



**UNIVERSIDAD LAICA
VICENTE ROCAFUERTE DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DERECHO
CARRERA DE DERECHO**

**PROYECTO DE INVESTIGACIÓN
PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE:
ABOGADO DE LOS JUZGADOS Y TRIBUNALES DE LA
REPÚBLICA**

TEMA:

**“EFECTOS TRAUMATOLÓGICOS Y PATRIMONIALES
OCASIONADOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO
EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL
DESDE SEPTIEMBRE 2014
A FEBRERO 2015”**

AUTOR:

JOSÉ GUILLERMO SALTOS LEÓN

TUTOR:

Abg. GUSTAVO MARRIOTT ZURITA. Mgs

GUAYAQUIL- ECUADOR

2015-2016

DEDICATORIAS:

**A DIOS;
POR SU AMOR, MISERICORDIA Y PACIENCIA.**

**A MÍ ESPOSA;
POR SU AMOR, BELLEZA, GENEROSIDAD E INTELIGENCIA.**

**A MIS HIJOS;
GÉNESIS MARÍA Y JOSÉ DE JESÚS ENMANUELLE,
QUIENES DESDE EL CIELO COMPARTEN MÍ FELICIDAD.**

AGRADECIMIENTOS:

A MÍ ESPOSA;

DE QUIEN ME SIENTO ORGULLOSO POR SU AMOR INCONDICIONAL Y POR SU APOYO, QUE HA HECHO POSIBLE QUE CULMINE UN NIVEL MÁS DE MI PREPARACIÓN ACADÉMICA.

Al Abg. GUSTAVO MARRIOTT ZURITA, Mgs.;

QUIEN GUIÓ LA TITULACION EN BASE A DIRECTRICES IMPONDERABLES, LAS CUALES HAN CONTRIBUIDO A LA CULMINACION EXITOSA DEL DESARROLLO DE LA TESIS, Y DE QUIEN FUI SU DISCENTE.

POR SU SAPIENCIA IMPARTIDA; Y QUIEN, A TRAVÉS DE SU VOCACIÓN Y DEDICATORIA COMO DOCENTE, VALORA EL TALENTO DE CADA UNO DE LOS EDUCANDOS Y FUTUROS PROFESIONALES.

A LAS AUTORIDADES;

QUIENES ME OTORGARON LA BECA ESTUDIANTIL.

A MIS DOCENTES;

QUIENES COMPARTIERON SUS HABILIDADES COGNITIVAS EN EL DESARROLLO Y FORMACIÓN DE NUESTRAS COMPETENCIAS.

RESPONSABILIDAD

Los criterios, resultados, conclusiones, recomendaciones y propuestas expresadas en el presente trabajo, son de entera y exclusiva responsabilidad del autor:

.....
JOSÉ GUILLERMO SALTOS LEÓN

CERTIFICO:

Que la presente Tesis de Grado, titulada **“EFECTOS TRAUMATOLÓGICOS Y PATRIMONIALES OCASIONADOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL DESDE SEPTIEMBRE 2014 A FEBRERO 2015”**, fue elaborada por el autor, **JOSÉ GUILLERMO SALTOS LEÓN**; en forma sistemática y con sujeción al proyecto de investigación y a mis orientaciones; y que, una vez revisado su contenido y forma, autorizo su presentación.

Atte.,

.....
Abg. GUSTAVO MARRIOTT ZURITA, Mgs.

TUTOR

Guayaquil, 21 de Octubre de 2015

INDICE GENERAL DE CONTENIDOS:

	Pág.
INDICE DE CUADROS.....	viii
INDICE DE GRÁFICOS.....	x
RESUMEN.....	xii
SUMARY.....	xiii
INTRODUCCION.....	1
CAPITULO I	
EL PROBLEMA A INVESTIGAR	
Planteamiento del problema.....	3
Formulación del problema.....	4
Delimitación del problema.....	4
JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA.....	.5
SISTEMATIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.....	.6
OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	
General.....	7
Específico.....	7
LIMITES DE LA INVESTIGACIÓN.....	.7
IDENTIFICACION DE LAS VARIABLES.....	.8
HIPOTESIS GENERAL Y ESPECÍFICA.....	.8
CAPITULO II	
FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	
ANTECEDENTES REFERENCIALES Y DE INVESTIGACIÓN.....	10
MARCO TEÓRICO REFERENCIAL.....	14
MARCO LEGAL.....	19
MARCO CONCEPTUAL.....	21
CAPÍTULO III	
METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	
METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	
Método de la investigación.....	65
Población y muestra.....	65
Conceptualización del término población.....	65
Conceptualización del término muestra.....	66
Desarrollo del tamaño de la muestra.....	67
TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS	
Tipo de investigación.....	68
Instrumentos para obtener datos.....	69
Técnica utilizada en la investigación.....	70
Recolección de la información.....	70
Conclusiones esperadas de la investigación.....	70

TRATAMIENTO A LA INFORMACIÓN	
Procesamiento y análisis de la encuesta.....	71
Presentación de preguntas de encuestas	72
Discusión de resultados de las encuestas.....	83

CAPÍTULO IV LA PROPUESTA

TÍTULO DE LA PROPUESTA	84
JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA	84
OBJETIVO GENERAL DE LA PROPUESTA	85
OBJETIVO ESPECÍFICO DE LA PROPUESTA	85
HIPÓTESIS DE LA PROPUESTA.....	85
LISTADO DE CONTENIDOS Y FLUJO DE LA PROPUESTA	86
DESARROLLO DE LA PROPUESTA.	87
IMPACTO/PRODUCTO/BENEFICIO OBTENIDO.....	96
VALIDACIÓN DE LA PROPUESTA.....	96
CONCLUSIONES	99
RECOMENDACIONES.....	99
FUENTES BIBLIOGRAFICAS (METODOLOGÍA APA)	101
ANEXOS.....	105
GLOSARIO.....	107

INDICE DE CUADROS

	Pág.
CUADRO Nº 1	
MATRIZ DE CONSOLIDACIÓN DE METODOLOGIA DE INVESTIGACION Y OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES	9
CUADRO Nº 2a	
SISTEMA DE REDUCCIÓN DE PUNTOS DE LAS LICENCIAS DE CONDUCIR. INFRACCIONES PUNTOS.....	50
CUADRO Nº 2b	
SUCESOS ACAECIDOS EN LOS MESES DE ENERO Y FEBRERO DEL 2015.....	51
CUADRO Nº 3	
CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO	63
CUADRO Nº 4	
CUADRO DE POBLACIÓN ENCUESTADA EN GUAYAQUIL.....	66
 <u>ENCUESTA DIRIGIDA A LOS ABOGADOS</u>	
CUADRO Nº 5	
ITEM Nº 1.- ¿Piensa usted que si el 80% de los ciudadanos respetaran las normativas de tránsito vigente disminuirían los accidentes de tránsito considerablemente?.....	73
CUADRO Nº 6	
ITEM Nº 2.- ¿Considera usted que disminuirían considerablemente los accidentes de tránsito si los ciudadanos infractores fueran sancionados con penas más severas que las que rigen actualmente en el COIP?	74
CUADRO Nº 7	
ITEM Nº 3.- ¿Cree usted que la disminución del parque automotor en la ciudad de Guayaquil evitaría la proliferación de los accidentes de tránsito en un 80%?.....	75
CUADRO Nº 8	
ITEM Nº 4.- ¿Considera usted que el personal de la CTE aplica eficientemente las normativas de tránsito con la finalidad de evitar los accidentes de tránsito?	76
CUADRO Nº 9	
ITEM Nº 5.- ¿Piensa usted que si los ciudadanos fueran aleccionados en instituciones especializadas para obtener licencias se lograría disminuir los accidentes de tránsito?.....	77
CUADRO Nº 10	
ITEM Nº 6.- ¿Estima usted que los ciudadanos irrespetan las normativas de tránsito a propósito, causando el incremento de los accidentes de tránsito?	78
CUADRO Nº 11	
ITEM Nº 7.- ¿Cree usted que con la reforma de la LTTTSV, y la vigencia del COIP desde el 10 de agosto del 2014, se ha logrado disminuir los accidentes de tránsito?.....	79

CUADRO Nº 12

ITEM Nº 8.- ¿Piensa usted que el SPPTA (ex SOAT) que ahora regula el estado en lugar de la empresa privada ha logrado disminuir los accidentes de tránsito? 80

CUADRO Nº 13

ITEM Nº 9.- ¿Estima usted que las víctimas y/o beneficiarios de un accidente de tránsito deberían recibir vitaliciamente cada mes un salario básico unificado del trabajador para garantizar su nivel de vida? 81

CUADRO Nº 14

ITEM Nº 10.- ¿Piensa usted que las indemnizaciones vigentes en el RLTTTSV garantizan el nivel de vida de las víctimas con discapacidad permanente o parcial y/o beneficiarios colaterales por muerte de sus familiares por causa de los accidentes de tránsito? . 82

INDICE DE GRÁFICOS

	Pág.
GRÁFICO Nº 1a	
ACCIDENTES EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL 2013-2014.....	51
GRÁFICO Nº 1b	
FALLECIDOS EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL 2013-2014	52
GRÁFICO Nº 2a	
LESIONADOS EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL 2013 – 2014	52
GRÁFICO Nº 2b	
CAUSAS FRECUENTES EN GUAYAQUIL AÑO 2014	52
GRÁFICO Nº 3.	
Accidentes ocurridos en el año 2010.....	62
GRÁFICO Nº 4.	
Muertes por causas externas (por 100.000 habitantes), DMQ 2003-2013.	62

ENCUESTA DIRIGIDA A LOS ABOGADOS

GRÁFICO Nº 5	
ITEM Nº 1.- ¿Piensa usted que si el 80% de los ciudadanos respetaran las normativas de tránsito vigente disminuirían los accidentes de tránsito considerablemente?.....	73
GRÁFICO Nº 6	
ITEM Nº 2.- ¿Considera usted que disminuirían considerablemente los accidentes de tránsito si los ciudadanos infractores fueran sancionados con penas más severas que las que rigen actualmente en el COIP?	74
GRÁFICO Nº 7	
ITEM Nº 3.- ¿Cree usted que la disminución del parque automotor en la ciudad de Guayaquil evitaría la proliferación de los accidentes de tránsito en un 80%?.....	75
GRÁFICO Nº 8	
ITEM Nº 4.- ¿Considera usted que el personal de la CTE aplica eficientemente las normativas de tránsito con la finalidad de evitar los accidentes de tránsito?	76
GRÁFICO Nº 9	
ITEM Nº 5.- ¿Piensa usted que si los ciudadanos fueran aleccionados en instituciones especializadas para obtener licencias se lograría disminuir los accidentes de tránsito?.....	77
GRÁFICO Nº 10	
ITEM Nº 6.- ¿Estima Usted que los ciudadanos irrespetan las normativas de tránsito a propósito, causando el incremento de los accidentes de tránsito?	78
GRÁFICO Nº 11	
ITEM Nº 7.- ¿Cree usted que con la reforma de la LTTTSV, y la vigencia del COIP desde el 10 de agosto del 2014, se ha logrado disminuir los accidentes de tránsito?.....	79

GRÁFICO Nº 12

ITEM Nº 8.- ¿Piensa usted que el SPPTA (ex SOAT) que ahora regula el estado en lugar de la empresa privada ha logrado disminuir los accidentes de tránsito? 80

GRÁFICO Nº 13

ITEM Nº 9.- ¿Estima usted que las víctimas y/o beneficiarios de un accidente de tránsito deberían recibir vitaliciamente cada mes un salario básico unificado del trabajador para garantizar su nivel de vida? 81

GRÁFICO Nº 14

ITEM Nº 10.- ¿Piensa usted que las indemnizaciones vigentes en el RLTTTSV garantizan el nivel de vida de las víctimas con discapacidad permanente o parcial y/o beneficiarios colaterales por muerte de sus familiares por causa de los accidentes de tránsito? . 82

**UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DERECHO
CARRERA DE DERECHO**

**“EFECTOS TRAUMATOLÓGICOS Y PATRIMONIALES
OCASIONADOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO
EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL
DESDE SEPTIEMBRE 2014
A FEBRERO 2015”**

**AUTOR: JOSÉ GUILLERMO SALTOS LEÓN
TUTOR: Abg. GUSTAVO MARRIOTT ZURITA, Mgs.
FECHA: OCTUBRE DEL 2015**

RESUMEN

La presente investigación sintetiza un breve análisis de los efectos traumatológicos y patrimoniales que causan los accidentes de tránsito por la inobservancia de las leyes de transporte terrestre y seguridad vial del Ecuador en la ciudad de Guayaquil por parte de los ciudadanos que no consideran la valoración formativa e integral que se le debe dar a las normativas de tránsito, puesto que es un indicador de alto nivel que permitiría disminuir el grado de accidentes de tránsito que existen en la ciudad de Guayaquil. El planteamiento de la investigación se basa en el desglose de las variables dependiente e independiente con sus respectivas dimensiones e indicadores relacionadas coherentemente, del objetivo general y específico y de la hipótesis; cuyo propósito es el de beneficiar a los ciudadanos que sufren un accidente de tránsito. Para ello se presenta la propuesta de una Reforma al Libro V, Título II, numerales 1 y 2 del Art. 339 del Reglamento a Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial¹, para que reciban una pensión mensual vitalicia equivalente a un salario básico unificado del trabajador, acorde a los indicadores que se deberán implementar en nuestra región. La modalidad de la investigación es un proyecto factible con un enfoque de trabajo de campo y bibliográfico, fundamentada con antecedentes referenciales históricos y contemporáneos; con leyes, reglamentos y normas vigentes y con ideas y teorías de tratadistas nacionales e internacionales

¹ Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial - Página 67 e Silec Profesional - www.lexis.com.ec

reconocidos, así como encuestas y entrevistas que indican los aspectos cuantitativos y cualitativos.

LAY UNIVERSITY VICENTE ROCAFUERTE

FACULTY OF SOCIAL SCIENCES AND LAW CAREER

LAW CAREER

"TRAUMA AND ECONOMIC EFFECTS

TRAFFIC ACCIDENTS CAUSED BY

IN THE CYTY OF GUAYAQUIL

FROM SEPTEMBER 2014 FEBRUARY 2015"

AUTHOR: JOSÉ GUILLERMO SALTOS LEON

COUNSEL: Abg. GUSTAVO MARRIOTT ZURITA Mgs,

DATE: OCTOBER 2015

SUMMARY

This research synthesizes a brief analysis of the economic effects and trauma caused by traffic accidents by disregarding the laws of road transport and road safety of Ecuador in Guayaquil by citizens who do not consider formative assessment and integral that should be given to traffic regulations, since it is an indicator of high standards that would reduce the level of traffic accidents that exist in the city of Guayaquil. The research approach is based on the breakdown of the dependent and independent variables with their respective dimensions and indicators related coherently, the general and specific objective and of the hypothesis; whose purpose is to benefit the citizens suffering a traffic accident. To do the proposed Reform presents the Book V, Title II, paragraphs 1 and 2 of Art. 339 of the Regulations for the Law of Land Transport, Traffic and Road Safety, to receive a monthly pension for life equal to a basic salary unified worker, according to the indicators to be implemented in our region. The type of research is a feasible project with a focus on field work and bibliographic, based referential historical and contemporary background; with laws, rules and regulations and with ideas and theories of recognized national and international writers as well as surveys and interviews indicate the quantitative and qualitative aspects.

¹ Reglamenta Ley de Transporte Terrestre Transitoy Seguridad Vial-Página 67 e Silec Profesional-
www.lexis.com.ec

INTRODUCCIÓN

Los efectos traumatológicos y patrimoniales es un tema que ha sido tratado en diferentes contextos, asociado a conceptos de acuerdo a las especificaciones del objeto en estudio, que son producidos por los accidentes de tránsito.

En la actualidad, existen nuevos paradigmas que colaboran con los cambios científicos, tecnológicos y sociológicos que existe en este mundo tan globalizado y que ha incidido en quienes promueven directrices encaminadas a la mejora de la educación y seguridad vial.

Es por eso la necesidad de analizar los efectos traumatológicos y patrimoniales, que son producto de accidentes de tránsito por la inobservancia de las normas de tránsito, con la finalidad de dar prioridad al beneficio que obtendrá la ciudadanía con la reforma propuesta, participación y ejecución del proyecto.

El estado tiene la obligación ineludible de velar por el bienestar de los ciudadanos a través de normas políticas y sociales, y la propuesta sería una herramienta útil para mejorar el nivel de vida de los ciudadanos inmersos en accidentes de tránsito con la cobertura de una pensión que consiste en una indemnización mensual vitalicia de un salario básico unificado del trabajador en general por persona, por muerte y/o discapacidad permanente, sobrevenida dentro de los doce meses siguientes al accidente y a consecuencia del mismo.

El grado de comprensión de los temas tratados será considerado y apreciado por los/as abogados encuestada/os, entre los que se incluyen jueces y fiscales de la ciudad de Guayaquil, con el objetivo de concretar y hacer énfasis en los efectos traumatológicos y patrimoniales basados en el cumplimiento de las normativas de tránsito del Ecuador.

El Proyecto de Investigación de este tomo, está organizado por capítulos, el cual consta de la siguiente manera:

Capítulo I, describe el planteamiento del problema, la ubicación del problema, situación conflicto, causa y consecuencias del problema, delimitación del problema, planteamiento o formulación del problema, evaluación del problema, objetivo general y específico, justificación e importancia, identificación y operacionalización de las variables e hipótesis.

Capítulo II, describe el fundamento teórico del tema, se da un breve análisis del antecedente de la investigación, la investigación del tema que sirve de sustento para el análisis científico y técnico de la propuesta, los argumentos técnicos sobre los efectos traumatológicos y patrimoniales que se producen como resultado de los accidentes de tránsito, la clasificación de contravenciones, delitos y clases de infracciones. También se encuentra la fundamentación del marco referencial filosófico de los autores más destacados, la fundamentación legal basada en los artículos del Código Orgánico Integral Penal entre otros y la importancia del tema por medio de la definición de términos conceptuales.

Capítulo III, se refiere a la descripción de la metodología que se aplicará en la investigación, las técnicas, las variables y la población a estudiar, también se consideran las técnicas e instrumentos de recolección de datos y presentación e interpretación de resultados.

Capítulo IV, se refiere a la descripción de los parámetros que son necesarios en el desarrollo de la propuesta para lograr el objetivo deseado en el trabajo de investigación que consiste en garantizar el nivel de vida de los ciudadanos y/o beneficiarios por medio de la reforma al RLTTTSV sugerida en la propuesta.

CAPITULO I

1. EL PROBLEMA A INVESTIGAR

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En la actualidad, en todas las sociedades del mundo, es una utopía pensar que los ciudadanos se trasladen de un lugar a otro caminando. En Ecuador 1'500.000 familias tienen auto. De acuerdo a la información del último Censo Nacional Económico², existen 29.068 establecimientos dedicados a actividades de comercio automotriz, de los cuales el 30% se dedica a la venta de partes, piezas y accesorios de vehículos automotores; según cifras de la Comisión de Tránsito del Ecuador, el parque automotor de Guayaquil en el 2013 alcanzó las 350 mil unidades y para este año, la proyección es que el número supere las 400 mil.

Usualmente, este ascenso es muy loable, pues significa un incremento en la economía nacional, sin embargo, existe una incongruencia: frecuentemente, a través de los medios de comunicación radial, televisiva y escrita oímos, vemos y leemos incidentes que involucran en su mayor parte a personas al volante que provocan graves accidentes, destruyendo su propia vida, e involucrando colateralmente a familias, amigos y desconocidos.

Cronológicamente, hasta el 31 de diciembre de 2013, se produjeron 24.759 accidentes, hasta diciembre de 2014, se incrementaron a 38.195. La cifra de fallecidos también aumentó en aproximadamente un 10%. Guayas y Pichincha registraron el 40% de todas las muertes, en Guayas fueron 204 y en Pichincha 226³.

² <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/wp-content/descargas/Infoeconomia/info7pdf>

³ www.ant.gob.ec/estadisticasdeaccidentesdetransito

Las estadísticas de los accidentes de tránsito presentadas por los medios públicos y organismos gubernamentales autorizados, demuestran que la mayoría de los conductores que han estado inmersos en un accidente de tránsito han incurrido en alguna de las infracciones de tránsito que trata la ley vigente en el capítulo octavo, infracciones de tránsito, sección primera, reglas generales, artículos “(...) 371, 372, 373, 374.....392, del Código Orgánico Integral Penal del Ecuador (en adelante COIP⁴), así como han reconocido que han tenido la idea errónea de pensar que estaban exentos de sufrir un accidente de tránsito, en base a la sugestión interpretativa y subliminal de quienes sostienen que los conductores no salen a matar.

Por lo expuesto, los accidentes automovilísticos son una de las problemáticas más comunes, ya sea por la inobservancia de las normas de tránsito y/o la falta de control por parte de las autoridades. Por ello, son varios de los casos a los que estaremos tratando de darle una explicación y formular posibles soluciones. Además mencionaremos las causas más frecuentes de los accidentes automovilísticos a través de consultas a diferentes medios de apoyo para identificar conceptos y referencias relacionadas con los accidentes de tránsito.

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cómo incide la inobservancia de las normas de tránsito de los ciudadanos en el incremento de los accidentes de tránsito en la ciudad de Guayaquil?

1.3. DELIMITACION DEL PROBLEMA

El Estudio fue realizado en la ciudad de Guayaquil, desde septiembre de 2014 a febrero de 2015.

Campo: Accidentes de Tránsito.

⁴ Manabí, Montecristi, 28 de enero de 2008, citado por Diario el Comercio, <http://www.elcomercio.com.ec/actualidad/seguridad/codigo-penal-se-aprobo-y.html>.

Área: Campo de las Leyes del Código Orgánico Integral Penal del Ecuador.

Aspecto: Efectos traumatológicos y patrimoniales

1.4. JUSTIFICACION E IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación propuesta se justifica plenamente si se considera que con los resultados obtenidos de la investigación se busca lograr beneficiar a los ciudadanos con la reforma propuesta.

Esta investigación es muy conveniente porque se utilizan datos estadísticos emitidos por la Agencia Nacional de Tránsito. Esta acción posee dos ventajas: la primera es que los conductores conocerán cuáles son las consecuencias del desconocimiento, irrespeto e inaplicación de las normativas de tránsito estipuladas en el COIP del Ecuador, y la segunda es que se disminuirían los accidentes de tránsito.

De obtener los resultados esperados, estos factores, además de beneficiar a los ciudadanos que estén inmerso en un accidente de tránsito, reducirían las muertes, las lesiones, las causas probables que ocasionan los accidentes de tránsito, el desgaste patrimonial en los procesos, se evitaría invertir en la reparación del deterioro de los vehículos, disminuirían la interrupción de la circulación vehicular en el tráfico y se restringiría la asignación presupuestaria en el área legal.

La propuesta planteada se justifica plenamente, ya que las aseguradoras captaron aproximadamente \$ 260 millones con el SOAT en 4 años, según la Asamblea, y sólo el 55,42% de lo ganado se destinó al pago de indemnizaciones y el 15% para el Fonsat desde la vigencia del sistema en 2007⁵, y porque busca beneficiar a los ciudadanos, inmersos en el porcentaje de accidentes que proyectan las estadísticas⁶ emitidas por la Comisión de Tránsito del Ecuador (en

⁵<http://www.telegrafo.com.ec/noticias/informacion-general/item/aseguradoras-captan-260-millones-con-el-soat-en-4-anos-infografia.html>

⁶ CTE – Dirección de Planificación – Unidad Estadística

adelante CTE) de Guayaquil para la elaboración de esta tesis, las cuales fueron los siguientes:

CANTIDAD DE MUERTES:

Las muertes por accidentes de tránsito en la ciudad de Guayaquil en el año 2014 fueron las siguientes: enero 13, febrero 19, marzo 17, abril 15, mayo 15, junio 24, julio 8, agosto 17, septiembre 13, octubre 16, noviembre 18 y diciembre 27, sumando 238.

CANTIDAD DE LESIONES:

Las lesiones por accidentes de tránsito en la ciudad de Guayaquil en el año 2014 fueron las siguientes: enero 354, febrero 393, marzo 467, abril 454, mayo 482, junio 396, julio 417, agosto 364, septiembre 299, octubre 304, noviembre 324 y diciembre 379, sumando 4633.

CANTIDAD DE ACCIDENTES:

Las siniestros de los accidentes de tránsito en la ciudad de Guayaquil en el año 2014 fueron las siguientes: enero 583, febrero 621, marzo 627, abril 619, mayo 654, junio 627, julio 636, agosto 428, septiembre 340, octubre 350, noviembre 376 y diciembre 397, sumando 6258.

1.5. SISTEMATIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

Con este estudio se determinará la inobservancia de las normativas de tránsito del COIP, y con ello se reflejará la importancia que tiene la problemática reflejada en los datos estadísticos de la ciudad de Guayaquil.

Hemos sistematizado el problema de investigación con la siguiente interrogante:

¿Qué incidencia va a tener la reforma al Libro V, Título II, numerales 1 y 2 del Art. 339 del Reglamento a Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial si los ciudadanos que sufren un accidente de tránsito reciben una pensión mensual vitalicia equivalente a un salario básico unificado del trabajador?

1.6. OBJETIVO GENERAL DE LA INVESTIGACIÓN

Amparar a los ciudadanos que sufren un accidente de tránsito a través de una reforma al Libro V, Título II, numerales 1 y 2 del Art. 339 del Reglamento a Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial con el beneficio de una pensión mensual vitalicia, equivalente a un salario básico unificado del trabajador.

1.7. OBJETIVO ESPECÍFICO DE LA INVESTIGACIÓN

Hacer conocer a los ciudadanos las causas y efectos de los accidentes de tránsito por el irrespeto de las normativas de tránsito estipuladas en el COIP del Ecuador

1.8. LÍMITES DE LA INVESTIGACIÓN

En el desarrollo de la investigación se presentaron las siguientes limitaciones:

- Escaso tiempo de los funcionarios públicos para la cooperación desinteresada de la información solicitada, lo que dificulta tener una información más cercana a la realidad de los sucesos investigados.
- Temor y recelo de los funcionarios públicos en cuanto a la identificación de la Jurisdicción y grado de responsabilidad en la cooperación desinteresada de la información solicitada.

1.9. IDENTIFICACIÓN DE LAS VARIABLES

VARIABLES DE LA INVESTIGACION

Mejía E.⁷, en su obra, Metodología de la Investigación Científica, respecto a las variables dice “...no son entes de la realidad, no existen de modo independiente de la conceptualización que de ellas hace el investigador”. PARDINAS, F.⁸, expresa: “Los conceptos hipotéticos representan a las variables, a las unidades de análisis y a los indicadores de cada variable, en efecto, deben estar relacionados coherentemente y expresar las propiedades concretas del objeto de investigación”.

Esta investigación consta de una variable independiente y una variable dependiente⁹:

Variable Independiente.

- Accidentes de Tránsito.

Variable Dependiente.

- Efectos Traumatológicos y Patrimoniales.

1.10. HIPÓTESIS GENERAL Y PARTICULAR

1.10.1. HIPOTESIS GENERAL

Si el 45% de las víctimas de accidentes de tránsito fueran indemnizadas con una pensión mensual vitalicia equivalente a un salario básico unificado del trabajador por el Reglamento de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (RLTTTSV) se garantizaría el nivel de vida de los afectados.

1.10.2. HIPOTESIS ESPECÍFICA

El Estado tiene la obligación ineludible e impostergable de implementar una eficaz política social para hacer frente a las exigencias que la comunidad reclama en el control de los referidos delitos.

⁷ Mejía Mejía, Elías (2005) Metodología de la Investigación Científica. Lima: Centro Editorial e Imprenta, UNMSM.

⁸ Pardinas F. "Metodología y técnicas de investigación en ciencias sociales". Siglo XXI. 1976. p. 132.

⁹ Hernández, Sampieri. Roberto. Metodología de la investigación 2a. Edición. Editorial McGraw-Hill, México, 1998.

1.11. MATRIZ OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

Cuadro Nº 1

CONCEPTOS	VARIABLES	DIMENSIÓN	INDICADORES
<p>ACCIDENTES DE TRÁNSITO.-</p> <p>Acción en que un vehículo colisiona con otro, se vuelca hacia un lado, choca con un objeto en reposo, causa daños materiales o embiste a uno o más peatones causándole lesiones graves o leves.</p>	<p>VARIABLE INDEPENDIENTE</p> <p>Accidentes de Tránsito</p>	<p>Causas</p>	<p>1. - Alcohol, 2. - Daño mecánico, 3. - Caso Fortuito, 4.- Medio ambiente</p>
		<p>Efectos</p>	<p>1.- Muerte o incapacidad definitiva. 2.- Choque 3.- Imprevistos. 4.- Lluvia, derrumbes. 5.- Prisión o Reclusión</p>
		<p>Actos Normativos</p>	<p>1.- Leyes, 2.- Ordenanzas 3.- Curso Vial</p>
<p>EFFECTOS TRAUMATOLÓGICOS Y PATRIMONIALES.-</p> <p>Pérdida de vidas y traumatismos no mortales, que causan deficiencias físicas, sensoriales, epidemiológicas, mentales, pérdidas económicas considerables a las víctimas, a sus familias y/o pérdida o disminución de la productividad.</p>	<p>VARIABLE DEPENDIENTE</p> <p>Efectos Traumatólogicos y patrimoniales</p>	<p>Traumatología</p>	<p>1.-Físicas, 2.- Sensoriales, 3.- Psíquicas</p>
		<p>Patrimonios</p>	<p>1.- Egresos, 2.- Multas, 3.- Reparaciones económicas</p>

Fuente: CTE, MSP, COIP
Elaborado por José Saltos León

CAPITULO II

2. FUNDAMENTACION TEÓRICA

2.1. ANTECEDENTES REFERENCIALES Y DE INVESTIGACIÓN

Para dar referencia a un mejor entendimiento del tema, departiremos trabajos de investigación científica anteriormente realizados, expuestas públicamente en la web, que guardan relación con el tema planteado. Con el objetivo de argumentar lo que vamos a ejecutar, tomaremos en cuenta algunos de estos, los cuales presentamos a continuación:

La tesis de grado titulada: **"Reforma al artículo 4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y su aplicación en la ciudad de Machala, provincia de El Oro, en los años 2008-2009, propuesta para reducir los accidentes de tránsito"**¹⁰.

El objetivo de su investigación fue determinar el origen, las causas y los efectos jurídicos y sociales de los accidentes, para buscar una solución a este grave problema, a través de la enseñanza obligatoria en todos los establecimientos de educación públicos y privados en todos sus niveles: Primario, secundario y superior, en temas relacionados a la educación, prevención y seguridad vial, por ser un problema que enfrenta la sociedad moderna a nivel mundial, llegando a la conclusión que el ritmo de crecimiento de accidentes de tránsito sigue, debido a la absoluta desobediencia de las señales reglamentarias informativas que la ley determina, a que la difusión de programas viales, técnicos, congresos, cursos y charlas no se dan como materia obligatoria de tránsito prevención y seguridad vial, a la falta de preparación consciente de la responsabilidad de conducir un vehículo, a que la señalización y semaforización de la ciudad de Machala es incipiente, a que los procesos que se llevan en los juzgados y fiscalía son tardíos, a que las autoridades

¹⁰ Juan Pablo Siguenza Orbe y Carlos Efrén Guaman Prieto, previo a la obtención del título de Abogados.

del Ministerio de Educación, de la Dirección Ejecutiva de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no han diseñado programas viales técnicos a favor de la ciudadanía, no diseñaron estrategias para difundir por los distintos medios de comunicación el objetivo principal de concientizar a la ciudadanía en el uso correcto de las vías, los medios de transporte, el manejo a la defensiva y a que la drasticidad de las sanciones y la rebaja de puntos en forma progresiva en la licencia por efectos de las rebajas de puntos, según el tipo de infracciones, no han logrado que los conductores observen más prudencia en la conducción de los automotores, ya sea en las calles de la ciudad o en las carreteras rurales.

La relación de este trabajo realizado¹¹, con la investigación a realizar, es la elaboración de una estadística de accidentes actualizada y con características comunes. Para realizar el estudio se tomaron variables (categoría de accidentes, causas de accidentes, etc.) clasificándolas en una tabla estadística, determinando las causas y punto más alto de accidentes.

La tesis de grado titulada: **"Análisis Socio Jurídico Del Art. 140 de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, en el Cantón Machala, en el Período 2004-2006"**¹².

El objetivo de su investigación fue para sugerir que las autoridades y la sociedad en general cumplan correctamente con la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, bosquejado en la constituyente, para exigir que cada dueño de vehículo presente el documento original de un seguro a terceros, en caso de posibles accidentes, ya que a pesar de estar en vigencia no se cumple. La investigación fue realizada para concientizar a la sociedad, autoridades y jueces de tránsito, quienes tienen plena potestad para aplicar correctamente la ley, que hagan cumplir y apliquen la ley correctamente, inquiriendo que se reduzca el índice de mortalidad y daños materiales por causa de la imprudencia,

¹¹ Dr. Guillermo Cabanellas, Diccionario Jurídico de Derecho Usual, Buenos Aires, Argentina, Pág. 16, citado en la Tesis de Juan Pablo Sigüenza Orbe y Carlos Efrén Guamán Prieto 2008-2009.

¹² Albuja Byron, Curso Elemental de Tránsito, Pág. 4, citado en la Tesis de Robert Elizalde Elizalde, Carlos Jimmy Nieves y Leandro Orellana Quezada, 2008.

impericia, descuido de los peatones o falla mecánica que originan los accidentes, llegando a la conclusión que es necesario recomendar a los asambleístas que al redactar la Constitución del Estado tomen muy en consideración el análisis realizado, para que de esta manera, como hombres de bien, reformen la ley en nuestro país, aplicando una nueva ley que favorezca a todos los grupos sociales, esperando que disminuyan los accidentes en las carreteras, ya que ocupan un alto índice de mortalidad y de esta manera no se tiñan más de sangre de gente inocente; y que las autoridades entreguen al pueblo propuestas con objetivos claros y aplicables a nuestro medio. El hombre es presa de sus errores, y la ley reprime esos errores, esencialmente para demandar orden y justicia para el que la incumple. Sostienen que se ha buscado en el ordenamiento jurídico el perfeccionamiento de los cuerpos de justicia, y uno de ellos es la Ley de Tránsito, que justamente nace en 1963, por lo que ésta, en la actualidad, es obsoleta. El Art. 140 de la Ley de Tránsito debe aplicárselo por ser profundamente humanista y se debe exigir que la cumplan todas las personas dueñas de vehículos que tengan la obligación de contratar un seguro por daños contra terceros, principio lógico en los países avanzados de pensamiento y tecnología. La relación de este trabajo realizado, con la investigación a realizar, se orienta hacia la aceptación de la ciudadanía de la falta de conocimiento, proyectado en base a las estadísticas de accidentes, para realizar el estudio se tomaron variables (categoría de autoridades, vigilantes, conductores etc.) clasificándolas en una tabla estadística y de muestreo, determinando las causas y consecuencias más altas de accidentes y cómo prevenirlos.

2.1.1. NORMATIVA DE TRÁNSITO ACTUAL (COIP)

Según la historia ecuatoriana, el primer cuerpo legal estaba compuesto por 111 disposiciones, y fue creado el 18 de Octubre de 1963. Con el transcurso del tiempo, fue reformada por cuatro ocasiones¹³. En el

¹³ SILVA A. WALTER- Estudio técnico Jurídico de la Ley de Tránsito, Pág. 19- 20-24.-Historia de la ley de Tránsito en el Ecuador. Pago 114- 116-117- citado en la Tesis de Robert Elizalde Elizalde, Carlos Jimmy Nieves y Leandro Orellana Quezada, 2008.

año 1966, el 6 de Enero de 1972, mediante decreto №. 19-16, el 10 de Abril de 1981, conteniendo 201 disposiciones, divididas en tres capítulos y el 23 de Junio de 1996, con la aprobación de la nueva ley, la misma que fue promulgada en el Registro Oficial No 1002, del 2 de Agosto de 1996.

El 24 de julio del año 2008, en Montecristi, Manabí, fue derogada nuevamente la norma legal mencionada, con la aprobación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.

Es necesario aclarar que, la ley aprobada, contrariamente a lo que muchos profesionales del derecho sostienen, no fue derogada, sino que, con la aprobación por parte de Asamblea Nacional del Código Orgánico Integral Penal del Ecuador, en Montecristi, Manabí¹⁴, en fecha 28 de enero de 2014, vigente desde el 10 de agosto del 2014, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial fue reformada una vez más, de conformidad con lo estipulado en la Disposición Reformatoria Novena del COIP, en la reformó el contenido de los artículos 97, 147, 165.1, sustituyó las Disposiciones Generales Vigésimoprimera y transitoria Vigésimosegunda y agregó a continuación de la Disposición General Vigésimosexta la Disposición General Vigésimoséptima¹⁵.

Según lo expresado en la misma norma, lo que sí está derogado, según la Disposición Derogatoria Décima Octava¹⁶, es lo siguiente: Del Título III denominado “De las Infracciones de Tránsito” Los Capítulos I, II, III, IV y V. Los Artículos 149, 150, 151 y 152 del Capítulo VI, el Capítulo VIII, los Artículos 160, 161, 162, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173 y 174 del Capítulo IX, los Artículos 175 y 176 del Capítulo X, y los Artículos 177, 178, 178.1 y 180 del Capítulo XI.

¹⁴ Manabí, Montecristi, 28 de enero de 2014, citado por Diario el Comercio, <http://www.elcomercio.com.ec/actualidad/seguridad/codigo-penal-se-aprobo-y.html>.

¹⁵ Código Orgánico Integral Penal, Disposiciones Reformatorias Novena, Pág. 126.

¹⁶ Código Orgánico Integral Penal, Disposiciones Derogatoria Décima Octava, Pág. 143-144.

2.2. MARCO TEÓRICO REFERENCIAL

2.2.1. DESCRIPCION DEL AREA DE ESTUDIO

2.2.1 .1. ANTECEDENTES

Para muchos de nosotros es conocido que el tema que estamos investigando es muy amplio, por ello, departiremos brevemente algunos trabajos de investigación científica ya realizados, los cuales resumiremos a continuación:

En la tesis realizada por Carlos Jimmy Nieves, Robert Elizalde Elizalde y Leandro Orellana Quezada¹⁷ se hace mención a la reseña histórica del transporte terrestre, en cuyo resumen manifiestan que la humanidad tuvo que realizar un gran esfuerzo, como parte de la supervivencia natural, cuya evolución fue aportada por los comerciantes de la antigüedad, el pueblo chino, en los años 1.222 A.C., el pueblo asirio, en los años 1.100 A.C., el pueblo babilonio, en los años 670 A.C., y el pueblo romano 400 A.C., (construyendo rutas, caminos carreteras) para lograr llegar a la meta de su destino.

Con el transcurrir del tiempo se inventó las ruedas y se fue perfeccionando un sistema de acople para los vehículos.

En los Estados Unidos de América, Oliver Evans, en 1804, construyó un vehículo llamado «Orukutor Amphibolis», con el cual se viajaba por tierra y por agua.

En 1829, W. H. James construyó un coche-automóvil, que marchó a 2.5 kilómetros por hora, llevando pasajeros.

En 1822, Sir Golsdsworthy Gurney comenzó a construir carruajes a vapor, con éxito notable.

Gualterio Hancock, de Stratford (Londres) obtuvo mayor éxito entre los primeros constructores de carruajes a vapor.

¹⁷ Previo a la obtención del título de abogado (2008), Pág. 20-22

En la tesis de grado titulada: **“De las Penas por Negligencia, Impericia e Imprudencia y los Accidentes de Tránsito”**¹⁸, la autora se remonta hasta los años 4.000 años A.C., en Asia, donde aparece la rueda, invención que es atribuida a la cultura de Sumeria, siglos después, se creó un instrumento formado principalmente por ruedas y un habitáculo central, que permitiera el desplazamiento de las personas. Como ejemplo de este hecho, menciona que en la época de Augusto, se incluyó por primera vez a los peatones en el tema del tránsito, debido a que ya habían surgido algunos casos de atropellos en las calles de la antigua Roma. Es importante señalar que, según sus investigaciones, la primera persona fallecida por causa de un coche con motor de combustión fue Bridget Driscoll de Croydon Surrey, hecho ocurrido en el Reino Unido, el 17 de agosto de 1896, a una velocidad de 7 km/h, cuya investigación fue de seis horas, y el veredicto del jurado fue de muerte accidental y no se llevó a cabo ningún procesamiento legal en contra del conductor ni de la compañía.

En sus investigaciones se deja asentado que los accidentes de tránsito siempre fueron considerados como un hecho accidental, hasta que el médico William Haddon, abordó el tema desde la salud pública, considerando las circunstancias de la máquina, de las personas y del entorno, antes y después de la colisión, generando las primeras medidas preventivas y demostrando que los accidentes se podían evitar.

A lo desarrollado por los investigadores mencionados, nos pareció conveniente agregar lo siguiente¹⁹:

- En la edad antigua²⁰ las primeras señales dando direcciones se hallan en los territorios del imperio romano, las cuales eran grandes columnas de piedra que a lo largo de las vías indicaban la distancia hasta Roma.

¹⁸por Urbina Calero Jenny Geoconda, previo a la obtención del título de abogada (2012), Pág. 3-5

¹⁹ <http://www.monografias.com/trabajos13/transpor/transpor.shtml>

²⁰ <http://www.estecha.com/imagen/miliario-romanico.jpg>

- En la edad media²¹ se añadieron cartelones en otros materiales, como el hierro o la madera, surgiendo la Tábula Peutingeriana, el primer mapa de carreteras conocido.
- En los años 1300, se realizó en Roma una multitudinaria peregrinación, por lo que el Papa Bonifacio VIII²² se vio en la obligación de velar por el éxito del evento y dictó una norma para que los carruajes circularan por la izquierda.
- En la edad Moderna²³, Los signos multidireccionales en las intersecciones se hicieron comunes dar instrucciones a las ciudades y pueblos, surgiendo las señales de tráfico. Sin embargo, la señalización se mantuvo sencilla durante siglos, hasta que la llegada del automóvil creó una necesidad más urgente de un sistema claro y organizado, no obstante, hubo un avance en el asunto de las multas y sanciones.
- En los años 1584, el Virrey de Valencia²⁴ dispuso la pena de excomunión mayor a quien aparcara su carruaje en las calles por las que debían transitar las procesiones más solemnes.
- En los años 1767, el Rey Carlos III²⁵ hizo un listado de multas destinadas a los infractores que circularan por el camino de Madrid a Aranjuez. Los ingresos recaudados por dichas multas se destinaban al arreglo de la ruta.
- En la edad contemporánea²⁶ hubo una evolución significativa, pues la señalización cambió en su aspecto, sobre todo en materiales, tamaño y color.
- En los años 1800²⁷, Las bicicletas se convierten en un popular medio de transporte. Como resultado del aumento de tráfico

²¹http://www.sitographics.com/conceptos/temas/historia/Traffics_sign_history.html

²²<http://k35.kn3.net/taringa/1/6/9/3/8/5/00/chuck-norris69/AB1.jpg?9483>

²³<http://www.panoramio.com/photo/76137271>

²⁴<http://www.masterworksfineart.com/inventory/vandyck/original/vandyck3703.jpg>

²⁵http://bib.cervantesvirtual.com/bib_autor/samaniego/pcuartonivel203c.html?conten=imagenes&pagina=imagenes2.jsp&fqstr=1&qPagina=0&qImagen=0

²⁶<http://gnrmxico.blogspot.com/2013/11/siete-cosas-que-no-sabias-sobre-las.html>

²⁷<http://bruroar.com/vehiculo-futuro-1885/>

rodado, las organizaciones de ciclismo y las autoridades locales comenzaron la colocación de señales de tráfico con calaveras y tibias cruzadas para advertir a los ciclistas de las pendientes resbaladizas u otras situaciones peligrosas.

- En los años 1895²⁸, en Europa, el Touring Club Italiano comenzó a cabildear por mejores señales de tráfico.

- En los años 1899²⁹, El Departamento de Transporte de EE.UU. (DOT), se reunió en Nueva York para formar un club de coches, y una de sus prioridades era publicar y mantener las señales en las carreteras principales, que guiaría a los automovilistas a destinos específicos. En los próximos años, organizaciones de otras áreas del país siguieron el ejemplo.

- En los años 1908³⁰, los patrones básicos de los signos de tráfico se establecieron en el Congreso Internacional de Carreteras, en Roma. En 1909, nueve gobiernos europeos, acordaron el uso de cuatro símbolos pictóricos, lo que indica "golpe", "curva", "intersección", y "a nivel de grado de cruce de ferrocarril". El intenso uso y el crecimiento que las señales de tráfico soportan entre 1926 y 1949, condujo al desarrollo del sistema de señal de tráfico de Europa.

- En los años 1968³¹, los países europeos firmaron en la Convención de Viena un tratado sobre circulación por carretera, con el objetivo de estandarizar las normas de tráfico en los países participantes, facilitar el tráfico internacional por carretera y aumentar la seguridad vial. Parte del tratado sobre señalización vial define las señales de tráfico.

²⁸http://www.sitographics.com/conceptos/temas/historia/Traffics_sign_history.htm

²⁹<http://www.signovial.pe/blog/historia-senales-transito/>

³⁰<http://www.ars21.net/glimpse/glimpse/colosseum.htm>

³¹<http://legal.un.org/avl/images/ha/vclt/13-l.jpg>

- En los años 1882, el hombre inventó un aparato que lo transportase rápida y cómodamente sin la necesidad de utilizar animales. Con el descubrimiento del petróleo, Gottlielo Damler descubrió que podía impulsar un pistón más rápido, poco a poco, y con buen acero barato, Henry Ford creó el automóvil³².
- Las guerras desarrollaron los tanques³³, un vehículo blindado de ataque con tracción de orugas o ruedas, diseñado principalmente para enfrentarse a fuerzas enemigas utilizando fuego directo, caracterizado por tener armas y blindaje pesado, así como por un alto grado de movilidad que le permite cruzar terrenos difíciles a velocidades relativamente altas.
- En la actualidad, por el incremento de la población, las autoridades se vieron en la necesidad de crear el autobús³⁴ como transporte urbano para el alto número de habitantes y por la necesidad de recorrer largas distancias.
- El metro³⁵ ha sido un medio de transporte efectivo en las grandes ciudades ya que consume energía eléctrica, se encuentra establecido bajo tierra, el costo de mantenimiento es bajo y no contamina.
- Con la llegada del vehículo automotor, y con las nubes de polvo ahogantes que generaba, usuarios de caminos, además del público, apreciaron la adición rutinaria de la capa de asfalto, que damos por sentada hoy en día.

³² [es.wikipedia.org/wiki/Automóvil](https://es.wikipedia.org/wiki/Autom%C3%B3vil)

³³ es.wikipedia.org/wiki/Tanque_ligero

³⁴ [es.wikipedia.org/wiki/Estación_de_autobús](https://es.wikipedia.org/wiki/Estaci%C3%B3n_de_autob%C3%BAs)

³⁵ es.wikipedia.org/wiki/Metro

2.3. MARCO LEGAL

2.3.1 Infracciones de Tránsito

Generalizaciones

El Art. 371 del Código Orgánico Integral Penal señala que las infracciones de tránsito son culposas, y sufren la obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios por parte de los responsables de la infracción en el ámbito del transporte y seguridad vial, excepto los resultados dañosos o peligrosos resultantes de fuerza física irresistible, movimientos reflejos o estados de plena inconsciencia, debidamente comprobados, de conformidad con el Art. 24, 35 y 36 del COIP, pudiendo ser estos un caso fortuito o de fuerza mayor.

Son culposas y omisiones dolosas cuando el conductor o peatón que lo provoca no utiliza el dolo, previsto en el Art. 26 del COIP, pero sí participa en la falta de deber objetivo de cuidado o deliberadamente no lo evita, Arts. 27 y 28 ibídem, lo que lo hace merecedor a una sanción por el Estado a través de los Jueces competentes, en nombre de la sociedad, según lo estipulan los Arts. 168 de la Constitución de la República del Ecuador y 138 y 225 del Código Orgánico de la Función Judicial.

2.3.2. Jurisdicción y competencia de los delitos de tránsito

La jurisdicción y la competencia nacen de la Constitución y la ley. Solo podrán ejercer la potestad jurisdiccional las juezas y jueces nombrados de conformidad con sus preceptos, con la intervención directa de fiscales y defensores públicos.

Las autoridades de las comunidades, pueblos y nacionalidades indígenas ejercerán las funciones jurisdiccionales que les están reconocidas por la Constitución y la ley.

Las juezas y jueces de paz resolverán en equidad y tendrán competencia exclusiva y obligatoria para conocer aquellos conflictos individuales,

comunitarios, vecinales y contravencionales, que sean sometidos a su jurisdicción.

Los árbitros ejercerán funciones jurisdiccionales, de conformidad con la Constitución y la ley.

No ejercerán la potestad jurisdiccional las juezas, jueces o tribunales de excepción ni las comisiones especiales creadas para el efecto, según lo estipulan los Arts. 168 y 195 de la Constitución de la República del Ecuador; Arts. 7, 138 y 225 del Código Orgánico de la Función Judicial y Arts. 398, 399 y 402 del Código Orgánico Integral Penal.

2.3.3. Procedimiento de delitos de tránsito

El procedimiento de los delitos de tránsito determinado en la COIP, está determinado de la siguiente manera:

1. Generalizaciones del proceso penal de tránsito.
2. Informes del accidente de tránsito.
3. Indagación Previa.
4. Instrucción Fiscal.
5. Etapa de juicio.
6. Etapa de Impugnación.
7. Penas

2.4. MARCO CONCEPTUAL

2.4.1. Concepto de tránsito.- El Dr. Guillermo Cabanellas³⁶, manifiesta que Tránsito ***“Es el conjunto de disposiciones legales, que dictadas por autoridad competente, previene, ordena, reglamenta y castiga, las faltas que se cometen en la conducción de vehículos”.***

2.4.2. Origen de la palabra tránsito.- El Dr. Byron Albuja³⁷ manifiesta que la palabra ***“Se deriva del Latín ”tránsitus”, que quiere decir acción de transitar, o sea el paso de un estado a otro. Así mismo se refiere al tránsito o movimiento de vehículos, personas, animales etc. Ya sea, por las calles, carreteras, autopistas, etc., y a menudo el tránsito se confunde con el tráfico”.***

Cabanellas expresa su criterio respecto al significado de prisión y multa: afirma que la prisión es la ***“Pena privativa de libertad más larga que la de arresto e inferior y más benigna que la de reclusión y con equiparación o diferencias cambiantes respecto a la de presidio³⁸”, y; Multa es la “Pena pecuniaria que se impone por una falta delictiva, administrativa o de policía o por incumplimiento contractual³⁹”***

En materia de tránsito, todos los delitos admiten caución, excepto el tipificado en el Art. 376 del COIP (Muerte causada por conductor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan) por estar sancionado con reclusión.

El monto de una caución se calcula por los daños personales y económicos sufridos: lucro cesante, lesiones, gastos de patrocinio, y daños a terceros.

El Juez, a petición del Fiscal, dictará prisión preventiva contra éste o hará efectiva la caución si no cumple con lo ordenado.

³⁶ Diccionario Jurídico Cabanellas

³⁷ Albuja Byron, Curso Elemental de tránsito. Pág. 4

⁴² Diccionario Jurídico Cabanellas

³⁹ Diccionario Jurídico Cabanellas

La ejecución de la caución no libera al imputado de la pena, pues el proceso continúa, salvo que el Juez ratifique su inocencia, ordenando que los valores de la caución le sean devueltos. Caso contrario, dicho monto será hecho efectivo.

2.4.3. CLASIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES.

Las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones, Art. 19 del COIP.

En el caso de las infracciones de tránsito más graves, la sanción puede ser de orden penal, y pueden ser privativas, no privativas de libertad y restrictivas de los derechos de propiedad.

La definición más completa se encuentra en la COIP, que define:

Art. 371.- “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial”.

En síntesis, nosotros deducimos que las infracciones de tránsito son las faltas de carácter culposo que los conductores y los peatones cometen contra las normas que regulan el tránsito vehicular, las que ocasionan daños materiales, lesiones o muerte a las personas dando como resultado una sanción de tipo económico o privativa o no privativa de libertad.

2.4.4. DELITOS Y SU CLASIFICACIÓN.

Según la legislación penal ecuatoriana y la doctrina, existen dos tipos de delitos: dolosos y culposos. En materia de tránsito sólo se admiten los delitos culposos, es decir: no hubo la intención de causar daño⁴⁰⁴¹.

Nosotros pensamos que el delito culposo es una irresponsabilidad de los conductores y peatones al inobservar las normativas de tránsito y no contribuir para que disminuyan.

Según el Art. 444 del COIP, la acción para perseguir los delitos es pública, por lo que le corresponde al Fiscal intervenir en la investigación de los delitos, mediante la práctica de diligencias que le permitan obtener elementos probatorios suficientes para acusar al supuesto infractor ante el Juez de Garantías Penales de Tránsito.

⁴⁰ Diccionario Jurídico Chileno - Derechos Reservados © 2001 INFOIUS Ltda.

⁴¹ Dr. Guillermo Hassel. Facultad de Abogacía, sede Posadas, de la Universidad Católica de Santa Fe. Argentina.

Tipificación de delitos de tránsito.

Los delitos de tránsito están tipificados en la Sección Segunda del Capítulo Octavo del COIP, y a continuación se hace una enumeración de todos ellos:

Art. 376.- Muerte causada por conductor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan.- La persona que conduzca un vehículo a motor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan y ocasione un accidente de tránsito del que resulten muertas una o más personas, será sancionada con pena privativa de libertad de diez a doce años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos.

En el caso del transporte público, además de la sanción prevista en el inciso anterior, el propietario del vehículo y la operadora de transporte serán solidariamente responsables por los daños civiles, sin perjuicio de las acciones administrativas que sean ejecutadas por parte del organismo de transporte competente sobre la operadora.

Art. 377.- Muerte culposa.- La persona que ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas por infringir un deber objetivo de cuidado, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por seis meses una vez cumplida la pena privativa de libertad.

Serán sancionados de tres a cinco años, cuando el resultado dañoso es producto de acciones innecesarias, peligrosas e ilegítimas, tales como:

1. Exceso de velocidad.
2. Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo.
3. Llantas lisas y desgastadas.
4. Haber conducido el vehículo más allá de las horas permitidas por la ley o malas condiciones físicas de la o el conductor.
5. Inobservancia de leyes, reglamentos, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito.

En caso de que el vehículo con el cual se ocasionó el accidente preste un servicio público de transporte, será solidariamente responsable de los daños civiles la operadora de transporte y la o el propietario del vehículo, sin perjuicio de las acciones administrativas que sean ejecutadas por parte del organismo de transporte competente, respecto de la operadora. La misma multa se impondrá a la o al empleador público o privado que haya exigido o permitido a la o al conductor trabajar en dichas condiciones.

Art. 378.- Muerte provocada por negligencia de contratista o ejecutor de obra.- La persona contratista o ejecutor de una obra que por infringir un deber objetivo de cuidado en la ejecución de obras en la vía pública o de construcción, ocasione un accidente de tránsito en el que resulten muertas una o más personas, será sancionada con pena privativa de libertad de tres a cinco años. La persona contratista o ejecutora de la obra y la entidad que contrató la realización de la obra, será solidariamente responsable por los daños civiles ocasionados.

Si las obras son ejecutadas mediante administración directa por una institución del sector público, la sanción en materia civil se aplicará directamente a la institución y en cuanto a la responsabilidad penal se aplicarán las penas señaladas en el inciso anterior a la o al funcionario responsable directo de la obra.

De verificarse por parte de las autoridades de tránsito que existe falta de previsión del peligro o riesgo durante la ejecución de obras en la vía pública, dicha obra será suspendida hasta subsanar la falta de previsión mencionada, sancionándose a la persona natural o jurídica responsable con la multa aplicable para esta infracción.

Art. 379.- Lesiones causadas por accidente de tránsito.- En los delitos de tránsito que tengan como resultado lesiones a las personas, se aplicarán las sanciones previstas en el artículo 152 reducidas en un cuarto de la pena mínima prevista en cada caso.

Serán sancionadas además con reducción de diez puntos en su licencia.

En los delitos de tránsito que tengan como resultado lesiones, si la persona conduce el vehículo en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, se aplicarán las sanciones máximas previstas en el artículo 152, incrementadas en un tercio y la suspensión de la licencia de conducir por un tiempo igual a la mitad de la pena privativa de libertad prevista en cada caso.

La o el propietario del vehículo será responsable solidario por los daños civiles.

Art. 380.- Daños materiales.- La persona que como consecuencia de un accidente de tránsito cause daños materiales cuyo costo de reparación sea mayor a dos salarios y no exceda de seis salarios básicos unificados del trabajador en general, será sancionada con multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general y reducción de seis puntos en su licencia de conducir, sin perjuicio de la responsabilidad civil para con terceros a que queda sujeta por causa de la infracción.

En el caso del inciso anterior, la persona que conduzca un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encuentre suspendida temporal o definitivamente, será sancionada con multa de cinco salarios básicos unificados del trabajador en general.

La persona que como consecuencia del accidente de tránsito cause solamente daños materiales cuyo costo de reparación exceda los seis salarios básicos unificados del trabajador en general, será sancionada con multa de cuatro salarios básicos unificados del trabajador en general y reducción de nueve puntos en su licencia de conducir.

En el caso del inciso anterior, la persona que conduzca un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encuentre suspendida temporal o definitivamente, será sancionada con multa de siete salarios básicos unificados del trabajador en general.

En cualquier caso, la o el propietario del vehículo será solidariamente responsable de los daños civiles.

Art. 381.- Exceso de pasajeros en transporte público.- La persona que conduzca un vehículo de transporte público, internacional, intrarregional, interprovincial, intraprovincial con exceso de pasajeros, será sancionada con pena privativa de libertad de seis meses a un año, suspensión de la licencia de conducir por el mismo plazo.

Art. 382.- Daños mecánicos previsible en transporte público.- La persona que conduzca un vehículo de transporte público con daños mecánicos previsible, y como resultado de ello ponga en peligro la seguridad de los pasajeros, será sancionada con una pena privativa de libertad de treinta a ciento ochenta días, suspensión de la licencia de conducir por el mismo tiempo.

Será responsable solidariamente la o el propietario del vehículo.

2.4.5. CONTRAVENCIONES

El Código Orgánico Integral Penal divide las infracciones en delitos contravenciones según el Art. 19 del COIP, y dispone que la contravención debe ser sancionada con pena no privativa de libertad o privativa de libertad, en concordancia con los Arts. 58, 152, 383, 384, 385, 393, 394, 395, 396 y 397.

Art. 383.- Conducción de vehículo con llantas en mal estado.- La persona que conduzca un vehículo cuyas llantas se encuentren lisas o en mal estado, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a quince días y disminución de cinco puntos en la licencia de conducir.

En caso de transporte público, la pena será el doble de la prevista en el inciso anterior.

Además se retendrá el vehículo hasta superar la causa de la infracción.

Art. 384.- Conducción de vehículo bajo efecto de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan.- La persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, será sancionada con reducción de quince puntos de su licencia de conducir y treinta días de privación de libertad; además como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas.

Art. 385.- Conducción de vehículo en estado de embriaguez.- La persona que conduzca un vehículo en estado de embriaguez, será sancionada de acuerdo con la siguiente escala:

1. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es de 0,3 a 0,8 gramos, se aplicará multa de un salario básico unificado del trabajador en general, pérdida de cinco puntos en su licencia de conducir y cinco días de privación de libertad.

2. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es mayor de 0,8 hasta 1,2 gramos, se aplicará multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general, pérdida de diez puntos en su licencia de conducir y quince días de privación de libertad.

3. Si el nivel de alcohol por litro de sangre supera 1,2 gramos, se aplicará multa de tres salarios básicos unificados del trabajador en general, la suspensión de la licencia por sesenta días y treinta días de privación de libertad.

Para las o los conductores de vehículos de transporte público liviano o pesado, comercial o de carga, la tolerancia al consumo de cualquier sustancia estupefaciente, psicotrópica o preparado que las contengan es cero, y un nivel máximo de alcohol de 0,1 gramos por cada litro de sangre. En caso de exceder dicho límite, la sanción para el responsable será, pérdida de treinta puntos en su licencia de conducir y pena privativa de libertad de noventa días.

Además, en todos estos casos, como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas.

En cuanto a las contravenciones de tránsito, el COIP las clasifica en: contravenciones de primera, segunda, tercera, cuarta, quinta, sexta y séptima clase.

Art. 386.- Contravenciones de tránsito de primera clase.- Será sancionado con pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:

1. La persona que conduzca sin haber obtenido licencia.

2. La o el conductor que falte de obra a la autoridad o agente de tránsito.
3. La o el conductor que con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado, establecidos en el reglamento correspondiente.

En el caso del número 1, no se aplicará la reducción de puntos. El vehículo solo será devuelto cuando se cancele el valor de la multa correspondiente y la persona propietaria del vehículo será solidariamente responsable del pago de esta multa.

Será sancionado con dos salarios básicos unificados del trabajador en general, reducción de diez puntos en su licencia de conducir y retención del vehículo por el plazo mínimo de siete días:

1. La o el conductor que transporte pasajeros o bienes, sin contar con el título habilitante correspondiente, la autorización de frecuencia o que realice un servicio diferente para el que fue autorizado. Si además el vehículo ha sido pintado ilegalmente con el mismo color y características de los vehículos autorizados, la o el juzgador dispondrá que el vehículo sea pintado con un color distinto al de las unidades de transporte público o comercial y prohibirá su circulación, hasta tanto se cumpla con dicho mandamiento. El cumplimiento de esta orden solo será probado con la certificación que para el efecto extenderá el responsable del sitio de retención vehicular al que será trasladado el vehículo no autorizado. Los costos del cambio de pintura del vehículo estarán a cargo de la persona contraventora.
2. La persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce.
3. Las personas que participen con vehículos a motor en competencias en la vía pública.

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

1. La o el conductor que ocasione un accidente de tránsito del que resulten solamente daños materiales, cuyos costos sean inferiores a dos salarios básicos unificados del trabajador en general.
2. La persona que conduzca con licencia caducada, anulada, revocada o suspendida, la misma que deberá ser retirada inmediatamente por el agente de tránsito.
3. La persona adolescente, mayor a dieciséis años, que posea un permiso de conducción que requiera compañía de un adulto que posea licencia y no cumpla con lo normado.
4. La o el conductor extranjero que habiendo ingresado legalmente al país se encuentre brindando servicio de transporte comercial dentro de las zonas de frontera.
5. La o el conductor de transporte por cuenta propia o comercial que exceda el número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor.

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

Art. 388.- Contravenciones de tránsito de tercera clase.- Serán sancionados con multa equivalente al cuarenta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de siete punto cinco puntos en su licencia de conducir:

1. La o el conductor que detengan o estacionen vehículos en sitios o zonas que entrañen peligro, tales como: zonas de seguridad, curvas, puentes, ingresos y salidas de los mismos, túneles, así como el ingreso y salida de estos, zonas estrechas, de poca visibilidad, cruces de caminos, cambios de rasante, pendientes, o pasos a desnivel, sin tomar las medidas de seguridad señaladas en los reglamentos.
2. La o el conductor que con un vehículo automotor o con los bienes que transporta, cause daños o deterioro a la superficie de la vía pública.
3. La o el conductor que derrame en la vía pública sustancias o materiales deslizantes, inflamables o contaminantes, salvo caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobados.

4. La o el conductor que transporte material inflamable, explosivo o peligroso en vehículos no acondicionados para el efecto o sin el permiso de la autoridad competente y las o los conductores no profesionales que realizaren esta actividad con un vehículo calificado para el efecto.
5. La persona que construya o mande a construir reductores de velocidad sobre la calzada de las vías, sin previa autorización o inobservando las disposiciones de los respectivos reglamentos.
6. Las personas que roten o dañen las vías de circulación vehicular sin la respectiva autorización, dejen escombros o no retiren los desperdicios de la vía pública luego de terminadas las obras.
7. La o el conductor de un vehículo automotor que circule con personas en los estribos o pisaderas, baldes de camionetas, parachoques o colgados de las carrocerías de los vehículos.
8. La o el conductor de transporte público, comercial o independiente que realice el servicio de transporte de pasajeros y carga en cuyo vehículo no porte las franjas retroreflectivas previstas en los reglamentos de tránsito.
9. La o el conductor de transporte público o comercial que se niegue a brindar el servicio.

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

Art. 389.- Contravenciones de tránsito de cuarta clase.- Serán sancionados con multa equivalente al treinta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general, y reducción de seis puntos en su licencia de conducir:

1. La o el conductor que desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito, o que no respete las señales manuales de dichos agentes, en general toda señalización colocada en las vías públicas, tales como: semáforos, pare, ceda el paso, cruce o preferencia de vías.
2. La persona que adelante a otro vehículo en movimiento en zonas o sitios peligrosos, tales como: curvas, puentes, túneles, al coronar una cuesta o contraviniendo expresas normas reglamentarias o de señalización.

3. La o el conductor que altere la circulación y la seguridad del tránsito vehicular, por colocar obstáculos en la vía pública sin la respectiva autorización o sin fijar los avisos correspondientes.
4. Las o los conductores de vehículos de transporte escolar que no porten elementos distintivos y luces especiales de parqueo, que reglamentariamente deben ser utilizadas en las paradas para embarcar o desembarcar estudiantes.
5. La o el conductor que falte de palabra a la autoridad o agente de tránsito.
6. La o el conductor que con un vehículo automotor exceda dentro de un rango moderado los límites de velocidad permitidos, de conformidad con los reglamentos de tránsito correspondientes.
7. La o el conductor que conduzca un vehículo a motor que no cumpla las normas y condiciones técnico mecánicas adecuadas conforme lo establezcan los reglamentos de tránsito respectivos, debiendo además retenerse el vehículo hasta que supere la causa de la infracción.
8. La o el conductor profesional que sin autorización, preste servicio de transporte público, comercial, o por cuenta propia fuera del ámbito geográfico de prestación autorizada en el título habilitante correspondiente; se exceptúa el conductor de taxi fletado o de transporte mixto fletado que excepcionalmente transporte pasajeros fuera del ámbito de operación, quedando prohibido establecer rutas y frecuencias.
9. La o el propietario de un automotor de servicio público, comercial o privado que confíe su conducción a personas no autorizadas.
10. La o el conductor que transporte carga sin colocar en los extremos sobresalientes de la misma, banderines rojos en el día o luces en la noche, de acuerdo con lo establecido en los reglamentos de tránsito o sin observar los requisitos exigidos en los mismos.
11. La o el conductor y los acompañantes, en caso de haberlos, de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuadrones que no utilicen adecuadamente casco de seguridad homologados de conformidad con lo

establecido en los reglamentos de tránsito o, que en la noche no utilicen prendas visibles retroreflectivas

12. La persona que conduzca un vehículo automotor sin las placas de identificación correspondientes o con las placas alteradas u ocultas y de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.

Si el automotor es nuevo el conductor o propietario tendrá un plazo máximo de treinta días para obtener la documentación correspondiente.

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

Art. 390.- Contravenciones de tránsito de quinta clase.- Será sancionado con multa equivalente al quince por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de cuatro punto cinco puntos en su licencia de conducir:

1. La o el conductor que, al descender por una pendiente, apague el motor de su vehículo.
2. La o el conductor que realice cualquier acción ilícita para evadir el pago de los peajes en los sitios legalmente establecidos.
3. La o el conductor que conduzca un vehículo en sentido contrario a la vía normal de circulación, siempre que la respectiva señalización esté clara y visible.
4. La o el conductor de un vehículo a diésel cuyo tubo de escape no esté instalado de conformidad con los reglamentos de tránsito.
5. La o el propietario o conductor de un vehículo automotor que, en caso de emergencia o calamidad pública, luego de ser requeridos, se niegue a prestar la ayuda solicitada.
6. La o el conductor de vehículos a motor que, ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencia, no deje la vía libre.
7. La o el conductor que detenga o estacione un vehículo automotor en lugares no permitidos, para dejar o recoger pasajeros o carga, o por cualquier otro motivo.
8. La o el conductor que estacione un vehículo automotor en cualquier tipo de vías, sin tomar las precauciones reglamentariamente previstas

para evitar un accidente de tránsito o lo deje abandonado en la vía pública.

9. La o el conductor de un taxi, que no utilice el taxímetro las veinticuatro horas, altere su funcionamiento o no lo ubique en un lugar visible al usuario.

10. La o el conductor de un vehículo automotor que tenga, según los reglamentos de tránsito, la obligación de contar con cinturones de seguridad y no exija el uso del mismo a sus usuarios o acompañantes.

11. La o el conductor que haga cambio brusco o indebido de carril.

12. La o el conductor de un vehículo de transporte público masivo de pasajeros que cargue combustible cuando se encuentren prestando el servicio de transporte.

13. La o el conductor que lleve en sus brazos o en sitios no adecuados a personas, animales u objetos.

14. La o el conductor que conduzca un vehículo sin luces, en mal estado de funcionamiento, no realice el cambio de las mismas en las horas y circunstancias que establecen los reglamentos de tránsito o no utilice las luces direccionales luminosas antes de efectuar un viraje o estacionamiento.

15. La o el conductor que adelante a un vehículo de transporte escolar mientras este se encuentre estacionado, en lugares autorizados para tal efecto, y sus pasajeros estén embarcando o desembarcando.

16. La o el conductor de vehículos de propiedad del sector público ecuatoriano que conduzca el vehículo oficial fuera de las horas de oficina, sin portar el respectivo salvoconducto.

17. La o el conductor de vehículo de transporte público masivo que se niegue a transportar a los ciclistas con sus bicicletas, siempre que el vehículo cuente con las facilidades para transportarlas.

18. La o el conductor que no respete el derecho preferente de los ciclistas, en los desvíos, avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías.

19. La o el conductor que invada con su vehículo, circulando o estacionándose, las vías asignadas para uso exclusivo de los ciclistas.

20. La o el conductor de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuadrones que transporte un número de personas superior a la capacidad permitida, de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.

21. La persona que altere la circulación y la seguridad peatonal por colocar obstáculos en la vía pública sin la respectiva autorización o sin fijar los avisos correspondientes.

22. La o el conductor que deje en el interior del vehículo a niñas o niños solos, sin supervisión de una persona adulta.

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

Art. 391.- Contravenciones de tránsito de sexta clase.-

Será sancionado con multa equivalente al diez por ciento de un salario básico unificado del trabajador general y reducción de tres puntos en su licencia de conducir:

1. La o el conductor de un vehículo automotor que circule contraviniendo las normas previstas en los reglamentos de tránsito y demás disposiciones aplicables, relacionadas con la emanación de gases.

2. La persona que no conduzca su vehículo por la derecha en las vías de doble dirección.

3. La o el conductor que invada con su vehículo las vías exclusivas asignadas a los buses de transporte rápido.

4. La o el conductor de un vehículo automotor que no lleve en el mismo, un botiquín de primeros auxilios equipado y un extintor de incendios cargado y funcionando, de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.

5. La o el conductor que estacione un vehículo en los sitios prohibidos por la ley o los reglamentos de tránsito; o que, sin derecho, estacione su vehículo en los espacios destinados a un uso exclusivo de personas con discapacidad o mujeres embarazadas; o estacione su vehículo

obstaculizando rampas de acceso para discapacitados, puertas de garaje o zonas de circulación peatonal. En caso que el conductor no se encuentre en el vehículo este será trasladado a uno de los sitios de retención vehicular.

6. La persona que obstaculice el tránsito vehicular al quedarse sin combustible.

7. La o el conductor de un vehículo automotor particular que transporte a niños sin las correspondientes seguridades, de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.

8. La o el conductor que no detenga el vehículo, antes de cruzar una línea férrea, de buses de transporte rápido en vías exclusivas o similares.

9. La persona que conduzca o instale, sin autorización del organismo competente, en los vehículos particulares o públicos, sirenas o balizas de cualquier tipo, en cuyo caso además de la sanción prevista en el presente artículo, se le retirarán las balizas, o sirenas del vehículo.

10. La o el conductor que en caso de desperfecto mecánico no use o no coloque adecuadamente los triángulos de seguridad, conforme lo establecido en los reglamentos de tránsito.

11. La persona que conduzca un vehículo con vidrios con películas antisolares oscuras, polarizados o cualquier tipo de adhesivo que impidan la visibilidad del conductor, excepto los autorizados en el reglamento correspondiente o cuyo polarizado de origen sea de fábrica.

12. La o el conductor que utilice el teléfono celular mientras conduce y no haga uso del dispositivo homologado de manos libres.

13. La o el conductor de transporte público de servicio masivo que incumpla las tarifas preferenciales fijadas por la ley en beneficio de los niños, estudiantes, personas adultas mayores de sesenta y cinco años de edad y personas con capacidades especiales.

14. La o el conductor que no encienda las luces del vehículo en horas de la noche o conduzca en sitios oscuros como túneles, con las luces apagadas.

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

16. La personas que, sin permiso de la autoridad de tránsito competente, realice actividades o competencias deportivas en las vías públicas, con vehículos de tracción humana o animal.

17. La o el propietario de mecánicas, estaciones de servicio, talleres de bicicletas, motocicletas y de locales de reparación o adecuación de vehículos en general, que preste sus servicios en la vía pública.

18. La o el propietario de vehículos de servicio público, comercial o privado que instale en sus vehículos equipos de vídeo o televisión en sitios que puedan provocar la distracción del conductor.

19. La o el conductor de un vehículo que presta servicio de transporte urbano que circule con las puertas abiertas.

20. La o el conductor de vehículos pesados que circule por zonas restringidas sin perjuicio de que se cumpla con lo estipulado en las ordenanzas municipales.

21. La persona que conduzca un vehículo automotor sin portar su licencia de conducir.

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

Art. 392.- Contravenciones de tránsito de séptima clase.- Será sancionado con multa equivalente al cinco por ciento de un salario básico unificado del trabajador general y reducción de uno punto cinco puntos en su licencia de conducir:

1. La o el conductor que use inadecuada y reiteradamente la bocina u otros dispositivos sonoros contraviniendo las normas previstas en los reglamentos de tránsito y demás normas aplicables, referente a la emisión de ruidos.

2. La o el conductor de transporte público de servicio masivo de personas y comercial cuyo vehículo circule sin los distintivos e identificación reglamentarios, sobre el tipo de servicio que presta la unidad que conduce.

3. La persona con discapacidad que conduzca un vehículo adaptado a su discapacidad sin la identificación o distintivo correspondiente.
 4. La o el conductor de un vehículo de servicio público que no presente la lista de pasajeros, cuando se trate de transporte público interprovincial o internacional.
 5. La o el conductor que no mantenga la distancia prudente de seguimiento, de conformidad con los reglamentos de tránsito.
 6. La o el conductor que no utilice el cinturón de seguridad.
 7. La o el conductor de un vehículo de transporte público o comercial que no ponga a disposición de los pasajeros recipientes o fundas para recolección de basura o desechos.
 8. La o el peatón que en las vías públicas no transite por las aceras o sitios de seguridad destinados para el efecto.
 9. La o el peatón que, ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencia, no deje la vía libre.
 10. La persona que desde el interior de un vehículo arroje a la vía pública desechos que contaminen el ambiente.
 11. La persona que ejerza actividad comercial o de servicio sobre las zonas de seguridad peatonal o calzadas.
 12. La o el ciclista o motociclista que circule por sitios en los que no le esté permitido.
 13. La o el comprador de un vehículo automotor que no registre, en el organismo de tránsito correspondiente, el traspaso de dominio del bien, dentro del plazo de treinta días, contado a partir de la fecha del respectivo contrato.
 14. La o el ciclista y conductor de vehículos de tracción animal que no respete la señalización reglamentaria respectiva.
 15. La o el propietario de un vehículo que instale, luces, faros o neblineros en sitios prohibidos del automotor, sin la respectiva autorización.
- A las y los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa.

2.4.5.1 Circunstancias agravantes y atenuantes

Según el Art. 44 del COIP, en las infracciones de tránsito las partes pueden ampararse en las circunstancias atenuantes y agravantes.

2.4.5.2 Circunstancias Atenuantes

El Código Penal define en su Art. 45, a las circunstancias atenuantes de esta manera:

Art. 45.- Son circunstancias atenuantes de la infracción penal:

3. Intentar, en forma voluntaria anular o disminuir las consecuencias de la infracción o brindar auxilio y ayuda inmediatos a la víctima por parte de la persona infractora.

4. Reparar de forma voluntaria el daño o indemnizar integralmente a la víctima.

5. Presentarse en forma voluntaria a las autoridades de justicia, pudiendo haber eludido su acción por fuga u ocultamiento.

6. Colaborar eficazmente con las autoridades en la investigación de la infracción.

Art. 46.- Atenuante trascendental.- A la persona procesada que suministre datos o informaciones precisas, verdaderas, comprobables y relevantes para la investigación, se le impondrá un tercio de la pena que le corresponda, siempre que no existan agravantes no constitutivas o modificatorias de la infracción.

Art. 47.- Circunstancias agravantes de la infracción.- Son circunstancias agravantes de la infracción penal:

1. Ejecutar la infracción con alevosía o fraude.

2. Cometer la infracción por promesa, precio o recompensa.

3. Cometer la infracción como medio para la comisión de otra.

4. Aprovecharse de concentraciones masivas, tumulto, conmoción popular, evento deportivo o calamidad pública, fenómeno de la naturaleza para ejecutar la infracción.

5. Cometer la infracción con participación de dos o más personas.

6. Aumentar o procurar aumentar las consecuencias dañosas de la infracción para la víctima o cualquier otra persona.

7. Cometer la infracción con ensañamiento en contra de la víctima.
8. Cometer la infracción prevaliéndose de una situación de superioridad laboral, docente, religiosa o similar.
9. Aprovecharse de las condiciones personales de la víctima que impliquen indefensión o discriminación.
10. Valerse de niños, niñas, adolescentes, adultas o adultos mayores, mujeres embarazadas o personas con discapacidad para cometer la infracción.
11. Cometer la infracción en perjuicio de niñas, niños, adolescentes, adultos mayores, mujeres embarazadas o personas con discapacidad.
12. Cometer la infracción con violencia o usando cualquier sustancia que altere el conocimiento o la voluntad de la víctima.
13. Utilizar indebidamente insignias, uniformes, denominaciones o distintivos militares, policiales o religiosos como medio para facilitar la comisión de la infracción.
14. Afectar a varias víctimas por causa de la infracción.
15. Ejecutar la infracción con auxilio de gente armada.
16. Utilizar credenciales falsas, uniformes o distintivos de instituciones o empresas públicas, con la finalidad de pretender pasar por funcionarias, funcionarios, trabajadoras, trabajadores, servidoras o servidores públicos, como medio para facilitar la comisión de la infracción.
17. Cometer la infracción total o parcialmente desde un centro de privación de libertad por una persona internada en el mismo.
18. Encontrarse la o el autor perseguido o prófugo por un delito con sentencia condenatoria en firme.
19. Aprovechar su condición de servidora o servidor público para el cometimiento de un delito.

Algunos antecedentes fueron expuestos por Jiménez de Asúa⁴² refiriéndose al Código de Hammurabi al señalar que éste distinguía: “**los**

⁴² Sobre la existencia de circunstancias modificativas en el Derecho anterior a la codificación, vid por todos, Jiménez de Asúa. L. Tratado de Derecho Penal. Tomo I. Cuarta Edición. Buenos Aires .1964. Pág.275 y sgtes.

delitos voluntarios, de los causados por negligencia y los hechos debidos a casos fortuitos. Reconoce la atenuante de arrebató y ofuscación, incluso en caso de riña”

Podemos observar que la presencia de las circunstancias atenuantes y agravantes complica o disminuye la situación jurídica del procesado.

2.5. ACCIDENTES DE TRÁNSITO

2.5.1. Informes del accidente de tránsito.

La acción penal en materia de tránsito tiene tres circunstancias:

- a) Parte policial.
- b) Denuncia.
- c) Acusación particular.

Parte policial

Si existen víctimas, con el parte policial, el Fiscal de la Unidad de Atención al Público de la Fiscalía de Tránsito, de oficio dispone que realice el Reconocimiento del Lugar de los Hechos, en el que se practican diligencias como: reconocimientos médicos legales, protocolos, autopsias y reconocimientos técnicos mecánicos de avalúos de daños materiales.

Con estos elementos de convicción, se realiza la Audiencia de Formulación de Cargos de flagrancia, y se inicia la Instrucción Fiscal (30 días), en contra de los presuntos responsables del accidente de tránsito y se solicita, si el caso amerita, medidas cautelares de carácter real y personal.

El expediente pasa a un Fiscal para que continúen las investigaciones hasta que termine esta etapa y finalmente se emitirá un dictamen acusatorio o abstentivo, según el caso, Incisos 2, 3 y 4 del Art. 460 del COIP.

Denuncia

El ejercicio de acción es de carácter público, por lo tanto, le corresponde a la fiscalía investigar los hechos sin necesidad de denuncia previa, Arts. 409 y 410 del COIP. La denuncia es la declaración que efectúa una persona ante la fiscalía, puede ser verbal o escrita, Art. 427 del COIP, al personal del Sistema Especializado Integral de Investigación, Medicina

Legal o Ciencias Forenses o ante el organismo competente en materia de tránsito para poner en conocimiento que se ha cometido un delito de ejercicio público de la acción, Art. 421 del COIP.

La denuncia será pública, sin perjuicio de que los datos de identificación personal del denunciante, procesado o de la víctima, se guarden en reserva para su protección.

Están obligados a denunciar la o el servidor público, las o los profesionales de la salud de establecimientos públicos o privados, y las o los directores, educadores u otras personas responsables de instituciones educativas, numerales 1, 2 y 3 del Art. 422 del COIP.

Acusación particular

La acusación particular es el término que se aplica en los procesos penales y se inicia por lo general, ante un Juez de Garantías Penales o de contravenciones, a través de la víctima, por sí misma, de su representante legal, sin perjuicio de la facultad de intervenir en todas las audiencias y de reclamar su derecho a la reparación integral, incluso cuando no presente acusación particular, o por una organización privada, en lugar de ser iniciada por un fiscal que representa al Estado, Art. 432.

No debemos olvidar que las acusaciones y las denuncias, siempre que sean declaradas judicialmente como maliciosas, serán sancionadas con pena privativa de libertad de seis meses a un año, Art. 271 del COIP, así como que ambas deben cumplir con los contenidos y trámites que estipulan los Arts. 430 y 433 del COIP.

2.5.2. Generalizaciones del proceso penal de tránsito.

De conformidad con los principios procesales de la Constitución y del COIP, Los procesos actuales son orales, literal a) numeral 2 del art. 86 de la CRE y numeral 11 del Art. 5 del COIP, dejando constancia escrita de las actuaciones procesales, en armonía con el numeral 3 del Art. 520, y el Art. 529 y siguientes, ibídem, con el fin de garantizar de no dejar a ninguna de las partes en indefensión. En ellos se incluye las versiones de testigos, testimonios de peritos e intervenciones habladas de los sujetos

procesales o de sus abogados, garantizando los principios de intermediación, economía y celeridad procesal, Art. 169 de la CRE.

Los procesos son generalmente de libre acceso al público, Art. 562 del COIP, salvo las investigativas autorizadas por el Juez, como la detención, allanamiento e intervención de comunicaciones, como líneas de teléfono, correos electrónicos, etc.

En las audiencias el acusado y el ofendido deben estar presentes, excepto en las de formulación de cargos y de juicio, en las cuales bastará la presencia de sus abogados y el juez para que se lleve a cabo la audiencia. La presencia de sus abogados garantizará el derecho a la defensa, en caso de no contar con uno se asignará a un Defensor Público, literal e) numeral 7 del Art. 76 de la CRE, inciso 12 del Art.14 del COIP.

En el ejercicio de la acción privada, no se ordenarán medidas cautelares y podrán concluir por abandono, desistimiento, remisión o cualquier otra forma permitida por este Código, numeral 4 del Art. 647 del COIP. El arreglo extrajudicial entre las partes, no produce la extinción penal, salvo en los delitos en que sólo hubieren daños materiales, cuyos costos sean inferiores a dos salarios básicos unificados del trabajador en general o lesiones que ocasionen incapacidad física de hasta 30 días, numeral 1 del Art. 387 y numeral 4 del Art. 415 del COIP, respectivamente.

El COIP, según el numeral 2 del Art. 412, busca ser menos drástico en cuanto al infractor que sufre un daño grave que le impida seguir con su vida normal en un accidente, donde el Fiscal puede conceder el principio de oportunidad y archivar la causa, o en el caso de una pena natural, de conformidad con el Art. 372, en las infracciones de tránsito y cuando la o las víctimas sean parientes del presunto infractor hasta el cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad, la o el juzgador podrá dejar de imponer una pena o imponer exclusivamente penas no privativas de libertad.

2.5.3. Indagación previa.

La Investigación Previa tiene como finalidad reunir los elementos de convicción, de cargo y de descargo, con la cooperación del personal del Sistema especializado integral de investigación, de medicina legal y ciencias forenses o del personal competente en materia de tránsito, que permitan a la o al fiscal decidir si formula o no la imputación y de hacerlo, posibilitará al investigado preparar su defensa.

Las diligencias investigativas practicadas por la o el fiscal, tendrá por finalidad determinar si la conducta investigada es delictuosa, las circunstancias o móviles de la perpetración, la identidad del autor o partícipe y de la víctima, la existencia del daño causado, o a su vez, desestimar estos aspectos, Art. 580 del COIP.

Toda noticia de infracción penal puede llegar al Fiscal, a través de denuncias, informes de supervisión y providencias judiciales, Art. 581 del COIP.

“La Indagación previa, conocida como preprocesal, está constituida por los actos que se cumplen antes de la iniciación del proceso penal y que sirven para dar sustento o firmeza a la decisión de ejercer la acción penal⁴³”

Durante la investigación, la o el fiscal podrá, Art. 582 y siguientes:

- a) Tomar versiones,
- b) Realizar Actuaciones fiscales urgentes,
- c) Mantener en reserva la investigación, sin perjuicio del derecho de la víctima y de las personas a las cuales se investiga y de sus abogados a tener acceso inmediato, efectivo y suficiente a las investigaciones,
- d) Respetar los plazos, los mismos que durarán hasta un año en las penas de hasta cinco años y dos años en las penas de más de cinco años, y no podrá concluir hasta que la persona aparezca o se cuente con los elementos necesarios para formular una imputación por el delito correspondiente, y;

⁴³ www.derechoecuador.com. Dr. Fausto Santiago Trujillo

- e) Archivar los casos al transcurrir las fechas señaladas, observando el trámite correspondiente.

2.5.4. Instrucción Fiscal.

“Cierto es que toda innovación de cualquier área de conocimiento, trae aparejado consigo un riesgo que nos puede llevar al fracaso si todas las personas que nos encontramos inmersos en el nuevo sistema, no le damos la importancia y el apoyo necesario para que su aplicación sea correcta, ágil y fundamentalmente la sociedad se sienta satisfecha con el nuevo sistema⁴⁴”.

La etapa de instrucción, de conformidad con el Art. 590 del COIP, tiene por finalidad determinar elementos de convicción, de cargo y descargo, que permita formular o no una acusación en contra de la persona procesada. Durante este tiempo, más corto que el del proceso penal común, el Fiscal recepta las versiones sin juramento del procesado, del ofendido, de los testigos, peritos, puede pedir que se dicte la prisión preventiva y otras medidas cautelares tanto personales o reales. Es la etapa con la que inicia el proceso penal de tránsito, se inicia con la audiencia de formulación de cargos convocada por la o el juzgador a petición de la o el fiscal, cuando la o el Fiscal cuente con los elementos suficientes para deducir una imputación, aquí el Fiscal ya tiene indicios más claros de que se ha cometido un delito y al supuesto responsable, y si considerare necesario puede solicitar al juez que ordene medidas cautelares personales o reales en contra del imputado o sus bienes. El tiempo de duración de la instrucción, solicitada por el Fiscal será de cuarenta y cinco días, y no podrá exceder del plazo máximo de setenta y cinco días, Antes de vencer el plazo, si el Fiscal lo considerare oportuna, podrá vincular a otra persona, lo que le permitiría ampliar el plazo de instrucción hasta treinta días más, inciso 1 del Art. 592 y 593 del COIP. En el COIP, se establece que el Fiscal deberá sustanciar conforme a las reglas establecidas, se dará inicio a la instrucción fiscal, previa

⁴⁴www.derechoecuador.com. Dr. Geovanny Fernando Freire Coloma

formulación de cargos, o; de ser necesario, con la reformulación de cargos, Arts. 592 y 593 del COIP.

En caso de delito flagrante, existe aprehensión de personas involucradas y se convoca dentro de 24 horas a la Audiencia de Formulación de Cargos, dónde se deduce la imputación, se dicta prisión preventiva o se libera al detenido.

En la resolución de instrucción fiscal se ordenará el reconocimiento pericial de los vehículos involucrados y la cuantificación de los daños, después serán devueltos a sus dueños, numeral 7 del Art. 460 y 532 del COIP, pero si no se hubiere aprehendido los vehículos o se los haya devuelto después, el Fiscal pedirá que se dicte una medida cautelar para efectuar la diligencia. La medida cautelar que puede ordenar el juez es la aprehensión preventiva de los vehículos.

Al concluir la instrucción fiscal, se convoca a una audiencia para que el Fiscal emita su dictamen acusatorio o absolutorio.

2.5.4.1. Dictamen fiscal

Es el criterio o juicio de valor que emite el Fiscal sobre la participación del sospechoso en el delito puede ser de dos clases: acusatorio o absolutorio. Si el Fiscal se abstiene de acusar, no hay proceso y no se podrá iniciar el juicio, pero este hecho podría modificarse si se consulta al Fiscal Provincial y éste revoca el dictamen del inferior, entonces el Juez designará otro Fiscal para continuar con el proceso acusatorio y el juez convocará a la Audiencia de Juzgamiento.

Si el dictamen absolutorio no fuere revocado, el Fiscal Superior el Juez dictará auto de sobreseimiento y dispondrá el archivo de la causa, numeral 1 del art. 587 del COIP.

2.5.5. Etapa de juicio.

Esta etapa es preparada en base a la acusación y la oralidad, en armonía con lo que disponen los Arts. 603 y 604 del COIP, con la presencia de los testigos y las pruebas de las partes, que servirán para convencer a la Jueza o el Juez, Art. 453 del COIP, en las que se determinará la

responsabilidad penal del infractor y el monto de los daños y perjuicios, si los hubiere.

2.5.5.1. Procedimientos especiales

Los procedimientos especiales están determinados en los Arts. 634 y siguientes del COIP, y son:

1. Procedimiento abreviado
2. Procedimiento directo
3. Procedimiento expedito
4. Procedimiento para el ejercicio privado de la acción penal.

2.5.5.2. Procedimiento abreviado, Art. 635 del COIP.- Este procedimiento no es aplicable en las Infracciones de tránsito, porque se aplica en las infracciones sancionadas con pena máxima privativa de libertad de hasta diez años, y ya sabemos que la sanción máxima en las infracciones de tránsito son de hasta doce años, por muerte causada por un conductor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, Art. 376 del COIP.

2.5.5.3. Procedimiento directo, Art. 640 del COIP.- Este procedimiento concentra todas las etapas del proceso en una sola audiencia, procede en los delitos calificados como flagrantes, sancionados con pena máxima privativa de libertad de hasta cinco años, y los delitos flagrantes contra la propiedad, cuyo monto no exceda de treinta salarios básicos unificados del trabajador en general. Una vez calificada la flagrancia, la o el juzgador o juzgadora señala día y hora para realizar la audiencia de juicio directo en el plazo máximo de diez días, en la cual dictará sentencia, la cual puede ser apelada.

2.5.5.4. Procedimiento expedito, Art. 641 del COIP.- Las contravenciones penales y de tránsito son susceptibles del procedimiento expedito, hasta tres días antes de la audiencia, las partes realizarán el anuncio de pruebas por escrito, salvo en el caso de contravenciones flagrantes, y se desarrolla en una sola audiencia ante la o el juzgador competente la cual se regirá por las reglas generales previstas en el COIP. En la audiencia, la víctima y el denunciado pueden llegar a una conciliación, la que deben poner en conocimiento ante el juez o jueza que lleva el proceso, lo que le pondrá fin, salvo el caso de violencia contra la mujer o miembros del núcleo familiar.

2.5.5.5. Procedimiento para el ejercicio privado de la acción penal, Art. 647 del COIP.- Este procedimiento se aplica en las contravenciones de tránsito que tengan como resultado lesiones a las personas que sean hasta de treinta días, se aplicarán las sanciones previstas en el artículo 152 del COIP, reducidas en un cuarto de la pena mínima prevista en cada caso, y en los accidentes de tránsito que causen daños materiales inferiores a dos salarios básicos unificados del trabajador, Arts. 379 y 387 del COIP.

2.5.5.6. Audiencia de Juzgamiento.

Según los Art. 603, 604 y 605 del COIP, es la fase del proceso en la cual el Fiscal y la Defensa oralmente sustentan sus peticiones y el juez decide si existe sobreseimiento o llama a juicio, en base a los elementos probatorios presentados y controvertidos en la audiencia.

La audiencia de juzgamiento por delitos de tránsito reúne los mismos principios si el procesado estuviere prófugo.

2.5.5.7. Sentencia.

Llamado a juicio, de conformidad con los Arts. 609 y siguientes del COIP, con la acusación del Fiscal, los principios de oralidad, publicidad, inmediación y contradicción en la actuación probatoria, notificaciones a testigos y peritos, instalación de la audiencia, alegatos de apertura, práctica de pruebas consistentes en la exhibición de documentos, objetos u otros medios, habiendo concluido la fase probatoria y los alegatos finales de las partes, la deliberación del tribunal, y el tiempo de la pena, el tribunal dictará sentencia, donde se incluirá la pena y reparar integralmente los daños ocasionados a la víctima y a terceros, si los hubiere, víctima y demás mecanismos necesarios para la reparación integral por la infracción, que se fijará en la misma sentencia.

2.6. Etapa de impugnación.

Los medios legales para impugnar una resolución judicial se llaman recursos, que deben ser propuestos oportunamente con motivo de la tramitación y siguiendo el procedimiento para cada caso.

El diccionario, respecto jurídico, respecto a la impugnación dice: **“f. der. Refutación, petición de anulación de una resolución oficial, de acuerdo con las leyes. Impugnación de una sentencia”**⁴⁵

Los recursos aplicables son:

Apelación, casación y revisión.

⁴⁵Diccionario de la lengua española © 2005 Espasa-Calpe

En materia de tránsito, todas las sentencias en delitos de tránsito las apelaciones se pueden interponer ante la o el juzgador o tribunal dentro de los tres días, notificado el auto o sentencia, y si la Sala respectiva no resuelve la apelación del auto de sobreseimiento, en el plazo máximo de sesenta días desde la fecha de recepción del proceso, este quedará confirmado en todas sus partes.

1. De la resolución que declara la prescripción del ejercicio de la acción o la pena.
2. Del auto de nulidad.
3. Del auto de sobreseimiento, si existió acusación fiscal.
4. De las sentencias.
5. De la resolución que conceda o niegue la prisión preventiva siempre que esta decisión haya sido dictada en la formulación de cargos o durante la instrucción fiscal.

El recurso de casación es de competencia de la Corte Nacional de Justicia y procederá contra las sentencias, cuando se haya violado la ley, ya por contravenir expresamente a su texto, ya por haber hecho una indebida aplicación de ella, o por haberla interpretado erróneamente. Procede Dentro de los cinco días hábiles contados a partir de la notificación de la sentencia. La o el juzgador remitirá el proceso a la Corte Nacional de Justicia, en el plazo máximo de tres días hábiles, una vez ejecutoriada la providencia que la conceda. El tribunal designado por sorteo, dentro del plazo de tres días convocará a audiencia. El recurso se sustanciará y resolverá en audiencia que se realizará dentro del plazo de cinco días contados desde la convocatoria. Cuando el recurso es interpuesto por la o el fiscal, lo fundamentará en audiencia la o el Fiscal General del Estado o su delegada o delegado.

El recurso de revisión podrá proponerse en cualquier tiempo, ante la Corte Nacional de Justicia, después de ejecutoriada la sentencia condenatoria por una de las siguientes causas:

1. Si se comprueba la existencia de la persona que se creía muerta.

2. Si existen, simultáneamente, dos sentencias condenatorias sobre una misma infracción contra diversas personas sentenciadas que, por ser contradictorias, revelen que una de ellas está errada.

3. Si la sentencia se ha dictado en virtud de documentos o testigos falsos o de informes periciales maliciosos o errados.

La revisión solo podrá declararse en virtud de nuevas pruebas que demuestren el error de hecho de la sentencia impugnada.

2.6.1. Penas

En nuestro país, la constitución ordena que en todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, como en el caso de los penales, se aseguren las garantías que integran el debido proceso, garantías de la defensa para la persona procesada y garantías para las víctimas, que deben ser canalizadas a través de la ley penal, Art. 76 de la CRE.

Según el Código Penal vigente, los fines de la pena son la prevención general para la comisión de delitos y el desarrollo progresivo de los derechos y capacidades de la persona con condena, así como la reparación del derecho de la víctima. En ningún caso la pena tiene como fin el aislamiento y la neutralización de las personas como seres sociales, Art. 51 del COIP.

De conformidad con el numeral 9 del Art. 77 de la CRE, los Art. 55, 60, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69 y 70, 373, 376, 377, 380, y el numeral 4 del Art. 541 del COIP, las penas pueden ser:

- a) Reclusión.- Sancionados con pena privativa de libertad por más de cinco años.
- b) Prisión.- Sancionados con pena privativa de libertad hasta cinco años.
- c) Multa.- En las infracciones previstas en este Código se aplican la pena de multa conforme a la infracción cometida y sancionada con pena, Las multas se acumulan hasta el doble de la máxima impuesta,
- d) Revocatoria, suspensión temporal o definitiva de la licencia o autorización para conducir vehículos,
- e) Reducción de puntos,
- f) Responsabilidad civil, y;
- g) Trabajos comunitarios.

SISTEMA DE REDUCCIÓN DE PUNTOS DE LAS LICENCIAS DE CONDUCIR

CUADRO Nº 2a

INFRACCIONES PARA LICENCIA	PUNTOS	ARTÍCULOS
Muerte por embriaguez, sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan	Revocatoria definitiva	376
Muerte culposa	Suspensión por 6 meses	377
Lesiones por embriaguez, sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan	Suspensión por mitad de la pena + 10 puntos menos	379
Daños materiales mayor a 2 SBU hasta 6 SBU	6 puntos menos	380
Daños materiales mayor a 6 SBU	9 puntos menos	380
Exceso de pasajeros en transporte público	suspensión 6 meses a un año	381
Daños mecánicos previsible en transporte público	suspensión 30 a 180 días	382
Conducción de vehículo con llantas en mal estado	5 puntos menos	383
Conducción de vehículo bajo efecto de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan	15 puntos menos	384
Conducción de vehículo en estado de embriaguez 0,3 a 0,8 gramos	5 puntos menos	385
Conducción de vehículo en estado de embriaguez 0,8 a 1,2 gramos	10 puntos menos	385
Conducción de vehículo en estado de embriaguez más de 1,2 gramos	Suspensión por 60 días	385
Conducción de vehículo público, sustancia cero tolerancia y en estado de embriaguez hasta 0,1 gramos	Suspensión por 30 días	385
Contravenciones leves de primera clase	10 puntos menos	386
Contravenciones leves de segunda clase	9 puntos menos	387
Contravenciones leves de tercera clase	7,5	388
Contravenciones leves de cuarta Clase	6	389
Contravenciones leves de quinta clase	4,5	390
Contravenciones leves de sexta clase	3	391
Contravenciones leves de séptima clase	1.5	392

Fuente: Código Integral Penal

Elaborado por: José Saltos León

Cuadro No. 2b

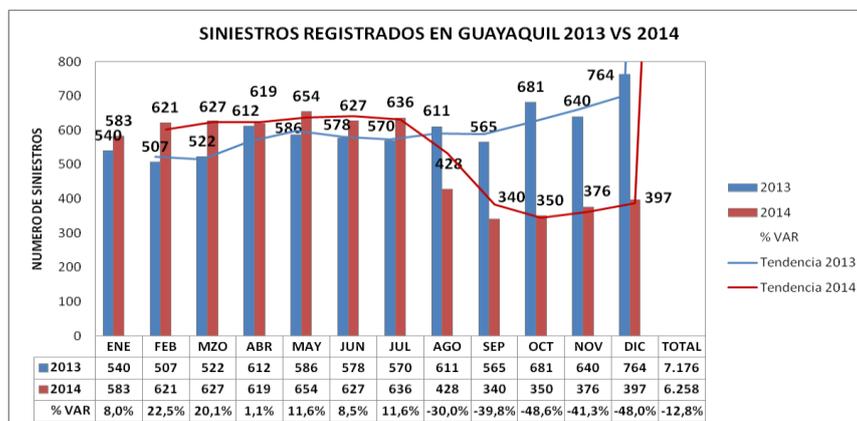
SUCESOS ACAECIDOS EN LOS MESES DE ENERO Y FEBRERO DEL 2015			
CAUSAS	ENERO	FEBRERO	TOTAL
SINIESTROS	340	289	629
LESIONADOS	300	264	564
FALLECIDOS	20	12	32

Fuente: DNCTSV, CTE, EMOV - Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Agencia Metropolitana de Tránsito - Quito, Gobierno Autónomo Descentralizado de Manta, Municipio de Ambato.
Elaboración: ANT, DEP; Quito, 05/03/2015

Estadísticas de Accidentes de Tránsito en Guayaquil, años 2013-2014⁴⁶.

A continuación en las figuras 1a, 1b, 2a, y 2b siguientes, se detallan los datos estadísticos correspondientes a las clases de accidentes y a las víctimas representadas según el número de ocurrencia y porcentajes en los años 2013-2014, respectivamente, facilitados por el Lcdo. Lotufo Emanuele Carlos Andrés, CboS. de la CTE, adscrito a la Dirección de Planificación–Unidad Estadística de la CTE.

**CONTROL DE TRÁNSITO EN GUAYAQUIL
ACCIDENTES EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL 2013 – 2014
Gráfico No. 1a**



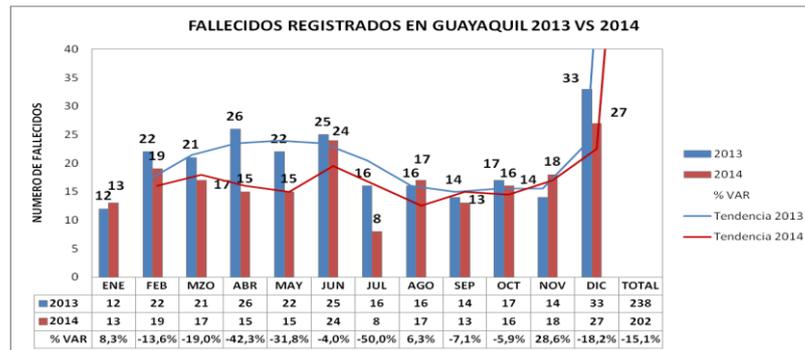
Fuente: CTE – Dirección de Planificación – Unidad Estadística

FALLECIDOS EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL 2013 – 2014

En Guayaquil en el año 2014, se registraron 202 personas fallecidas, en comparación con el año 2013.

⁴⁶ Fuente: www.cte.com.Lotufo Emanuele Carlos Andrés Dirección de Planificación–Unidad Estadística.

Gráfico No. 1b

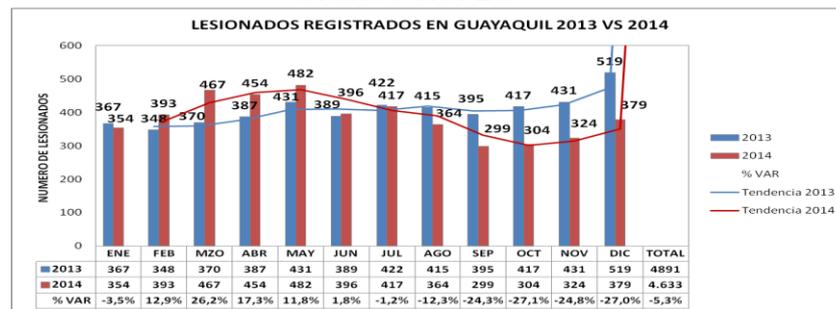


Fuente: CTE – Dirección de Planificación – Unidad Estadística

LESIONADOS EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL 2013 – 2014

En Guayaquil en el año 2014, se registraron 4.633 personas lesionadas, En comparación con el año 2013.

Gráfico No. 2a

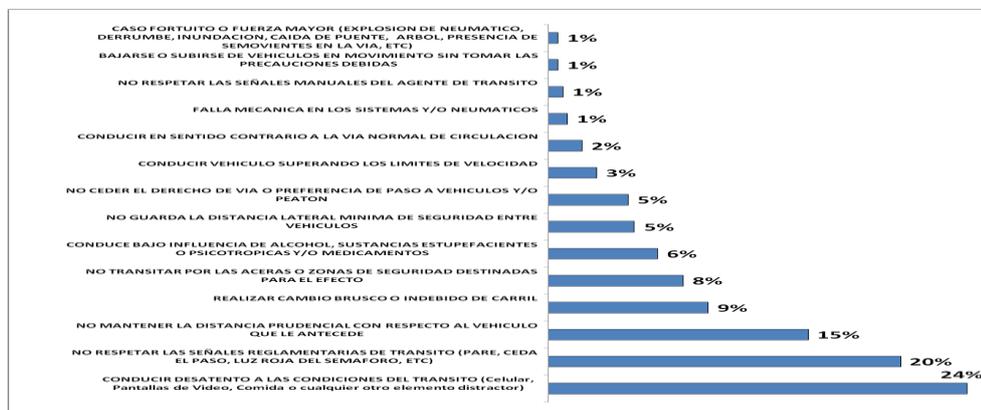


Fuente: CTE – Dirección de Planificación – Unidad Estadística

CAUSAS FRECUENTES EN GUAYAQUIL AÑO 2014

Porcentaje de las causas más frecuentes de accidentes de tránsito en Guayaquil – AÑO 2014

Gráfico No. 2b



Fuente: CTE – Dirección de Planificación – Unidad Estadística

2.7. Cultura vial

2.7.1. Definición

Guillermo Camacho C. Cultura Vial del año 2009, pág. 1 expresa que:

“La cultura vial, desde una perspectiva antropológica, es la manera como los seres humanos viven, sienten, piensan y actúan en el cotidiano de los espacios de movilización y desplazamiento”⁴⁷.

“Por Educación Vial debemos entender el proceso sistemático mediante el cual se adquieren conocimientos, y se desarrollan hábitos y actitudes favorable en relación con el sentido común y las normas que regulan la circulación de vehículos y personas en las vía pública”⁴⁸.

“Dícese al conjunto de conocimientos teórico-prácticos que ayudan al usuario de vías de comunicación de medios de transporte (peatón, pasajero o conductor) a perfeccionar sus facultades y actitudes con el fin de tener un desplazamiento seguro dentro de la vía pública”⁴⁹.

Cultura vial y la educación vial no es lo mismo. La primera se adquiere como una norma de vida de la comunidad, es decir, forma parte de la interrelación de la sociedad, como norma de vida común. La segunda son normas legales obligatorias que se deben cumplir, para poder desenvolvernó en la sociedad, evitando los accidentes, características son, entre otras, convivencia, participación, respeto de los derechos, autorregulación, etc., no olvidemos que respetar el semáforo, circular a una velocidad permitida por la ley, ayudar a los adultos mayores a subir al bus, ceder el espacio a los vehículos de emergencia o al peatón, etc., nos hace bien moralmente y nos evita el ser sancionados.

⁴⁷ Guillermo Camacho C. Cultura Vial del año 2009.pág. 1. <http://culturavial.net/que-es-cultura-vial/>

⁴⁸ <http://html.rincondelvago.com/seguridad-vial.html>. Gochita Niindhaa. Educación, prevención y seguridad vial.

⁴⁹ <http://seguridad-vial.wikispaces.com/Educaci%C3%B3n+vial>. Estudiantes en Ciencias de la Comunicación.

2.7.2. Causas de accidentes de tránsito

Nuestra legislación considera al accidente de tránsito como un suceso eventual, fortuito, involuntario, que necesariamente debe ocurrir en vías o lugares públicos o privados abiertos al tránsito vehicular y peatonal, y que ocasiona personas muertas, lesionados, heridos y daños materiales en vehículos, vías o infraestructura, con la participación de los usuarios de la vía (vehículo, vía y/o entorno).

En el accidente de tránsito, se inter-relacionan e interactúan sincronizadamente cuatro factores básicos que son:

- 1.- humano,
- 2.- mecánico,
- 3.- vial, y;
- 4.- climatológico.

2.7.2.1. Factor humano.-

Los accidentes de tránsito encuentran sus causas en una diversidad de variables.

Los expertos afirman que el 96% de éstos se producen por fallas humanas del conductor o del peatón, e interactúa en función de la información que percibe del entorno (Percepción), su capacidad para procesar la información recibida asociada a sus conocimientos y experiencias (Intelección) y a su capacidad de emitir respuestas acertadas y oportunas (Volición), a lo que se conoce como (Proceso PIV). La Dirección de Planificación–Unidad Estadística- de la CTE, en el Cuadro Estadístico del Porcentaje de las Causas más frecuentes de Siniestros de Tránsito en Guayaquil – AÑO 2014 expresa que “Respecto al conductor”, las causales más frecuentes de accidentes del tránsito, en orden de menor a mayor, entre otras, son:

- Caso fortuito (semovientes) 1%,
- Falla mecánica en los sistemas y/o en los neumáticos 1%,
- Conducir vehículos superando los límites de velocidad 3%,
- No ceder el derecho de vía o preferencia de paso a vehículos y/o peatón 5%,

- Conduce bajo la influencia de alcohol, sustancias estupefacientes y psicotrópicas y/o medicamentos 6%
- Realizar cambio brusco o indebido del carril 9%,
- No mantener la distancia prudencial con respecto al vehículo que le antecede 15%,
- No respetar las señales reglamentarias de tránsito 20% y;
- Conducir desatento a los ambientes de tránsito 24%

En relación con el peatón, las causales más frecuentes están en el siguiente orden:

- No transitar por las aceras o zonas de seguridad destinadas para el efecto,

Las fallas humanas han sido la causa principal por la que se han producido muchos accidentes, teniendo su base en la acciones innecesarias, peligrosas e ilegítimas.

2.7.2.2. Factor mecánico

Si el conductor tiene conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo, Llantas lisas y desgastadas, daños mecánicos previsibles, desajustes mecánicos, averías en los frenos, dirección, suspensión.

Este factor se presenta cuando el conductor no mantiene en buenas condiciones y con todas las seguridades el vehículo.

2.7.2.3. Factor vial

A pesar de que actualmente las vías públicas a nivel nacional gozan de buena calidad, y exista una gran cantidad de señalización adecuada, en el Ecuador, según la CTE, el 5% de los accidentes de tránsito se dan por la despreocupación y la falta de percepción del conductor.

2.7.2.4. Factor climatológico

El medio ambiente influye mucho en los motivos de accidentes de tránsito, debido a que ocurren por el derrumbe de peñascos, así como las condiciones meteorológicas reinantes, como la neblina, lluvia, nieve, hielo, y luminosidad, que hacen que los conductores choquen o resbalen sus vehículos.

2.7.3. TIPOS DE TRAUMATISMOS⁵⁰

2.7.3.1. ¿Qué es un traumatismo?

Un traumatismo es una lesión brusca causada por un agente externo al organismo.

2.7.3.2. Tipos de traumatismos según la lesión producida.-

Pueden ser físicos, químicos o psíquicos. No debemos olvidar que cada agente traumático (objeto material con que se lesiona) produce una lesión específica.

2.7.3.2.1. Físicos (sólo los de causa mecánica).-

a.- Según la lesión producida pueden ser lesiones abiertas, cerradas, simples y complicadas.

b.- Según los órganos afectados, pueden ser lesiones del aparato locomotor, lesiones del aparato circulatorio, lesiones del sistema nervioso y lesiones viscerales.

A.1.- Abiertas.-

Separación de los tejidos blando. Mayor posibilidad de infección

A.2.- Cerradas.-

• No se observa separación de los tejidos blandos. Generan hematoma (hemorragia debajo de la piel) o hemorragias en viseras o cavidades. Requieren atención rápida porque pueden comprometer la función de un órgano o la circulación sanguínea.

A.3.- Simples.-

Afectan únicamente la piel, no alcanzan a comprometer órganos. Raspones, arañazos, cortes, etc.

A.4.- Complicadas.-

Extensas y profundas con abundante hemorragia.

Lesiones en músculos, nervios, tendones, órganos internos, vasos sanguíneos y puede o no existir perforación visceral.

B.1.- Lesiones del aparato locomotor.-

Éstos pueden ser: Contusión, erosión, heridas, esguinces, luxaciones, fracturas, discapacidad permanente y muerte.

⁵⁰ <http://www.um.es/cuas/buceo/pdfPresentaciones/CPTABP11A.pdf>

Contusión.- Consiste en una lesión que no produce rotura de la piel ni de tejidos internos. Suele producir inflamación, dolor, hematoma, rubor y calor. Para curación se necesita hielo, reposo, calmantes y/o antiinflamatorios.

Erosión.- Consiste en una lesión en la piel con afectación y pérdida de la capa superficial, sin llegar a romperse. Para curación se necesita desinfección.

Herida.- Consiste en la rotura de la piel. Puede afectar también otros órganos que estén debajo (tendones, músculos, arterias o venas, huesos, vísceras, etc.). Los tipos de heridas pueden ser incisas, punzantes y contusas.

Esguinces.- Consiste en una torcedura de los ligamentos por distensión, estiramiento excesivo, torsión o rasgadura, acompañada de hematoma e inflamación y bastante dolor que impide continuar moviendo de la región lesionada.

Luxaciones.- Consiste en que se pierde el contacto entre los huesos que forman una articulación, en su mayoría ocurren en los dedos de la mano.

Fracturas.- Consiste en la pérdida de continuidad normal de la sustancia ósea o cartilaginosa. La fractura es una discontinuidad en los huesos, a consecuencia de golpes, fuerzas o tracciones cuyas intensidades superan la elasticidad del hueso

Los efectos más inmediatos por lesiones al aparato locomotor son hemorragias o infección.

B.2.- Lesiones del aparato circulatorio.-

Son aquellas que pueden producir una parada cardíaca.

Parada cardíaca.- Algunas lesiones pueden afectar directa o indirectamente la funcionalidad cardíaca traumatismos en la zona precordial, aplastamiento de la caja torácica y falta de la acción de la electricidad.

b.3. Lesiones del sistema nervioso.-

Pueden ser central (afectando la médula espinal (mielopatía) o bien el cerebro (encefalopatía) y periférico (aquellos que se encuentran fuera del cerebro y de la médula espinal).

2.7.3.2.2. Químicos⁵¹.-

Se producen por elementos corrosivos, gases tóxicos o llamas, que entran en contacto con la piel.

2.8. Responsabilidad en un accidente de tránsito

2.8.1. Causa Basal o Eficiente.- Es aquella circunstancia que interviene de forma directa en la producción de un accidente de tránsito y sin la cual no se hubiera producido el mismo.

“La causa basal es un concepto técnico que no puede responder a los problemas normativos de imputación sino a los problemas de causalidad material”⁵².

2.8.2. Causas Concurrentes o Coadyuvantes.- Son aquellas circunstancias que por sí mismas no producen el accidente, pero coadyuvan a su materialización.

2.8.3. Elementos objetivos

Existen varias teorías sobre los elementos objetivos, pero luego de un profundo estudio, se determinó que estos elementos son: sujetos del delito, comportamiento típico y objeto material.

2.8.3.1. Sujetos del delito

Existen dos clases de sujetos: activo y sujeto pasivo.

2.8.3.1.1. Sujeto activo.- Persona que ejecuta el hecho o realiza la acción. En el delito de tránsito el sujeto activo vendría a ser el conductor, porque él es quien comete la infracción.

2.8.3.1.2. Sujeto Pasivo.- Titular del bien jurídico al que se le ocasiona un daño o se lesiona como consecuencia de la comisión del delito. En el delito

⁵¹ <http://www.guardavidas.org/tag/traumatismos-quimicos/>

⁵² Rojas Sarmiento Ignacio. Lcdo. de derecho de la Pontificia Universidad católica de Chile. Concepto de causa basal en los accidentes de tránsito. Revista Chilena de derecho (2010). Pág. 1

de tránsito el sujeto pasivo vendría a ser el peatón, pasajero o el conductor del otro vehículo, porque él es la víctima u ofendido.

2.8.3.2. Comportamiento típico

La doctrina acepta la posibilidad que el homicidio imprudente pueda cometerse por una acción o una omisión.

Todo delito culposo, requiere que el autor infrinja el deber objetivo de cuidado, si no existe este elemento queda excluida la tipicidad de la conducta.

2.8.3.3. Objeto material

El objeto material del delito es la persona, si no existe el objeto material no coexistiría la conducta típica.

2.8.4. Elementos subjetivos

Los elementos subjetivos dados por la doctrina son: culpa, resultado y el nexo entre causalidad y resultado.

2.8.4.1. Culpa

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

Para nosotros la culpa sucede por no observar las disposiciones del COIP. La infracción al deber del cuidado, se encuentra determinado en los numerales 1, 2 y 3 del Art. 146 del COIP, el cual estipula que la mera producción del resultado no configura infracción al deber objetivo de cuidado, no debe existir inobservancia de leyes, reglamentos, ordenanzas, manuales, reglas técnicas o Lex Artis aplicables a la profesión y que el resultado dañoso debe provenir directamente de la infracción al deber objetivo de cuidado y no de otras circunstancias independientes o conexas.

En los delitos culposos de tránsito no se tipificado o normado la tentativa, porque subsume que no hubo la intención del delito, que sí está normado en los actos dolosos, Art. 26 del COIP.

2.8.4.2. Resultado

El resultado en el hecho lo constituye la secuela del accidente contra la persona que ha sido dirigida la acción o inactividad.

2.8.4.3. Nexo de causalidad

En un accidente de tránsito el nexo de causalidad es la conducta realizada por el conductor o el peatón, es decir, haber realizado acciones innecesarias, peligrosas e ilegítimas, Art. 377 del COIP y derivarse de ello un hecho material, como consecuencia de ésta.

2.9. Circunstancias

De conformidad con los Arts. 376 y 386 del COIP, de las infracciones de tránsito se derivaran las siguientes circunstancias:

2.9.1. DELITOS CULPOSOS DE TRÁNSITO

2.9.1.1. Embriaguez.- Trastorno temporal de las capacidades físicas y mentales a causa del consumo excesivo de alcohol o de algún tipo de narcótico⁵³.

Podemos notar que en caso de muerte hay cero tolerancias.

2.9.1.2. Sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan.- El concepto de estupefaciente es aquel que se utiliza para designar a aquellas sustancias que cuando son consumidas de algún modo determinado generan un estado de narcosis o estupor, sueño, adormecimiento en la persona⁵⁴.

2.9.1.3. Acciones innecesarias, peligrosas e ilegítimas.- Como el Código no define esas palabras, será el juez quien determine su significado en un caso concreto, lo que genera inseguridad jurídica al criterio de los médicos⁵⁵

2.9.1.4. Negligencia.- *“Negligencia es la omisión de la diligencia, o cuidado que debe ponerse en los negocios, en las relaciones con las personas, en el manejo o custodia de las cosas y en el cumplimiento de los deberes y misiones. Dejadez, abandono, desidia, falta de*

⁵³ <https://www.google.com/search?q=embriaguez&ie=utf-8&oe=utf-8>

⁵⁴ <http://www.definicionabc.com/salud/estupefaciente.php>.

⁵⁵ <http://www.elmercurio.com.ec/416008-innecesario-peligroso-e-ilegitimo/#.VYSchkYWIzA>

aplicación, defecto de atención, olvido de órdenes o precauciones. Ejecución imperfecta contra la posibilidad de obrar mejor⁵⁶

2.9.1.5. Falta de previsión del peligro o riesgo durante la ejecución de obras en la vía pública.- precaución, cautela, cuidado, prudencia, prevención que no se hace.

2.9.1.6. Lesiones.- En las lesiones juega un papel importante aplicar las sanciones previstas en el artículo 152 reducidas en un cuarto de la pena mínima prevista en cada caso.

2.9.1.7. Daños materiales.- La responsabilidad en un accidente de tránsito es la deuda u obligación de pagar los daños ocasionados en un accidente mediante el patrimonio propio o de un tercero y/o prisión.

2.9.1.8. Licencia de conducir suspendida temporal o definitivamente.- Si la licencia es suspendida, el privilegio de manejar se retira.

2.9.1.9. Exceso de pasajeros en transporte público.- El exceso de pasajeros se castiga con multa y prisión.

2.9.1.10. Daños mecánicos previsibles.- Para reducir el daño, se pueden seleccionar componentes que puedan proteger los sistemas hidráulicos de los vehículos, controlar las temperaturas para asegurar su óptimo funcionamiento.

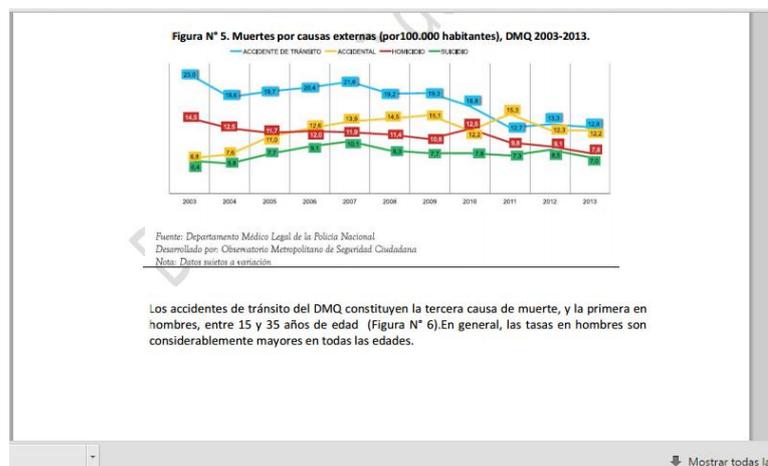
⁵⁶ Diccionario Jurídico Cabanellas

ACCIDENTES OCURRIDOS EN EL AÑO 2010 GRAFICA NO. 3



Fuente: Diario El Universo

GRAFICA NO. 4 Figura N° 6. Muertes por causas externas (por 100.000 habitantes), DMQ 2003-2013.



Fuente: Diario El Universo. DMQ⁵⁷

⁵⁷http://omsc.quito.gob.ec/phocadownload/OMSC/Informes_Semestrales/Informe_Semestral_Enero_Junio_2013old.pdf

2.10. CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO

CUADRO DE CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO

CUADRO NO. 3

INFRACCIONES	PUNTOS	ARTICULOS
Conducción de vehículo con llantas en mal estado (transporte público la pena es el doble).	5 a 15 días prisión, 5 puntos menos, retención vehículo hasta reparar	383
Conducción de vehículo bajo efecto de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan	30 días prisión, 15 puntos menos, retención vehículo 24 horas	384
Conducción de vehículo en estado de embriaguez 0,3 a 0,8 gramos	Multa 1 SBU, 5 días prisión, 5 puntos menos	385
Conducción de vehículo en estado de embriaguez 0,8 a 1,2 gramos	Multa 2 SBU, 15 días prisión, 10 puntos menos	385
Conducción de vehículo en estado de embriaguez + de 1,2 gramos	Multa 3 SBU, 30 días prisión, suspensión 60 días	385
Conducción de vehículo público, sustancia cero tolerancia y en estado de embriaguez hasta 0,1 gramos	30 puntos menos, prisión 90 días, retención vehículo 24 horas	385
Contravenciones leves de primera clase: 1.- sin licencia, falte de obra, exceso velocidad, y; 2.- transporte pasajeros o bienes, sin contar con el título habilitante correspondiente, o que pinte ilegalmente del mismo color.	Multa 1 SBU, 3 días prisión, 10 puntos menos. Multa 2 SBU, 10 puntos menos retención vehículo 7 días	386
Contravenciones leves de segunda clase: son 5. 1.-, daños menores a 2 SBU, con licencia caducada, 2.- conducir con licencia caducada, 3.- mayor de 16 conduciendo sólo, etc.	Multa 50% de 1 SBU, 9 puntos menos	387
Contravenciones leves de tercera clase; Son 9. 1.- estacione vehículos en zonas peligrosas, 2.- sustancias inflamables, 3.- deteriore vía, etc.	Multa 40% de 1 SBU, 7.5 puntos menos	388
Contravenciones leves de cuarta Clase; Son 12. 1.- desobedezca a Agentes, 2.- adelante en zonas peligrosas, etc.	Multa 30% de 1 SBU, 6 puntos menos	389
Contravenciones leves de quinta clase: Son 22. 1.- Apague motor en pendiente, 2.- evada peajes, etc.	Multa 15% de 1 SBU, 4.5 puntos menos	390
Contravenciones leves de sexta clase: Son 21. 1.- No conduzca vehículo por derecha en vías de doble circulación, 2.- no conduzca su vehículo por la derecha en las vías de doble dirección, etc.	Multa 10% de 1 SBU, 3 puntos menos	391
Contravenciones leves de séptima clase: son 15.- 1.-use inadecuada y reiteradamente la bocina u otros dispositivos sonoros, etc.	Multa 5% de 1 SBU, 1.5 puntos menos	392

Fuente: Código Integral Penal
Elaborado por José saltos León

2.10.1. Exceso de velocidad

Al exceso de velocidad en la conducción se lo definiría como conducir más allá de los límites de velocidad permitidos por la Ley.

El Art. 192 del Reglamento de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial señala que los límites de velocidad son los siguientes:

1. Vehículos livianos:

- a) Dentro del perímetro urbano: 50 k/h;
- b) En vías perimetrales: 90 k/h; y,
- c) En carretera: 100 k/h.

2. Vehículos de transporte público y comercial de pasajeros:

- a) Dentro del perímetro urbano: 40 k/h;
- b) En vías perimetrales: 70 k/h; y,
- c) En carretera: 90 k/h.

3. Vehículos de transporte de carga, en carretera:

- a) Camiones pesados y combinaciones de camión remolque, el límite de velocidad es de 70 k/h.
- b) Vehículos que remolquen acoplados u otros automotores, el límite de velocidad es de 50 k/h.

4. Motocicletas y similares:

- a) Dentro del perímetro urbano: 50 k/h;
- b) En vías perimetrales: 90 k/h; y,
- c) En carretera: 100 k/h.

CAPITULO III

3. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1. METODO DE LA INVESTIGACIÓN

Este trabajo de investigación está enmarcado dentro de la modalidad de proyecto factible, por cuanto se realiza un diagnóstico sobre la necesidad de la propuesta de una reforma a los numerales 1 y 2 del Art. 339 Reglamento de la ley de Tránsito, transporte Terrestre y Seguridad Vial, además es una investigación documental, bibliográfica y de campo, que permite construir la fundamentación teórica y científica del proyecto. A través de la observación y aplicación de instrumentos se busca elaborar el diagnóstico de necesidades y dar respuestas a las preguntas directrices, analizando científica y técnicamente la propuesta en mención.

3.2. POBLACIÓN Y MUESTRA

Por razones de la investigación se tomará en cuenta dos aspectos importantes en la elaboración de este proyecto que es la Población y Muestra.

3.2.1. La conceptualización del término Población.-

Sánchez, U (1996). Define a la población "El agregado o totalidad que define a la población como de las unidades elementales o sea los sujetos cuyo estudio interesa " (pág.106).

Para el trabajo de investigación que estamos realizando, se tomará los datos de la población dada por el Colegio de Abogados del Guayas⁵⁸, el Consejo Nacional de la Judicatura⁵⁹⁶⁰ y la Fiscalía General del Estado⁶¹, que se detallan como sigue:

⁵⁸ <http://www.eluniverso.com/2013/01/31/1/1355/abogados-eligen-manana-nueva-directiva.html>

⁵⁹ <http://www.funcionjudicial.gob.ec/index.php/es/saladeprensa/noticias/item/1967-guayaquil-tiene-40-nuevos-administradores-de-justicia-y-alcanza-una-tasa-de-11-jueces-por-cada-100-mil-habitantes.html>

⁶⁰ El Consejo de la Judicatura creado el 7 de mayo de 2011, manifestó que Guayaquil tiene en total 265 jueces. Jalkh Gustavo, (2014). Ecuador.

CUADRO DE POBLACIÓN ENCUESTADA EN GUAYAQUIL

CUADRO Nº 4

Fuente Institucional	Encuestados	Número de Encuestados
Consejo Nacional de la Judicatura	Jueces	265
Fiscalía General del Estado	Fiscales	160
Colegio de Abogados del Guayas	Abogados en libre ejercicio	14575
Total		15000

Elaborado por José Saltos León

3.2.2. Muestra.-

3.2.2.1. La conceptualización del término Muestra.

Según JIMENEZ C, y otros (1999), "La muestra es un subconjunto representativo de la población o del conjunto universo. Los estudios que se realizan en una muestra se puede generalizar a la población por procedimientos estadísticos, es decir, hacer extensivos sus resultados al universo, por lo que una muestra debe tener dos características básicas: tamaño y representatividad" (pág.119).

El tamaño de la muestra está determinado por la siguiente fórmula⁶²:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Fuente: Basado en Hernández Sampiere et al.(2006)

De donde los parámetros establecidos en la muestra son:

⁶¹ <http://www.fiscalia.gob.ec/index.php/sala-de-prensa/15-fiscalias-provinciales/2683-los-agentes-fiscales-del-pa%C3%ADs-refuerzan-sus-conocimientos-sobre-el-coip.html>.

⁶² Basado en Hernández Sampiere et al.(2006)

- $n =$ Tamaño de Muestra que se desea obtener
- $N =$ Es el Número de la Población
- $e =$ Es el error máximo que se tiene con un intervalo de confianza del 10%

Utilizando un estándar de Margen de Error del 10% que equivale a 0.1 al reemplazarlo en la variable (e) y N reemplazada por el valor de 2'291.158, obtenemos el tamaño de la muestra para encuestar a los ciudadanos.

DESARROLLO DEL TAMAÑO DE LA MUESTRA

Reemplazando en la fórmula propuesta tendríamos:

$$n = \frac{N}{1 + N (\%e)^2}$$

$$n = \frac{15000}{1 + 15000 (0,1)^2}$$

$$n = \frac{15000}{1 + 15000 (0,01)}$$

$$n = \frac{15000}{1 + 150}$$

$$n = \frac{15000}{151}$$

$$n = 99,34$$

Entonces el tamaño de la muestra para encuestar es de aproximadamente 100.

TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

TIPO DE INVESTIGACIÓN

La investigación se enmarca en una investigación de campo y bibliográfica tal como afirma Yépez (2001) en la conceptualización 21 de **PROYECTO FACTIBLE O DE INTERVENCIÓN**, que dice:

PROYECTO FACTIBLE O DE INTERVENCIÓN, que dice:

“Comprende la elaboración y desarrollo de una propuesta de un modelo operativo viable, para solucionar problemas, requerimientos o necesidades de organizaciones de grupos sociales; puede referirse a la formulación de políticas, programas, tecnologías, métodos o procesos. Para su formulación o ejecución debe apoyarse en investigaciones de tipo documental o de campo, o un diseño que incluya ambas modalidades. En la estructura del Proyecto Factible, debe constar las siguientes etapas: diagnóstico, planteamiento y fundamentación teórica de la propuesta, procedimiento metodológico, actividades y recursos necesarios para su ejecución; análisis y conclusiones sobre la viabilidad y realización del proyecto; y en caso de su desarrollo, la ejecución de la propuesta y evaluación tanto del proceso como de sus resultados.(pág. 8)”

Investigación de Campo.-

La investigación de campo permite el estudio sistemático de la investigación que se va a realizar en la ciudad de Guayaquil con los encuestados involucrados y también con los datos estadísticos que se van a obtener de la Comisión de Tránsito del Ecuador, con el propósito de descubrir, explicar sus causas y efectos, para entender su naturaleza e implicaciones.

Investigación Bibliográfica y Documental.-

La Investigación Bibliográfica Documental es el punto de partida por ser la fuente para la realización del trabajo por medio de la utilización de fuentes primarias, en el caso de documentos, y de fuentes secundarias, en el caso de libros, revistas, periódicos y otras publicaciones.

Investigación Descriptiva.-

Es descriptiva la investigación porque permite realizar estudios de la realidad actual de los involucrados directos con la comunidad afectada.

Todas estas fuentes permiten conocer, y comparar los diferentes enfoques que se puedan considerar en el análisis, conclusiones y recomendaciones de los diversos autores consultados.

De acuerdo a los objetivos del problema propuesto, esta modalidad de investigación tiene mayor incidencia en la formulación teórica.

INSTRUMENTOS PARA OBTENER DATOS

Los instrumentos utilizados en la investigación son de fuentes primarias, como es la investigación de campo y de observación, se puede obtener información en forma directa ya sea por entrevista, por observación, por medio de fichas documentales o bibliográficas y por cuestionario o encuesta.

Técnica de la Observación

Es el registro visual de lo que ocurre en una situación real, que permite clasificar los acontecimientos pertinentes de acuerdo con algún esquema previsto, y depende del problema en estudio.

Técnica de Fichas documentales y bibliográficas.

Todos los datos y resúmenes para elaborar la investigación se han basado en documentos y fichas bibliográficas, ya que son de gran valor para la investigación documental basado en síntesis o análisis, facilitando la redacción del trabajo.

Técnica de la Encuesta

La técnica de la encuesta se la elabora en función de las variables que intervienen en la investigación, es impersonal, además es una técnica destinada a obtener datos por medio de un cuestionario basado en preguntas o ítems.

TÉCNICA UTILIZADA PARA LA INVESTIGACIÓN.

En este trabajo de investigación se va a considerar la Técnica de la Encuesta, destinada a obtener la información necesaria, y para eso se utiliza un cuestionario de preguntas, con la finalidad de recabar todos los datos necesarios que ayuden a establecer pautas y lineamientos para ser tomados en cuenta en la elaboración de la propuesta.

RECOLECCIÓN DE DATOS

La recolección de datos se la va a obtener por medio de encuestas, dirigidas a la comunidad involucrada, para obtener datos estadísticos comprobados.

Conclusiones esperadas de la investigación.

La inobservancia de las normativas de tránsito por parte de los ciudadanos son las principales causas de accidentes de tránsito. A pesar de tener pleno conocimiento de las leyes de tránsito y sus sanciones, no las respetan, por eso es necesario que las instituciones gubernamentales difundan las sanciones a las que serán sometidos los ciudadanos por las consecuencias que se den al no prevenir el daño que causan estos accidentes.

Luego de las investigaciones que se van a exponer en el marco teórico, tomando como base los datos obtenidos en las encuestas y la entrevista al especialista, se llegará a una correcta información sobre las causas y efectos que se producen en los accidentes, por aquellos conductores que ocasionan los accidentes de tránsito.

3.3. TRATAMIENTO A LA INFORMACIÓN PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS

3.3.1. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS

3.3.1.1. Procesamiento de la información.

Los pasos que se determinaron para evaluar los resultados que se obtuvieron con la aplicación del instrumento de la evaluación fueron tabulados y graficados en una hoja de cálculo en Excel, determinándose en cada ítem, la frecuencia y el porcentaje respectivo

Luego se analizó en términos descriptivos los datos que se obtuvieron en la encuesta realizada a los Abogados en libre ejercicio, jueces y fiscales, todos intrínsecamente relacionados con la LOTTTSV. RLOTTTSV y el COIP.

A continuación se presentan los Instrumentos de Encuestas con los que se efectuará el análisis e interpretación de los resultados obtenidos de la aplicación de la encuesta.

**CRITERIO: EFECTOS TRAUMATOLOGICOS Y PATRIMONIALES
OCASIONADOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

OPCIONES				
INDICADORES				TOTAL
MUY SATISFACTORIO 4	SATISFACTORIO 3	POCO SATISFACTORIO 2	NADA SATISFACTORIO 1	

ITEMS	ITEMS PARA ABOGADOS	OPCIONES			
		4	3	2	1
1	¿Piensa usted que si el 80% de los ciudadanos respetaran las normativas de tránsito vigente disminuirían los accidentes de tránsito considerablemente?				
2	¿Considera usted que disminuirían considerablemente los accidentes de tránsito si los ciudadanos infractores fueran sancionados con penas más severas que las que rigen actualmente en el COIP?				
3	¿Cree usted que la disminución del parque automotor en la ciudad de Guayaquil evitaría la proliferación de los accidentes de tránsito en un 80%?				
4	¿Considera usted que el personal de la CTE aplica eficientemente las normativas de tránsito con la finalidad de evitar los accidentes de tránsito?				
5	¿Piensa usted que si los ciudadanos fueran aleccionados en instituciones especializadas para obtener licencias se lograría disminuir los accidentes de tránsito?				
6	¿Estima Usted que los ciudadanos irrespetan las normativas de tránsito a propósito, causando el incremento de los accidentes de tránsito?				
7	¿Cree usted que con la reforma de la LTTTSV, y la vigencia del COIP desde el 10 de agosto del 2014, se ha logrado disminuir los accidentes de tránsito?				
8	¿Piensa usted que el SPPTA (ex SOAT) que ahora regula el estado en lugar de la empresa privada ha logrado disminuir los accidentes de tránsito?				
9	¿Estima usted que las víctimas y/o beneficiarios de un accidente de tránsito deberían recibir vitaliciamente cada mes un salario básico unificado del trabajador para garantizar su nivel de vida?				
10	¿Piensa usted que las indemnizaciones vigentes en el RLTTTSV garantizan el nivel de vida de las víctimas con discapacidad permanente o parcial y/o beneficiarios colaterales por muerte de sus familiares por causa de los accidentes de tránsito?				

Fuente: Fuente: COIP, LTTTSV, LRTTTSV
Elaborado por José Saltos León

**ENCUESTA DIRIGIDA A ABOGADOS.
CRITERIO: EFECTOS TRAUMATOLOGICOS Y PATRIMONIALES
OCASIONADOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO.**

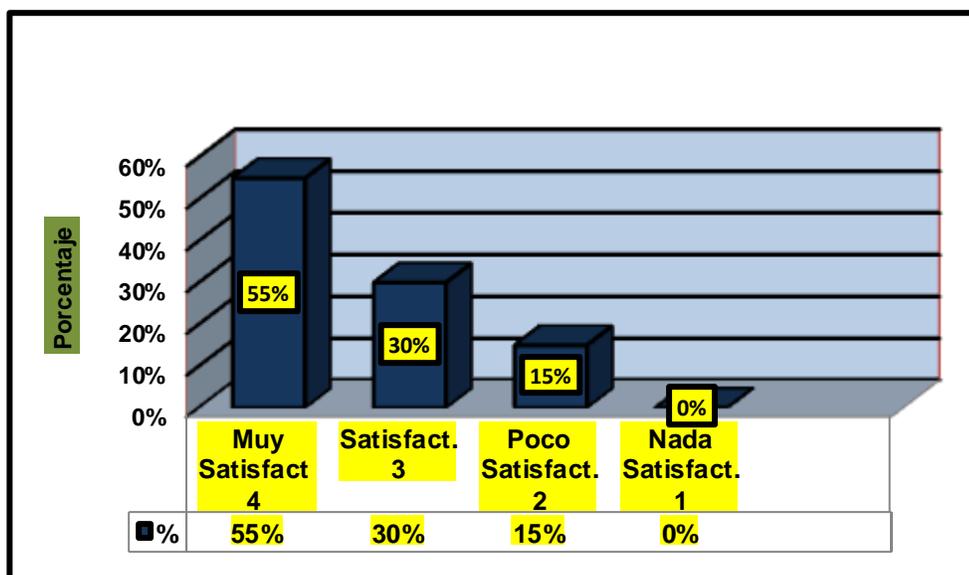
ITEM Nº 1.- ¿Piensa usted que si el 80% de los ciudadanos respetaran las normativas de tránsito vigente disminuirían los accidentes de tránsito considerablemente?

CUADRO Nº 5

¿Piensa usted que si el 80% de los ciudadanos respetaran las normativas de tránsito vigente disminuirían los accidentes de tránsito considerablemente?					
ITEM Nº 1	INDICADORES				
	MUY SATISFACTORIO 4	SATISFACTORIO 3	POCO SATISFACTORIO 2	NADA SATISFACTORIO 1	TOTAL
ENCUESTADOS	55	30	15	-	100
PORCENTAJE	55%	30%	15%	0%	100%

Fuente: Encuesta a los abogados, jueces y fiscales de la ciudad de Guayaquil.
Elaborado por egresado: José Saltos León.

Gráfico Nº 5



Fuente: Encuesta a los abogados, jueces y fiscales de la ciudad de Guayaquil.
Elaborado por egresado: José Saltos León.

ANÁLISIS E INTERPRETACION DE RESULTADOS:

El 55% de los/as abogados (as) encuestados eligieron la opción muy satisfactorio con respecto a que si el 80% de los ciudadanos respetaran las normativas de tránsito vigente disminuirían de esa forma los accidentes de tránsito, a esto se le suma que comparten la opción de satisfactorio un 30% de los encuestados.

**ENCUESTA DIRIGIDA A ABOGADOS.
CRITERIO: EFECTOS TRAUMATOLOGICOS Y PATRIMONIALES
OCASIONADOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO.**

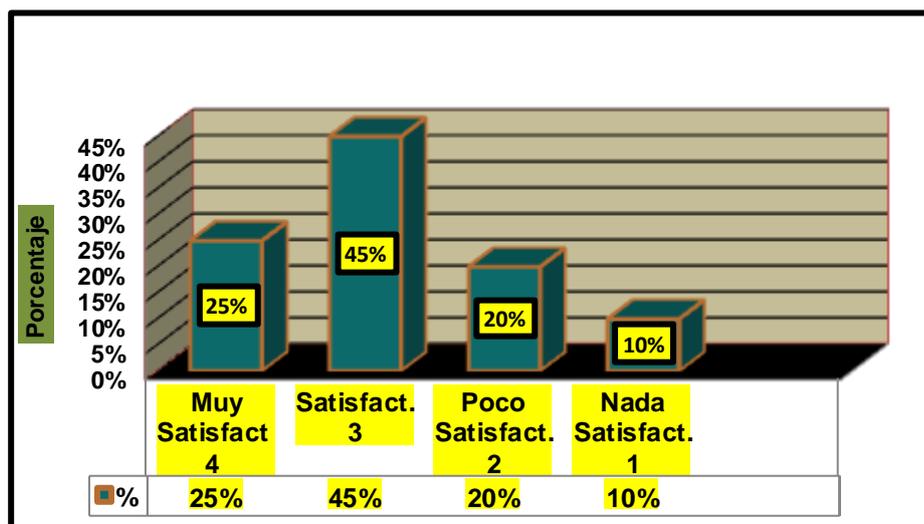
ITEM Nº 2.- ¿Considera usted que disminuirían considerablemente los accidentes de tránsito si los ciudadanos infractores fueran sancionados con penas más severas que las que rigen actualmente en el COIP?

CUADRO Nº 6

¿Considera usted que disminuirían considerablemente los accidentes de tránsito si los ciudadanos infractores fueran sancionados con penas más severas que las que rigen actualmente en el COIP?					
ITEM Nº 2	INDICADORES				
	MUY SATISFACTORIO 4	SATISFACTORIO 3	POCO SATISFACTORIO 2	NADA SATISFACTORIO 1	TOTAL
ENCUESTADOS	25	45	20	10	100
PORCENTAJE	25%	45%	20%	10%	100%

Fuente: Encuesta a los abogados, jueces y fiscales de la ciudad de Guayaquil.
Elaborado por egresado: José Saltos León.

Gráfico Nº 6



Fuente: Encuesta a los abogados, jueces y fiscales de la ciudad de Guayaquil.
Elaborado por egresado: José Saltos León.

ANÁLISIS E INTERPRETACION DE RESULTADOS:

El 45% de los/as encuestados consideran como satisfactorio que los ciudadanos infractores deben de ser sancionados con penas más severas que las que rigen actualmente en el COIP para que disminuyan los accidentes de tránsito, a esto se le suma el 25% que consideraron la opción muy satisfactorio,

**ENCUESTA DIRIGIDA A ABOGADOS.
CRITERIO: EFECTOS TRAUMATOLOGICOS Y PATRIMONIALES
OCASIONADOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO.**

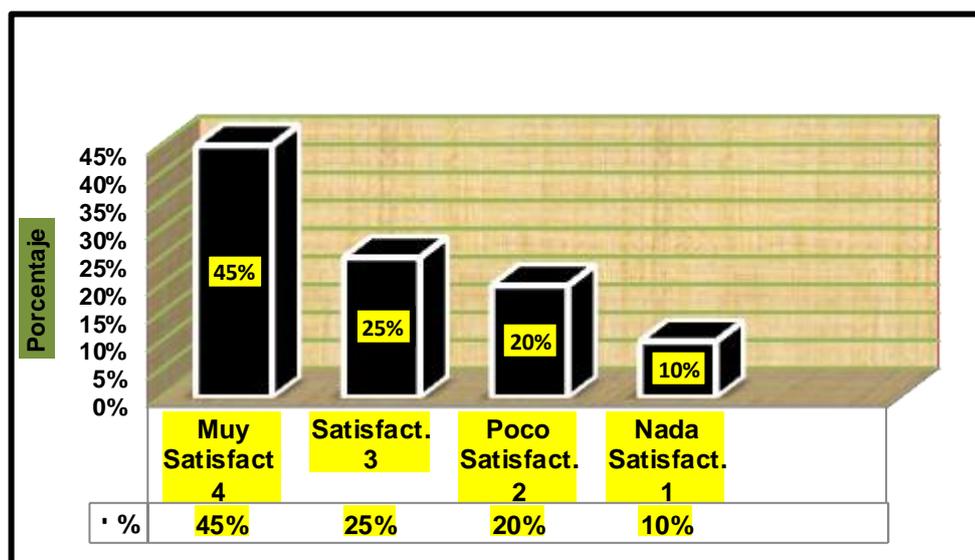
ITEM Nº 3.- ¿Cree usted que la disminución del parque automotor en la ciudad de Guayaquil evitaría la proliferación de los accidentes de tránsito en un 80%?

CUADRO Nº 7

¿Cree usted que la disminución del parque automotor en la ciudad de Guayaquil evitaría la proliferación de los accidentes de tránsito en un 80%?					
ITEM Nº 3	INDICADORES				
	MUY SATISFACTORIO 4	SATISFACTORIO 3	POCO SATISFACTORIO 2	NADA SATISFACTORIO 1	TOTAL
ENCUESTADOS	45	25	20	10	100
PORCENTAJE	45%	25%	20%	10%	100%

Fuente: Encuesta a los abogados, jueces y fiscales de la ciudad de Guayaquil.
Elaborado por egresado: José Saltos León.

CUADRO Nº 7



Fuente: Encuesta a los abogados, jueces y fiscales de la ciudad de Guayaquil.
Elaborado por egresado: José Saltos León.

ANÁLISIS E INTERPRETACION DE RESULTADOS:

El 45% de los/as encuestados creen que la disminución del parque automotor en la ciudad de Guayaquil si es una causa muy satisfactoria que influiría en la reducción de la proliferación de los accidentes de tránsito, el 25% del resto de los encuestados se inclinan por la opción cercana que es satisfactorio.

**ENCUESTA DIRIGIDA A ABOGADOS.
CRITERIO: EFECTOS TRAUMATOLOGICOS Y PATRIMONIALES
OCASIONADOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO.**

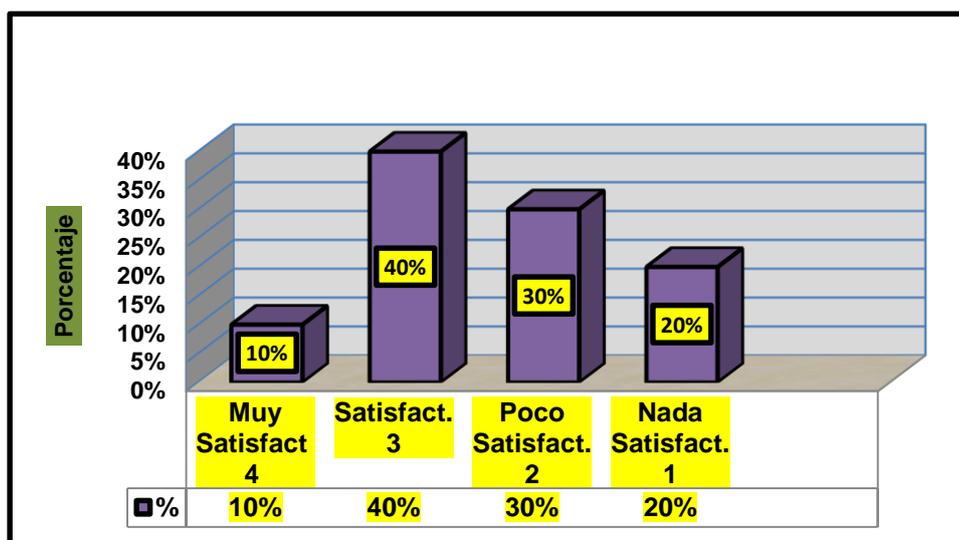
ITEM Nº 4.- ¿Considera usted que el personal de la CTE aplica eficientemente las normativas de tránsito con la finalidad de evitar los accidentes de tránsito?

CUADRO Nº 8

¿Considera usted que el personal de la CTE aplica eficientemente las normativas de tránsito con la finalidad de evitar los accidentes de tránsito?					
ITEM Nº 4	INDICADORES				
	MUY SATISFACTORIO 4	SATISFACTORIO 3	POCO SATISFACTORIO 2	NADA SATISFACTORIO 1	TOTAL
ENCUESTADOS	10	40	30	20	100
PORCENTAJE	10%	40%	30%	20%	100%

Fuente: Encuesta a los abogados, jueces y fiscales de la ciudad de Guayaquil.
Elaborado por egresado: José Saltos León.

Gráfico Nº 8



Fuente: Encuesta a los abogados, jueces y fiscales de la ciudad de Guayaquil.
Elaborado por egresado: José Saltos León.

ANÁLISIS E INTERPRETACION DE RESULTADOS:

El 40% de los encuestados eligieron la opción satisfactorio, pero existe una relación casi paralela entre las respuestas de poco y nada satisfactorio, ya que este grupo de encuestados manifiestan que el personal de la CTE no está aplicando con eficiencia las normativas de tránsito.

**ENCUESTA DIRIGIDA A ABOGADOS.
CRITERIO: EFECTOS TRAUMATOLOGICOS Y PATRIMONIALES
OCASIONADOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO.**

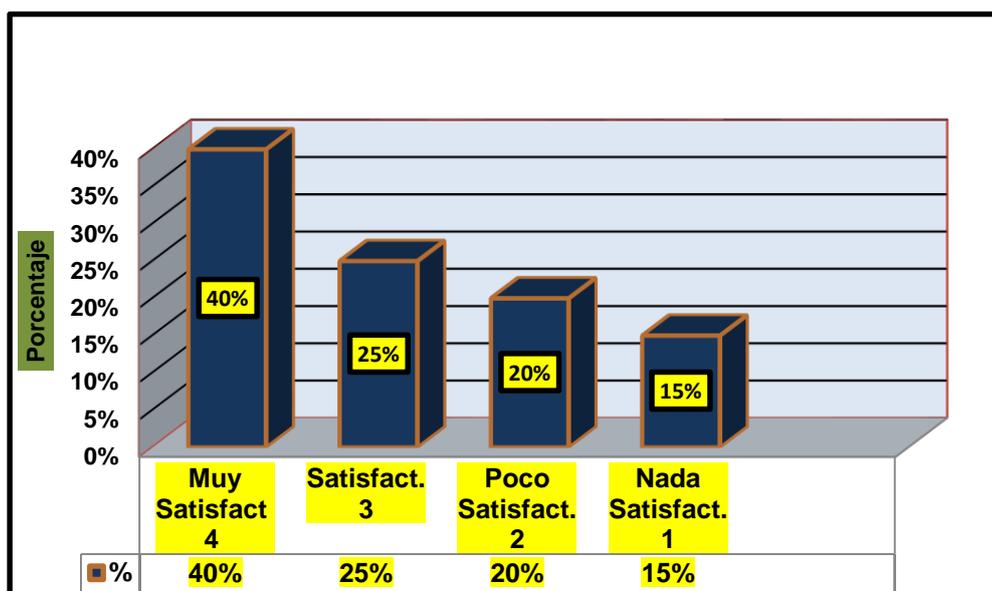
ITEM Nº 5.- ¿Piensa usted que si los ciudadanos fueran aleccionados en instituciones especializadas para obtener licencias se lograría disminuir los accidentes de tránsito?

CUADRO Nº 9

¿Piensa usted que si los ciudadanos fueran aleccionados en instituciones especializadas para obtener licencias se lograría disminuir los accidentes de tránsito?					
ITEM Nº 5	INDICADORES				
	MUY SATISFACTORIO 4	SATISFACTORIO 3	POCO SATISFACTORIO 2	NADA SATISFACTORIO 1	TOTAL
ENCUESTADOS	40	25	20	15	100
PORCENTAJE	40%	25%	20%	15%	100%

Fuente: Encuesta a los abogados, jueces y fiscales de la ciudad de Guayaquil.
Elaborado por egresado: José Saltos León.

Gráfico Nº 9



Fuente: Encuesta a los abogados, jueces y fiscales de la ciudad de Guayaquil.
Elaborado por egresado: José Saltos León.

ANÁLISIS E INTERPRETACION DE RESULTADOS:

Un 65% de los encuestados responden a esta pregunta con la opción muy satisfactorio y la opción satisfactorio, Se concluye que los ciudadanos deben ser capacitados en instituciones especializadas para obtener licencias, con la finalidad de lograr disminuir los accidentes de tránsito que ocurren.

**ENCUESTA DIRIGIDA A ABOGADOS.
CRITERIO: EFECTOS TRAUMATOLOGICOS Y PATRIMONIALES
OCASIONADOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO.**

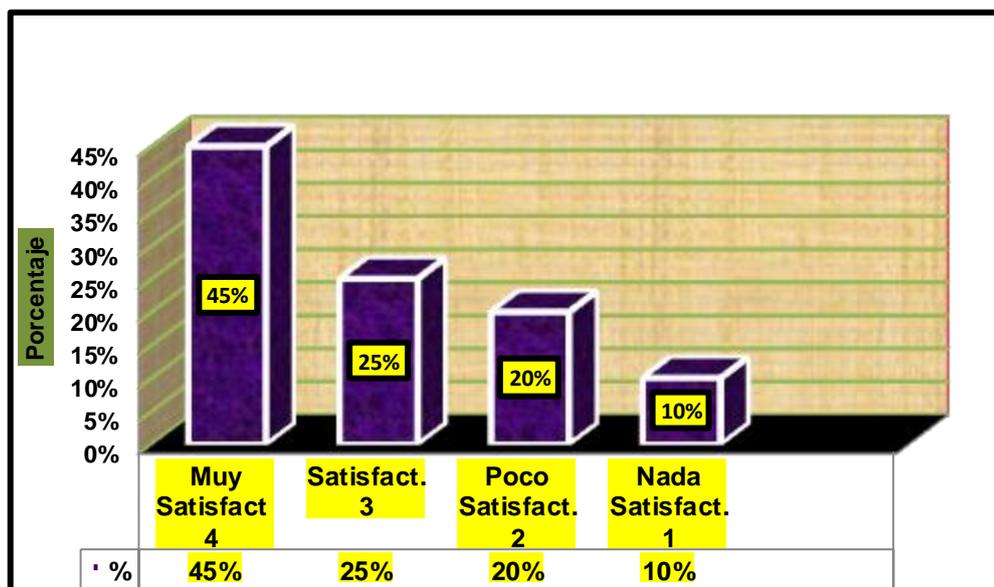
ITEM Nº 6.- ¿Estima Usted que los ciudadanos irrespetan las normativas de tránsito a propósito, causando el incremento de los accidentes de tránsito?

CUADRO Nº 10

¿Estima Usted que los ciudadanos irrespetan las normativas de tránsito a propósito, causando el incremento de los accidentes de tránsito?					
ITEM Nº 6	INDICADORES				
	MUY SATISFACTORIO 4	SATISFACTORIO 3	POCO SATISFACTORIO 2	NADA SATISFACTORIO 1	TOTAL
ENCUESTADOS	45	25	20	10	100
PORCENTAJE	45%	25%	20%	10%	100%

Fuente: Encuesta a los abogados, jueces y fiscales de la ciudad de Guayaquil.
Elaborado por egresado: José Saltos León.

Gráfico Nº 10



Fuente: Encuesta a los abogados, jueces y fiscales de la ciudad de Guayaquil.
Elaborado por egresado: José Saltos León.

ANÁLISIS E INTERPRETACION DE RESULTADOS:

Con respecto a esta pregunta el 70% de los encuestados responden que los ciudadanos irrespetan las normativas de tránsito a propósito, causando de esa manera el incremento de los accidentes de tránsito.

**ENCUESTA DIRIGIDA A ABOGADOS.
CRITERIO: EFECTOS TRAUMATOLOGICOS Y PATRIMONIALES
OCASIONADOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO.**

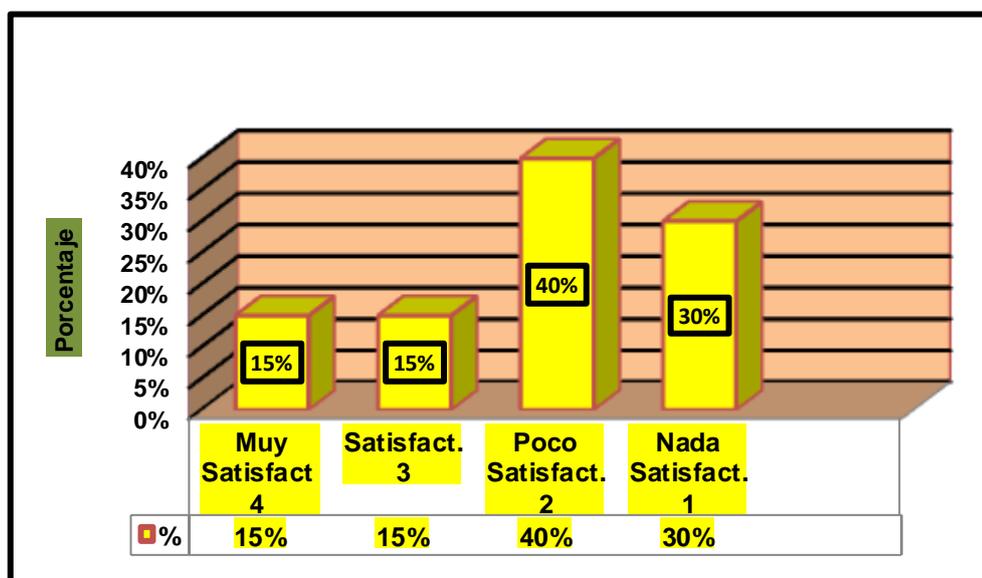
ITEM Nº 7.- ¿Cree usted que con la reforma de la LTTTSV, y la vigencia del COIP desde el 10 de agosto del 2014, se ha logrado disminuir los accidentes de tránsito?

CUADRO Nº 11

¿Cree usted que con la reforma de la LTTTSV, y la vigencia del COIP desde el 10 de agosto del 2014, se ha logrado disminuir los accidentes de tránsito?					
ITEM Nº 7	INDICADORES				
	MUY SATISFACTORIO 4	SATISFACTORIO 3	POCO SATISFACTORIO 2	NADA SATISFACTORIO 1	TOTAL
ENCUESTADOS	15	15	40	30	100
PORCENTAJE	15%	15%	40%	30%	100%

Fuente: Encuesta a los abogados, jueces y fiscales de la ciudad de Guayaquil.
Elaborado por egresado: José Saltos León.

Gráfico Nº 11



Fuente: Encuesta a los abogados, jueces y fiscales de la ciudad de Guayaquil.
Elaborado por egresado: José Saltos León.

ANÁLISIS E INTERPRETACION DE RESULTADOS:

El 70% de los/as encuestados consideran que la reforma de la LTTTSV, y la vigencia del COIP desde el 10 de agosto del 2014, no ha logrado disminuir los accidentes de tránsito, mientras que el 30% restante estiman lo contrario.

**ENCUESTA DIRIGIDA A ABOGADOS.
CRITERIO: EFECTOS TRAUMATOLOGICOS Y PATRIMONIALES
OCASIONADOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO.**

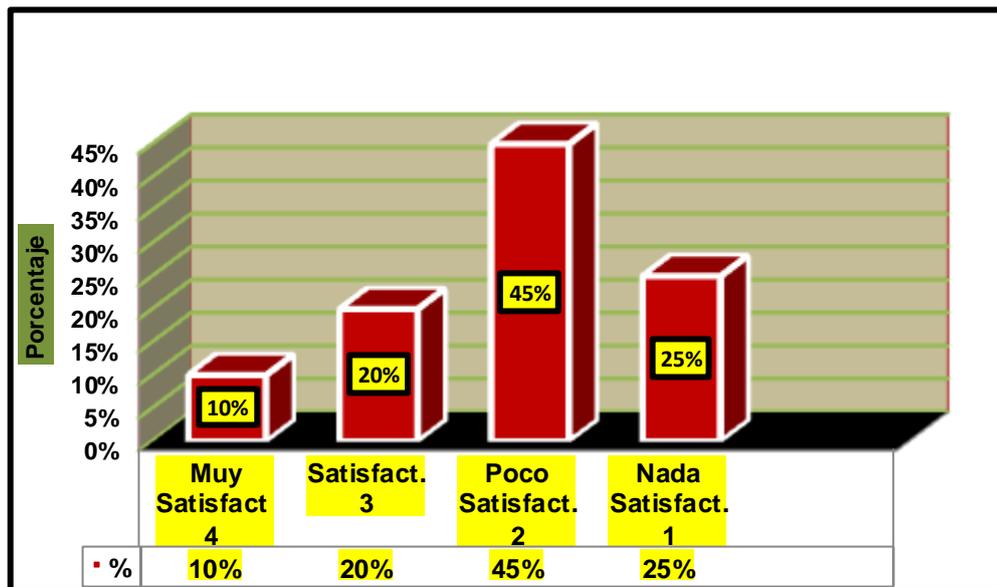
ITEM Nº 8.- ¿Piensa usted que el SPPTA (ex SOAT) que ahora regula el estado en lugar de la empresa privada ha logrado disminuir los accidentes de tránsito?

CUADRO Nº 12

¿Piensa usted que el SPPTA (ex SOAT) que ahora regula el estado en lugar de la empresa privada ha logrado disminuir los accidentes de tránsito?					
ITEM Nº 8	INDICADORES				
	MUY SATISFACTORIO 4	SATISFACTORIO 3	POCO SATISFACTORIO 2	NADA SATISFACTORIO 1	TOTAL
ENCUESTADOS	10	20	45	25	100
PORCENTAJE	10%	20%	45%	25%	100%

Fuente: Encuesta a los Abogados, jueces y fiscales de la ciudad de Guayaquil.
Elaborado por egresado: José Saltos León.

Gráfico Nº 12



Fuente: Encuesta a los abogados, jueces y fiscales de la ciudad de Guayaquil.
Elaborado por egresado: José Saltos León.

ANÁLISIS E INTERPRETACION DE RESULTADOS:

El 70% de los/as encuestados opinan que el SPPTA (ex SOAT) que ahora regula el estado, en lugar de la empresa privada, no ha logrado disminuir los accidentes de tránsito.

**ENCUESTA DIRIGIDA A ABOGADOS.
CRITERIO: EFECTOS TRAUMATOLOGICOS Y PATRIMONIALES
OCASIONADOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO.**

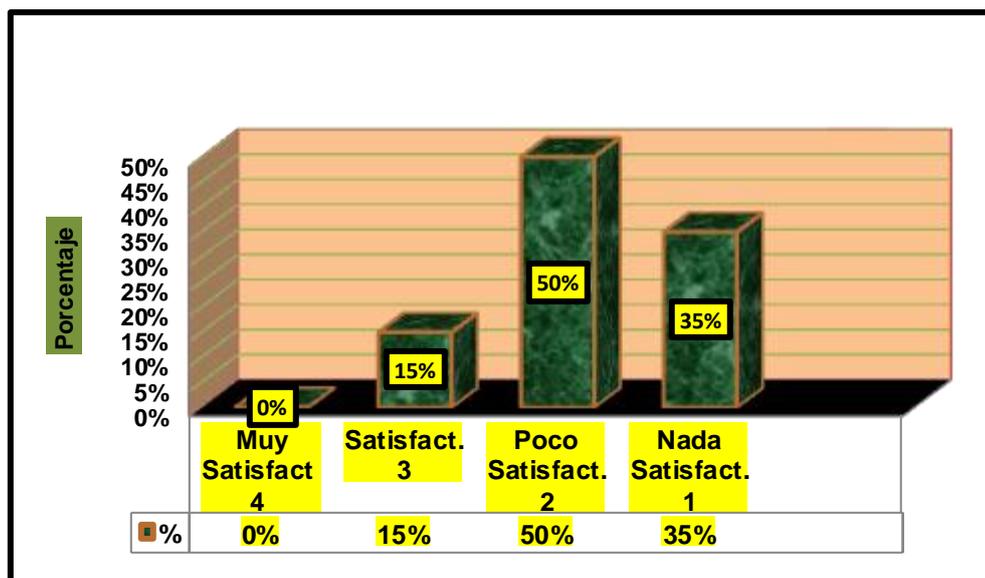
ITEM Nº 9.- ¿Estima usted que las víctimas y/o beneficiarios de un accidente de tránsito deberían recibir vitaliciamente cada mes un salario básico unificado del trabajador para garantizar su nivel de vida?

CUADRO Nº 13

¿Estima usted que las víctimas y/o beneficiarios de un accidente de tránsito deberían recibir vitaliciamente cada mes un salario básico unificado del trabajador para garantizar su nivel de vida?					
ITEM Nº 9	INDICADORES				
	MUY SATISFACTORIO 4	SATISFACTORIO 3	POCO SATISFACTORIO 2	NADA SATISFACTORIO 1	TOTAL
ENCUESTADOS	0	15	50	35	100
PORCENTAJE	0%	15%	50%	35%	100%

Fuente: Encuesta a abogados del sector central de Guayaquil.
Elaborado por egresado: José Guillermo Saltos León.

Gráfico Nº 13



Fuente: Encuesta a los abogados, jueces y fiscales de la ciudad de Guayaquil.
Elaborado por egresado: José Saltos León.

ANÁLISIS E INTERPRETACION DE RESULTADOS:

Solo el 15 % de los encuestados reconocen que los montos asignados por el RTTTSV garantiza el nivel de vida de la víctima y/o beneficiarios de un accidente de tránsito, mientras que el 85% opina que no lo reconocen así.

**ENCUESTA DIRIGIDA A ABOGADOS.
CRITERIO: EFECTOS TRAUMATOLOGICOS Y PATRIMONIALES
OCASIONADOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO.**

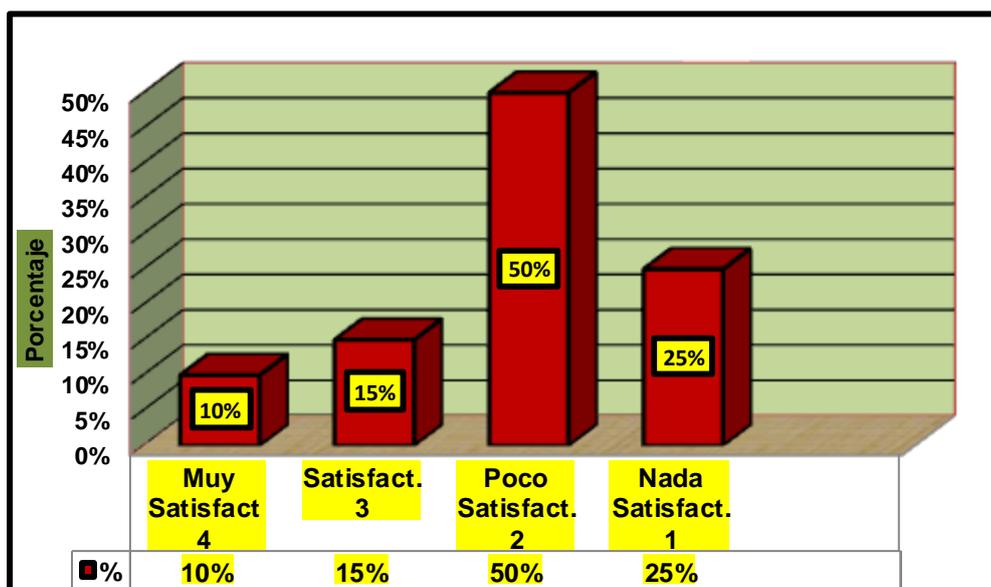
ITEM Nº 10.- ¿Piensa usted que las indemnizaciones vigentes en el RLTTTSV garantizan el nivel de vida de las víctimas con discapacidad permanente o parcial y/o beneficiarios colaterales por muerte de sus familiares por causa de los accidentes de tránsito?

CUADRO Nº 14

¿Piensa usted que las indemnizaciones vigentes en el RLTTTSV garantizan el nivel de vida de las víctimas con discapacidad permanente o parcial y/o beneficiarios colaterales por muerte de sus familiares por causa de los accidentes de tránsito?					
ITEM Nº 10	INDICADORES				TOTAL
	MUY SATISFACTORIO 4	SATISFACTORIO 3	POCO SATISFACTORIO 2	NADA SATISFACTORIO 1	
ENCUESTADOS	10	15	50	25	100
PORCENTAJE	10%	15%	50%	25%	100%

Fuente: Encuesta a los abogados, jueces y fiscales de la ciudad de Guayaquil.
Elaborado por egresado: José Saltos León.

Gráfico Nº 14



Fuente: Encuesta a los abogados, jueces y fiscales de la ciudad de Guayaquil.
Elaborado por egresado: José Saltos León.

ANÁLISIS E INTERPRETACION DE RESULTADOS:

El 50 % de los/as encuestados eligieron la opción poco satisfactorio afirmando que las indemnizaciones vigentes en el RLTTTSV no garantizan el nivel de vida de las víctimas por causa de los accidentes de tránsito, criterio que es compartido por 25% de los que eligieron la opción nada satisfactorio.

DISCUSIÓN DE RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS.

En este proyecto de investigación se considera a los accidentes de tránsito como la variable independiente de la investigación y como variable dependiente a los Efectos Traumatológicos y Patrimoniales.

La solución planteada para el desarrollo de este trabajo se refleja en los porcentajes de opciones elegidas que permiten la comprobación de la hipótesis sugerida "Si el 45% de las víctimas de accidentes de tránsito fueran indemnizadas con una pensión mensual vitalicia equivalente a un salario básico unificado del trabajador por el Reglamento de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (RLTTTSV) garantizaría el nivel de vida de los afectados."

La técnica o instrumento de evaluación de la encuesta realizada fue dirigida a las/los abogados, entre los que se incluye a jueces y fiscales, quienes analizaron sus experiencias desde varias perspectivas, valorando las preguntas.

Entre los resultados se muestra que la mayoría de los encuestados manifestaron que las indemnizaciones vigentes no cumple con la transversalidad entre el nivel de vida garantizado por la norma constitucional y la indemnización que perciben los ciudadanos al sufrir un accidente de tránsito, que se encuentra instituida en la norma del **Reglamento de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (RLTTTSV)**.

Entre otras opciones expuestas se generaliza que existen ciudadanos que premeditadamente no cumplen con las disposiciones que ordenan las normativas de tránsito.

Por lo expuesto, se cumple con los objetivos estipulados en el trabajo de investigación propuesto.

CAPITULO IV

4. LA PROPUESTA

"REFORMAR EL LIBRO V, TÍTULO II, NUMERALES 1 Y 2 DEL ART. 339 DEL REGLAMENTO A LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, PARA QUE LOS CIUDADANOS QUE SUFREN UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO RECIBAN UNA PENSIÓN MENSUAL VITALICIA EQUIVALENTE A UN SALARIO BÁSICO UNIFICADO DEL TRABAJADOR."

4.1. JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

La presente propuesta busca garantizar el nivel de vida de los ciudadanos y/o beneficiarios por medio de la reforma sugerida como necesaria e imprescindible, debido a que las indemnizaciones que se reconoce a través del SPPAT, sólo sirven y/o satisfacen necesidades del momento.

Esta reforma inquiera que es necesario considerar que la inobservancia de las normas de tránsito establecidas en el COIP son conceptos que en la práctica pueden ser ampliados y enriquecidos en beneficio de la comunidad.

Su aplicación deberá influir en los ciudadanos, ya que aceptan su participación en la inobservancia de las normas, con la finalidad de evitar la prisión, reclusión, trámites, costos procesales y cuidado de la integridad física, tendientes a disminuir y evitar los accidentes de tránsito.

Su socialización se basará en las definiciones abstractas y supuestos previstos en el COIP, aplicando los requisitos que se deben cumplir para acceder a dichos beneficios.

4.2. OBJETIVO GENERAL DE LA PROPUESTA

Reformar el Reglamento de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial numerales 1 y 2 del art. 339 y proponer una indemnización mensual vitalicia equivalente a un salario básico unificado del trabajador a favor de los ciudadanos, expresadas en concordancia con las normas constitucionales y del COIP.

4.3. OBJETIVO ESPECÍFICO DE LA PROPUESTA

Elevar la capacidad de productividad en beneficio de la comunidad garantizando el nivel de vida de las víctimas con discapacidad permanente o parcial y/o beneficiarios con un sueldo mensual vitalicio equivalente a un salario básico unificado del trabajador.

4.4. HIPÓTESIS DE LA PROPUESTA

4.4.1. HIPÓTESIS GENERAL Y PARTICULAR

4.4.1.1. HIPOTESIS GENERAL

Si el estado indemnizara a la ciudadanía con una pensión mensual vitalicia, equivalente a un salario básico unificado del trabajador, la sociedad se beneficiaría con la inversión del capital recibido, incrementando considerablemente la productividad de los afectados.

4.4.1.2. HIPOTESIS ESPECÍFICA

Las tendencias estadísticas sobre los accidentes de tránsito sustentan la intervención del estado para disminuir la necesidad de los ciudadanos y/o beneficiarios afectados por los accidentes de tránsito, lográndose así implementar una política social humanitaria para hacer frente al desarrollo económico, social y político del país y las exigencias que la comunidad nacional e internacional reclama.

4.5. LISTADO DE CONTENIDOS Y FLUJO DE LA PROPUESTA

4.5.1. Norma Constitucional

4.5.1.2. Norma Penal del COIP

4.5.1.3. Norma de la LOTTTSV

4.5.1.4. Norma vigente en el Libro V, Título II, numerales 1 y 2 del Art. 339 del Reglamento a Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.

4.5.1.5. Norma vigente en la Póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), literales a) y b) del art. 5 (actual SPPAT).

4.5.1.6. Propuesta de la Reforma

4.6. DESARROLLO DE LA PROPUESTA

4.6.1. Norma Constitucional.

El Estado regula, promociona y garantiza, sin privilegios, la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza, Art. 394 de la CRE⁶³...en concordancia con los Arts. 2, 3 y 4 de la LOTTTSV.⁶⁴.

4.6.1.2. Norma Penal del COIP.-

Las normas previstas están estipuladas en las infracciones de tránsito que trata la ley vigente en el capítulo octavo, infracciones de tránsito, sección primera, reglas generales, artículos “(...) 371, 372, 373, 374.....392, del Código Orgánico Integral Penal del Ecuador, las cuales han sido analizadas a lo largo de la investigación propuesta en este trabajo de investigación, por lo que priorizaremos los artículos relacionados con las lesiones y muerte, materia de la reforma propuesta:

Art. 376.- Muerte causada por conductor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan.- La persona que conduzca un vehículo a motor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan y ocasione un accidente de tránsito del que resulten muertas una o más personas, será sancionada con pena privativa de libertad de diez a doce años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos.

En el caso del transporte público, además de la sanción prevista en el inciso anterior, el propietario del vehículo y la operadora de transporte serán solidariamente responsables por los daños civiles, sin perjuicio de las acciones administrativas que sean ejecutadas por parte del organismo de transporte competente sobre la operadora.

Art. 377.- Muerte culposa.- La persona que ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas por infringir un deber objetivo de cuidado, será sancionada con pena privativa de libertad

⁶³ Manabí, Montecristi, 28 de enero de 2008, citado por Diario el Comercio, <http://www.elcomercio.com.ec/actualidad/seguridad/codigo-penal-se-aprobo-y.html>.

⁶⁴ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Registro Oficial Suplemento 398 de fecha: 07-ago-2008 y su Última Reforma: 29-mar-2011

de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por seis meses una vez cumplida la pena privativa de libertad.

Serán sancionados de tres a cinco años, cuando el resultado dañoso es producto de acciones innecesarias, peligrosas e ilegítimas

Art. 378.- Muerte provocada por negligencia de contratista o ejecutor de obra.- La persona contratista o ejecutor de una obra que por infringir un deber objetivo de cuidado en la ejecución de obras en la vía pública o de construcción, ocasione un accidente de tránsito en el que resulten muertas una o más personas, será sancionada con pena privativa de libertad de tres a cinco años.

Art. 379.- Lesiones causadas por accidente de tránsito.- En los delitos de tránsito que tengan como resultado lesiones a las personas, se aplicarán las sanciones previstas en el artículo 152 reducidas en un cuarto de la pena mínima prevista en cada caso.

4.6.1.3. Norma de la LOTTTSV

Los Organismos del Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial son:

- a) El Ministerio del Sector;
- b) La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus órganos desconcentrados; y,
- c) Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales y sus órganos desconcentrados, Art. 13 de la LOTTTSV.

Los encargados del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial para realizar el control del tránsito a nivel nacional..., son los agentes civiles de tránsito, servidores públicos especializados capacitados por la ANRCTTTSV y/o ANT, en concordancia con el Art. 30.1 de la LOTTTSV.

4.6.1.4. Norma vigente en el Libro V, Título II, numerales 1 y 2 del Art. 339 del Reglamento a Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

TITULO II

LAS COBERTURAS DEL SEGURO SOAT

Art. 339.- El SOAT ampara a cualquier persona, sea esta conductor, pasajero o peatón, que sufra lesiones corporales, funcionales u orgánicas, o falleciere a causa de o como consecuencia de un accidente de tránsito, con motivo de la circulación del vehículo a motor.

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

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

2. Una indemnización máxima, única y por accidente, de hasta USD 5.000.00 por persona, por discapacidad permanente total o parcial, sobrevinida dentro de los doce meses siguientes al accidente, conforme al daño comprobado y a la tabla de indemnizaciones por disminución e incapacidad para el trabajo u ocupación, a continuación establecida:

Pérdida de la visión de un ojo sin ablación. 25%

Pérdida total de un ojo. 30%

Reducción de la mitad de la visión unocular o binocular. 20%

Pérdida del sentido de ambos oídos. 50%

Pérdida del sentido de un oído. 15%

Pérdida del movimiento del pulgar:

a) Total 10%

b) Parcial 5%

Pérdida completa del movimiento de la rodilla:

a) En flexión 25%

b) En extensión 15%

Pérdida completa del movimiento del empeine 15%

Pérdida completa de una pierna 50%

Pérdida completa de un pie 40%

Amputación parcial de un pie 20%

Amputación del dedo gordo del pie 8%

Amputación de uno de los demás dedos de un pie 3%

Pérdida del movimiento del dedo gordo del pie 3%

Acortamiento de por lo menos 5 cm de un miembro inferior 20%

Acortamiento de por lo menos 3 cm de un miembro inferior 10%

Derecho Izquierdo

Pérdida completa del brazo o de la mano 60% 50%

Pérdida completa del movimiento del hombro 30% 25%

Pérdida completa del movimiento del codo 25% 20%

Pérdida completa del movimiento de la muñeca 20% 15%

Amputación total del pulgar 20% 15%

Amputación de la falange parcial del pulgar 10% 8%

Amputación total del índice 15% 10%

Amputación parcial del índice:

a) 2 falanges 10% 8%

b) Falange ungueal 5% 1%

Pérdida completa del pulgar e índice 30% 25%

Pérdida completa de 3 dedos, comprendidos el pulgar e índice 33% 27%

Pérdida completa del índice y de un dedo que no sea el pulgar 20% 16%

Pérdida completa de un dedo que no sea ni el índice ni el pulgar 8% 6%

Pérdida completa de 4 dedos 35% 30%

Pérdida completa de 4 dedos incluido el pulgar 45% 40%

La impotencia funcional absoluta de un miembro es asimilable a la pérdida total del mismo. En caso de ser zurdo se aplicará como si fuese diestro, y en caso de ser ambidiestro se reputará como diestro.

En caso de pérdida o parálisis parcial de miembros u órganos de los tipos arriba fijados, la indemnización sufrirá una reducción proporcional conforme a la incapacidad que resulte sin que, en ningún caso, pueda exceder de la mitad de la cifra fijada para el caso de pérdida total.

En caso de que un miembro u órgano afectado anteriormente de invalidez sufra, como consecuencia de un accidente, la pérdida total o parcial de su función, el asegurado no tendrá derecho más que a la indemnización correspondiente a la incapacidad causada por el accidente. La pérdida de un miembro u órgano con disfuncionalidad previa al accidente dará derecho a una indemnización de conformidad con la tabla de indemnizaciones precedente, pero disminuida en un 50%.

Un defecto existente antes del accidente, en miembros u órganos, no puede contribuir a aumentar la valuación del grado de incapacidad de miembros u órganos afectados por el accidente.

En todos los casos no especificados anteriormente, el tipo de discapacidad se establecerá teniendo en cuenta los principios fijados en los incisos

precedentes, sin que pueda exceder del 100% de la suma asegurada, aún en los casos más graves.

4.6.1.5. Norma vigente en la Póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), literal a) y b) del art. 5 (ACTUAL SPPAT).

Artículo 5- Riesgos Cubiertos

Este seguro ampara a todas las personas que sufran lesiones corporales o fallecieren a causa o como consecuencia de accidente de tránsito en que se hallare involucrado el vehículo asegurado hasta los límites y montos de responsabilidad que constan en este seguro.

Las indemnizaciones por daños corporales, incluido la muerte, se sujetarán a las siguientes condiciones y límites, dispuestos en el reglamento para el Seguro

Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT.

a. Indemnización de USD 5.000 por persona, por muerte sobrevenida dentro de los doce meses siguientes al accidente y a causa directa del mismo.

b. Indemnización máxima de hasta USD 3.000 por persona, por invalidez permanente total o parcial, sobrevenida dentro de los doce meses siguientes al accidente, conforme al daño comprobado y a la tabla de indemnizaciones por disminución de capacidad para el trabajo, a continuación establecida:

Pérdida de la visión de un ojo sin ablación. 25%

Pérdida total de un ojo. 30%

Reducción de la mitad de la visión unicular o binocular. 20%

Pérdida del sentido de ambos oídos. 50%

Pérdida del sentido de un oído. 15%

Pérdida del movimiento del pulgar:

a) Total 10%

b) Parcial 5%

Pérdida completa del movimiento de la rodilla:

a) En flexión 25%

b) En extensión 15%

Pérdida completa del movimiento del empeine 15%

Pérdida completa de una pierna 50%
Pérdida completa de un pie 40%
Amputación parcial de un pie 20%
Amputación del dedo gordo del pie 8%
Amputación de uno de los demás dedos de un pie 3%
Pérdida del movimiento del dedo gordo del pie 3%
Acortamiento de por lo menos 5 cm. de un miembro inferior 20%
Acortamiento de por lo menos 3 cm. de un miembro inferior 10%

DERECHO IZQUIERDO

Pérdida completa del brazo o de la mano 60% 50%
Pérdida completa del movimiento del hombro 30% 25%
Pérdida completa del movimiento del codo 25% 20%
Pérdida completa del movimiento de la muñeca 20% 15%
Amputación total del pulgar 20% 15%
Amputación parcial del pulgar 10% 8%
Amputación total del índice 15% 10%
Amputación parcial del índice:
a) 2 falanges 10% 8%
b) Falange ungueal 5% 1%
Pérdida completa del pulgar e índice 30% 25%
Pérdida completa de 3 dedos, comprendidos el pulgar e índice 33% 27%
Pérdida completa del índice y de un dedo que no sea el pulgar 20% 16%
Pérdida completa de un dedo que no sea ni el índice ni el pulgar 8% 6%
Pérdida completa de 4 dedos 35% 30%

Pérdida completa de 4 dedos comprendidos el pulgar 45% 40%

La impotencia funcional absoluta de un miembro es asimilable a la pérdida total del mismo. En caso de ser zurdo se aplicará como si fuese diestro, y en caso de ser ambidiestro se reputará como diestro.

En caso de pérdida o parálisis parcial de miembros u órganos de los tipos arriba fijados, la indemnización sufrirá una reducción proporcional conforme a la incapacidad que resulte sin que, en ningún caso, pueda exceder de la mitad de la cifra fijada para el caso de pérdida total.

En caso de que un miembro u órgano afectado anteriormente de invalidez sufra, como consecuencia de un accidente, la pérdida total o parcial de su

función, el asegurado no tendrá derecho más que a la indemnización correspondiente a la incapacidad causada por el accidente. La pérdida de un miembro u órgano con disfuncionalidad previa al accidente, dará derecho a una indemnización de conformidad con la tabla de indemnizaciones precedente, pero disminuida en un 50%.

Un defecto existente antes del accidente, en miembros u órganos, no puede contribuir a aumentar la valuación del grado de incapacidad de miembros u órganos afectados por el accidente.

En todos los casos no especificados arriba, el tipo de discapacidad se establecerá teniendo en cuenta los principios fijados en los incisos precedentes, sin que pueda exceder del 100% de la suma asegurada, aún en los casos más graves.

Como podemos colegir de la lectura, la indemnización, por invalidez permanente total o parcial, no puede exceder de la cantidad máxima establecida, esto es, hasta USD 3.000 por persona.

¿Pero es acaso transversal el monto a recibir por la indemnización con el nivel de vida que merecen los ciudadanos?

A nuestro entender no lo es, porque una invalidez permanente total o parcial no le permitirá a cualquier ciudadano ser aceptado en aquella clase de labores a la que está acostumbrado a realizar para el empleador, y mientras consigue adaptarse a su nuevo estado físico, lo poco que ha recibido lo habrá gastado en honorarios del abogado, medicinas, alimentación, educación, capacitación, etc., violando, a manera de ejemplo, los Art. 33, numerales 2 y 7 del Art. 37 y numeral 2 del Art. 48 de la CRE, entre otros.

No estamos aseverando que el estado no ha cumplido o que no lo quiere hacer, estamos alegando que la indemnización que reciben los ciudadanos que están inmersos en los diversos accidentes de tránsito en muchas de las ocasiones se han quedado sin empleo, sin familia, endeudados y afectados psicológicamente.

4.6.1.6. Propuesta de Reforma

LA ASAMBLEA NACIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

CONSIDERANDO:

Que es deber del Estado Ecuatoriano promover, respetar y hacer respetar los derechos fundamentales que señalan la Constitución para sus ciudadanos como derechos fundamentales;

Que el Estado garantizará que la iniciativa popular normativa sea ejercida para proponer la creación, reforma o derogatoria de normas jurídicas ante la Función Legislativa o cualquier otro órgano con competencia normativa;

Que Las ecuatorianas y ecuatorianos, incluidos aquellos domiciliados en el exterior, en forma individual o colectiva, podrán presentar sus propuestas y proyectos a todos los niveles de gobierno, a través de los mecanismos previstos en la Constitución y la ley;

En uso de sus atribuciones que le confiere el numeral 6 del artículo 120 de la Constitución de la República del Ecuador, acuerda expedir la presente:

LEY REFORMATORIA AL REGLAMENTO DE LA LEY DE TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL

.Art. 1.- Refórmese los numerales 1 y 2 del Art. 339 del Libro V, Título II, del Reglamento a Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, por los siguientes:

1. Una indemnización **MENSUAL VITALICIA EQUIVALENTE A UN SALARIO BÁSICO UNIFICADO** por persona, por muerte sobrevenida dentro de los doce meses siguientes al accidente y a consecuencia del mismo.

2. Una indemnización **MENSUAL VITALICIA EQUIVALENTE A UN SALARIO BÁSICO UNIFICADO** por persona, por discapacidad permanente total sobrevenida dentro de los doce meses siguientes al accidente y a consecuencia del mismo.

3. Una indemnización **PORCENTUAL MENSUAL VITALICIA EQUIVALENTE A UN SALARIO BÁSICO UNIFICADO** por persona, sobrevenida dentro de los doce meses siguientes al accidente, conforme al daño comprobado por disminución e incapacidad para el trabajo u ocupación, a continuación establecida:

a) Por discapacidad permanente parcial, el 50% de un salario básico unificado del trabajador.

b) Por amputación, pérdida total o limitación permanente de uno de los miembros de la cabeza, tronco o extremidades, causados por lesiones corporales, funcionales u orgánicas, el 25% de un salario básico unificado del trabajador.

DISPOSICIÓN FINAL:

Primera: Derógase todas las leyes, normas y reglamentos que estén en oposición a la presente ley.

Segunda: La presente ley entrará en vigencia a partir de su promulgación en el Registro Oficial.

Dado en la Sala de sesiones de la Asamblea Nacional de la República del Ecuador, en Quito, a los..... días del mes de..... del año dos mil.....

Firma.....

Presidente

Firma.....

El Secretario

4.7. IMPACTO/PRODUCTO/ BENEFICIO OBTENIDO

4.7.1. El impacto obtenido al haberse socializado la propuesta tuvo una aceptación del 100%.

El impacto ambiental es de cero **(0)** ya que su difusión se puede viabilizar a través de los medios informáticos.

4.7.1.2. El producto obtenido es una **"REFORMA AL LIBRO V, TÍTULO II, NUMERALES 1 Y 2 DEL ART. 339 DEL REGLAMENTO A LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, PARA QUE LOS CIUDADANOS QUE SUFREN UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO RECIBAN UNA PENSIÓN MENSUAL VITALICIA EQUIVALENTE A UN SALARIO BÁSICO UNIFICADO DEL TRABAJADOR"**, la misma que será de gran utilidad para el progreso de los ciudadanos en general.

4.7.1.3. El beneficio obtenido será la prosperidad considerable de las víctimas involucradas y/o beneficiarios en los accidentes de tránsito y el consecuente incremento de la productividad gracias al consumo, ahorro, pago de impuestos y creación de micro empresas, todo ello gracias al aporte vitalicio que otorgará el estado a través del SPPTA, y con ello la ayuda social y política por parte del gobierno de turno

4.8. VALIDACIÓN DE LA PROPUESTA

Este trabajo fue observado por el señor Dr. Ignacio Tomalá Calderón, Mgs., Perito Médico Legista de la Fiscalía General del Estado, quien ocupa el cargo de Médico Legista en la Fiscalía del Guayas.

El señor Dr. Ignacio Tomalá Calderón, después de haber leído el contenido y la forma del Trabajo de Grado del Egresado José Saltos León, previo a la obtención del Título de Abogado de los Juzgados y Tribunales de la República del Ecuador, con el tema: **"EFECTOS**

TRAUMATOLÓGICOS Y PATRIMONIALES OCASIONADOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL DESDE SEPTIEMBRE 2014 A FEBRERO 2015", concluyó lo siguiente: *“El presente trabajo de investigación tiene pertinencia, ya que la solución al problema propuesto es aceptable, tomando en consideración que las víctimas y/o beneficiarios reciben una indemnización que les permite cubrir los gastos del momento que se presentan, pero en la praxis quedan desamparados, después de quedar sin quien aporte económicamente para sustentar los gastos que se presentan en la familia, por ello, puesta en práctica la reforma propuesta, mejoraría y/o garantizaría el nivel de vida de los ciudadanos que son víctimas y/o beneficiarios de un accidente de tránsito”, con lo que se confirma la hipótesis propuesta en el proyecto de investigación realizado.*

Otro de los observadores fue el señor Abg. Víctor León Tenorio, Esp., Fiscal Penal Especializado en Delitos Flagrantes de la Fiscalía Provincial del Guayas, Fiscalía General del Estado.

El señor Abg. Víctor León Tenorio, Esp., después de haber leído el contenido y la forma del Trabajo de Grado del Egresado José Saltos León, previo a la obtención del Título de Abogado de los Juzgados y Tribunales de la República del Ecuador, con el tema: **“EFECTOS TRAUMATOLÓGICOS Y PATRIMONIALES OCASIONADOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL DESDE SEPTIEMBRE 2014 A FEBRERO 2015”,** hizo la siguiente observación: *“El trabajo de investigación realizado, de acuerdo a las respuestas obtenidas en las encuestas, demuestran que la reforma propuesta es viable, y que la solución al problema propuesto es conveniente para las víctimas y/o beneficiarios, quienes mantendrían el nivel de vida de los ciudadanos que son víctimas y/o beneficiarios de un accidente de*

tránsito, por lo que es recomendable que se realice la reforma propuesta”, con lo que se confirma la hipótesis propuesta en el proyecto de investigación realizado.

Un tercer observador, fue el señor Abg. Jiménez Pintado Hermes Pedro, Juez de la Unidad Judicial de Garantías Penales con Competencia en Delitos Flagrantes Del Cantón Guayaquil, Función Judicial.

El señor Abg. Jiménez Pintado Hermes Pedro, Juez de la Unidad Judicial de Garantías Penales, después de haber leído el contenido y la forma del Trabajo de Grado del Egresado José Saltos León, previo a la obtención del Título de Abogado de los Juzgados y Tribunales de la República del Ecuador, con el tema: **“EFECTOS TRAUMATOLÓGICOS Y PATRIMONIALES OCASIONADOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL DESDE SEPTIEMBRE 2014 A FEBRERO 2015”**, hizo la siguiente observación: ***“En materia de tránsito, el procedimiento directo es una nueva modalidad de juzgar tipos especiales de delitos de tránsito, que por sus características propias se ajustan a un modo más ágil de tramitar una causa, en la que la víctima puede reclamar la reparación integral (daños y perjuicios) causados en un accidente de tránsito, con la acusación reconocida y condena mediante sentencia. El RLTTTSV, en los numerales 1 y 2 del Art. 339, reconoce la indemnización económica, por ello, la reforma propuesta por el investigador, podría formar parte de una política social encaminada al bienestar de la ciudadanía, por lo que es recomendable que se realice la reforma propuesta”, con lo que se confirma la hipótesis propuesta en el proyecto de investigación realizado.***

CONCLUSIONES:

- Es imprescindible una "**Reforma al Libro V, Título II, numerales 1 y 2 del art. 339 del Reglamento de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial**, para que los ciudadanos que sufren un accidente de tránsito reciban una pensión mensual vitalicia equivalente a un salario básico unificado del trabajador, con respecto a las normativas de las leyes de tránsito del Ecuador.
- En base a los resultados obtenidos en la encuesta es imprescindible e inaplazable tomar medidas de protección para disminuir los accidentes de tránsito, aquellas medidas van a permitir mejorar en exactitud y tiempo la convivencia entre toda la comunidad.
- Los conductores respondieron que no cumplen con las leyes de tránsito previstos en la normativa del Código Orgánico Integral Penal.
- La ciudadanía en general no aplica u obedece las normativas de las leyes de tránsito en la ciudad de Guayaquil.

RECOMENDACIONES:

- a) Para aminorar los accidentes de tránsito es necesario que todos los/as peatones y conductores reflexionen y colaboren con el cumplimiento de las diferentes normas de las leyes de tránsito.
- b) Es necesario que el estado determine los indicadores de apoyo en caso de accidentes de tránsito para aquellos que desobedecen la aplicación de las mismas.
- c) Se debería capacitar y concientizar a los/as conductores y a los peatones por medio de más sociabilización.

d) Que exista un seguimiento de carácter integral y formativo de parte de las autoridades de tránsito para hacer más fructífero el proceso de observancia y cumplimiento de las leyes de tránsito.

e) Se sugiere que todos los/as conductores apliquen una prueba de práctica continua a lo largo de la vigencia de las licencias.

f) La "Reforma al Libro V, Título II, numerales 1 y 2 del art. 339 del Reglamento de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que trata sobre las coberturas del seguro SOAT, que amparan a los ciudadanos que sufren un accidente de tránsito para que reciban una pensión vitalicia, es una obra social que se cubre por sí misma, con el aporte de los ciudadanos al renovar la matrícula de sus vehículos.

FUENTES BIBLIOGRAFICAS (METODOLOGÍA APA)

BIBLIOGRAFÍA:

ALBUJA, Byron. Curso Elemental de tránsito. Pág. 4

ARGUEDAS, J. A. (2004). Síndrome de Abstinencia al Alcohol. Actualización Médica Periódica. 41. 1.

BONILLA, J. (1990). Mortalidad por Accidentes de Tránsito en Costa Rica, 1980 – 1989. Trabajo realizado para optar al título de Especialista en Medicina Legal. Universidad de Costa Rica.

CADENA, Marco Marcelo (1998) “Las infracciones o delitos de Tránsito, Con sus Analogías a los delitos de Homicidio o al Asesinato” Editorial Crissan Color, Quito-Ecuador.

CABANELLAS, Guillermo Diccionario Jurídico de Derecho Usual, Buenos Aires, Argentina, Pág. 16, citado en la Tesis de Juan Pablo Sigüenza Orbe y Carlos Efrén Guamán Prieto 2008-2009.

CASTRO MEDINA, Ana; **ALVARADO MARTÍNEZ**, Israel; **CARRILLO CURIER**, Francisco. Accidentes de tránsito terrestre: estudios sobre el peritaje. Editorial Porrúa.

FLORES CERVANTES, Cutberto. Los accidentes de tránsito. Editorial Porrúa. México.1990 México. 1998.

HERNÁNDEZ, Roberto. Metodología de la investigación 2a. Edición. Editorial McGraw-Hill, México, 1998.

JIMÉNEZ de Asúa. L. Tratado de Derecho Penal. Tomo I. Cuarta Edición. Buenos Aires .1964. Pág.275 y sgtes.

MEJÍA MEJÍA, Elías (2005) Metodología de la Investigación Científica. Lima: Centro Editorial e Imprenta, UNMSM.

PARDINAS, Fidel. "Metodología y técnicas de investigación en ciencias sociales". Siglo XXI. 1976. p. 132.

ROJAS SARMIENTO Ignacio. Lcdo. de derecho de la Pontificia Universidad católica de Chile. Concepto de causa basal en los accidentes de tránsito. Revista Chilena de derecho (2010). Pág. 1

SILVA A. Walter- Estudio técnico Jurídico de la Ley de Tránsito, Pág. 19- 20-24.-Historia de la ley de Tránsito en el Ecuador. Pago 114- 116-

117- citado en la Tesis de Robert Elizalde Elizalde, Carlos Jimmy Nieves y Leandro Orellana Quezada, 2008.

YÉPEZ, Edison Folleto sobre la "Metodología de la Investigación" Facultad de Filosofía, Letras y Ciencias de la Educación. Maestría en Educación Superior.

VARGAS, E. (2010). Medicina Legal. México: Trillas.

VARGAS, M. Y SOLANO, L. (2008, Setiembre). Accidentes de tránsito

VILLALOBOS, L. Y HERNÁNDEZ, R. (2008). Accidentes de tránsito fatales en Costa Rica en el 2007.

NORMAS LEGALES

1.- Ecuador, Constitución de La República (20 de octubre de 2008).

2. - Código Orgánico Integral Penal, (COIP).

3.- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LTTTSV).

4.- Reglamento General de Aplicación a la Ley Orgánica de Tránsito.

5.- Código de Procedimiento Civil

6.-Código Orgánico de la Función Judicial

7.-Ley de Discapacidades

8.-Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Decreto No. 1738.

9.-Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial Registro Oficial Suplemento 398 de fecha: 07-ago-2008 y su Última Reforma: 29-mar-2011

FUENTE ELECTRÓNICA O LINGÜÍSTICA

www.ecuador-vial.com/.../ecuador-con-nueva-tipología

<http://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/2082-informacion-cantonal-enero-2014>

<http://www.derechoecuador.com/articulos/detalle/archive/doctrinas/derecho-detranstoytransporte/2005/11/24/queacute-es-un-accidente-de-traacutensito>

<http://educacioncivica.carpetapedagogica.com/2013/06/principales-causas-de-los-accidentes-de-transito.html>

[www.southlink.com.ar/vap/las_variables.htm`](http://www.southlink.com.ar/vap/las_variables.htm)

<http://www.elcomercio.com.ec/actualidad/seguridad/codigo-penal-se-aprobo-y.html>

<http://criminalistica.mx/areas-forenses/transito-terrestre/761-trabajo-de-accidentes-de-trco>

<http://www.eltiempo.com.ec/noticias-cuenca/166500-asamblea-aproba-reformas-al-coip/>

<https://www.google.com/search?q=embriaguez&ie=utf-8&oe=utf-8>

[http://www.definicionabc.com/salud/estupefaciente.php.](http://www.definicionabc.com/salud/estupefaciente.php)

<http://www.elmercurio.com.ec/416008-innecesario-peligroso-e-ilegitimo/#.VYSchkYWlZA>

http://www.sitographics.com/conceptos/temas/historia/Traffics_sign_history.html

<http://k35.kn3.net/taringa/1/6/9/3/8/5/00/chuck-norris69/AB1.jpg?9483>

<http://www.panoramio.com/photo/76137271>

<http://www.masterworksfineart.com/inventory/vandyck/original/vandyck3703.jpg>

http://bib.cervantesvirtual.com/bib_autor/samaniego/pcuartonivel203c.html?conten=imagenes&pagina=imagenes2.jsp&fqstr=1&qPagina=0&qImagen=0

<http://gnrmxico.blogspot.com/2013/11/siete-cosas-que-no-sabias-sobre-las.html>

<http://bruroar.com/vehiculo-futuro-1885/>

[http://html.rincondelvago.com/seguridad-vial.html.GochitaNiindhaa.](http://html.rincondelvago.com/seguridad-vial.html.GochitaNiindhaa)

[Educación, prevención y seguridad vial.](#)

<http://seguridad-vial.wikispaces.com/Educaci%C3%B3n+vial>. Estudiantes en Ciencias de la Comunicación

www.derechoecuador.com. Dr. Fausto Santiago Trujillo

www.derechoecuador.com. Dr. Geovanny Fernando Freire Coloma

[http://www.ecuadorencifras.gob.ec/wp-content/descargas /Infoeconomía/info7pdf](http://www.ecuadorencifras.gob.ec/wp-content/descargas/Infoeconomía/info7pdf)

ANEXOS

**CRITERIO: EFECTOS TRAUMATOLOGICOS Y PATRIMONIALES
OCASIONADOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

OPCIONES				
INDICADORES				TOTAL
MUY SATISFACTORIO 4	SATISFACTORIO 3	POCO SATISFACTORIO 2	NADA SATISFACTORIO 1	

ITEMS	ITEMS PARA ABOGADOS	OPCIONES			
		4	3	2	1
1	¿Piensa usted que si el 80% de los ciudadanos respetaran las normativas de tránsito vigente disminuirían los accidentes de tránsito considerablemente?				
2	¿Considera usted que disminuirían considerablemente los accidentes de tránsito si los ciudadanos infractores fueran sancionados con penas más severas que las que rigen actualmente en el COIP?				
3	¿Cree usted que la disminución del parque automotor en la ciudad de Guayaquil evitaría la proliferación de los accidentes de tránsito en un 80%?				
4	¿Considera usted que el personal de la CTE aplica eficientemente las normativas de tránsito con la finalidad de evitar los accidentes de tránsito?				
5	¿Piensa usted que si los ciudadanos fueran aleccionados en instituciones especializadas para obtener licencias se lograría disminuir los accidentes de tránsito?				
6	¿Estima Usted que los ciudadanos irrespetan las normativas de tránsito a propósito, causando el incremento de los accidentes de tránsito?				
7	¿Cree usted que con la reforma de la LTTTSV, y la vigencia del COIP desde el 10 de agosto del 2014, se ha logrado disminuir los accidentes de tránsito?				
8	¿Piensa usted que el SPPTA (ex SOAT) que ahora regula el estado en lugar de la empresa privada ha logrado disminuir los accidentes de tránsito?				
9	¿Estima usted que las víctimas y/o beneficiarios de un accidente de tránsito deberían recibir vitaliciamente cada mes un salario básico unificado del trabajador para garantizar su nivel de vida?				
10	¿Piensa usted que las indemnizaciones vigentes en el RLTTTSV garantizan el nivel de vida de las víctimas con discapacidad permanente o parcial y/o beneficiarios colaterales por muerte de sus familiares por causa de los accidentes de tránsito?				

Fuente: Fuente: COIP, LTTTSV, LRTTTTSV
Elaborado por José Saltos León

GLOSARIO

TIPOLOGIAS DE ACCIDENTE⁶⁵ DE TRÁNSITO

Atropello.- Impacto de un vehículo en movimiento a un peatón o animal.

Arrollamiento.- Acción por la cual un vehículo pasa con su rueda o ruedas por encima del cuerpo de una persona o animal.

Caída de pasajero. - Es la pérdida de equilibrio del pasajero que produce su descenso violento desde el estribo o del interior del vehículo hacia la calzada.

Choque.- Impacto de dos vehículos en movimiento.

Choque posterior o por alcance. - Es el impacto de un vehículo al vehículo que le antecede.

Choque frontal longitudinal. - Impacto frontal de dos vehículos, cuyos ejes longitudinales coinciden al momento del impacto.

Choque frontal excéntrico - Impacto frontal de dos vehículos, cuyos ejes longitudinales al momento del impacto forman una paralela.

Choque lateral angular.- Es el impacto de la parte frontal de un vehículo con la parte lateral de otro, que al momento del impacto sus ejes longitudinales forman un ángulo diferente a 90 grados.

Choque lateral perpendicular.- Es el impacto de la parte frontal de un vehículo contra la parte lateral de otro, que al momento del impacto sus ejes longitudinales forman un ángulo de 90 grados.

Colisión.- Encuentro violento de dos o más cuerpos, de los cuales al menos uno está en movimiento.

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

Factor Humano⁶⁶: Se trata de un fenómeno multidimensional que se encuentra íntimamente relegada a un sinnúmero de variables internas y externas. Entre los factores internos podemos mencionar la capacidad de aprendizaje, de percepción y de motivación por parte de los que forman parte de la compañía, mientras que los factores externos se encuentran

⁶⁵ Conceptos tomados del pdf Ecuador con Nueva Tipología de Accidentes de Tránsito.
www.ecuador-vial.com

⁶⁶ <http://definicion.de/factor/#ixzz3ltbmitCC>

relacionados con ciertas cuestiones que hacen a las características fundamentales de la organización, como los sistemas de recompensas y castigos para motivar a los empleados, los factores sociales, políticos y la cohesión grupal que exista.

Roce.- Es la fricción de las partes laterales de la carrocería de dos vehículos en movimiento, determinando daños materiales superficiales.

Roce negativo.- Cuando los vehículos que intervienen en el roce circulan en el mismo sentido.

Roce positivo.- Cuando los vehículos que intervienen en el roce circulan en sentido contrario.

Rozamiento.- Es la fricción de la parte lateral de la carrocería de un vehículo en movimiento con un vehículo estacionado o un objeto fijo.

Volcamiento.- Es el accidente a consecuencia del cual la posición del vehículo se invierte o éste cae lateralmente.

Volcamiento lateral.- Es la pérdida de la posición normal del vehículo, por uno de sus laterales, descritos como: 1/4, 2/4, 3/4 o un ciclo completo (4/4).

Volcamiento longitudinal.- Es la pérdida de la posición normal del vehículo, en el sentido de su eje longitudinal, descritos como: 1/4, 2/4, 3/4 o un ciclo completo (4/4).

UIT- La Unidad Impositiva Tributaria (valor de referencia).

La definición del Diccionario Fiscal de la Asociación Iberoamericana de Tribunales de Justicia Fiscal o Administrativa dice:

“Puede ser utilizado en las normas tributarias para determinar las bases imponibles, deducciones, límites de afectación y demás aspectos de los tributos que considere conveniente el legislador. También podrá ser utilizada para aplicar sanciones, determinar obligaciones contables, inscribirse en el registro de contribuyentes y otras obligaciones formales⁶⁷

⁶⁷ <http://www.servicioslegales.pe/2012/03/que-es-la-unidad-impositiva-tributaria-uit/>