON GARCÍA CAMINO

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por mantenerme con la esperanza de cumplir un nuevo reto,

A mis padres, a mis hermanos, a mi esposa e hijos que hacen posible obtener este prestigioso título académico, a todos los tutores y amigos quienes día a día han compartido sus conocimientos y convivencias para poder realizar y dirigir la profesión de una manera justa.

Agradezco a la Universidad Técnica de Babahoyo por darnos la oportunidad de cumplir un sueño que hoy ya es una realidad.

.

JORGE WILSON GARCÍA CAMINO

DEDICATORIA

Dedicado con mucho amor a mis padres, hermanos, esposa, hijos y a toda mi familia en general, que siempre han estado atentos con su colaboración.

A mis compañeros, tutores, amigos que hemos compartido los ideales para poder llegar juntos a este triunfo.

JORGE WILSON GARCÍA CAMINO.

ÍNDICE GENERAL

CAPITULO I

1.1 PROBLEMA DE LA INVESTIGACIÓN: **Como se desenvuelven los agentes de tránsito del Ecuador a través de la logística empleada en las infracciones que se dan en los accidentes de tránsito en el Cantón Marcelino Maridueña en la Provincia del Guayas**..……..…..……1

1.2 TEMA: **Los Agentes de tránsito del Ecuador y la logística en las infracciones referente a los accidentes de tránsito que se dan en el Cantón Marcelino Maridueña en la Provincia del Guayas**…….…….……1

1.3 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA……..……1

1.3.1 ANTECEDENTES Y ESTADO ACTUAL DEL OBJETO DE TRANSFORMACIÓN……2

1.3.2 ESTADO ACTUAL……9

1.3.3 LA PROBLÉMATICA…….…….……....10

1.3.4 DERECHO COMPARADO……..…..……12

1.4 DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA……...…...16

1.5 OBJETIVO……...……..……..…19

1.5.1 OBJETIVO GENERAL……...…..…19

1.5.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS…….…19

1.6 JUSTIFICACIÓN…….……20

CAPITULO II

2. MARCO TEÓRICO……...……....22

2.1 ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS…….……..….22

2.1.1 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL EN MUERTES POR TRANSITO……23

2.1.2 ANTECEDENTE DE LA LEY DE TRÁNSITO EN EL ECUADOR…….……..26

2.2 MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL…….……27

2.2.1 FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA……..……..…..28
2.2.1.1 ACCIDENTE DE TRÁNSITO……..……....28
2.2.1.2 EDUCACIÓN VIAL……..……..29
2.2.1.3 DEFINICIONES DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO....30
2.2.2 FUNDAMENTACIÓN LEGAL……..…40
2.3 MARCO TEÓRICO INSTITUCIONAL……..……...53
2.4 PLANTEAMIENTO DE LAS HIPOTESIS……..…54
2.4.1 HIPOTESIS GENERAL……...54
2.4.2 HIPOTESIS ESPECÍFICAS…….....54
2.5 OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES……..…..55
2.5.1 VARIABLES INDEPENDIENTES……..55
2.5.2 VARIABLES DEPENDIENTES……..56
2.6 DEFINICIÓN DE TÉRMINOS USADOS……..……..57

CAPITULO III

3. LA METODOLOGÍA……..……..…..…..61
3.1 METODOLOGÍA EMPLEADA……61
3.1.1 METODO INDUCTIVO-DEDUCTIVO…….....……62
3.2 NIVEL O TIPO DE INVESTIGACIÓN……..……63
3.3 POBLACIÓN Y MUESTRA……63
3.4 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS ……..……...65
3.4.1 ENTREVISTAS……65
3.4.2 ENCUESTAS……..……65
3.5 SELECCIÓN DE RECURSO DE APOYO……66

CAPITULO IV

4. ANALISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADO..67
4.1 ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS……..…...67
4.2 DATOS DE ENCUESTAS……..…...68

CAPÍTULO V

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 CONCLUSIONES……..…….……78
5.2 RECOMENDACIONES…….…..79

CAPÍTULO VI

6. PROPUESTA…….……82
6.1 TITULO DE LA PROPUESTA……82
6.2 JUSTIFICACIÓN……..82
6.3 OBJETIVOS……..83
6.3.1 OBJETIVO GENERAL……...…….83
6.3.2 OBJETIVO ESPECÍFICO……...……84
6.4 METODOLOGÍA……...……...85
6.5 FACTIBILIDAD……...……..85
6.6 DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA…...……...86
6.7 ACTIVIDADES……..89
6.8 IMPACTO……...……...90
6.9 EVALUACIÓN……...……...90

ANEXOS

ENCUESTA REALIZADA……..……....92

FOTOGRAFÍAS……..…….94

BIBLIOGRAFÍA…….…….…..97

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES…….…….98

CAPITULO I

1.1 PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

"COMO SE DESENVUELVEN LOS AGENTES DE TRÁNSITO DEL ECUADOR A TRAVÉS DE LA LOGISTICA EMPLEADA EN LA INFRACCIONES QUE SE DAN EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO EN EL CANTÓN MARCELINO MARIDUEÑA EN LA PROVINCIA DEL GUAYAS"

1.2 TEMA

LOS AGENTES DE TRÁNSITO DEL ECUADOR Y LA LOGISTICA EN LAS INFRACCIONES REFERENTE A LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO QUE SE DAN EN EL CANTÓN MARCELINO MARIDUEÑA EN LA PROVINCIA DEL GUAYAS

1.3 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA (FORMULACION DEL PROBLEMA)

En la Constitución del Ecuador en los Art. 76, numeral 2; en donde estipula que se presumirá la inocencia de toda persona, y será tratada como tal, mientras no se declare su responsabilidad mediante resolución firme y sentencia ejecutoriada.

Durante doce años estuvo vigente en nuestro país la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, que se fue publicada en el Registro Oficial Nro. 1.002 de fecha 2 de agosto de 1.996; Cuerpo Legal que contemplaba sanciones de multa y prisión a aquellos conductores que infringían la norma jurídica; sin embargo con el gobierno del economista Rafael Correa se dio un cambio radical en el marco jurídico de varias materias, y la de tránsito no podía ser la excepción;

La Asamblea Constituyente tomando en cuenta que no se han dictado verdaderas políticas en el ámbito del transporte, que garantice a los ciudadanos la seguridad en la movilidad, que es necesario contar con una Ley de carácter eminentemente técnico que de forma integral norme en sus conjunto los diferentes aspectos relacionados con el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y por cuanto la Ley de Tránsito anterior no contempla normas relacionados con la prevención, expide la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que se encuentra publicada en el Registro Oficial Nro. 398, de fecha 7 de agosto del año 2.008; y, el Reglamento General de Aplicación, publicado en el Registro Oficial No. 376 de fecha 3 de junio el año 2.009. Donde se contempla novedosas reformas e involucras a otros actores como son las autoridades seccionales, los propios conductores y peatones.

1.3.1 ANTECEDENTES Y ESTADO ACTUAL DEL OBJETO DE TRANSFORMACIÓN

Los alarmantes accidentes de tránsito en la provincia del Guayas que se ocasionan sin ser considerados actos delictivos, de acuerdo a la Nueva ley de Transporte Terrestre y seguridad vial deben ser registrados por la Comisión de Tránsito del Ecuador y no ser sancionados exhabruptamente como lo han ocasionado la Comisión de Tránsito del Guayas, llenando los calabozos con personas inocentes, hasta que se demuestre la culpabilidad en un proceso garantizando un Derecho Constitucional.

Estadísticas sobre los accidentes de transito

El aumento de accidentes de tránsito es uno de los resultados del avance tecnológico del mundo moderno. A medida que se han incrementado sustancialmente las distancias entre los diferentes puntos, se hace más necesario el uso del automóvil, lo que ha llevado a consolidar esta herramienta como parte esencial de la vida.

Ilustración 1 Grafico de las actividades cotidianas en una avenida Principal.

1. Los progresos tecnológicos han dotado al ser humano de la posibilidad de poder transitar, tanto por la superficie terrestre cuanto por la subterránea, aérea y aun por la dimensión espacial. Ello ha traído aparejado, que los riesgos y posibilidades de lesionarse se hayan incrementado en un porcentaje realmente significativo. Si bien, la "vehiculizacion" de la personas puede realizarse por diferentes vías de tránsito no cabe duda que, en una abrumadora proporción, en estos días la vía terrestre es la más utilizada en términos cuantitativos.

2. La frecuencia de accidentes de tránsito ha llevado a alcanzar cifras impresionantes, hoy en día muere más gente en las vías públicas que a consecuencia de epidemias, lo que ha llevado a Simonin a afirmar "que el automóvil ha venido a reemplazar al microbio como agente de morbilidad y mortalidad.

3. Se estima que la magnitud del problema es tan grande que cada 50 segundos el tráfico cobra una vida mortal, lo que significa 1780 muertos diarios. Los traumatismos causados por el transito representan el 2,1 por ciento de todas las defunciones, y ocuparon el undécimo puesto en la lista de las principales causas de muerte en el año 2002.

4. Según la Organización Panamericana de la Salud (OPS), en el 2002 en las Américas, se registraron 128.908 muertes de choque en accidentes de tránsito.

5. En el trabajo publicado en la Revista Científica del Colegio de Médicos del Guayas titulado Trauma cerrado de abdomen estudio de lesiones viscerales en 163 casos de la Emergencia del Hospital Luís Vernaza refiere que los accidentes de tránsito ocupan el primer lugar como causa de trauma cerrado de abdomen, siendo el órgano más frecuentemente lesionado el bazo, en segundo lugar el hígado y luego riñón y la vejiga.

6. Según estadísticas del distrito metropolitano de Quito los accidentes de tránsito son responsables del 38,68 por ciento del total de muertes.

7. En el Octavo informe del Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana de acuerdo al rango de edad se observa que las personas jóvenes son quienes sufren mayor número de accidentes de tránsito.

8. Según el trabajo titulado Impacto socioeconómico de los accidentes de tránsito desde la perspectiva de saluden el 2006 elaborado por la Dra. Silvia Argentina Morán del Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social Dirección de Vigilancia de la Salud de la Republica de El Salvador refiere que los peatones representaron el 38 por ciento, los ocupantes de vehículos 17 por ciento ciclistas 13 por ciento, motociclistas 2 por ciento otras el 30 por ciento de un total de 5772 casos

9. Según el artículo El respeto a las normas de transito en la ciudad de Santa Fe, Argentina elaborado por el Dr. Juan Carlos Beltamiro y la Dra. Elena Carrera los accidentes d transito son una enfermedad endémica y para enfrentarla es preciso aplicar una metodología equivalente a la aplicada por las autoridades sanitarias para combatir las enfermedades infecciosas y aplicar vacunas de eficacia reconocida (normas de transito) aplicando inyectables (Sanciones) y controlando de manera regular los carné de vacunación (evaluación periódica de acatamiento de las normas).

10. Se han realizado diferentes estudios sobre los diferentes tipos de lesiones que se presentan en los sucesos de transito. Uno de ellos es el del Dr. Carlos Edgar Rodríguez titulado “Accidentes de tránsito y socorro en carreteras” en el cual señala que, en el Hospital San Vicente de Paúl de Medellín, las partes del cuerpo comúnmente más afectadas son: cabeza en el 70%, extremidades inferiores 40%, tórax 38%, extremidades superiores 33%, abdomen pelvis y vértebras lumbares 16 %, región cervical 6%.

11. De igual manera, en el trabajo titulado “Lesiones fatales ocasionadas por vehículos a motor en personas mayores de 60 años en Cali” realizado por el Dr. Carlos A. Reyes se señala que, al considerar las edades y los sexos, las tasas más elevadas están en los mayores de sesenta años, siendo casi tres veces más en los hombres en comparación con las mujeres.

De acuerdo con la clase de victima cerca de la mitad eran peatones especialmente mayores de 60 años. La mayoría atropellados por motociclistas y vehículos livianos.

12. En España el estudio titulado “Los accidentes entre turismos y motos crecen un 20 por ciento y suelen ser culpa de los choques”. Refiere que las lesiones más comunes son en piernas y brazos los fallecidos casi el 80 por ciento tenía menos de 40 años.

13. La diferencia al sitio de las lesiones entre España y los otros países puede ser debido a que en el primero el uso del casco para los motociclistas es obligatorio y la razón de las lesiones en las piernas es consecuencia de los deslizamientos por debajo de las vallas colocadas a los lados de las autopistas.

En el trabajo de terminación de Especialidad para optar por el título de Especialista de Primer Grado en Medica Legal en la Facultad “General Calixto García” Ciudad de la Habana 1998 titulado “Calidad de la atención medica brindada a pacientes lesionados en accidentes de tránsito que resultaron fallecidos” concluye que el traumatismo cráneo encefálico es

una lesión importante para los fallecidos por accidentes de tránsito, predominan los fallecidos del sexo masculino en grupos de edades de 25 y 44 años.

Por otro lado existe un sobre diagnostico del trauma abdominal en tanto se dejan de diagnosticar trauma de miembros y fracturas óseas así como hemorragias.

14. En una investigación de Médicos de Melbourne, Australia, titulado "Trauma del corazón es una de las principales causas de muerte en el transito" según la investigación las lesiones cardiacas por contusión serian la principal causa de muerte después de accidentes automovilísticos, también señala que los herimientos cardiacos están involucrados en un 20 por ciento de las muertes por accidentes de tránsito.

15. En el manual del colegio Americano de Cirujanos los accidentes de tránsito son los que originan el mayor número de muertes por trauma toráxico.

16. En el trabajo titulado La Argentina, el país con más accidentes de tránsito de la región se concluye que el grupo de víctimas más perjudicado es el integrado por los adolescentes y jóvenes: el 29% de las muertes se produce entre los 16 y 30 años. En algunos países, los conductores y los pasajeros representan más del 70% de las muertes en el tránsito explica el informe. En otros, son la minoría y la mayoría de los heridos o muertos son transeúntes, conductores y pasajeros de vehículos de dos ruedas y del transporte público.

17. En Colombia según la revista de Salud Pública en el tema Mortalidad por Accidente de Tránsito en la Región Vial Tunja-San Gil, Colombia, 2001 los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte violenta no intencional y causaron 16,7 % de las muertes violentas durante el año 2001.

En todos los grupos de edad predominó el sexo masculino con 79,4 %. Durante el año 2000 del total de personas fallecidas por accidentes de tránsito 39,7 % eran peatones, 21,5 % motociclistas, 19,2 % pasajeros, 9,5 % conductores y 8 % ciclistas. En todas las condiciones de transitoriedad predominó el sexo masculino. Durante el año 2001 en la distribución de mortalidad según condición de transitoriedad predominó la condición peatón con 37,9 %, seguida por otras condiciones de transitoriedad con 32 %, motociclistas con 21,4 % y ciclistas, 8,7 %. En el año 2000 en Colombia hubo 15,3 muertes por accidente de tránsito por cada 100 mil habitantes.

18. En el estudio Lesiones en accidentes de tránsito en Colombia en el año 2002 se señala que el 66 por ciento de los lesionados son hombres eso indica que por cada mujer lesionada se lesionan dos hombres, al observar las edades de las victimas sobresale que el intervalo mas critico se observa en los casos de 18 a 34 años, con el 43 por ciento de los casos y del 31, 2 correspondió a al rango de 35 a 59 años. Con respecto a la condición de la víctima en el suceso de transito se presento el mayor numero en peatones con el 31 por ciento, motociclistas con el 25 por ciento y pasajeros con el 23 por ciento.

En nuestro país según publicación de diario el Universo del 10 de Mayo del 2007 según un grupo de médicos de la Cruz Roja las partes del cuerpo más comúnmente afectadas en los accidentes de tránsito son: cabeza, extremidades inferiores y el tórax.

19. De la misma manera se define como accidente de tránsito los ocasionados por vehículos y que producen lesiones o muerte a personas y animales o daños en las cosas a causa del tránsito por las vías públicas.

IDENTIFICACIÓN DEL OBJETO DE TRANSFORMACIÓN

PROBLEMA: "COMO SE DESENVUELVEN LOS AGENTES DE TRÁNSITO DEL ECUADOR A TRAVÉS DE LA LOGISTICA EMPLEADA EN LA INFRACCIONES QUE SE DAN EN LOS

ACCIDENTES DE TRANSITO EN EL CANTÓN MARCELINO MARIDUEÑA EN LA PROVINCIA DEL GUAYAS"

CAUSAS	EFECTOS	OBJETIVOS
LA FALTA DE ASISTENCIA LOGÍSTICA DE LOS AGENTES DE TRÁNSITO EN LOS ACCIDENTES CULPOSOS. DETENCIÓN DEL CONDUCTOR SIN PRUEBAS DE CULPABILIDAD EN EL ACCIDENTE.	PROMUEVE UNA APLICACIÓN INCONSTITUCIONAL DE DETENCIÓN AL INFRACTOR. ORIGINA LA FUGA DE LOS CONDUCTORES.	**OBJETIVO GENERAL** ELABORAR UN ANTEPROYECTO DE REFORMA AL REGLAMENTO DE LA LEY DE TRÁNSITO LA INCORPORACIÓN DE APOYO LOGÍSTICOS TECNIFICADO **OBJETIVOS ESPECÍFICOS** PARADIGMAS JURÍDICOS PARA GARANTIZAR LOS PARTES DE TRÁNSITO CON CRITERIO DE LA SANA CRITICA VINCULADOS CON LA ACCIÓN DEONTOLÓGICA. MEDIDAS SUSTITUTIVAS PARA PRESERVAR LA COMPARECENCIA AL PROCESO. SOCIALIZAR LA LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL.

1.3.2 ESTADO ACTUAL

Actualmente la Ley Orgánica de Transporte terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, precisa el aseguramiento de los automotores, con el único

fin de que cuando se cometa un accidente, a la persona que se le ocasiono el daño, sea inmediatamente reparado, esto da la pauta para que el reglamento se implemente seguridades con respecto a la presunción de inocencia en delitos culposos.

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.

Su representante, Guillermo Abad, agregó a estas cifras, que la primera causa de muerte en el Ecuador para menores de 5 a 14 años, son los accidentes de tránsito; que la impunidad por estos hechos se eleva al 60 por ciento, que las pérdidas que dejan estos accidentes ascienden a 200 millones de dólares cada año y que al mes mueren cerca de cincuenta personas.

Ante esta realidad, la presidencia de la República realizó una cita con todos los sectores involucrados en la temática para consensuar sobre la necesidad de reformar la Ley de Tránsito que no se compadece con la realidad de esas cifras.

La Policía Nacional, consciente de esta realidad, dispuso a los jefes de tránsito de todo el país desplegar un mayor control del tránsito vehicular en carreteras y arterias de la urbe. La intención es concienciar a los conductores sobre la responsabilidad que implica el manejo de los vehículos y las protecciones que deben tomar para evitar percances.

Estadísticas Similares

En lo que va del presente año se han registrado en la provincia 63 accidentes de tránsito que han dejado un saldo de 19 muertos, informó la Jefatura de Tránsito de Manabí. De acuerdo al departamento de estadística, el número de accidentes se ha reducido con relación al año pasado que reportó hasta abril un total de 76 accidentes con un saldo de

26 muertos. Los cantones con mayor registro de accidentes son Portoviejo (21), Manta (14) y Chone (11).

1.3.3 La problemática

Al considerar la problemática a nivel nacional consideramos lo acontecido en Manabí, el Tncrnl. Juan Carlos Rueda, jefe de Tránsito de Manabí, afirma que desde hace dos años la institución se ha propuesto desarrollar una campaña permanente con el fin de motivar un cambio en los hábitos de manejo de los conductores, quienes según Rueda son responsables del 70 por ciento de los accidentes de tránsito.

“Esperamos que con las modificaciones a la Ley de Tránsito, aumentar el costo de las contravenciones, así como exigir un minucioso examen a los choferes profesionales, para que estos puedan obtener su licencia”. Rueda dijo que el objetivo de esta campaña es que todas las instituciones empiecen a entender que los accidentes empiezan desde la entrega irresponsable de licencias hasta la mala condición en que se encuentran las carreteras.

Para el jefe policial, en Manabí la incidencia de accidentes se ha reducido porque se está capacitando a los conductores en cuanto a leyes de tránsito, señalización y las sanciones que conlleva el conducir bajo los efectos del alcohol.

Licencias

Aneta Manabí otorga por mes cerca de 200 certificados a los aspirantes.

Reforma

Ley de tránsito sería modificada para ejercer más dureza contra infractores.

Ciclistas: abusivos o abusados

Diariamente muchos ciclistas son violentados en la calles del país. Relatos de abusos y enfrentamientos son cotidianos entre quienes conducen una bicicleta.

“Los autos pitan para que te hagas a un lado o se cierran sin darte el paso”, “El bus me golpeó por atrás y me arrojó a la vereda”. En muchos casos los ciclistas terminan atropellados y mal heridos en la calzada y, como de costumbre en estos casos, el conductor responsable se da a la fuga. Esto le sucedió a Antonio Vélez, de 23 años, quien fue atropellado el pasado sábado en la avenida América por un automóvil Corsa que lo hizo volar, dejándole profundos cortes a nivel del ojo derecho. Ante este clima de irrespeto, algunos ciclistas se defienden y actúan por sus propias manos, a veces golpeando las carrocerías con los puños, otras rompiendo retrovisores con las piernas, e incluso bloqueando el paso del vehículo que atentó contra su vida. En lo que va del año en Manabí han muerto 11 ciclista han muerto por atropello.

13.087 accidentes: Ocurrieron en el 2006, dejando 1.406 muertos, 8.076 heridos y decenas de discapacitados.

7.400 LICENCIAS: De manejo sportman entregaron el año pasado las distintas Jefaturas de Tránsito en el país.

A nivel mundial: Según la OMS afirma que en el mundo los accidentes de tránsito dejan 800 mil víctimas mortales y 20 millones de personas heridas cada año.Los choferes Más del 70 por ciento de accidentes de tránsito en el país son causados debido a la impericia o imprudencia del conductor, según la Policía Nacional.

1.3.4 DERECHO COMPARADO

MÉXICO

Los elementos del delito de homicidio culposo por tránsito de vehículos Para la integración del delito por homicidio, no es suficiente la privación de una vida humana: sino que es indispensable, además, la concurrencia

del elemento interno moral, es decir, es necesario que la privación de la vida humana sea imputable a una hombre por su realización intencional, imprudente o preterintencionalmente. “El homicidio culposo consiste en ocasionar, por culpa la muerte de un hombre... En el homicidio culposo se requiere la acción u (omisión), no el resultado (la muerte), que se verifica por la negligencia, imprudencia, impericia o inobservancia de reglamentos, ordenes y normas.

No requiere medios específicos de comisión. Referencia temporal: Que la muerte se verifique dentro de los sesenta días, contados desde que se infirió la lesión.

Referencias de espacio y de ocasión: No requiere referencias de lugar o de ocasión. Punibilidad: La punibilidad del homicidio culposo será contemplada en la primera parte del proceso en donde el artículo 60 de la Ley Penal en el Estado de Guerrero en México, dice: " Los delitos imprudenciales se sancionaran hasta con la cuarta parte de las penas y medidas de seguridad y además suspensión hasta de diez años o privación definitiva de derechos para ejercer profesión u oficio.

ASPECTOS JURÍDICOS Y PREVENTIVOS EN LOS HECHOS DE TRÁNSITO EN MEXICO.

En el Distrito Federal de México estipula que ninguna persona que se encuentre pendiente de su situación jurídica ante el Ministerio Publico, con motivo de un hecho de tránsito permanecerá incomunicada, ya que en estos lugares estará instalado un aparato telefónico para que los detenidos puedan comunicarse con quien lo estimen conveniente (art. 20 fracción II de la Constitución Política, y 134 bis párrafo tercero del Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal). -Todo conductor antes de declarar, podrá nombrar abogado o persona de su confianza que se encargue de su defensa. -Los accidentes de tránsito son en su gran mayoría delitos imprudenciales, los cuales son sancionados al tenor del art, 60 párrafo primero, primera parte del Código Penal, el cual establece una pena, se concede el privilegio de la libertad provisional bajo caución, durante la averiguación previa, a toda clase de manejador que haya

cometido imprudentemente alguno de los delitos de tránsito de vehículos que merezca pena privativa de la libertad, en virtud de que el término medio aritmético de la pena para esta clase de delitos, no es mayor de cinco años de prisión.

URUGUAY

Hablar por celular mientras se maneja es un factor de distorsión “importante” para el conductor y puede generar siniestros viales graves. “La única opción que existe es detenerse para atender el celular”, dijo a El Observador el encargado de Comunicación de la Unidad Nacional de Seguridad Vial (Unasev), Álvaro Silvera.

El uso cada vez más extendido del celular por parte de los conductores mientras manejan preocupa a las autoridades. Sin embargo, no hay datos de la incidencia de esta falta en los siniestros viales que se registran en Uruguay.

“Cuando uno sube al auto, está en ese habitáculo para manejar. Por lo tanto cualquier distracción, como hablar por celular, es un factor de riesgo”, dijo. Incluso desde la Unasev no se recomienda el uso de manos libres para poder atender llamadas mientras se maneja. “Ya existen muchas distracciones en el medio ambiente para los conductores como para sumarle una más”, explicó

¿Qué dice la ley?

En Uruguay no existe un artículo específicamente dedicado al uso de celular en el tránsito. Sin embargo, es una práctica que está comprendida dentro de las “perturbaciones en el tránsito”. La Ley Nacional de Seguridad Vial y Tránsito indica:

Artículo 24.- **Se conducirá con prudencia y atención**, con el objeto de evitar eventuales accidentes, conservando en todo momento el dominio

efectivo del vehículo, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito

Artículo 25.- El conductor de cualquier vehículo **deberá abstenerse de toda conducta que pueda constituir un peligro** para la circulación, las personas, o que pueda causar daños a la propiedad pública o privada.

La multa

Según la Intendencia Municipal de Montevideo (IMM) la multa por usar el celular mientras se maneja es de $770 (1 UR con 48) y se denomina "Imprudencia o desatención en el manejo" (Artículo 103, Apartado 1).

Manejas o contestas

Un estudio realizado por la Universidad de California del Sur en 2008 explicó científicamente por qué razón hablar por celular es un factor de riesgo para quienes conducen.

El informe, que apareció en la publicación Experimental Psychology, indica que mantener una conversación con alguien que no está presente compite con las regiones del cerebro necesarias para ejecutar tareas visuales.

Una investigación publicada en el British Medical Journal también habla de los riesgos que significa el sistema de manos libres: "No es sólo marcar un número telefónico o responder mensajes: lo que más distrae es la conversación. Nuestro cerebro sólo puede hacer determinada cantidad de tareas al mismo tiempo".

PERU

Un extracto de la Ley de Tránsito de Perú, nos indica como ellos clasifican las sanciones y quiénes son los responsables en caso de accidentes.
Artículo 26.- De las sanciones por infracciones a las normas de transporte y tránsito terrestre

26.1 Las sanciones por infracciones a las normas de transporte y tránsito terrestre son:

a) Amonestación;

b) Multa;

c) Internamiento del vehículo;

d) Suspensión de la licencia de conducir;

e) Cancelación definitiva de la licencia de conducir e inhabilitación del conductor;

f) Suspensión de la concesión, autorización o permiso, según corresponda;

g) Inhabilitación para brindar el servicio de transporte, de ser el caso.

26.2 El reglamento nacional correspondiente establece las consecuencias en caso de reiteración o acumulación de infracciones.

Artículo 27.- De la retención de la licencia de conducir u otros documentos e impugnación de sanciones

El reglamento nacional correspondiente establece los casos en los que producida una infracción corresponde la retención de la licencia de conducir o de los demás documentos pertinentes, así como el procedimiento para impugnar las sanciones por infracciones cometidas.

Artículo 28.- Del Registro de las Sanciones

Las sanciones que se impongan a los conductores, propietarios de vehículos y prestadores del servicio de transporte por inobservancia de las normas de transporte y tránsito terrestre establecidas en la presente Ley y en los reglamentos nacionales correspondientes, serán puestas en conocimiento del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción mensualmente por las autoridades competentes, a fin de ser

inscritas en el Registro Nacional de Sanciones, que estará a cargo del Viceministerio de Transportes.

TITULO V

RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGUROS OBLIGATORIOS

Artículo 29.- De la responsabilidad civil

La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva, de conformidad con lo establecido en el Código Civil. El conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre son solidariamente responsables por los daños y perjuicios causados.

1.4 DELIMITACION DEL PROBLEMA (UBICACIÓN)

Este ante proyecto tiene como finalidad ser aplicado en la jurisdicción del Cantón Marcelino Maridueña y de ser necesario presentarla a nivel Nacional y así de esta manera aportar para mejorar los procedimientos de tránsito en los accidentes, determinando de manera ágil y oportuna en la aplicación de las sanciones correspondientes sea doloso o culposo.

Situación Histórica de Marcelino Maridueña

Es una población sin casas de caña, con aceptables servicios básicos y limpieza en sus calles.

Marcelino Maridueña tiene sabor a caña y miel. De la caña de azúcar depende su movimiento económico, su desarrollo como una pequeña ciudad, organizada, limpia y sin zonas marginales.

El olor a miel extasía, se lo percibe a cada paso. Es como si la dulzura estuviera arraigada en el ambiente. La caña de azúcar cubre más de la mitad de la superficie cantonal, de 337 km, y su industrialización, por

parte del ingenio San Carlos, genera trabajo y transformación permanentes.

Marcelino Maridueña es un cantón diferente a los del resto del Guayas. Su cabecera es una pequeña ciudad industrial, de 6.790 habitantes, que se levanta junto a la planta del ingenio, se asienta en las riberas del río Chimbo y está rodeada de un manto verde de cañaverales.

Es una de las pocas poblaciones que no tiene viviendas de caña o madera en su periferia. En el centro, que se denomina casco colonial, están las pocas casas mixtas; un área cercana forma la parroquia nueva, con edificaciones de dos a cinco pisos. El resto son urbanizaciones con vistosas villas, levantadas por el ingenio para sus trabajadores. Carlos Mayorga, director de relaciones industriales de San Carlos, afirma que desde 1987 se entregaron 1.007 soluciones habitacionales que componen las urbanizaciones Unión, Acapulco, Samanes, Brasilia, Los Parques y Barrio Nuevo.

La construcción se la negoció en el contrato colectivo. Uno de los beneficios contemplaba la entrega de carne y leche a los obreros. Se cambió, en vez de esos productos la empresa se comprometió a edificar viviendas. Aquello originó un desarrollo organizado, refiere Mayorga. El transportista Segundo Sánchez y el alcalde, Daniel Maldonado, coinciden: “El ingenio San Carlos le da vida y movimiento”.

El pueblo surgió alrededor de la azucarera. Además de la edificación de urbanizaciones, la empresa construyó el sistema de agua entubada, que hoy administra el Municipio; colocó el sistema de alcantarillado, creó la primera escuela y colegio, adecuó el cementerio y recolecta la basura. En la época de zafra, julio y diciembre, San Carlos da trabajo a 5.500 personas; el resto del año labora 1.500, la mayoría de Marcelino Maridueña.

Las filiales de la azucarera, Papelera Nacional, con 200 obreros, y Soderal (produce alcohol industrial), con 100, también aportan recursos. Para agregar, un estudio privado da cuenta que el analfabetismo en este

cantón es de apenas el 1%. En el pueblo del cañaveral conviven en armonía costeña y serrana.

MARCELINO MARIDUEÑA

Extensión: 337 km2.

U**bicación:** Este de Guayas.

Límites: Al Norte, Naranjito y Bucay; al Sur, El Triunfo y Yaguachi; al Este, la provincia de Chimborazo; y, al Oeste, Yaguachi y Milagro. **Clima:** Cálido y húmedo. La temperatura fluctúa entre 18° y 39°C.

Población: 10.697, según el censo del 2001.

Producción: Los cultivos de caña de azúcar ocupan 12 mil hectáreas de la superficie cantonal. En menor proporción se produce banano, arroz, plátano.

División territorial: Carece de parroquias rurales, solo cuenta con 20 recintos.

Bancos: Pacífico, Guayaquil y Bolivariano. Además hay una cooperativa de ahorro y crédito.

Historia: La población se formó en las tierras del coronel Marcelino Maridueña, de ahí su nombre, y se desarrolló con trabajadores del ingenio San Carlos. Fue parroquia de Yaguachi desde 1920 hasta el 7 de enero de 1992, en que se catonizó.

1.5 OBJETIVOS

1.5.1 OBJETIVO GENERAL

Elaborar un anteproyecto de reforma al reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito Y Seguridad Vial incorporando el apoyo logístico tecnificado.

Con el fin de dar un mejor orden a las leyes de tránsito, para que todos los involucrados se vean favorecido por la disminución de los índices de

accidentes existentes actualmente. El presente objetivo radica en tener las bases necesarias e investigaciones para influir en la reforma a la ley de transito. Ampliando los síntomas y causas podemos definir la aplicación de un nuevo reglamento para que sea analizado y aprobado por los legisladores, jueces y conjueces.

1.5.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- **Garantizar Paradigmas jurídicos para los partes de tránsito con criterio de la sana critica vinculados con la acción deontológica de los agentes de tránsito.**

Los paradigma del porque los accidentes de tránsitos se presenta en forma continua y porque no aplica la ley por parte de los agentes de tránsito, que le obliga a ser flexible e ineficientes para sancionar adecuadamente a los involucrados.

- **Proponer que se den medidas sustitutivas para preservar la comparecencia al proceso en casos de accidentes de tránsito culposos.**

Si hay un accidente de tránsito donde por desvirtuar la ley, se genero un hecho de transito que lo acredita culpable es decir violando una ley ocurre un accidente, el culposo deberá de ser sancionados con medidas sustitutivas, por lo que ocasiono el hecho y no fue un accidente, haciendo presente la sanción de manera directa por lo acontecido.

- **Socializar con la comunidad; autoridades seccionales la ley de transporte terrestre y seguridad vial y el reglamento de la ley de tránsito**

Ser pioneros de controlar las actividades de transito y los hechos que ocurran, siendo critico y respaldando la generación de medidas sustitutas auxiliares para que puedan ser aplicadas.

1.6 JUSTIFICACIÓN

Este importante proyecto nos permite buscar soluciones a la falta de una asistencia logística de los Agentes de Tránsito en los accidentes y hace cumplir ante la autoridad competente los Derechos y Garantías constitucionales de la presunción de inocencia con la permisiva y respectiva investigación antes de detener al conductor siempre y cuando no sean accidentes de tránsito culposos.

En referente a la investigación que he realizado, obtuve este problema latente en la comunidad y a su vez me permite contribuir en dar solución a los continuos inconvenientes surgidos en los detenciones cuando surge un accidente de tránsito presumiblemente culposo, sin dar la oportunidad de que los conductores se puedan defender en estos casos, simplemente los detienen trasladándolos a los calabozos provisionales de la Comisión Tránsito.

Es necesario considerar lo endeble del reglamento de la Ley de Tránsito con los señalamientos procesales como corresponde y que no ha sido reformada, de acuerdo a la Ley de Transporte Terrestre y Seguridad Vial y fusionar sus actividades precautelando y no violentando las Garantías Constituciones.

Con este proyecto se espera beneficiar a la comunidad marcelinense, y porque no decirlo a nivel nacional, en el que estamos involucrando a las Autoridades del Consejo Nacional Tránsito, Autoridades de la Universidad Técnica de Babahoyo, permitiéndonos plantear una posible solución a la problemática de los accidentes de tránsitos culposos, con la única finalidad de aplicarla con las garantías Constitucionales, con las capacitaciones oportunas a los Agentes de

Tránsito, así existirá tecnología, optimizando los servicios de Tránsito, y los recursos del Estado Ecuatoriano

LO QUE EL PROYECTO DESEA CAMBIAR	LO QUE EL PROYECTO DESEA INTRODUCIR
Inasistencia logística en casos de accidentes culposos.	Asistencia logística con tecnología actualizada
Inconstitucionalidad en las detenciones	Constitucionalidad y Garantías en las detenciones
Vulneración de Derechos	Respeto a los Derechos Constitucionales
Detenciones injustas	Justicia y legitimad en los procesos.

CAPITULO II

2 MARCO TEORICO

2.1 ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS

Actualmente los accidentes de tránsito son las primeras causas de mortalidad y discapacidad, en nuestro estudio pretendemos analizar los diferentes hallazgos que ocurren después o antes del accidente, clasificarlos según el suceso de tránsito, determinación de su edad y sexo, localización de las víctimas y sus lesiones.

Se empleará para estos fines un patrón de recolección de datos que serán obtenidos de protocolos de autopsia Médico Legal con el fin de conocer los hallazgos encontrados.

Las variables independientes serán la edad, el sexo de las víctimas, el tipo de suceso de tránsito y la ubicación, mientras que las variables dependientes son la ubicación de las lesiones en la víctima del suceso de tránsito.

Las variables cuantitativas serán resumidas con medidas de tendencia central y de dispersión. Las variables categóricas serán resumidas con frecuencias e intervalos de confianza al 95%.

En conclusión hay que tomar medidas para reducir al mínimo la mortalidad por accidentes de tránsito. Las medidas preventivas deben ir encaminadas a exigir el uso de dispositivos de seguridad en los vehículos que protejan las cavidades del organismo, en particular el cráneo. Las leyes de importación y de comercialización de vehículos nuevos deben exigir que estos tengan dispositivos tales como cinturones de seguridad, airbag, vidrios de seguridad.

Según las investigaciones estadísticas realizadas en los suceso acontecidos en el tránsito de la ciudad de Quito, en base a los hechos del años 2006 y que acontecieron varios inconveniente de muerte y problemas traumatológico, se ha realizado un completo análisis referencial de las principales situaciones de accidentes, choque,

volcamiento, etc., que generaron un incremento que valora el riesgo actual de los accidente de tránsito en las carreteras de la ciudad y del país.

El presente análisis esta realizado con el fin de detectar, las principales causas de los accidentes y los traumas psicológicos, emocionales y físicos que repercuten en las familias ecuatorianas. Este análisis esta realizado gracias al policía nacional y su departamento de medicina legal existente y el respaldo de los doctores de la misma institución.

2.1.1 Análisis de la situación actual en muertes por transito.

En el año 2006 se considero aumento de muertes por causas externas. En total se han registrado 74 muertos más que en el año 2005, que representan el 7,17%.

Tabla Muertes por causas Externa

Fuente:
Departamento Médico Legal

Elaborado por:
Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana

Datos sujetos a variación

Tipo de Muerte	Periodo Ene -Dic del 2004	Periodo Ene -Dic del 2005	Periodo Ene -Dic del 2006	Variación absoluta 2004 - 2005	Variación absoluta 2005 - 2006	Tasa de Variación porsentual 2005 - 2006	Tasa de Variación porsentual 2005 - 2006
Homicidios	252	233	235	-19	2	-7,54	0,86
Suicidios	138	156	182	18	26	13,04	16,67
Accidentes de tránsito	393	387	403	-6	16	-1,53	4,13
Accidental	220	218	251	-2	33	-0,91	15,14
Violenta por determinar	40	27	17	-13	-10	-32,5	-37,04
Indeterminada	19	11	18	-8	7	-42,11	63,64
Total	**1062**	**1032**	**1106**	**-30**	**74**	**-2,82**	**7,17**

En el siguiente cuadro analizaremos un comportamiento que es constante en los indicadores de muertes por causas externas, especialmente en lo que se refiere a muertes en homicidios y en accidentes de tránsito, donde la diferencia en relación al año anterior es menos de un punto.

En las muertes accidentales pasamos de 218 a 251 casos; esta diferencia de 33 casos nos da una variación de 1,55 respecto del año 2005.
Con relación a las muertes por suicidio, observamos un incremento de 26 casos, que representan un 1,22 en la tasa. En la totalidad de muertes violentas producidas en año 2006, apreciamos un aumento de cuatro puntos respecto del año 2005

Tabla Muertes por causas Externa

Fuente:
Departamento Médico Legal

Elelaborado por:
Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana

Tipo de Muerte	Período Enero Diciembre del 2004	Período Enero Diciembre de 2005	Período Enero Diciembre de 2006	Tasa por 100 mil habitantes 2004	Tasa por 100 mil habitantes 2005	Tasa por 100 mil habitantes 2006
Homicidios	252	233	235	11,85	10,96	11,06
Suicidios	138	156	182	6,49	7,34	8,56
Accidentes de tránsito	393	387	403	18,49	18,21	18,96
Accidental	220	218	251	10,35	10,26	11,81
Violenta por determinar	40	27	17	1,88	1,27	0,80
Indeterminada	19	11	18	0,89	0,52	0,85
Total	**1062**	**1032**	**1106**	**49,96**	**48,55**	**52,03**

En la Tabla 1.2 podemos detallar que la mayor causa de muerte que existe en la ciudad de Quito proviene de los accidente de tránsito desde el 2004 hasta el 2006 existiendo un incremento que representa el 18% año a años y este indicador es mayor a otros riesgo, considerando que el incremento del parque automotor ha generado también el incremento de las muertes por accidente de tránsito.

En el gráfico 1 podemos apreciar que tres tipos de muertes violentas ocurren con mayor frecuencia en el Distrito Metropolitano de Quito: muertes por accidentes de tránsito, por homicidios y accidentales; de

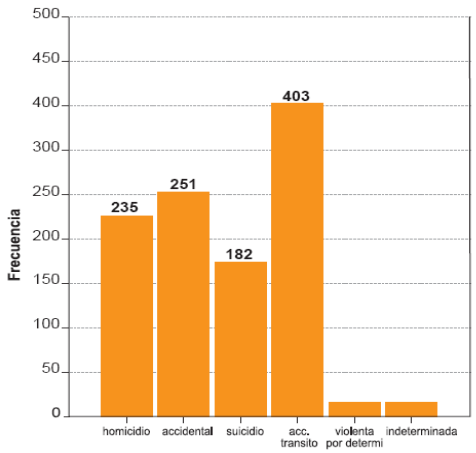
éstas, las dos primeras son muertes no provocadas y, los homicidios, evidentemente, son muertes violentas provocadas.

Grafico Muertes por causas Externa

Fuente:
Departamento Médico Legal

Elaborado por:
Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana

Datos sujetos a variación



En los meses de enero y marzo registran el mayor incremento de muertes por accidentes de tránsito, con 13 y 9 casos respectivamente, mientras que en los meses de febrero y abril existe un decrecimiento, con una reducción de 14 casos en el mes de febrero y 12 casos en el mes de abril. Al cierre del año 2006 se obtiene un incremento de 16 casos en relación al número registrado en el año 2005, lo que representa un aumento porcentual del 4.13%.

Tabla Comportamiento mensual por muerte de Transito

Fuente:
Departamento Médico Legal

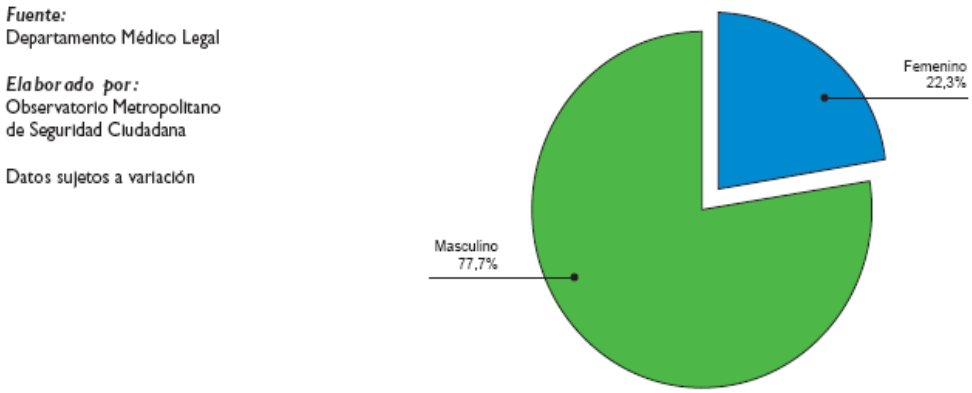
Elaborado por:
Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana

Datos sujetos a variación

Mes	2005	2006	Variación absoluta	Variación porcentual
Enero	20	33	13	65,00
Febrero	33	19	-14	-42,42
Marzo	28	37	9	32,14
Abril	31	19	-12	-38,71
Mayo	33	34	1	3,03
Junio	31	30	-1	-3,23
Julio	40	29	-11	-27,50
Agosto	33	29	-4	-12,12
Septiembre	30	80	50	166,67
Octubre	31	28	-3	-9,68
Noviembre	32	28	-4	-12,50
Diciembre	45	37	-8	-17,78
Total	387	403	16	4,13

Durante el 2006, los días de mayor riesgo para ser víctima de un accidente de tránsito fueron los viernes, sábados y domingos en horas de la madrugada, y en la noche. Sin embargo, el gráfico nos indica que los días lunes en horas de la tarde, fueron los de mayor riesgo; esto se debe a que el accidente referido anteriormente ocurrió un día lunes. De alguna, manera el referido accidente podría estar afectando la tendencia

Grafico: Causas principales de muertes en accidente de tránsito



Según el sexo de la víctima, cerca del 78% de las víctimas son de sexo masculino.

2.1.2 ANTECEDENTES DE LA LEY DE TRÁNSITO EN EL ECUADOR

“La primera Ley de Tránsito de la República fue dictada el 18 de octubre de 1.963, 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”

En la Asamblea Nacional dio a la nueva Ley de Tránsito el carácter de Orgánica, lo que jurídicamente significa que este Cuerpo Legal tiene

jerarquía sobre otras leyes de carácter ordinarias como el Código Penal, Código Civil, Código de Procedimiento Penal, Código de Procedimiento Civil, sobre normas regionales, ordenanzas distritales, decretos y reglamentos, acuerdos y resoluciones; y sobre los demás actos y decisiones de los poderes públicos, por cuanto así prescribe el artículo 425 de la Constitución de la República del Ecuador; se encuentra vigente actualmente

La nueva Ley de Tránsito es muy interesante, en ella se refleja una nueva forma de sancionar a los infractores; el sistema de reducción o pérdida de puntos en las licencias de conducir por cada infracción cometida por el conductor, las mismas que tienen una vigencia de cinco años y se otorgan con treinta puntos; y además se endurecen las penas, lo que obliga a los conductores de vehículos a actuar con responsabilidad y prudencia en las vías, no olvidemos que está en juego la vida del ser humano; también cabe resaltar la participación que ahora tienen los peatones en la nueva Ley, en contra de quienes se tipifica una serie de acciones que son sancionadas con multa.

2.2 MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL

2.2.1 GENERALIDADES DE LA LEY DE TRÁNSITO

La Ley de Tránsito sin lugar a duda se convierte en la actualidad en la materia jurídica de moda en nuestro país, luego de la Constitución de la República por su puesto; todos o casi todos los ciudadanos comentan de una u otra manera la trascendencia e importancia sobre las nuevas disposiciones legales de tránsito a las cuales tenemos que someternos los ecuatorianos y extranjeros que residen o están de paso por nuestro país desde su nacimiento como Ley de la República; efectivamente la Asamblea Nacional Constituyente expidió la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial desde este momento 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.

El delito entonces es la falta de conocimiento de la normativa, por la conducta impropia de los conductores y peatones, que deja inconsistencia en las infracciones de tránsito por ser culposas dejando a un lado las buenas costumbres.

2.2.1.1 ACCIDENTE DE TRÁNSITO

DEFINICIONES

En términos generales accidente es un hecho eventual, imprevisto, que genera una desgracia o un daño.

En materia de tránsito accidente es el suceso imprevisto producido por la participación de un vehículo o más en las vías o carreteras y que ocasiona daños materiales o lesiones a personas y en algunos casos llega a causar la muerte de las mismas

Es necesario resaltar que, por el mismo hecho de ser accidente y por lo tanto en acontecimiento eventual, se produce en circunstancias no deseadas, es decir involuntariamente; aquí por tanto, no cabe la intención de causar daño, el dolo no existe como presupuesto para este tipo de delitos, pues en tanto esto sucediera ya no estaríamos hablando de accidentes de tránsito sino de delitos penales.

ELEMENTOS

Del análisis del concepto de accidentes de tránsito se puede extraer los siguientes elementos que conforman el mismo:

1.- Es un suceso eventual;

2.- Debe ser sin intención pero con culpa;

3.- Interviene un vehículo o vehículos a motor, de tracción animal o fuerza humana;

4.- Se produce en la vía;

5.- Participan seres humanos.

2.2.1.2 EDUCACIÓN VIAL

QUÉ ES.- El tránsito de vehículos y todo el ambiente circulatorio, además de progreso, rapidez y comodidad de las personas que manejan los vehículo y los que están en contacto con ellos, genera problemas, el principal los accidentes de tráfico, siendo el factor humano el principal causante

Para solucionar este problema de salud pública, una de las líneas de actuación imprescindible es la adquisición de VALORES VIALES en los ciudadanos, algo que constituye un paso más que el conocimiento de normas y señales de circulación. Se trata de la EDUCACIÓN VIAL, el mejor camino para la formación de una conciencia vial.

La Educación Vial es parte de la Educación Social, siendo una eficaz base de actuación ciudadana, dado que trata de crear hábitos y actitudes positivas de convivencia, de calidad de vida, calidad medioambiental y la SEGURIDAD VIAL.

CUAL ES SU OBJETO.- La Educación vial tiene por objeto desarrollar en el ciudadano en su condición de conductor, pasajero o peatón las aptitudes, destrezas, hábitos y el interés necesario para que disponga de mayor pericia, conocimiento, equilibrio mental; actúe de manera inteligente y razonable; comprenda y respete las leyes, reglamentos y normas vigentes de tránsito y transporte terrestre y así contribuya a prevenir y evitar accidentes viales.

RECURSOS DIDÁCTICOS PARA LA EDUCACIÓN VIAL

Los recursos didácticos en la Educación Vial son elementos que forman parte de la programación educativa e intentan una adecuación de los aprendizajes viales teóricos a una realidad vial personalizada.

El diseño de los recursos didácticos de Educación Vial en distintos soportes (impresos, audiovisuales, informáticos...) permiten ser empleados según las realidades concretas de los destinatarios.

Para adecuar los recursos didácticos a cada destinatario, se tendrán en cuenta las capacidades de los grupos de receptores de los programas didácticos en los que se actúa. Cada grupo de destinatarios puede utilizar unos recursos de Educación Vial diseñados especialmente para cada grupo, y que formen parte de programas de Educación Vial dirigidos a colectivos específicos.

2.2.1.3 DEFINICIÓN DE INFRACCIONES EN TRÁNSITO

Se considera: “Infracción tránsito de manera general como trasgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de una Ley, pacto o tratado. Denominación genérica de todo lo punible, sea delito o falta”

En materia de tránsito la definición de infracción que trae la Ley de Tránsito es más completa por cuanto se refiere a actos u omisiones; el artículo 106 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone:

Art.-106.- “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones, que pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito”.

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

Nuestra legislación determina que la materia de tránsito es parte del Derecho Penal, es por eso que para referirnos a una infracción de tránsito se debe decir que estamos frente a una infracción penal de tránsito, es más para sustanciar un juicio en lo que a delitos de tránsito se refiere, no existe en la Ley de la materia un procedimiento propio a seguir y tenemos que recurrir al Código de Procedimiento Penal, como norma supletoria, atento a la disposición general vigésima primera de la L.O.T.T.T.S.V. que dispone que en todo lo que no se encuentre previsto en la presente ley, se aplicarán como normas supletorias las disposiciones del Código Penal, Código de Procedimiento Penal, Código Civil y Código de procedimiento Civil.

CLASIFICACIÓN

El artículo 107 de la L.O.T.T.T.S.V. dispone:" Las infracciones de tránsito se dividen en delitos y contravenciones".

DELITO

Existe una gran variedad de delitos que pueden ser cometidos por conductores de vehículos o por peatones que hacen uso de las vías, y su conducta ilegal, o el acto jurídico imputable se verifica por acción u omisión del actor. La acción para perseguir los delitos de tránsito es pública de instancia oficial

CONTRAVENCIONES

En las infracciones de tránsito se establecen varias clases de contravenciones como son:

Leves, graves y muy graves

Y estas a su vez se clasifican en leves de primera, segunda y tercera clase; y graves de primera, segunda y tercera clase

ASPECTOS GENERALES EN LAS INFRACCIONES CULPOSAS

Según lo manifiesta el tratadista Guillermo Cabanellas "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, aún obrando sin malicia o dolo, produce un resultado ilícito que lesiona la persona, los bienes o derechos de otros.

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

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

Efectivamente los usuarios de las vías públicas no se limitan con su conducta irregular a consumar los ilícitos de tránsito sancionados por la Ley, sino que con frecuencia y por causa de comportamientos culposos,

ocasionan accidentes de tránsito que siegan la vida o afectan gravemente la integridad física de las personas.

Todos los ecuatorianos debemos estar conscientes del alcance de la L.O.T.T.T.S.V. y conocer que existe el lugar apropiado en la distribución geográfica de nuestra Patria, de nuestra Provincia, de nuestro Cantón

EL DOLO

Cuando se trata de estudiar al dolo, surge dificultad al no encontrar unidad de criterios, tanto por la variedad de escuelas, de teorías en que se ha tratado de cimentar, como por la ubicación que se le da al dolo en la estructuración de sus elementos; ya como parte del tipo subjetivo, como lo estudian los finalistas, o como especie de la culpabilidad o elemento del juicio de reproche que es la ubicación que le da la escuela causalista o tradicional.

El tratadista Alfonso Zambrano Pasquel, respecto al dolo lo considera, “es el conocimiento de los elementos objetivos del tipo, y la voluntad de concreción, o al menos la aceptación de que se produzca el resultado como consecuencia de la actividad voluntaria”.

El dolo entonces es la intención positiva de irrogar daño; es la voluntad de ejecutar un acto jurídico por acción u omisión, que la Ley contempla como delito, con la previsión del resultado querido que se deriva de la propia acción y de la intención de producirlo.

Este elemento subjetivo surge cuando una representación mental ha impreso en la voluntad aquella actitud especial que le hace converger a la obtención de un fin determinado, o sea cuando se convierte en intención; este fin inmediato es el evento que integra el delito.

Por todo lo expuesto se colige que el dolo no es aplicable a las infracciones de tránsito; los conductores de vehículos no circulan por la vía pública con el fin de cometer un ilícito; en el supuesto no consentido este acto jurídico sale de la materia de tránsito e ingresa al campo penal.

LA CULPA

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

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

La culpa en materia de tránsito representa la conducta de una persona que no es cuidadosa, y que por lo tanto no cumple con las obligaciones que le impone la Ley de Tránsito.

DETERMINACIÓN DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO SON CULPOSAS

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.

Nuestra legislación en materia de tránsito recoge entonces cuatro formas de culpa fundamentales, las cuales conllevan a la comisión de infracciones de tránsito por parte de los sujetos participantes; generalmente en la práctica los involucrados son los conductores de vehículos y en muy pocas ocasiones los peatones, sin descartar obviamente aquellos actos de desobediencia que en muchos casos son reiterados, y que provienen de personas con renombre, que gozan de poder y dinero, que piensan que no puede hacerse nada contra ellos, pero no olvidemos que la Ley es para todos y no tiene excepciones de ninguna naturaleza; y a los Jueces de Tránsito no les debe temblar la mano para sancionar y juzgar a los infractores, sea quien sea y venga de

donde venga, solo así lograremos cambiar este país y la conducta inadecuada de los conductores y peatones.

FACTORES QUE INCIDEN EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

FACTOR HUMANO

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

En consecuencia “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, tanto en conductores como peatones.

FACTOR DE VÍAS

Las vías públicas por las cuales circulan los conductores a nivel nacional no gozan de buena calidad, lo que hace que exista una gran cantidad de accidentes de tránsito por falta de mantenimiento y de señalización adecuada. Las vías púbicas urbanas y rurales son elementos esenciales del sistema de tráfico tanto para conductores y peatones

La Ley de Tránsito sanciona a las personas que permiten accidentes de tránsito por este factor.

El contratista y/o ejecutor de una obra que por negligencia o falta de previsión del peligro o riesgo en la ejecución de obras en la vía pública, ocasionen un accidente de tránsito del que resulten muertas o con lesiones graves una o más personas.

MOTIVOS QUE CAUSAN ACCIDENTES DE TRÁNSITO

NEGLIGENCIA

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

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

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

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

IMPRUDENCIA

La culpa, puede asumir también el aspecto de la imprudencia, que en la mayoría de casos es la expresión de una excesiva confianza en la propia habilidad del conductor, o la pretensión de poder sortear con éxito una situación que se sabe peligrosa. Guillermo Cabanellas considera:

Genéricamente, la falta de prudencia, de precaución. Omisión de la diligencia debida. Defecto de advertencia o previsión de alguna cosa. Manifestación que descubre o revela algo que convenía reservar o que provoca algún mal ante la reacción ajena. En la imprudencia no hay ni la intención plena ni el propósito definido de delinquir, pero se originan consecuencias tipificadas en la ley penal en determinadas cosas, por no haber precedido con la diligencia adecuada para evitar lesiones, perjuicio o daños.

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

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

IMPERICIA

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sanciona drásticamente a la persona que ha tomado la conducción de un vehículo sin estar legalmente habilitado ni autorizado para hacerlo, esto tiene su razón de ser por cuanto todo conductor profesional o no profesional tiene que estar técnica y legalmente preparado y autorizado para conducir un vehículo a motor, facultad que solo le concede la credencial de conductor, documento que le otorga la posibilidad de ser

perito en la conducción de vehículos, y para desempeñarla debe estar acreditado con la correspondiente certificación conferida por una Institución u Organismo legalmente acreditado; actualmente son competentes Automóvil Club del Ecuador, ANETA; 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 el SECAP".

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

El tratadista Jorge E. Alvarado, respecto a la impericia considera: Es el desconocimiento total de la conducción de un vehículo a motor, de tracción humana o tracción animal, no reconocido por institución alguna como elemento profesional. Impericia es la incapacidad técnica.

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

Es evidente que una persona experta en el manejo de un vehículo sigue todas las reglas necesarias para afrontar con éxito las diversas situaciones que pueden presentarse, ejecutando maniobras adecuadas que la técnica y la experiencia aconsejan, lo que se conoce comúnmente como manejo a la defensiva que tiene que ponerse en práctica cuando el

caso lo amerite, a fin de que el uso del vehículo no resulte peligroso para la seguridad de la circulación; solo si el conductor demuestra que posee la preparación requerida para conducir y que tiene habilidad técnica o profesional.

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

SANCIÓN

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

CAUCIÓN

El argumento jurídico para admitir caución se sustentó en lo dispuesto en el artículo 155 de la actual Ley; cuya redacción por cierto en el inciso primero de las dos normas legales citadas es igual, y que textualmente dispone: “Los delitos de tránsito admiten caución. Estas pueden ser personales o reales. Su forma y requisitos se regirán por lo dispuesto en el Código Civil y en el Código de Procedimiento Penal.”

Esta disposición legal se refiere a la sanción que reciben los conductores profesionales o no profesionales que cometan un delito de tránsito con impericia, es decir sin haber obtenido legalmente su licencia de conducir, las penas son muy duras y ante ello los conductores deben tomar conciencia y no conducir un automotor sin que hayan realizados la capacitación necesaria que les permita optar por esta actividad sin ningún obstáculo; estipulando que al infractor se le impondrá el máximo de la pena, si ocasiona un accidente de tránsito sin estar legalmente autorizado

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

2.2 MARCO TEORICO.- FUNDAMENTACIÓN LEGAL

RESPALDO LEGAL

En la Constitución de la República del Ecuador, en el Titulo II, Derechos, Capitulo Octavo; Articulo 76, numeral 3, que estipula que nadie podrá ser Juzgado, ni sancionado, por un acto u omisión que, al momento de cometerse, no este tipificado en la Ley como infracción penal, Administrativo o de otra naturaleza; ni se le aplicaran una sanción no prevista por la Constitución la Ley.

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA.

ART.- 76. En todo proceso que se determine derechos y obligaciones de cualquier orden se asegurara al derecho dl debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas:

3.- Se presumirá la inocencia de toda persona, y será tratada como tal, mientras no se declare su responsabilidad mediante resolución firme o sentencia ejecutoriada

LEY ÓRGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.

Tanto los delitos, como las contravenciones de tránsito son de carácter culposo, ya que en ningún momento el conductor de un vehículo sale a la calle con el fin de atropellar a una persona o de impactarse con otro automotor, lo que sucede es que los conductores no toman las medidas de seguridad necesarias tendientes a evitar este tipo de infracciones, no son lo suficientemente responsables cuando se encuentran frente a un volante; y por lo general conducen los vehículos a exceso de velocidad, sin los cinturones de seguridad, hablan por el celular mientras conducen, y una serie de aspectos negativos que hacen que se ocasionen una gran cantidad de infracciones en la ciudad de Tulcán y en todo el país en general.

Se considerado como infracción dolosa el conducir un vehículo en estado de embriaguez, en razón que estas personas sabiendo que se encuentran en dicho estado conducen los automotores, y tienen pleno cocimiento del peligro que esto significa, pero que pese a ello deciden conducir con las consecuencias conocidas y que en muchas ocasiones son fatales para el propio conductor o para seres inocentes que son víctimas de estos irresponsables del volante, a quienes les ocasionan la muerte o les provocan lesiones que les marcan toda su vida.

CONSIDERACIONES REFERENTE A LOS DELITOS CULPOSOS

Los requisitos de la conducta culposa son los siguientes:

1.- Una acción u omisión voluntaria de la que esté ausente todo dolo directo o eventual.

2.- Un elemento subjetivo consistente en el desprecio a las racionales consecuencias nocivas de la acción u omisión, siempre previsibles, prevenibles y evitables, y que distinguen la culpa consciente de la culpa inconsciente según que el peligro que entraña la conducta hayan sido efectivamente previsible o hubiere debido serlo.

3.- El elemento normativo, constituido por la infracción del deber objetivo de cuidado que se integra no solo por la respuesta exigible al hombre consciente y prudente, sino también por las reglas que impone la experiencia común, gran parte de las cuales forman parte de las normas reglamentarias que rigen la vida de la sociedad y en cuyo escrupuloso atendimiento cifra la comunidad la conjuración del peligro, hallándose en la violación de tales principios o normas sociales o legales, la raíz del elemento de la anti juridicidad detectable en las conductas culposas o imprudentes.

4.- La causación de un daño.

5.-La relación de causalidad entre la acción u omisión descuidado e inobservante de las mencionadas normas, y el daño sobrevenido.

En síntesis la infracción culposa supone un resultado lesivo y previsible y un vacío de mayor o menor envergadura, en el respeto y observancia del deber de cuidado que el ordenamiento legal y reglas que impone la convivencia de las personas que forman el grupo humano exigen cuando se desarrolla una actividad peligrosa susceptible de ocasionar daños a los demás.

La experiencia ha determinado que la actividad de conducir un vehículo es sumamente peligrosa, si no se ejercita con toda precaución, atención y observancia de las reglas que la prudencia y el ordenamiento legal exigen. Esta experiencia común, esa normativa legal y la propia vida en sociedad hacen que hasta el más iletrado de los miembros de la comunidad sea consciente del riesgo que tal actividad supone. Esta incuestionable realidad es la que impone al conductor de un vehículo la insoslayable exigencia de cuidado como el más elemental y primario de los deberes que deben observar quien, por el mero hecho de la conducción está generando un grave peligro.

Art. 74.- Será reprimido con reclusión menor extraordinaria de seis a nueve años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos

motorizados y multa de diez a cuarenta salarios mínimos vitales generales, quien ocasionare un accidente conduciendo un vehículo en estado de embriaguez o de intoxicación bajo los efectos de bebidas alcohólicas, o bajo la acción de estupefacientes o sustancias psicotrópicas, del que resultaren muertas una o más personas.

Art. 75.- Si la muerte de una o más personas, se produjere como consecuencia de un accidente causado por exceso de velocidad, impericia, o a sabiendas de que el vehículo está en malas condiciones mecánicas, la pena será de tres a cinco años de prisión ordinaria, suspensión por igual tiempo de la licencia de conducir y multa de ocho a cuarenta salarios mínimos vitales generales.

Art. 76.- Si la muerte de una o más personas, se produjere como consecuencia de negligencia, imprudencia, o inobservancia de la presente Ley, reglamentos, de las órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito, la pena será de uno a tres años de prisión ordinaria, suspensión por igual tiempo de la licencia de conducir y multa de seis a treinta y cinco salarios mínimos vitales generales.

Art. 77.- Si el accidente que ocasionare la muerte de una o más personas fuere resultado del cansancio, sueño o malas condiciones físicas del conductor, la pena será de nueve a dieciocho meses de prisión ordinaria, suspensión de la licencia de conducir vehículos motorizados por igual tiempo, y multa de cinco a veinticinco salarios mínimos vitales generales.

Las mismas penas se impondrán al empleador que hubiere exigido o permitido al conductor trabajar en dichas condiciones.

Art. 79.- Para los casos en que las infracciones se perpetren en las circunstancias señaladas en los artículos 74, 75, 76 y 77 y los resultados fueren lesiones a las personas, las penas previstas en cada uno de estos artículos se aplicarán según la siguiente escala:

a) Las tres cuartas partes de las penas si el accidente causare pérdida de órgano principal, enfermedad, lesión o incapacidad laboral permanentes;

b) La mitad de las penas si el accidente causare incapacidad laboral o enfermedad que exceda de noventa días;

c) Un tercio de las penas si el accidente causare incapacidad laboral o enfermedad de sesenta a noventa días; y,

d) Un cuarto de las penas si el accidente ocasionare incapacidad laboral o enfermedad de dieciséis a cincuenta y nueve días.

Art. 80.- Será sancionado con prisión ordinaria de treinta y uno a sesenta días, suspensión de la licencia para conducir vehículos a motor por igual tiempo y multa de tres salarios mínimos vitales generales, quien causare un accidente de tránsito del que resultaren solamente daños materiales, cuyo costo de reparación exceda de cien salarios mínimos vitales generales.

Si entre el indiciado y el ofendido o perjudicado se acordare en forma voluntaria el pago de los daños y perjuicios ocasionados por el accidente de tránsito, el juez que conoce del caso aprobará de inmediato el acuerdo en sentencia en la que no se impondrá pena de prisión.

Art. 82.- Cuando el responsable del accidente no sea el conductor de un vehículo sino el peatón, pasajero, controlador u otra persona, éste será reprimido con las penas previstas en los artículos anteriores, rebajadas de un tercio a la mitad, según las circunstancias del delito.

DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRANSITO

Art. 86.- Las contravenciones de tránsito, son de primera, segunda, tercera clase y graves, las mismas que serán reprimidas con multa, prisión y multa, según el caso.

CONTRAVENCIONES DE PRIMERA CLASE

Art. 87.- Incurren en contravención de primera clase y serán sancionados con multa equivalente al diez por ciento (10%) de un salario mínimo vital general:

e) Los peatones, ciclistas y conductores de vehículos de tracción animal que no respetaren los semáforos y demás señales de tránsito; y, a los peatones que en las vías públicas no transitaren por las aceras o sitios destinados para éstos;

CONTRAVENCIONES DE SEGUNDA CLASE

Art. 88.- Son responsables de contravenciones de segunda clase y serán sancionados con multa equivalente al veinte por ciento (20%) de un salario mínimo vital general:

e) Quien estacionare un vehículo en sitios prohibidos;

CONTRAVENCIONES DE TERCERA CLASE

Art. 89.- Son responsables de contravenciones de tercera clase y serán sancionados con multa del treinta por ciento (30%) de un salario mínimo vital general:

a) Quien condujere un vehículo a motor a una velocidad mayor o menor a la permitida;

g) Los conductores de motocicletas o similares que transporten una persona adicional a la capacidad de dicho vehículo;

CONTRAVENCIONES GRAVES

Art. 90.- Serán sancionados con prisión de treinta a ciento ochenta días y multa equivalente de cinco a diez salarios mínimos vitales generales, quienes incurrieren en contravención grave, sin perjuicio de su detención

inmediata para ser puesto a órdenes del juez de tránsito respectivo, en los siguientes casos:

a) Quien causare accidente de tránsito del que resultare herida o lesionada alguna persona, produciéndole enfermedad, o incapacidad para el trabajo, que no exceda de quince días;

b) Quien condujere en estado de embriaguez o de intoxicación bajo los efectos de bebidas alcohólicas, drogas o sustancias estupefacientes;

d) Quienes rebasaren a otro vehículo en marcha en zonas o sitios religiosos, tales como: curvas, puentes, túneles, al coronar una cuesta o contraviniendo expresas normas reglamentarias o de señalización;

g) Quien causare accidente de tránsito del que resultare solamente daños materiales cuyo costo de reparación sea superior a cincuenta salarios mínimos vitales generales y no sobrepase a cien salarios mínimos vitales generales, vigentes al momento de la infracción.

Según el protocolo de autopsia aprobado por la dirección nacional de política criminal del ecuador el departamento de medicina legal consideramos las siguientes Artículos.

Art. 84.- El Departamento de Medicina Legal estará a cargo de un oficial de policía de servicios con título de Doctor en Medicina, especializado en Medicina Legal.

Art. 85.- El Departamento Médico Legal de la Policía Nacional en Quito, es el organismo central de todos los servicios de medicina legal y unidades de apoyo de la Institución.

Las jefaturas y sus jefaturas de la Policía Judicial contarán con la correspondiente Unidad de Medicina Legal.

Art. 86.- Corresponde al Departamento de Medicina Legal: Realizar peritajes médico legales utilizando los protocolos estandarizados que

hayan sido aprobados por el Ministro Fiscal General, sobre lesiones, delitos sexuales, cálculo de edad, accidentes de trabajo, de tránsito, enfermedades profesionales, determinación de incapacidades definitivas y permanentes, autopsias médico legales, estudios de genética y biología molecular y dictámenes criminológicos, psicológicos y psiquiátricos.

Para el cumplimiento de sus fines el Departamento de Medicina Legal está constituido por:

1. Sección de Clínica Forense, con sus divisiones de Medicina Legal Laboral o Infortunística y Traumatología Forense;

2. Sección de Taratología Forense;

3. Sección de Gineco-Obstetricia Forense;

4. Sección de Antropología Forense e Identidad Humana;

5. Sección de Odontología Forense;

6. Sección de Genética y Biología Molecular;

7. Sección de Criminología con sus divisiones de Psiquiatría y Psicología Forense;

8. Sección de exámenes auxiliares con sus divisiones de Laboratorio Clínico, Laboratorio de Histopatología, Imagenología, y complementarios; y,

9. Sección de Secretaría Técnica, Archivo y Estadística.

LEY ÓRGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

Art. 106.- Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito.

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

Art. 108.- Las infracciones de tránsito son culposas y conllevan la obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios, por parte de los responsables de la infracción.
La acción para perseguir los delitos de tránsito es pública de instancia oficial.
En lo relativo a la prescripción del delito y de las penas y al ejercicio de la acción penal por delitos de tránsito, se estará a lo dispuesto en el Código Penal y Código de Procedimiento Penal.

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

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

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

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

Art. 113.- El socorro y ayuda dada a las víctimas, así como la reparación de los daños y perjuicios, con ocasión de una infracción de tránsito, no implica reconocimiento ni presunción de responsabilidad de quien presta el auxilio o realiza el pago.

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

Art. 115.- Si como resultado de un accidente de tránsito quedare abandonado un vehículo y se desconociere la persona que lo conducía, mientras no se pruebe lo contrario, para efectos de responsabilidad civil, se presumirá que el conductor era su dueño.
Si el vehículo es de propiedad del Estado, o de instituciones del sector público o de personas jurídicas, se presumirá que lo conducía la persona encargada de la conducción de tal vehículo.

Art. 116.- El propietario del taller es responsable solidario con el mecánico, sus ayudantes y aprendices, del pago de daños y perjuicios resultantes de un accidente de tránsito, en el supuesto de que, en tal evento el vehículo confiado al taller, fue conducido, con autorización o sin ella, por cualquiera de las referidas personas.

Art. 117.- Los propietarios, administradores o arrendatarios de almacenes, garajes, depósitos o aparcamientos de vehículos automotores, son responsables solidarios con los trabajadores encargados del servicio, por el pago de los daños y perjuicios causados en un accidente de tránsito, de un vehículo confiado a su cuidado.
Los propietarios de locales utilizados para el aparcamiento de vehículos automotores destinados al público o quienes en calidad de arrendatarios o administradores presten este servicio, así como sus trabajadores encargados de la vigilancia, serán civil y solidariamente responsables por las sustracciones, sin violencias o amenazas contra las personas, en o de los vehículos confiados a su cuidado.

Art. 118.- Los propietarios de semovientes son civilmente responsables, por los daños y perjuicios resultantes de los accidentes de tránsito, ocasionados por sus animales como consecuencia de negligencia o

imprudencia en su manejo y cuidado e inobservancia de la presente Ley y sus reglamentos, salvo los casos fortuitos o de fuerza mayor debidamente comprobados.

DE LAS CIRCUNSTANCIAS DE LAS INFRACCIONES

Art. 119.- Sin perjuicio de las contempladas en el Código Penal, para efectos de esta Ley, las circunstancias de las infracciones de tránsito son: atenuantes y agravantes.

Art. 120.- Se consideran circunstancias atenuantes:

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

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

c) Dar aviso a la autoridad; y,

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

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

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

Art. 121.- Se consideran circunstancias agravantes:

a) Cometer la infracción en estado de embriaguez o de intoxicación por efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas;

b) Abandonar a las víctimas del accidente o no procurarles la ayuda requerida, pudiendo hacerlo;

c) Evadir la acción de la justicia por fuga u ocultamiento;

d) Borrar, alterar u ocultar las señales, huellas o vestigios dejados por la infracción, u obstaculizar las investigaciones para inducir a engaño o error a la administración de justicia;

e) Estar el infractor perseguido o prófugo por un delito de tránsito anterior;

f) Conducir sin licencia, o con una licencia de categoría inferior a la requerida, o mientras está vigente la suspensión temporal o definitiva de la misma;

g) No tener el automotor el seguro obligatorio de accidentes de tránsito SOAT en vigencia; y,

h) La realización de actos tendentes a entorpecer el adecuado desenvolvimiento del proceso, entre los cuales se halla incluida la no asistencia injustificada a cualquier audiencia.

Art. 122.- En materia de tránsito el haber reparado los daños causados a las víctimas del delito luego de la sentencia, constituye una causa especial de rebaja penitenciaria, que podrá variar entre la tercera y la quinta parte de la pena. Esta rebaja no afectará el derecho de recibir otras rebajas establecidas en el ordenamiento jurídico.

DE LAS PENAS Y SU MODIFICACION

Art. 123.- Las penas aplicables a los delitos y contravenciones de tránsito son:

a) Reclusión;

b) Prisión;

c) Multa;

d) Revocatoria, suspensión temporal o definitiva de la licencia o autorización para conducir vehículos;

e) Reducción de puntos;

f) Trabajos comunitarios.

Una o varias de estas penas se aplicarán de conformidad con lo establecido en cada tipo penal. En todos los casos de delitos y contravenciones de tránsito se condenará obligatoriamente al infractor con la reducción de puntos en la licencia de conducir de conformidad con la tabla contenida en el artículo 97 de la presente ley y sin perjuicio de la pena peculiar aplicable a cada infracción.

Art. 124.- En los delitos de tránsito, cuando se justifique a favor del infractor circunstancias atenuantes y no exista en su contra ninguna agravante, la pena de reclusión mayor se reducirá a reclusión menor. Las penas de prisión y de multa, se reducirán hasta en un tercio de las mismas, las cuales podrán ser cumplidas con trabajos comunitarios, difundiendo las políticas, reglamentos de prevención y educación, previa capacitación recibida dentro del mismo centro de conformidad al Reglamento que para el efecto se expida.

Art. 125.- Los conductores profesionales y no profesionales que hayan perdido la totalidad de los puntos de su licencia de conducir, por infracciones de tránsito y cuya pena haya sido cumplida, podrán recuperar su licencia con 15 puntos, siempre y cuando la vigencia de su licencia haya superado los dos años y medio, y hayan aprobado un curso de capacitación relacionado con la actualización de temas en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial no menor a 30 días de duración en las Escuelas o centros autorizados, de acuerdo al Reglamento que se dicte para el efecto.

2.3 MARCO TEORICO INSTITUCIONAL

Consejo de Seguridad Vial nace de un Proyecto de Ley, presentado a la Asamblea Legislativa, de conformidad con el acta Nº 54 de la sesión extraordinaria celebrada por la Comisión Permanente de Asuntos Jurídicos el día 20 de junio de 1978, en la cual se discutió dicho proyecto.

Con este sistema se pretendía que quien recibiera una multa la pagara directamente en las agencias bancarias sin necesidad de llegar a juicio y esperar a que prescribiera el asunto, pero el sistema no operó porque si bien la ley establecía que los bancos del Estado debían efectuar ese cobro, lo cierto es que no se les obligaba a hacerlo, y éstos no tenían interés porque no recibían ninguna comisión por ese servicio.

De ahí se vario la ley mediante una serie de reformas que salieron aprobadas en el año 1976, entre las cuales hay una reforma que establece que:

"Las multas que se impongan en virtud de lo dispuesto en la presente ley, serán destinadas a la formación de un fondo que será utilizado para la financiación de un programa de prevención de accidentes de tránsito dentro del cual se incluye, de modo preferente, la adquisición de equipos y materiales para la Dirección General de tránsito que serán empleados conforme lo señala este programa".

2.4 PLANTEAMIENTO DE LAS HIPOTESIS: HIPOTESIS GENERAL Y ESPECÍFICA

2.4.1 HIPÓTESIS GENERAL

Al agregar en el Reglamento de la Ley de Transporte terrestre y Seguridad vial, cuando se provoque accidentes de tránsito culposos en la provincia del Guayas, los Agentes de tránsito en los procedimientos cuenten con apoyo logístico tecnificado garantizando la aplicación constitucional de inocencia.

2.4.2 HIPÓTESIS ESPECÍFICAS

- Con el conocimiento del procedimiento de los Agentes de Tránsito y la elaboración de los partes, aplicando el criterio de la sana critica, se fortalece la institución respetando los derechos de los ciudadanos.

- La aplicación de medidas sustitutivas para preservar la comparecencia del infractor al proceso, origina el descongestionamiento de lo centro provisionales de detención.

- Al socializar la Ley de Transporte Terrestre y seguridad vial, y su reglamento, origina precaución tanto del conductor como de los peatones.

2.5 OPERACIONALIZACION DE LAS VARIABLES

2.5.1 VARIABLE INDEPENDIENTE: LOS AGENTES DE TRANSITO DEL ECUADOR

CONCEPTUALIZACIÒN	CATEGORIA	INDICADORES	ITEMS	TECNICA E INSTRUMENTO
DE LOS AGENTES DE TRANSITO	Seguridad Social	FISCALIA JUZGADOS JUECES MEDIDA CONFLICTO PROTECCIÓN LITIGIO	1.-¿Está al corriente de las causas que provocan UN accidente de tránsito?. (si) (no) 2.-¿Conoce Ud. Las Funciones que ejerce un agente de tránsito ?. (si) (no) 3.- Sabe Ud. Cuál es el rol del policía de tránsito? (si) (no) 4.-Debería sancionarse a los choferes solamente o también al peatón por irrespetar las leyes de transito 5.-Sabe usted por qué se acusa siempre al chofer en un accidente? (si) (no) 6.-¿Conoce ud.los derechos que le asisten en el caso de ser detenido? (si) (no) 7.-¿ Debería implantarse leyes más severas a los Peatones que son culpable de provocar un accidente de tránsito? (si) (no) 8.- Debería sancionarse a los administradores de justicia que soliciten dinero para dar trámite a los diversos casos que recaen en los juzgado de transito? (si) (no)	ENCUESTA CUESTIONARIO DIRIGIDO A CONDUCTORES Y CHOFERES

2.5.2 VARIABLE DEPENDIENTE: REGLAMENTO Y LOGISTICA DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO

CONCEPTUALIZACIÒN	CATEGORIA	INDICADORES	ITEMS	Instrumento
Prisión para el chofer causante del accidente de tránsito. Efectos psicológicos, Físicos del encierro durante la ejecución de una culpabilidad de un accidente ocasionado por un peatón	Social	DESCUIDO EVENTUAL IMPREVISTO DAÑO FORTUITO DROGAS ALCOHOL INOBSERVANCIA DE LA LEY ALTERACIONES PSICOLÓGICAS DEL PEATÓN	¿Cree usted que al ocasionar un accidente, el agente de tránsito debe privarlos de la libertad de manera inmediata? ¿Usted cree que se debe investigar antes de la detención en un accidente de tránsito? ¿Sabe usted que el accidente de tránsito puede ser culpable tanto el peatón como el chofer? ¿Usted sabe si el agente de tránsito está autorizado para realizar una detención? ¿Sabe Ud., que el Chofer tiene derecho a la réplica y defender su culpabilidad?	Encuesta

2.6 DEFINICION DE TERMINOS USADOS.

DERECHOS DE TRANSITO: Son los derechos que cancelan los propietarios por el beneficio de tener su vehículo matriculado en un organismo de tránsito y corresponde a los gastos por administración de la Hoja de Vida del vehículo.

MULTA: Sanción Pecuniaria que se expresa en salarios mínimos diarios legales vigentes y se impone a los infractores de las normas de tránsito.

REVISION TECNICO MECANICA: Los vehículos automotores de servicio público, servicio escolar y de turismo, deben someterse anualmente a revisión técnico-mecánica, y los de servicio diferente al servicio público cada dos años.

La revisión técnico-mecánica estará orientada a garantizar el buen funcionamiento del vehículo en su labor de trabajo, especialmente en el caso de vehículos de uso dedicado a la prestación de servicio público y especial.

INFRACCION: Transgresión o violación de una norma de tránsito. Habrá dos tipos de infracciones: simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación a la mera norma. Será compleja si se produce un daño material.

COMPARENDO Orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción.

FALLO DE INSPECCION: Resoluciones proferidas dentro de los procesos administrativos adelantados con ocasión de un accidente de tránsito.

La sanción se estipula en salarios mínimos diarios legales vigentes y es impuesta al conductor del vehículo que resulte responsable de la infracción.

APLICACION DE SANCIONES - MULTAS -Las multas correspondientes a infracciones de tránsito y de transporte son registradas al conductor y/o propietario de acuerdo con la infracción cometida, cuyo pago puede efectuarse dentro de los tres (3) días siguientes a la imposición de la multa con un valor del cien por ciento para vehículos públicos, especiales y particulares.

Después de estos tres días el valor de la multa se duplica para vehículos particulares.

Pasados 30 días de sancionados se procede a la retención de la licencia de conducción

ACCIDENTE DE TRANSITO.- En términos generales accidente es un hecho eventual, imprevisto, que genera una desgracia o un daño.

En materia de tránsito accidente es el suceso imprevisto producido por la participación de un vehículo o más en las vías o carreteras y que ocasiona daños materiales o lesiones a personas y hasta la muerte de las mismas.
Nuestra Ley de Tránsito en su Art. 34 al establecer el concepto de infracciones de tránsito define a los accidentes cuando: dice :"Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que pudiendo ser previstas pero no queridas por el agente, se verifican por negligencia, imprudencia, o impericia, o por inobservancia de las leyes, reglamentos y ordenanzas de tránsito, o de órdenes legítimas de las autoridades y agente de tránsito".

Es necesario resaltar que, por el mismo hecho de ser accidente y por lo tanto en acontecimiento eventual, se produce en circunstancias no deseadas, es decir involuntariamente; aquí por tanto, no cabe la intención

de causar daño, el dolo no existe como presupuesto para este tipo de delitos, pues en tanto esto sucediera ya no estaríamos hablando de accidentes de tránsito sino de delitos penales.

DELITOS CULPOSOS.- Los accidentes de tránsito tienen el carácter de ser delitos culposos, por la falta de voluntad en la comisión del delito.

Si existiera la intención de causar daño en la circulación vehículo el delito, obviamente sería doloso y por tanto, su competencia de los Jueces comunes de lo Penal. Así lo dispone nuestra Ley de Tránsito y Transporte Terrestre en su Art. 36 al decir: "Cuando del proceso constare que el indiciado es culpable de infracción dolosa, el Juez de la causa lo pondrá a ordenes de un Juez de lo Penal para su juzgamiento".

Sin embargo y aunque no me detendré a analizar la polémica que existe al respecto, cabe dejar mencionado que algunos tratadistas como Beristain considera la existencia de un dolo de peligro en la conducción temeraria de vehículos; criterio que evidentemente invita a reflexión pues en nuestra sociedad es muy común observar la presencia de criminales en potencia que se hallan frente a un volante. Este pensamiento es necesario que se lo incorpore en nuestra legislación, pues hechos como la muerte causada por un conductor en estado de embriaguez, no puede seguirse considerando como delitos culposos.
Por otro lado, debo mencionar que algunos accidentes de tránsito a más de su condición "natural", llamémoslo así, de ser eventuales y no queridos, son imposibles de prever por irresistibles.

CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR.- Estos accidentes se encuadran en lo que se denomina como caso fortuito o fuerza mayor. Al respecto nuestra ley de Tránsito dice lo siguiente: "el accidente de tránsito no será punible cuando fuere el resultado de caso fortuito o fuerza mayor".

Este criterio es lógico y guarda relación con las legislaciones del mundo y la doctrina jurídica: "Nadie puede ser reprimido por un hecho que sea

derivado por circunstancias ajenas a su voluntad, o que no se las pueda resistir o prever o que sean inevitables".

CAPÍTULO III

3. LA METODOLOGÍA

3.1 MÉTODOS DE LA INVESTIGACIÓN.

La metodología es como la descripción, el análisis y la valoración crítica de los métodos de investigación.

Con este método se describe el conocimiento que tiene los conductores con respecto a sus derechos en caso de accidentes. Con esto nos indica que la metodología es una descripción, estudio y valoración de todo método utilizado en una investigación.

> La palabra método significa "camino que se recorre". En los procesos educativos el método nos permite alcanzar los objetivos planteados. Sustenta que "método es un término genérico, que designa el conjunto de procedimientos de los que se vale la ciencia para buscar la verdad; es el camino para la utilización de un fin”.

El método es el proceso que sigue todo ser humano a través de la experiencia de la investigación para conseguir un resultado.

Los métodos tienen por objeto hacer más eficiente la dirección del aprendizaje. Gracias a ellos, pueden ser elaborados los conocimientos, adquiridas las habilidades e incorporados con menor esfuerzo los ideales y actitudes que se pretende.

1.1.1. MÉTODO DESCRIPTIVO.

Por cuanto se describe o analiza de qué forma afecta a la comunidad Marcelinense, cuando suceden accidentes de tránsito y no se da cumplimiento a lo establecido en la Constitución; y, peor los Agentes de tránsito carecen de apoyo tecnológico para establecer culpabilidad o inocencia

1.1.2. INDUCTIVO - DEDUCTIVO

Es un método mixto ya que la inducción y deducción se complementa en el proceso de la investigación y nos permite a partir de la hipótesis planteada ir comprobando de acuerdo al alcance de la información proporcionado por los usuarios de la jurisdicción del cantón Marcelino Maridueña.

Para desarrollar el tema **"LOS AGENTES DE TRÁNSITO DEL ECUADOR Y LA LOGISTICA EN LAS INFRACCIONES REFERENTE A LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO QUE SE DAN EN EL CANTÓN MARCELINO MARIDUEÑA EN LA PROVINCIA DEL GUAYAS**, se utilizó el método inductivo; que nos permite ir de lo particular a lo general, además fue necesario la implementación del método deductivo nos permite ir de lo general a lo particular especifico.

En las investigaciones realizadas en el Cantón Marcelino Maridueña se utilizó la estrategias de la entrevista como investigación en el área del problema en el cantón Marcelino Maridueña, trabajo de campo que nos ha permitido recoger la información, en forma individual, y además nos permitirá resolver el problema de este trabajo investigativo, para el efecto entrevistamos a moradores del Cantón Marcelino Maridueña.

Los métodos utilizados nos han permitido fundamentar objetiva y científicamente esta investigación, y que por medio de ellos hemos podido construir y proponer la aplicación de la Ley de Tránsito en el Cantón que

permita conocer a los conductores estar al tanto de sus derechos en caso de accidentes y amparados en la Constitución de la República.

2.2 NIVEL O TIPO DE LA INVESTIGACIÓN

2.2.1 NIVEL DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación es de nivel descriptiva-explicativa por cuanto se analiza la incidencia de los accidentes de tránsito con los procesos por parte de los Agentes de Tránsito que no contribuyen a las Garantías establecidos en la Constitución dentro de la jurisdicción del cantón Marcelino Maridueña. Estableciendo conflictividad entre las partes involucradas.

2.2.2 TIPO DE LA INVESTIGACIÓN

Esta investigación es de tipo básica o pura, por cuanto todos los aspectos son teorizados, aunque sus alcances serán prácticos en la medida que sea aplicado por la implementación de apoyo logístico a los Agentes de Tránsito en los accidentes de tipo culposo a través del Asamblea Nacional y al Consejo Nacional de Tránsito.

3.3 POBLACIÓN Y MUESTRA

Para el desarrollo de la presente investigación he seleccionado como población de estudio de 50 entrevistados de la comunidad de Marcelino Maridueña, que responde a las variables derivadas de las y aplicadas en la muestra

Bajo este parámetro se procedió a sacar el numero de encuestas necesarias para realizar el muestreo.

La ecuación para determinar el tamaño de la muestra será la siguiente:

Tabla 1 Formula para medir el tamaño de la muestra

$$n = \frac{n[z^2] * p * q}{d^2[n-1] + z^2 * p * q}$$

Grado de Confianza (Z) Es el porcentaje de datos que se desea abarcar, dado el nivel de confianza establecido (95%).

Para este valor de confianza, corresponde un valor de z de 1.96 obtenida de la tabla de distribución normal.

Máximo error permisible (D) El error que se puede aceptar con base a una muestra “n” y un límite o grado de confianza “x”. Este error ha sido definido por un margen del 5%.

Donde:

N	Tamaño de la Población	3000
Z	Nivel de confianza	1,96
P	Éxito	0,5
Q	Fracaso	0,5
D	Error mínimo admisible	0,05

$$\mathbf{N} = \frac{30*(1,96)^2*(0,5)*(0,5)}{(0,05)^2*(301)+(1,96)^*(0,5)*(0,5)}$$

N viene dado por: 50 encuestas

Pero para finalidad didáctica, vamos a realizar las encuestas al 50% del tamaño de la población; es decir, realizaremos 50 encuestas.

3.4 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS:

ENTREVISTA.

Al ir al lugar donde realizan sus labores habituales los señores conductores y varios ciudadanos, puede realizar algunas entrevistas, ya que todos ellos tienen una amistad cercana conmigo, luego de haberles explicado que estoy realizando la tesis para incorporarme de abogado de la República, se mostraron con mucho interés al saber el tema que estaba desarrollando en mi proyecto.

En la entrevista opinaban que mi tema era muy bueno ya que en nuestro país falta verdadera logística tecnificada para determinar a los culpables en un accidente, porque así ellos se sentirían más seguros al creerse inocentes de causar el accidente y no se verían en la necesidad de huir.

Como conclusión de estas opiniones, se analizo que se reducirían los accidentes de tránsito en forma notable por que se condujere en forma responsable y no se estuviere en las carreteras a la merced de la suerte ya que tenga o no tenga la culpa hay que dejar abandonado el lugar donde ocurrió el accidente.

ENCUESTA

Para la realización de mi trabajo investigativo utilice como base fundamental la encuesta cerrada o dicotómica , debido a que se adaptan mejor a comprobaciones y argumentos de hecho, en otras palabras son más objetivas, de manera directa y entrevista personal, esta fue

aplicada a un número de 50 personas, para que manifiesten su criterio sobre el tema que versa mi investigación.

3.6 SELECCIÓN DE RECURSOS DE APOYO.

Procesamiento y análisis

La presente encuesta realizada a los conductores de vehículos pesados, livianos, y motocicletas del cantón Marcelino Maridueña, fue de forma mecánica para poder evaluar si existe una adecuada información sobre sus derechos y las leyes de tránsito.

Las preguntas fueron formuladas en base a los objetivo de nuestro proyecto, las preguntan fueron pocas con el fin de no cansar al entrevistado y dar resultados reales. La aplicación será directa e individual a la población de 50 personas que representan a los conductores del Cantón del Marcelino Maridueña.

Se realizo el instrumento de la encuesta con la finalidad de obtener la información sobre la problemática sujeto a investigar, se desarrollo un cuestionario con preguntas cerradas.

Los resultados obtenidos se presentan en forma ordenada; los datos están organizados por grupos de personas que fueron parte de la muestra de investigación, la población se centra en la población de Marcelino Maridueña cantón de la provincia del Guayas.

En este orden se presentan los resultados que una vez procesados han sido consolidados en cuadros, gráficos y con comentarios generales en cada uno de los grupos investigados.

La información obtenida se la procesa de la siguiente manera:

- Depuración de los datos en base a la verificación de los cuestionarios

- Codificación de la información
- Elaboración de cuadros y gráficos
- Análisis y comentario

CAPITULO IV

4.- ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS

En este capítulo se presenta el análisis de las etapas de la recopilación de datos para poder verificar que la información investigada ayuda a proporcionar los datos estadísticos de este proyecto.

4.1 ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS ENCUESTA

Encuesta aplicada a 50 conductores del Cantón Marcelino Maridueña sobre 10 preguntas a ellas formuladas:

RESPUESTAS → PREGUNTAS ↓ #	SI	%	NO	%	TOTAL	%
1	35	70%	15	30%	50	100
2	28	56%	22	44%	50	100
3	14	28%	36	72%	50	100
4	40	80%	10	20%	50	100
5	39	78%	11	22%	50	100
6	39	78%	11	22%	50	100
7	40	80%	10	20%	50	100
8	12	24%	38	76%	50	100
9	10	20%	40	80%	50	100
10	35	0%	15	100%	50	100
TOTAL					**50**	**100**

1. TABULACIÓN DE DATOS

La Tabulación de las encuestas esta aplicada a la comunidad del Cantón Marcelino Maridueña.

1. ¿CONSIDERA USTED QUE SE DEBE ANALIZAR LA SITUACIÓN Y CAUSA DEL ACCIDENTE SUSCITADO ANTES DE PROCEDER A DETENER AL CONDUCTOR?	**SI** **35**	**NO** **15**

Descripción	Frecuencia	Porcentaje
SI	35	70%
NO	15	30%
	50	100%

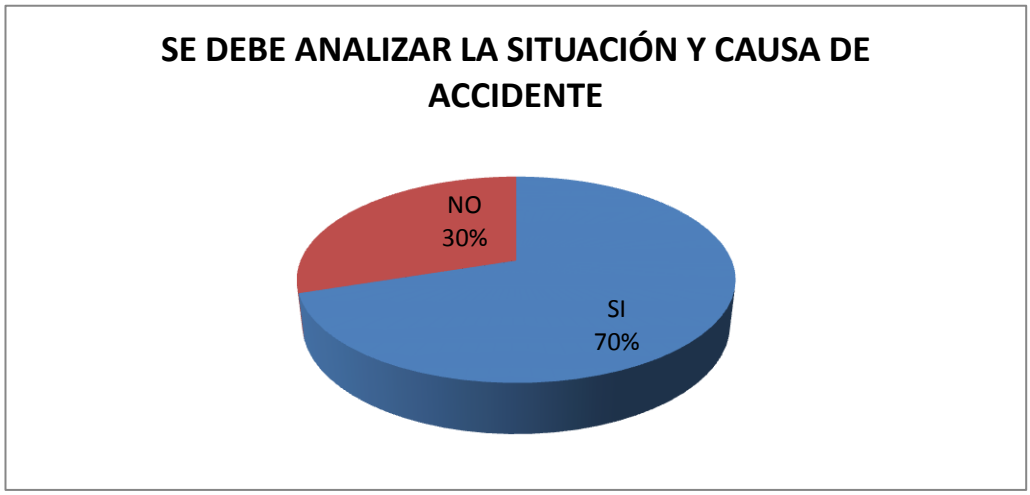
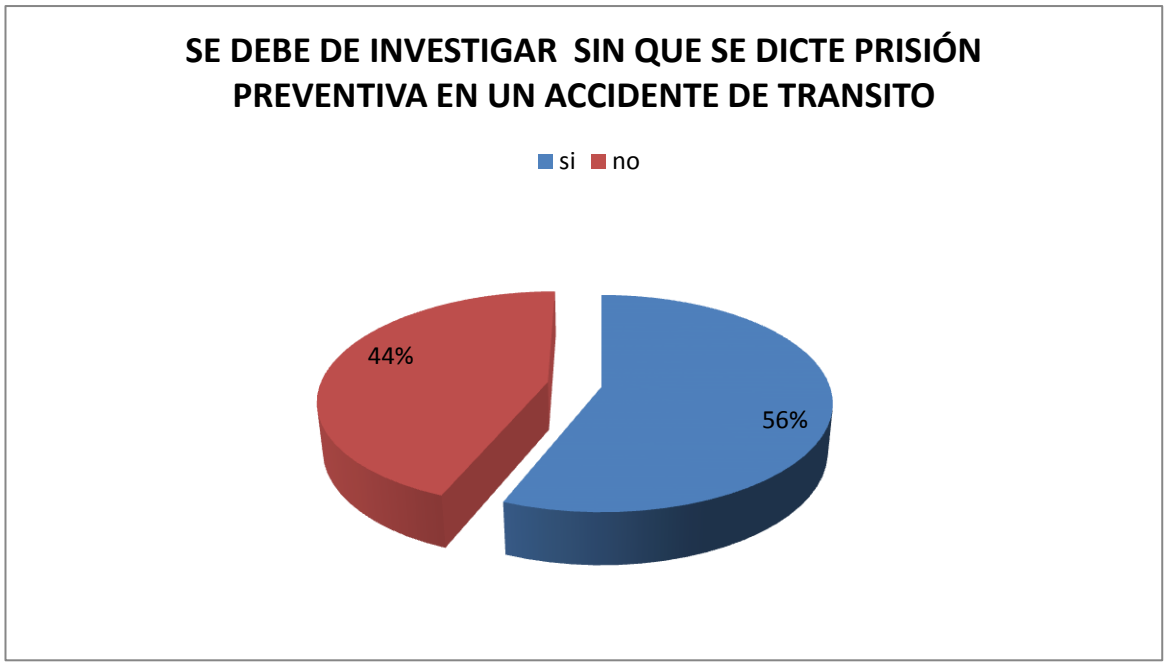


Ilustración 2 Grafico 1 Sobre la Privación de volver a manejar cuando hay un accidente
Fuentes: Investigador

ANALISIS.- Esto demuestra que el 70% de los conductores entrevistados está acuerdo con que se debe analizar la situación antes de proceder con la detención y solo un 30% está en desacuerdo

2.¿USTED CREE QUE SE DEBE INVESTIGAR SIN QUE SE DICTE PRISIÓN PREVENTIVA AL MOMENTO DEL ACCIDENTE?	SI 28	NO 22

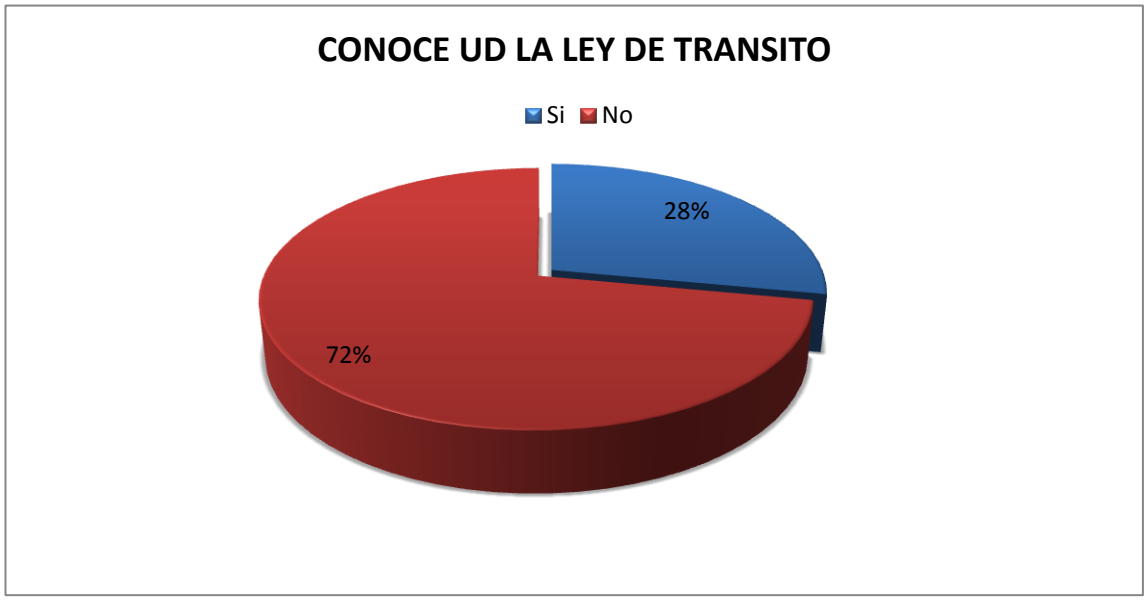
Descripción	Frecuencia	Porcentaje
SI	28	56%
NO	22	44%
	50	100%



ANALISIS.- Demostrando que un 56% de los encuestados creen que deben investigar antes de dictar prisión preventiva, y un 44% pide que se dicte la prisión preventiva.

2. ¿CONOCE USTED LA LEY Y EL REGLAMENTO DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL?	SI 14	NO 36

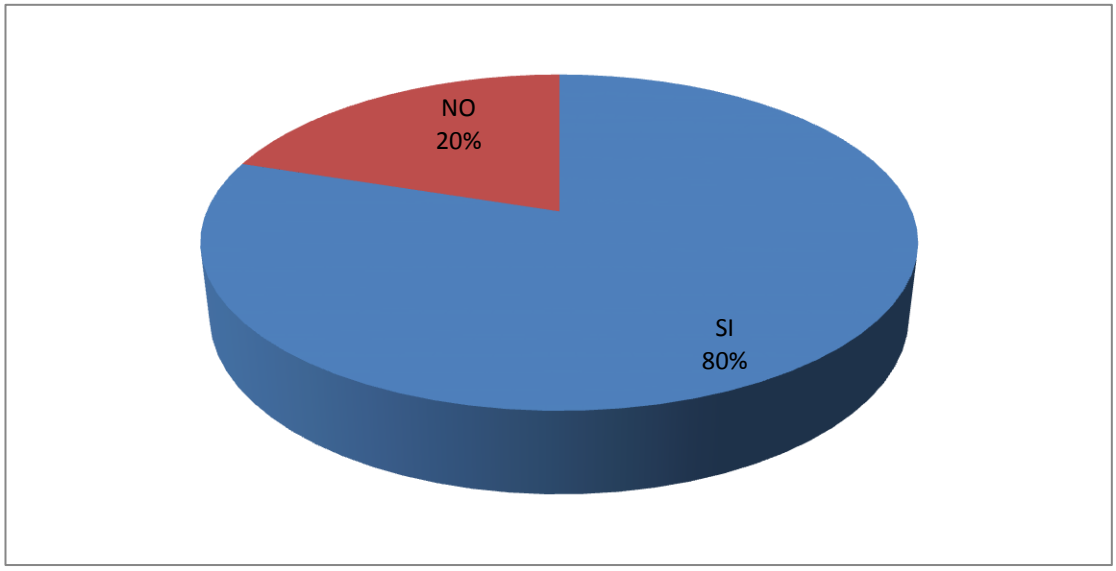
Descripción	Frecuencia	Porcentaje
SI	14	28%
NO	36	72%
	50	100%



ANALISIS.- En esta pregunta demostramos que la mayoría de los conductores no conocen la Ley y el Reglamento de Transporte Terrestre y Seguridad Vial y tan solo un 28% creen que conocen la Ley.

4.- ¿CONSIDERA QUE EL PARTE REALIZADO POR EL AGENTE SE DEBERIA HACER EN PRESENCIA DE LAS PERSONAS INVOLUCRADAS EN EL ACCIDENTE**?**	SI 40	NO 10

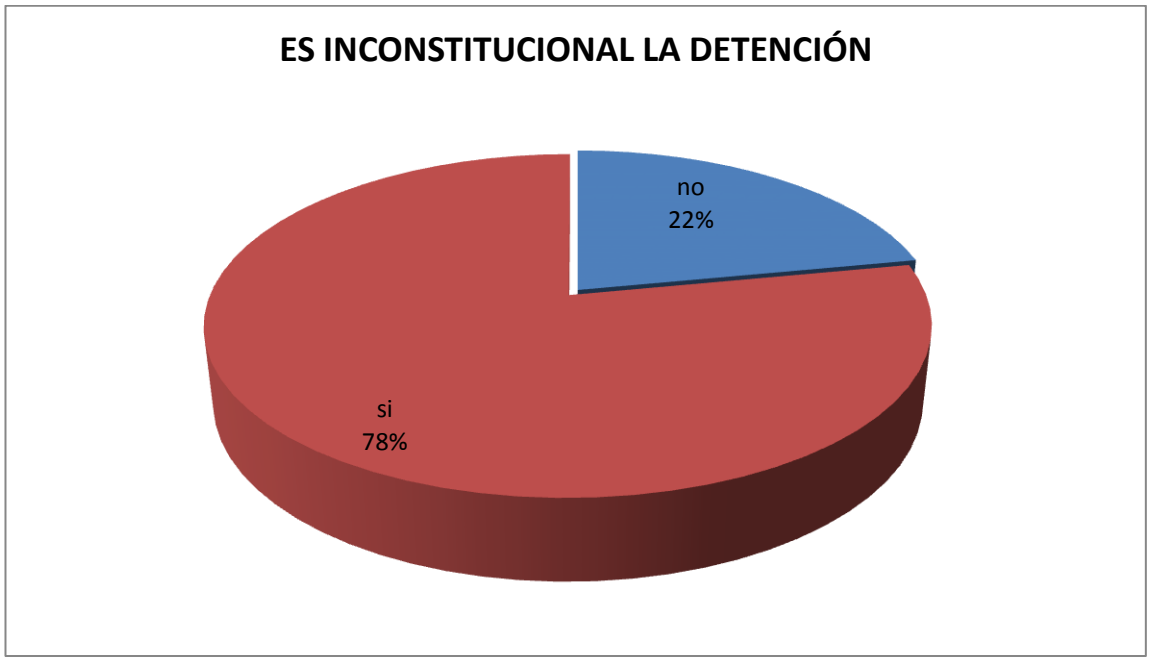
Descripción	Frecuencia	Porcentaje
SI	40	80%
NO	10	20%
	50	100%



ANALISIS.- En esta pregunta podemos darnos cuenta que un 80% está de acuerdo que sea considerados las personas involucradas en el accidente y solo un 20% lo dejarían a criterio del agente de tránsito.

5.- ¿CREE USTED QUE ES CONSTITUCIONAL LA DETENCIÓN DEL CONDUCTOR EN UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO?	SI 39	NO 11

Descripción	Frecuencia	Porcentaje
SI	39	78%
NO	11	22%
	50	100%



ANALISIS.- Un 78% contesto que es constitucional la detención de un conductor en un accidente de tránsito, y solo un 22% se mostro negativo ante la detención del conductor.

6.-DEBERÍA SANCIONARSE A LOS CHOFERES SOLAMENTE O TAMBIÉN AL PEATÓN POR IRRESPETAR LAS LEYES DE TRANSITO	CHOFER 39	PEATÓN 11

Tabla 2 Debería sancionarse a los choferes solamente o también al peatón

Descripción	Frecuencia	Porcentaje
choferes	39	78%
peatón	11	22%
	50	100%

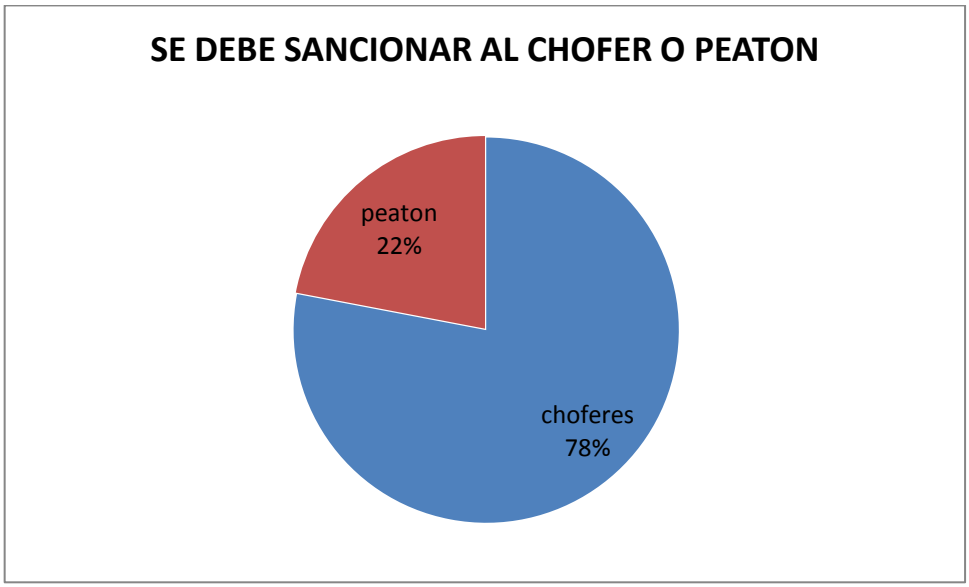


Grafico No 1 Debería sancionarse a los choferes solamente o también al peatón

ANALISIS.- Demostrando una vez más que el 78% piensa que toda la responsabilidad es del chofer y solo un 22% influiría en la sanción del peatón.

7.- ¿DEBERIAN LOS AGENTES DE TRANSITO EN UN ACCIDENTE TOMAR EN CONSIDERACION A TODOS LOS INVOLUCRADOS, Y NO SOLO AL CONDUCTOR?	TODOS 40	CONDUCTOR 10

Tabla 3 Sabe usted por qué se acusa siempre al chofer en un accidente

Descripción	Frecuencia	Porcentaje
TODOS	40	80%
CONDUCTOR	10	20%
	50	100%

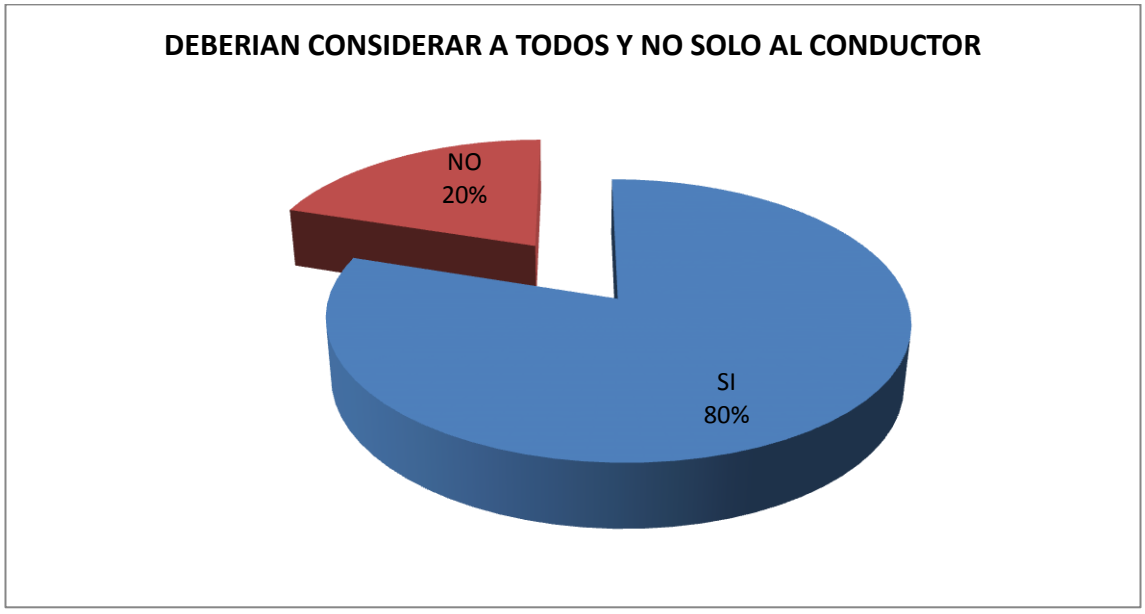


Grafico No 2 Sabe usted por qué se acusa siempre al chofer en un accidente

ANALISIS.- Según los encuestados el 70% considera que deben ser considerados todos los involucrados en el accidente y un 30% solo al conductor.

8.- ¿CONOCE UD. LOS DERECHOS QUE LE ASISTEN EN EL CASO DE SER DETENIDO?	SI 12	NO 38

Tabla 4 Conoce ud.los derechos que le asisten en el caso de ser detenido

Descripción	Frecuencia	Porcentaje
SI	12	24%
NO	38	76%
	50	100%

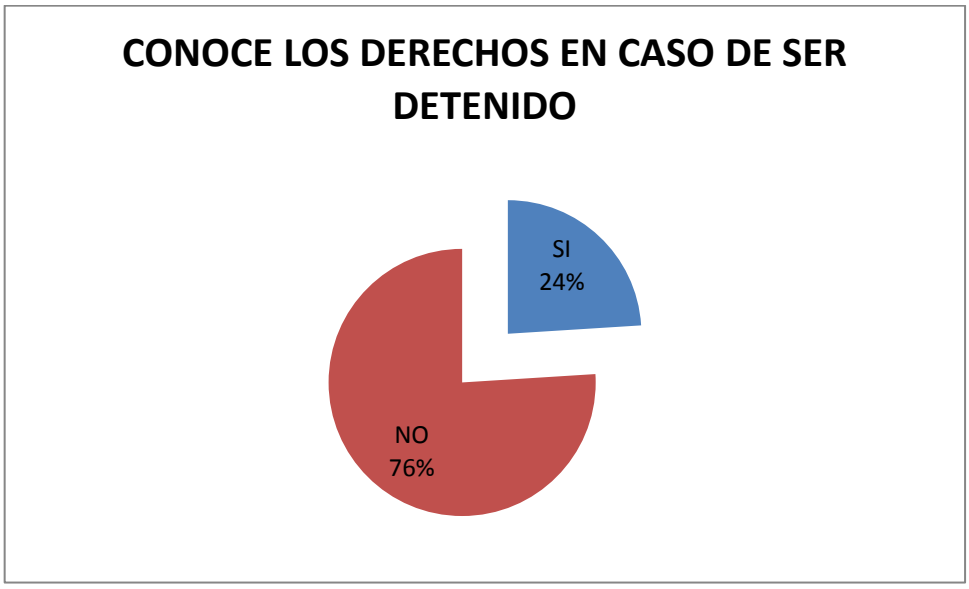


Grafico No 3 ud.los derechos que le asisten en el caso de ser detenido

ANALISIS.- Demostrando una vez más que en su mayoría de los encuestados que no conocen sus derechos en caso de ser detenido en un 76% y tan solo un 24% conocen sus derechos.

9.- ¿ESTA UD DE ACUERDO QUE LOS CONDUCTORES SE REALICEN EXAMENES PSICOTECNICOS ANUALMENTE?	SI 10	NO 40

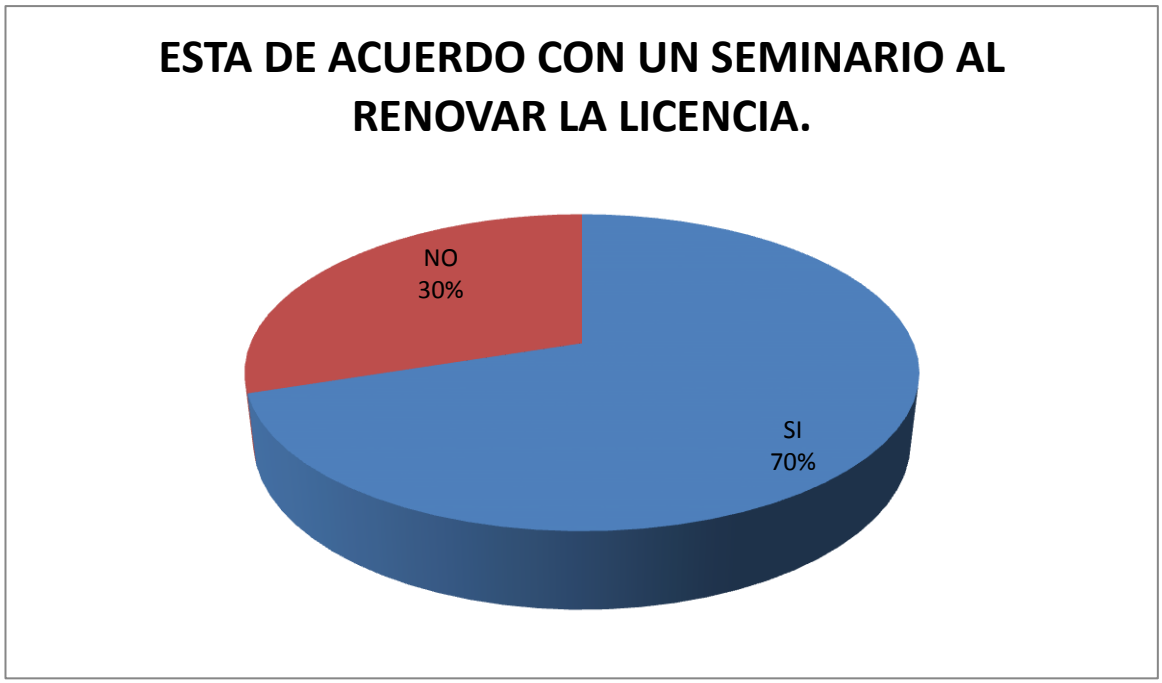
Descripción	Frecuencia	Porcentaje
SI	10	20%
NO	40	80%
	50	100%

Grafico No 4

ANALISIS.- Como podemos darnos cuenta en esta pregunta un 40% está de acuerdo con los exámenes psicotécnicos y un 60% no está de acuerdo por lo tedioso que se torna.

10.- ¿CONSIDERA UD QUE AL MOMENTO DE RENOVAR LA LICENCIA ES NECESARIO UN SEMINARIO DE ACTUALIZACIÓN DE LAS LEYES?	SI 35	NO 15

Descripción	Frecuencia	Porcentaje
SI	35	70%
NO	15	30%
	50	100%



ANALISIS.- En esta pregunta un70% está de acuerdo que se debería incluir un seminario antes de la renovación de la licencia de conducir, y un 30% está en desacuerdo por no pasar tiempo.

CAPITULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.3 CONCLUSIONES

La investigación del tema se ha realizado con profunda responsabilidad; los resultados obtenidos son fruto de las experiencias que día a día se obtiene en el diario vivir de la comunidad de Marcelino Maridueña especialmente en los conductores de transporte pesado; de las reuniones formales y conversaciones informales mantenidas con los agentes de tránsito y con el personal del Servicio de Investigación de Accidentes de Tránsito, SIAT.

De la comunicación fructífera con los contraventores o usuarios de la justicia, así como con sus familiares; de la capacitación periódica que realiza el Consejo de la Judicatura a los Jueces, a fin de unificar criterios para una mejor administración de justicia; de los seminarios y conferencias en materia de tránsito a los cuales se asiste de manera particular para compartir y profundizar conocimientos.

El estudio sobre las contravenciones de tránsito, sus causas y sus consecuencias se complementa con las consulta en libros, tesis, revistas, periódicos.

Me involucro en este tema ya que generalmente he estado muy cerca de las injusticias que se cometen cuando existe un accidente de tránsito, ya que durante el tiempo de zafra trabajan 150 camiones que transportan caña de azúcar, y por lo general las consecuencias son que el conductor debe salir huyendo tenga o no la culpa, es por este tipo de injusticia mi trabajo de investigación.

Este modesto trabajo está a disposición de los profesionales del derecho, en especial de los abogados en libre ejercicio, así como también de los estudiantes de derecho, a quien invito a involucrarse y profundizar sus conocimientos en materia de tránsito, por ser de gran interés.

5.4. RECOMENDACIONES

Los conductores de vehículos, profesionales, no profesionales; y, los peatones debemos cambiar de actitud. Es hora de tomar conciencia de la alta responsabilidad que representa conducir un vehículo y transitar por la vía pública.

Tener un cabal conocimiento de las contravenciones de tránsito; conociendo la Ley podremos 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 un año 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 el cometimiento de las contravenciones de tránsito es su desconocimiento.

Responsabilizar al agente de tránsito cuando no se cumpla y tan solo sancione a los conductores que han tenido un accidente de tránsito culposo; a través de esta reforma al reglamento con sus respectivas garantías.

Por lo tanto, de la investigación realizada propongo la difusión, discusión y aprobación de la siguiente **REFORMA AL REGLAMENTO DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL** y que haga una CAPACITACIÓN en forma permanente y facilitar logística

tecnificada para que la actividad de los agentes de tránsito no se vea afectada ni que perjudique a nadie.

En el Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte terrestre, y Seguridad vial, Titulo XX, Del Procedimiento en las Infracciones de Tránsito, en el Art. 231, solo en los casos en que de un accidente de tránsito resultares personas fallecidas o con lesiones graves cuya imposibilidad física supere los 30 días, debidamente determinada por un médico legista mediante informe preliminar, los Agentes de Tránsito que tomen procedimiento quedaran facultados para aprehender al presunto autor o autores del delito y ponerlos a orden de la autoridad competente.

COMISIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL DEL ECUADOR

Considerando:

Que, nunca se ha dictado verdaderas políticas en el Reglamento de la Ley de Tránsito de acorde con la Ley, para garantizar a los ciudadanos conductores o peatones la presunción de inocencia en un accidente culposo como una Garantía constitucional,

Que, La nueva Ley de Tránsito obliga a los agentes de tránsito a capacitarse y preparase en forma permanente para el correcto cumplimiento de sus funciones; deben tener pleno conocimiento de la Ley, y el Reglamento.

Que, se cuente con mecanismos tecnológicos actualizados, incluyendo ojos de águila cada 20 km. en las autopistas, que permitan en el momento del accidente se remitan los partes correspondientes de forma clara y precisa

En uso de sus atribuciones conferidas por la Ley, expide la siguiente,

LEY REFORMATORIA AL REGLAMENTO DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL

Capítulo Único, DE LA APREHENSIÓN.- Al Art. 231.-incorporose como último inciso "**Y; el agente de tránsito debe estar acompañado de apoyo logístico tecnológico actualizado para que se aprehenda al verdadero culpable y no al tercero inocente en casos de accidentes culposos."**

Disposición final.- El presente decreto ejecutivo entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro oficial.

Dado en el Palacio Nacional en Quito, a……..del 2011

f) Rafael Correa Delgado

Presidente Constitucional de la República

CERTIFICACIÓN.-

Ab. Oscar Pico Solórzano

Subsecretario General de la Administración Pública

CAPITULO VI

6.1 TÍTULO DE LA PROPUESTA

“LOS AGENTES DE TRÁNSITO DEL ECUADOR Y LA LOGÍSTICA EN LAS INFRACCIONES REFERENTE A LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO QUE SE DAN EN EL CANTÓN MARCELINO MARIDUEÑA EN LA PROVINCIA DEL GUAYAS”

6.2 JUSTIFICACIÓN

Este importante proyecto nos permite buscar soluciones a la falta de una asistencia logística de los Agentes de Tránsito en los accidentes y hace cumplir ante la autoridad competente los Derechos y Garantías constitucionales de la presunción de inocencia con la permisiva y respectiva investigación antes de detener al conductor siempre y cuando no sean accidentes de tránsito culposos.

En referente a la investigación que he realizado, obtuve este problema latente en la comunidad y a su vez me permite contribuir en dar solución a los continuos inconvenientes surgidos en los detenciones cuando surge un accidente de tránsito presumiblemente culposo, sin dar la oportunidad de que los conductores se puedan defender en estos casos, simplemente los detienen trasladándolos a los calabozos provisionales de la Comisión Tránsito.

Es necesario considerar lo endeble del reglamento de la Ley de Tránsito con los señalamientos procesales como corresponde y que no ha sido reformada, de acuerdo a la Ley de Transporte Terrestre y Seguridad Vial y fusionar sus actividades precautelando y no violentando las Garantías Constitucionales.

Esta investigación es de contribuir de algún modo que cuando exista un accidente de tránsito se mantenga la presunción de inocencia de acto ocurrido para que en el proceso de investigación con nuevas tecnologías se considere doloso o culposo por las

Autoridades competentes, en caso e ameritarlo sancionar como corresponde al responsable. Siendo la investigación para determinar cuáles son los verdaderos motivos que inducen a los conductores de vehículos a cometer este tipo de infracciones de tránsito, que por cierto generan contratiempo y se ven involucrados en un proceso judicial tedioso y muy dilatado que muchos prefieren no enfrentar.

LO QUE EL PROYECTO DESEA CAMBIAR	LO QUE EL PROYECTO DESEA INTRODUCIR
Inasistencia logística en casos de accidentes culposos.	Asistencia logística con tecnología actualizada
Inconstitucionalidad en las detenciones	Constitucionalidad y Garantías en las detenciones
Vulneración de Derechos	Respeto a los Derechos Constitucionales
Detenciones injustas	Justicia y legitimad en los procesos.

6.3OBJETIVOS

6.3.1 OBJETIVO GENERAL

Elaborar un anteproyecto de reforma al reglamento de la ley de tránsito incorporando el apoyo logístico tecnificado.

Con el fin de dar un mejor orden a las leyes de tránsito, para que todos los involucrados se vean favorecido por la disminución de los índices de accidentes existentes actualmente. El presente objetivo radica en tener las bases necesarias e investigaciones para influir en la reforma a la ley de transito. Ampliando los síntomas y causas podemos definir la

aplicación de un nuevo reglamento para que sea analizado y aprobado por los legisladores, jueces y conjueces.

6.3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- **Garantizar Paradigmas jurídicos para los partes de tránsito con criterio de la sana critica vinculados con la acción deontológica de los agentes de tránsito.**

Los paradigma del porque los accidentes de tránsitos se presenta en forma continua y porque no aplica la ley por parte de los agentes de tránsito, que le obliga a ser flexible e ineficientes para sancionar adecuadamente a los involucrados.

- **Proponer que se den medidas sustitutivas para preservar la comparecencia al proceso en casos de accidentes de tránsito culposos.**

Si hay un accidente de tránsito donde por desvirtuar la ley, se genero un hecho de transito que lo acredita culpable es decir violando una ley ocurre un accidente, el culposo deberá de ser sancionados con medidas sustitutivas, por lo que ocasiono el hecho y no fue un accidente, haciendo presente la sanción de manera directa por lo acontecido.

- **Socializar con la comunidad; autoridades seccionales la ley de transporte terrestre y seguridad vial y el reglamento de la ley de tránsito**

Ser pioneros de controlar las actividades de transito y los hechos que ocurran, siendo critico y respaldando la generación de medidas sustitutas auxiliares para que puedan ser aplicadas.

6.4 METODOLOGÍA

MÉTODOS DE LA INVESTIGACIÓN.

6.4.1 MÉTODO DESCRIPTIVO.

Por cuanto se describe o analiza de qué forma afecta a la comunidad Marcelinense, cuando suceden accidentes de tránsito y no se da cumplimiento a lo establecido en la Constitución; y, peor los Agentes de tránsito carecen de apoyo tecnológico para establecer culpabilidad o inocencia

6.4.5 INDUCTIVO - DEDUCTIVO

Es un método mixto ya que la inducción y deducción se complementa en el proceso de la investigación y nos permite a partir de la hipótesis planteada ir comprobando de acuerdo al alcance de la información proporcionado por los usuarios de la jurisdicción del cantón Marcelino Maridueña.

6.5 FACTIBILIDAD

La propuesta de reforma al Reglamento General de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para establecer que el agente de tránsito debe estar acompañado de apoyo logístico tecnológico actualizado para que de manera oportuna se de cumplimiento a las Garantías Constitucionales de inocencia en los casos de accidentes culposos para que se considere la logística y sea posible de que se ejecute, debido a que como resultado de implementar este inciso al Reglamento tendremos una mejor y mayor atención además de otorgar excelentes servicios por parte de las agentes de tránsito.

Para que este proyecto se haga realidad es responsabilidad la aprobación de la Asamblea Nacional que representa los intereses populares y por supuesto también del Presidente de la República apruebe el proyecto lo cual beneficiaria de sobremanera a los agentes de tránsito y a los conductores de todo el país.

El grado de factibilidad se incrementa debido a que esta propuesta debe de hacerse justicia y otorgarles los deberes, derechos y beneficios a los agentes de tránsito y los conductores y conseguir por medio de la Asamblea Nacional que se apruebe el inciso que aspiro en este proyecto.

6.6 DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

Poder incorporar el apoyo logístico tecnificado para que así los agentes de tránsito puedan con mayor claridad ver la responsabilidad de los conductores en los accidentes de tránsito y así poder determinar con seguridad la culpabilidad o inocencia del conductor que provocare un accidente.

Hacer factible que se cumpla la implementación de la logística tecnificada sería una buena oportunidad para los conductores y poder determinar el grado de culpabilidad.

6.6.1 TEMA:

"LOS AGENTES DE TRÁNSITO DEL ECUADOR Y LA LOGÍSTICA EN LAS INFRACCIONES REFERENTE A LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO QUE SE DAN EN EL CANTÓN MARCELINO MARIDUEÑA EN LA PROVINCIA DEL GUAYAS"

6.6.2 PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

"COMO SE DESENVUELVEN LOS AGENTES DE TRÁNSITO DEL ECUADOR A TRAVÉS DE LA LOGISTICA EMPLEADA EN LA INFRACCIONES QUE SE DAN EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO EN EL CANTÓN MARCELINO MARIDUEÑA EN LA PROVINCIA DEL GUAYAS"

6.6.3 INTRODUCCIÓN A LA PROPUESTA

En el Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte terrestre, y Seguridad vial, Titulo XX, Del Procedimiento en las Infracciones de Tránsito, en el Art. 231, solo en los casos en que de un accidente de tránsito resultares personas fallecidas o con lesiones graves cuya imposibilidad física supere los 30 días, debidamente determinada por un médico legista mediante informe preliminar, los Agentes de Tránsito que tomen procedimiento quedaran facultados para aprehender al presunto autor o autores del delito y ponerlos a orden de la autoridad competente.

6.6.4 PROPUESTA

COMISIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL DEL ECUADOR

Considerando:

Que, nunca se ha dictado verdaderas políticas en el Reglamento de la Ley de Tránsito de acorde con la Ley, para garantizar a los ciudadanos conductores o peatones la presunción de inocencia en un accidente culposo como una Garantía constitucional,

Que, La nueva Ley de Tránsito obliga a los agentes de tránsito a capacitarse y preparase en forma permanente para el correcto cumplimiento de sus funciones; deben tener pleno conocimiento de la Ley, y el Reglamento.

Que, se cuente con mecanismos tecnológicos actualizados, incluyendo ojos de águila cada 20 km. en las autopistas, que permitan en el momento del accidente se remitan los partes correspondientes de forma clara y precisa

En uso de sus atribuciones conferidas por la Ley, expide la siguiente,

LEY REFORMATORIA AL REGLAMENTO DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL

Capítulo Único, DE LA APREHENSIÓN.- Al Art. 231.-incorporose como ultimo inciso "**Y; el agente de tránsito debe estar acompañado de apoyo logístico tecnológico actualizado para que se aprehenda al verdadero culpable y no al tercero inocente en casos de accidentes culposos."**

Disposición final.- El presente decreto ejecutivo entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro oficial.

Dado en el Palacio Nacional en Quito, a……..del 2011

f) Rafael Correa Delgado

Presidente Constitucional de la República

CERTIFICACIÓN.-

Ab. Oscar Pico Solórzano

Subsecretario General de la Administración Pública

6.7 ACTIVIDADES

Las acciones que van a permitir la implementación de esta propuesta son:

- ✓ **Recursos Humanos.-: La capacitación de parte del Tutor** Ab. Washington Salinas Tomalá, el Director de tesis el Dr. Vicente Icaza Cabrera, como lector de tesis Ab. Carlos Lozano Andrade y en lo investigativo para la realización de este proyecto Jorge Wilson García Camino alumno de la Universidad Técnica de Babahoyo.
- ✓ **Materiales e infraestructura:** Para la realización de este proyecto pude contar con materiales como son:

Computador e impresora, libros y códigos didácticos, trípticos, Cd, Internet, conferencias audiovisuales, Locales Deportivos y sociales, transporte e imprevistos

- ✓ **RECURSOS ECONOMICOS**

PRESUPUESTO

CONCEPTO	VALOR
Adquisición de textos	$ 110.00
Reproducción de ejemplares	$ 280.00
Encuadernación	$ 40.00
Gastos de investigación	$ 250.00
TOTAL	**$ 680.00**

6.8 IMPACTO

Para los conductores el impacto de este proyecto por su amplio espectro de cobertura social y de la implementación seria un efecto positivo para el país, ya que una vez que entre en vigencia la reforma antes

mencionada con lo cual se podrá determinar el grado de culpabilidad o inocencia en los accidentes de tránsito.

Demostrando así que el Reglamento de transporte Terrestre y Seguridad Vial**,** pueden combinar los intereses tanto de los conductores y de los peatones en un fin positivo común, que indudablemente se revertirá en una justicia equitativa y en mejora sustancial de la confianza de justicia en nuestro país**.**

6.9 EVALUACIÓN

Los resultados que obtendremos será que los agentes de tránsito podrán determinar la culpabilidad o inocencia del conductor en los accidentes de tránsito con el respectivo apoyo logístico tecnificado y el efecto positivo es hacer cumplir ante la autoridad competente los Derechos y Garantías constitucionales de la presunción de inocencia con la permisiva y respectiva investigación antes de detener al conductor siempre y cuando no sean accidentes de tránsito culposos.

ANEXOS

ANEXO #1

ENCUESTA

1.- ¿CONSIDERA USTED QUE SE DEBE ANALIZAR LA SITUACIÓN Y CAUSA DEL ACCIDENTE SUSCITADO ANTES DE PROCEDER A DETENER AL CONDUCTOR?

Si ☐ No ☐

2.- ¿ USTED CREE QUE SE DEBE INVESTIGAR SIN QUE SE DICTE PRISIÓN PREVENTIVA AL MOMENTO DEL ACCIDENTE?

Si ☐ No ☐

3.- ¿CONOCE USTED LA LEY Y EL REGLAMENTO DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL?

Si ☐ No ☐

4.- ¿CONSIDERA QUE EL PARTE REALIZADO POR EL AGENTE SE DEBERIA HACER EN PRESENCIA DE LAS PERSONAS INVOLUCRADAS EN EL ACCIDENTE?

Si ☐ No ☐

5.- ¿CREE USTED QUE ES CONSTITUCIONAL LA DETENCIÓN DEL CONDUCTOR EN UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO?

Si ☐ No ☐

6.- ¿DEBERIA SANCIONARSE A LOS CHOFERES SOLAMENTE O TAMBIEN AL PEATÓN POR IRRESPETAR LAS LEYES DE TRÁNSITO?.

Si ☐ No ☐

7-¿DEBERIAN LOS AGENTES DE TRANSITO EN UN ACCIDENTE TOMAR EN CONSIDERACION A TODOS LOS INVOLUCRADOS, Y NO SOLO AL CONDUCTOR??

Si ☐ No ☐

8.- ¿CONOCE UD. LOS DERECHOS QUE LE ASISTEN EN EL CASO DE SER DETENIDO?

SI ☐ NO ☐

9.- ¿ESTA UD DE ACUERDO QUE LOS CONDUCTORES SE REALICEN EXAMENES PSICOTECNICOS ANUALMENTE?

Si ☐ No ☐

10.-¿ CONSIDERA UD QUE AL MOMENTO DE RENOVAR LA LICENCIA ES NECESARIO UN SEMINARIO DE ACTUALIZACIÓN DE LAS LEYES?

Si ☐ No ☐

11.- ¿DEBERÍA IMPLANTARSE LEYES MÁS SEVERAS A LOS PEATONES QUE SON CULPABLE DE PROVOCAR UN ACCIDENTE DE TRANSITO??

Si ☐ ☐ No

FOTOGRAFÍAS DE CHOQUES DE VEHICULOS

COLISION DE UN VEHICULO POR LA PARTE DE ATRÁS, EL CONDUCTOR QUE CHOCA ESTABA EN ESTADO ETÍLICO

ENCUESTA REALIZADA A LOS SEÑORES CONDUCTORES

BIBLIOGRAFÍA

- Constitución de la República del Ecuador
- Código Penal
- Código de Procedimiento penal
- Código de Procedimiento Civil
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial
- Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial
- CABANELLAS, Guillermo. “Diccionario Jurídico Elemental”, Editorial Heliasta
- GALLEGOS GALLEGOS, Simón Bolívar, “La Responsabilidad en el Delito de Tránsito”, Impresores HEAN, Quito –Ecuador, 2.009

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

TIEMPO / *ACTIVIDADES*	*ENE.*				*FEB.*				*MAR.*				*ABR.*				*MAY.*				*JUN.*			
	1	*2*	*3*	*4*	*1*	*2*	*3*	*4*	*1*	*2*	*3*	*4*	*1*	*2*	*3*	*4*	*1*	*2*	*3*	*4*	*1*	*2*	*3*	*4*
ENUNCIADO DE PROBLEMA Y TEMA	*x*	*X*																						
FORMULACIÓN DEL PROBLEMA			*x*	*x*	*X*																			
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA						*x*	*x*	*X*																
FORMULACIÓN DE OBJETIVOS									*x*	*x*	*x*													
MARCO TEÓRICO DE LA INVESTIGACIÓN												*x*	*x*	*x*										
HIPÓTESIS															*X*	*x*								
METODOLOGÍA NIVEL Y TIPO																	*X*	*x*						
APLICACIÓN DE LA ENCUESTA																			*x*	*x*	*x*			
ANÁLISIS Y RESULTADOS																						*X*	*x*	*X*