UNIVERSIDAD ESTATAL DE BOLÍVAR
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS

ESCUELA DE DERECHO

TÍTULO:

"EL EXCESO DE PASAJEROS EN BUSES URBANOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE GUARANDA, GENERA INSEGURIDAD JURÍDICA EN EL AÑO 2012."

Trabajo de Tesis previa la obtención del título de:
Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República

Autora
LCDA. BLANCA SUSANA PINOS MOYANO

Director de Trabajo de Tesis
DR. MARCO A. NARANJO ESCOBAR

Guaranda - Ecuador
2013

UNIVERSIDAD ESTATAL DE BOLÍVAR

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA,

CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS

ESCUELA DE DERECHO

VISTO BUENO DEL DIRECTOR DE TESIS

Guaranda, Junio 19 del 2013

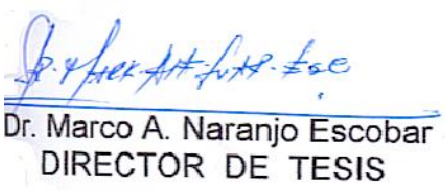
Dr. Marco A. Naranjo Escobar, en calidad de Director de tesis, designado por disposición del Consejo Directivo, CERTIFICO: Que una vez revisado el trabajo de tesis con el tema: "EL EXCESO DE PASAJEROS EN BUSES URBANOS DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE GUARANDA, GENERA INSEGURIDAD JURÍDICA EN EL AÑO 2012", elaborada por la señora Lcda. Blanca Susana Pinos Moyano, la misma que cumple con todos los requerimientos exigidos por la institución, siendo de su propia autoría.

He prestado el asesoramiento requerido por la señora egresada, quien lo ha aceptado con prolijidad durante todo el proceso; por lo tanto:

APRUEBA

La impresión y presentación de este trabajo investigativo para los fines legales pertinentes.

Atentamente,



Dr. Marco A. Naranjo Escobar
DIRECTOR DE TESIS

DEDICATORIA

Dedico el presente trabajo a la memoria de mis padres, quienes con infinito amor y sabios consejos, me enseñaron que vivir es luchar para llegar a la cima y alcanzar la superación.

A mis hijos que tanto amo, luz de mi existencia, por ser pilares fundamentales para lograr mi objetivo y a mis nietos que día a día alegran mi corazón.

Lcda. Susana Pinos.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por fortalecer e iluminar mi mente para cumplir este gran sueño.

A la Universidad Estatal de Bolívar, por su acogida y haber compartido con los distinguidos catedráticos sus valiosos conocimientos; y,

A todos aquellos que con su calidad humana, orientaciones útiles y oportunas, me concedieron el tiempo y espacios para concluir mi trabajo.

Lcda. Susana Pinos.

DECLARACIÓN BAJO JURAMENTO DE AUTORÍA
DE TRABAJO DE TESIS

YO, BLANCA SUSANA PINOS MOYANO, egresada de la Escuela de Derecho de la Facultad de Jurisprudencia, Ciencias Sociales y Políticas de la Universidad Estatal de Bolívar, bajo juramento, declaro en forma libre y voluntaria que el presente trabajo de Tesis, con el tema: "EL EXCESO DE PASAJEROS EN BUSES URBANOS DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE GUARANDA, GENERA INSEGURIDAD JURÍDICA EN EL AÑO 2012", es de mi propia autoría, así como las expresiones vertidas en la misma las he realizado basándome en la recopilación bibliográfica de la Legislación Ecuatoriana, libros, revistas, folletos, doctrina y jurisprudencia, dejando a salvo los derechos de autor sobre la bibliografía consultada y puntos de vista de los autores citados en el presente trabajo investigativo.

Atentamente,

f)_____
Lcda. Blanca Susana Pinos Moyano

2013-2-01-03-D00599

En la ciudad de Guaranda, capital de la provincia Bolívar, República del Ecuador, lunes doce de agosto del dos mil trece, a las catorce horas cuarenta minutos, ante mi **ABOGADA ELIANA GONZÁLEZ RUIZ, NOTARIA PUBLICA TERCERA DE ESTE CANTÓN GUARANDA**, comparece la Licenciada BLANCA SUSANA PINOS MOYANO, portadora de la cédula de ciudadanía número uno dos cero cero nueve dos dos nueve dos - ocho, con el objeto de reconocer su firma y rúbrica puesta en el presente documento que ANTECEDE. Al efecto juramentada que fue en legal y debida forma, previa la explicación de las penas del perjurio y de la gravedad del juramento y de la obligación que tiene de decir la verdad con claridad y exactitud dice: Que la firma y rúbrica, puesta en el presente documento, la reconoce como suya propia, la misma que la utiliza en todos sus actos públicos y privados. La compareciente firma en presencia de la Abogada Eliana González Ruiz, Notaria Pública Tercera del cantón Guaranda en virtud de todo lo cual Doy Fé.

Lcda. BLANCA SUSANA PINOS MOYANO
C.C. 120092292-8

LA NOTARIA

NOTARIA TERCERA

PRESENTACIÓN

TÍTULO: "EL EXCESO DE PASAJEROS EN BUSES URBANOS DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE GUARANDA, GENERA INSEGURIDAD JURÍDICA EN EL AÑO 2012",

En este apartado me referiré al tema de mi trabajo de tesis, que lo escogí tomando en cuenta la problemática existente en la ciudad de Guaranda, provincia de Bolívar, con respecto al exceso de pasajeros en los buses del transporte colectivo o masivo de personas, que se observa específicamente en horas y días laborales y de asistencia a clases, sin que exista un control y regulación del mismo por parte de las autoridades competentes.

Problema que sucede también en el resto de los cantones de todas las provincias del Ecuador, debido a que no existe normativa jurídica que sancione este tipo de infracción en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; vacío jurídico o falencia legal que debe ser revisado por el asambleísta (legislador), con respecto al ámbito del servicio de transporte público intracantonal (buses urbanos o colectivos).

El Art. 135.1, de la citada ley, establece sanciones para quien conduzca un vehículo de transporte público internacional, intrarregional, interprovincial, o intraprovincial, con exceso de pasajeros; y, en el Art. 144, literal d) de la indicada ley, establece sanciones para el conductor de transporte por cuenta propia o comercial que excediere el número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor.

La falta de normativa que regule y sanciones el exceso de pasajeros del transporte urbano o colectivo en la ciudad de Guaranda, vulnera el derecho a la seguridad jurídica prevista en el Art. 82 de la Constitución de la República del Ecuador, que se fundamenta en el respeto a la Constitución de la República del

Ecuador, y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicables por las autoridades competentes.

Por lo expuesto, realicé un estudio de la problemática socio-jurídico descrita, desde el punto de vista doctrinario, jurídico y de opinión a fin de buscar una solución a la problemática descrita, y garantizar el derecho a la protección y seguridad de los usuarios, incluida la integridad física, psicológica y sexual de las mujeres, hombres, adultos mayores, adolescentes, niñas y niños; así como la eficiencia en la prestación del servicio, evitando que se vulneren derechos de los usuarios o pasajeros por el exceso de pasajeros en los buses urbanos o colectivos, establecidos en la ley como transporte público intracantonal.

A continuación daré a conocer el índice de contenidos de mi trabajo de tesis que nos permite conocer el desarrollo del mismo de manera organizada y secuencial, el mismo que guarda conformidad con lo dispuesto en el Art. 11 del Reglamento de Graduación para obtener el Título de Tercer Nivel de la Facultad de Jurisprudencia, Ciencias Sociales y Políticas, de la Universidad Estatal de Bolívar, aprobado por el Honorable Consejo Universitario, en sesión ordinaria de 18 de octubre del 2012, y publicado con fecha 23 de octubre del 2012.

Lcda. Blanca Susana Pinos Moyano

ÍNDICE DE CUADROS Y GRÁFICOS

(Encuesta)

PÁGINAS

CONTENIDO

a) Encuesta aplicada a Jueces y Fiscales de Bolívar

Cuadro No. 1 y Gráfico No. 1 90
Cuadro No. 2 y Gráfico No. 2 91
Cuadro No 3 y Gráfico No. 3 92
Cuadro No. 4 y Gráfico No. 4 93
Cuadro No. 5 y Gráfico No. 5 94
Cuadro No. 6 y Gráfico No. 6 95
Cuadro No. 7 y Gráfico No. 7 96
Cuadro No. 8 y Gráfico No. 8 97
Cuadro No. 9 y Gráfico No. 9 98

b) Encuesta aplicada a choferes profesionales del transporte público en Guaranda, Prov. Bolívar

Cuadro No. 1 y Gráfico No. 1 99
Cuadro No. 2 y Gráfico No. 2 100
Cuadro No. 3 y Gráfico No. 3 101
Cuadro No. 4 y Gráfico No. 4 102
Cuadro No. 5 y Gráfico No. 5 103
Cuadro No. 6 y Gráfico No. 6 104
Cuadro No. 7 y Gráfico No. 7 105

ANEXOS

a) Formulario de la encuesta

b) Cuadro de la Operacionalización de las Variables

ÍNDICE GENERAL

CONTENIDOS	Páginas
Carátula	I
Visto bueno del Director de Trabajo de Tesis	II
Dedicatoria	III
Agradecimiento	IV
Declaración Juramentada de autoría de Trabajo de Tesis	V
Presentación	VI
Índice de cuadros, diagramas, figuras, anexos.	VIII
Índice General de Trabajo de Tesis	X
Resumen	1
Introducción	3
CAPÍTULO I.	
PROBLEMA	
Formulación del Problema	5
Planteamiento del problema	5
Objeto	7
Posibles causas que original el problema	7
Objetivos	8
Campo de Acción	8
CAPÍTULO II.	
MARCO TEÓRICO	
2.1. Antecedentes de la Investigación	9
2.2. Fundamentación Teórica	12
2.2.1. Marco Conceptual	12
2.2.1.1. Que son la infracciones de tránsito	12
2.2.1.2. División de las infracciones de tránsito	21

2.2.1.2.1. Delito de Tránsito 21
2.2.1.2.2. Elementos del delito 23
2.2.1.2.3. Definiciones del delito de tránsito 26
2.2.1.3. Contravenciones de tránsito 28
2.2.1.3.1. Definiciones de contravenciones de tránsito 29
2.2.1.3.2. Clases de contravenciones de tránsito 30
2.2.2. Circunstancias constitutivas del delito de tránsito 35
2.2.3. Circunstancias atenuantes 37
2.2.4. Circunstancias agravantes 39
2.2.5. Juzgamiento de los delitos de tránsito 42
2.2.6. La Pena 44
2.2.6.1. Definición de Pena 44
2.2.6.2. Clases de Pena 45
2.3. La Seguridad Jurídica 46
2.3.1. Definición doctrinaria de la Seguridad Jurídica 47
2.3.2. Definición constitucional de la Seguridad Jurídica 48
2.4. El Principio de Legalidad 49
2.4.1. Definición doctrinaria del Principio de Legalidad 53
2.4.2. Definición constitucional y legal del Principio de Legalidad 54
2.5. Las Cooperativas y Compañías de Transporte Terrestre 58
2.6. El poder punitivo del Estado para sancionar el exceso de pasajeros en el transporte público 64
2.6.1. Tipos de transporte público 65
2.6.2. Transporte público intracantonal 66
2.6.3. Transporte público intraprovincial 67
2.6.4. Transporte público intraregional 67
2.6.5. Transporte público interprovincial 68
2.6.6. Transporte público internacional 69
2.7. La Debida Proporcionalidad 70
2.7.1. ¿Qué es la proporcionalidad? 71

2.7.2. El principio de proporcionalidad en el Derecho 72
2.8. La desproporcionalidad de las sanciones por exceso de pasajeros en el transporte público. 75
2.8.1. La materialidad del delito de tránsito por exceso de pasajeros 81
2.8.2. La responsabilidad del conductor de buses urbanos por el exceso de pasajeros 84
2.9. Hipótesis o Idea a Defender 85
2.9.1. Variables 85

CAPÍTULO III.
MARCO METODOLÓGICO

3.1. Modalidad de la investigación 86
3.2. Interpretación de Datos o Resultados (gráficos - cuadros) 89
3.5.1. Encuesta aplicada a jueces y fiscales del Distrito Judicial de Bolívar, con asiento en la ciudad de Guaranda, prov. Bolívar. 90
3.5.2. Encuesta aplicada a los choferes profesionales de la ciudad de Guaranda, provincia Bolívar. 99
3.6. Sustentación de la Hipótesis o Idea a Defender 106

CAPÍTULO IV
MARCO PROPOSITIVO

4.1. Titulo del Proyecto de Reforma Jurídica 108
4.2. Objetivo 108
4.3. Justificación 108
4.4. Desarrollo 110
4.4.1. Anteproyecto de Ley Reformatoria al Código de Procedimiento Penal 110
4.5. Validación 113
Conclusiones 115
Recomendaciones 117

RESÚMEN

El presente trabajo investigativo se basa en un estudio jurídico, doctrinario del régimen legal que sanciona el exceso de pasajeros en el transporte público urbano, la debida proporcionalidad de la sanción con relación a la gravedad de la infracción y su aporte a la solución del problema; realizado en la ciudad de Guaranda en el año 2012, para plantear reformas a la ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y a su Reglamento General para la aplicación de la citada ley, a fin de que guarde conformidad con los principios constitucionales de legalidad, de proporcionalidad y dotar de seguridad jurídica.

Desde esta perspectiva jurídica, se recabó información mediante el uso de las técnicas de acopio científico (fichas bibliográficas y nemotécnicas), que permitieron el desarrollo de la parte teórica, así tenemos:

En el Primero Capítulo, me refiero al tema de la investigación y a la problemática existente en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, vigente; que no regula el exceso de pasajeros en lo que respecta al transporte público urbano o intracantonal (colectivos), que es aquel que opera dentro de los límites de la ciudad o cantón; falencia jurídica, que ocasiona que los Agentes de Tránsito no puedan hacer operativos de control, ni extender citación alguna a los conductores de los colectivos, por no estar tipificada y sancionada como infracción de tránsito (delito o contravención); lo que permite que los conductores de los colectivos lleven un sinnúmero de pasajeros, especialmente los días de clases y en horas de entrada y salida de los estudiantes, lo que atenta contra sus derechos de protección y seguridad, así como a recibir un buen servicio con calidad y calidez.

En el Segundo Capítulo, desarrollamos el Marco Teórico, donde se da a conocer lineamientos doctrinarios y jurídicos sobre las infracciones de tránsito, su clasificación en delitos y contravenciones; sobre las circunstancias constitutivas de la infracción, atenuantes y agravantes; sobre la seguridad jurídica; el principio de legalidad, sobre los tipos de transporte terrestre, y el principio de proporcionalidad entre la infracción y la pena.

En el Tercer Capítulo, nos referimos al Marco Metodológico, y damos a conocer sobre la metodología utilizada, que comprende los métodos, técnicas e instrumentos aplicados en la investigación de campo, para recabar la información doctrinaria, jurídica, y de opinión de profesionales del derecho; y, el análisis e interpretación de los resultados obtenidos de la aplicación de la técnica de campo (encuesta), realizada a diez jueces y fiscales que residen en la ciudad de Guaranda, provincia Bolívar; y, sobre la base de esta información sustentamos nuestra hipótesis: *"El Art. 135.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no regula el exceso de pasajeros en el transporte público intracantonal o urbano; no guarda conformidad con el derecho constitucional a la seguridad jurídica y la debida proporcionalidad entre la infracción y la pena."*

En el Capítulo Cuarto, damos a conocer nuestra propuesta jurídica, tomando en cuenta la información recaba tanto teórica como de campo, y desarrollamos un Proyecto de Ley Reformatoria a *la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y a su Reglamento General para la aplicación de la citada ley*, que permite regular el exceso de pasajeros en el transporte urbano o cantonal y garantizar el derecho de todo usuario o pasajero a su protección y seguridad; y, sobre la base de la información recabada, se llega a establecer conclusiones y recomendaciones.

Por todo lo expuesto, ponemos a conocimiento del lector el presente informe del trabajo de tesis realizado en la ciudad de Guaranda durante el año 2012.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de tesis sin lugar a dudas, contribuirá eficazmente a ampliar sus conocimientos, con relación a la falta de una norma legal que tipifique y sancione el exceso de pasajeros en el transporte urbano o intracantonal (colectivo), en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y la necesidad de incorporar el derecho de protección y seguridad del usuario o pasajero, especialmente de las personas vulnerables como niños, niñas, adolescentes, personas adultas y discapacitados.

Este vacío jurídico, motivo del presente tema de tesis de grado, fue realizado dentro del perímetro urbano de la ciudad de Guaranda, provincia de Bolívar, durante el año 2012; cabe destacar, que recopilamos información doctrinaria y jurídica sobre el exceso de pasajeros en el transporte público y sus falencias legales con respecto al exceso de pasajeros en el transporte urbano o intracantonal, y el deber que tiene el Estado de regularlo y sancionarlo; y, recabamos opiniones de jueces de garantías penales y de tránsito de la Corte Provincial de Justicia de Bolívar, y de fiscales del Distrito Judicial de Bolívar, con asiento en el cantón Guaranda, Provincia de Bolívar, de manera directa y crítica mediante la aplicación de encuestas; en vista, que son las personas que más conocen sobre la problemática planteada, dada la experiencia que tienen en el ejercicio de su profesión o empleo.

De toda la información recabada, se establece que, con las reformas realizadas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con fecha 29 de Marzo del 2011, se estableció como delito el exceso de pasajeros en el transporte público interprovincial, intraprovincial, intraregional, e internacional, pero no para el transporte urbano o cantonal; lo que, afecta gravemente el derecho a la protección y seguridad de los pasajeros y usuarios.

Dada la problemática proponemos como medio de solución, plantear reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y al Reglamento General de la citada ley, que regule de mejor manera el exceso de pasajeros en el transporte urbano o intracantonal (colectivo), estableciendo sanciones de manera proporcional a los límites máximos y rangos moderados del exceso de pasajeros en los diferentes tipos de transporte terrestre público, dotando de seguridad jurídica y garantizando ciertos derechos consagrados en la Constitución de la República del Ecuador y en la mencionada ley.

CAPÍTULO I.
PROBLEMA

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cómo incide la falta de normativa jurídica que sancione al conductor de bus urbano de transporte público que excediere el número de pasajeros, en la ciudad de Guaranda, provincia Bolívar, en el año 2012?

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, vigente; no establece sanción alguna por el exceso de pasajeros en lo que respecta al transporte público urbano o intracantonal (es aquel que opera dentro de los límites cantonales); falencia jurídica, que ocasiona que los señores miembros de la Policía Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial, no puedan hacer operativos de control, ni extender citación alguna a los conductores de los buses del transporte urbano, por no estar tipificada y sancionada como infracción de tránsito (delito o contravención); por lo que, los conductores de los buses urbanos abusan para llevar exceso de pasajeros, ya que nadie les dice nada. Situación esta que se contempla a diario en nuestra ciudad de Guaranda, especialmente los días de clases y en horas de estrada y salida de los estudiantes de las escuelas y colegios.

El problema descrito amerita ser investigado desde el punto de vista jurídico y crítico, a fin de dar una solución jurídica al problema, y evitar posibles consecuencias graves, como accidentes de tránsito, robos de celulares, entre otros, por el exceso de pasajeros; más aún, si son personas adultas de la

tercera edad, discapacitados, niños, niñas y adolescentes, los que podrían ser los más afectados.

Mientras no esté tipificado y se sancione el exceso de pasajeros en el transporte público urbano o intracantonal en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no se puede juzgar ni sancionar a los conductores que presten este servicio, por mandato del Art. 76 numeral 3 de la Constitución de la República del Ecuador, que establece:

> *"3. Nadie podrá ser juzgado ni sancionado por un acto u omisión que, al momento de cometerse, no esté tipificado en la ley como infracción penal, administrativa o de otra naturaleza; ni se le aplicará una sanción no prevista por la Constitución o la ley. Sólo se podrá juzgar a una persona ante un juez o autoridad competente y con observancia del trámite propio de cada procedimiento."*

Con las reformas realizadas a la citada ley, con fecha 29 de Marzo del 2011, se estableció como delito el exceso de pasajeros en el transporte público interprovincial, intraprovincial, intraregional, e internacional, con sanciones desproporcionadas por el exceso de pasajeros, violentándose la supremacía constitucional del derecho a la debida proporcionalidad entre el delito y la pena, previsto en el numeral 6 del Art. 76 de la citada Constitución.

Principios constitucionales, que deben ser observados y analizados para el desarrollo de mi trabajo de tesis, a fin de que mi propuesta jurídica guarde conformidad con los mandatos constitucionales, normativa jerárquica superior, y dentro de este marco dar una solución a la falta de tipificación y sanción por el exceso de pasajeros en el transporte público urbano o intracantonal, y guarde la debida proporcionalidad entre la infracción de tránsito (exceso de pasajeros en el transporte público), con la sanción penal; que por el momento, mi tema se presenta muy atractivo para el debate académico.

OBJETO

El presente trabajo de tesis tiene por objeto concientizar al lector sobre la necesidad de regular de mejor manera el exceso de pasajeros en el transporte público o colectivo, y sugerir una reforma al Art. 135.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que guarde conformidad con el derecho a la seguridad jurídica y la debida proporcionalidad entre la infracción y la pena; y, garantice el derecho de protección y seguridad de los usuarios o pasajeros del transporte público intracantonal o urbano.

POSIBLES CAUSAS QUE ORIGINAN EL PROBLEMA

a) La falta de normativa jurídica que sancione a quien conduzca un vehículo de servicio de transporte público urbano o intracantonal, con exceso de pasajeros.

b) La falta de una reforma al Art. 135.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que garantice la seguridad jurídica y la debida proporcionalidad entre el delito y la pena.

DELIMITACIÓN DEL OBJETO DE LA INVESTIGACIÓN

Campo: Derecho

Área: Tránsito

Ámbito: Exceso de pasajeros en el transporte público intracantonal

OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

- Realizar un estudio jurídico, crítico y doctrinario del régimen legal que sanciona el exceso de pasajeros en el transporte público urbano, la debida proporcionalidad de la sanción con relación a la gravedad de la infracción y su aporte a la solución del problema.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Analizar la normativa legal que regula el exceso de pasajeros en el transporte público con fundamentación doctrinaria y en el derecho comparado.

- Motivar la necesidad de sancionar el exceso de pasajeros en el transporte público urbano o intracantonal, para garantizar el derecho de protección y seguridad de los usuarios o pasajeros.

- Sugerir un proyecto de reforma legal a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que regule de mejor manera el exceso de pasajeros en el transporte público, garantizando el derecho a la seguridad jurídica y la debida proporcionalidad entre la infracción y la pena.

CAMPO

El presente estudio e investigación se realizó dentro del perímetro urbano de la ciudad de Guaranda, provincia de Bolívar, durante el año 2012.

CAPÍTULO II
MARCO TEÒRICO

2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

El 7 de agosto del 2008, en el Ecuador se puso en vigencia la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en la que se tipificaba y se sancionaba el exceso de pasajeros en el transporte público de la siguiente manera:

> Art. 141, literal, *"r) El conductor de vehículos livianos particulares o de servicio público de transporte que excediere el número de pasajeros o volumen de carga del automotor."*

Con esta disposición legal se estableció que el exceso de pasajeros en vehículos livianos particulares o de servicio público era sancionado como contravención leve de tercera clase, siempre que el conductor del vehículo de transporte público no tenga licencia profesional de conducir, o conduzca vehículos livianos de uso particular y no comercial, a quienes se les imponía una multa equivalente al 15 por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general, veinte horas de trabajo comunitario, y reducción de 4,5 puntos en su licencia de conducir. Actualmente este numeral se encuentra derogado.

> Art. 142, literal *"g) El conductor profesional de transporte público o comercial, que supere el número de pasajeros permitido para el nivel de servicio definido en el reglamento."*

Este precepto jurídico también fue derogado, y establecía sanciones para el conductor profesional que excediere en el número de pasajeros en el transporte público, sea cantonal, provincial, regional o internacional; o comercial, como taxis o camionetas de alquiler; y, era considerado como contravención grave de primera clase, sancionado con multa de treinta por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de seis puntos en su licencia de conducir.

Disposiciones legales que si establecían sanciones por el exceso de pasajeros en el transporte público intracantonal o urbano.

El 29 de marzo del 2011, en el Ecuador, se realizaron reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Una de ellas fue la realizada al Art. 135 de la citada ley, agregando un artículo innumerado (Art. 135.1), el que se refiere al exceso de pasajeros en el transporte público Internacional, Intrarregional, Interprovincial, e intraprovincial, a excepción del intracantonal; que el asambleísta lo consideró para regular y controlar el exceso de pasajeros en el transporte público con mayor severidad, estableciendo como delito de tránsito.

Al respecto encontramos varias puntualizaciones:

- Actualmente se tipifica y se sanciona como delito el exceso de pasajeros en el transporte público Internacional, Intrarregional, Interprovincial, e Intraprovincial, excepto en el servicio de transporte público intracantonal o urbano.

- Se establece responsabilidades para todo conductor de un vehículo de transporte público, sea chofer profesional, no profesional, y para aquellos que no tienen licencia de conducir.

- Se establece sanciones de 6 meses a un año de prisión, suspensión de la licencia de conducir por el mismo plazo, multa pecuniaria de tres a cinco salarios básicos unificados del trabajador.

- Se establece responsabilidades solidarias para el propietario del vehículo, y para la operadora a la cual pertenece el vehículo de transporte público

- La operadora es sujeto de responsabilidad objetiva, siendo sancionada con la suspensión del permiso de operación hasta 60 días.

- No establece sanción para el conductor de un vehículo de transporte público intracantonal o urbano que excediere el número de pasajeros.

Situación esta que ocasiona un problema socio-jurídico, ya que no permite controlar y sancionar el exceso de pasajeros en vehículos de transporte público colectivo o masivo intracantonal o urbano; y, por otro lado, vulnera el derecho constitucional a la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales; afecta a los derechos de protección y seguridad de los usuarios o pasajeros, y por otro lado, los intereses de la clase del volante, siendo prudente analizar algunos hechos que son asociados a esta problemática prevista en el Art. 135.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, agregado mediante reforma al Art. 135 de la citada ley.

Temática que no ha sido tratado con profundidad, y hasta el momento existe poco material bibliográfico relacionado con este importante campo procesal penal, ha permanecido marginado de la investigación doctrinaria; pocos estudios se han realizado con respecto al tema tratado. Además, revisadas las fuentes bibliográficas en la Universidad Estatal de Bolívar, no se ha encontrado investigaciones iguales o similares, que traten sobre esta problemática, siendo un trabajo exclusivo y no reiterativo de la investigadora.

2.2. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

2.2.1. Marco Conceptual

En el presente capítulo me refiero a los distintos conceptos que la doctrina ofrece respecto de las categorías principales de mi problemática, en virtud de la necesidad de fundamentar teóricamente la problemática a investigar.

Debo aclarar que en el proyecto de tesis se estableció una tabla de contenidos a desarrollarse por capítulos, que constituye el marco doctrinario y jurídico a desarrollar en éste informe final.

2.2.1.1. ¿Qué son Infracciones de Tránsito?

Acudiendo a la doctrina, tenemos las siguientes acepciones:

Las infracciones de tránsito.- *"Son acciones u omisiones, que pudiendo ser previstas pero no queridas por el agente, se verifican por la negligencia, imprudencia, impericia, etc. Es decir la falta de diligencia o cuidado que debemos observar en nuestro desenvolvimiento de todos los días."*[1]

Para una mayor comprensión trataremos de definir lo que es la infracción y lo que es tránsito, así tenemos:

Infracción.- *"Transgresión, violación o quebrantamiento de alguna ley, pacto o tratado. Toda persona es responsable de las infracciones que cometa,*

[1] GALLEGOS, BOLIVAR.- La Responsabilidad en el delito de tránsito.- Impresores HEAN.- Quito – Ecuador 2009. Pág. 17.

incurriendo en las penas respectivamente señaladas o en la obligación de resarcir los daños y perjuicios así ocasionados."[2]

Infracción, es *"transgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de la Ley, reglamento, convenio, tratado, contrato u orden; denominación genérica de todo lo punible, sea DELITO O FALTA..... En lo penal, son infracciones los actos imputables sancionados por las leyes penales, se dividen en delitos y contravenciones, según la naturaleza de la pena peculiar; así lo establece el Art. 10 del Código Penal."*[3]

Tránsito, *"es la acción de transitar, que es ir por una vía pública, es paso, movimiento, circulación de gente de vehículos por calles, carreteras. Lo similar sería el tráfico, que es circulación, concurrencia y movimiento de vehículos por calles, carreteras, estaciones, aeropuertos, como cuando se menciona: tráfico terrestre, tráfico aéreo, o tráfico ferroviario."*[4]

De los preceptos doctrinarios descritos podemos decir que: **Infracción de tránsito o de tráfico** es un incumplimiento de la normativa de circulación de vehículos que acarrea una sanción de carácter administrativo y de orden penal, hasta el punto de acarrear penas privativas de libertad según la gravedad. Dentro de éste concepto de infracción de tránsito se incluyen todos los posibles vehículos: de motor, de tracción animal, bicicletas, o incluso aquellas producidas por los mismos peatones y pasajeros.

Acudiendo a la legislación ecuatoriana, encontramos que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dice: *"son infracciones de*

---

[2] OSSORIO, Manuel.- Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales. 1ra. Edición. Ediciones Heliasta S.R.I. Buenos Aires. Argentina 1974. Pág. 380.

[3] CADENA CRESPO, Marco.- Las infracciones o delitos de tránsito, con sus analogías a los delitos del homicidio al asesinato.- Diseño e impresión Crissan Color.- Quito – Ecuador 1998. Pág. 104.

[4] Ibídem.- Pág. 73.

tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos y resoluciones y demás regulaciones de tránsito."[5]

Del precepto jurídico se establece las circunstancias por las cuales se tipifican y se sancionan las infracciones de tránsito; esto es, por negligencia, imprudencia, impericia o inobservancia de la normativa jurídica de tránsito, las mismas que no son conceptualizadas por la citada ley de tránsito; por lo que, se torna indispensable hacer una análisis jurídico y crítico de estas circunstancias a fin de tener una idea clara del contexto jurídico que encierra cada una de ellas.

En el Art. 127 de la citada ley, se amplía estas circunstancias al señalar que se puede verificar un accidente de tránsito, por:

a) Negligencia;

b) Impericia;

c) Imprudencia;

d) Exceso de velocidad;

e) Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo;

f) Inobservancia de la presente Ley y su Reglamento, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito.

De las disposiciones legales citadas anteriormente se establece como circunstancias de un accidente de tránsito, la negligenica, impericia, imprudencía, exceso de velocidad, malas condiciones mecánicas del vehículo,

[5] Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, vigente. Art. 106.

e inobservancia de la ley, su reglamento, y regulaciones técnicas u órdenes legitimas de las autoridades o agentes de tránsito. Pero ninguna de las dos disposiciones contempla como circunstancia de un accidente de tránsito el EXCESO DE PASAJEROS, situación esta que será analizada en el desarrollo de mi tesis, a fin de establecerla como una circunstancia propia de un accidente de tránsito, cuyo resultado sea la muerte de una o más personas, lesiones o daños materiales a terceros.

Con el fin de no desviarnos del tema que estamos tratando, a continuación buscaré dar una definición de cada una de las circunstancias que deben verificarse en un accidente de tránsito.

NEGLIGENCIA.- *"Es falta de diligencia y cuidado debidos; que en Derecho Penal es delito o falta consistente EN OMITIR, en forma NO intencionada, la realización de un acto que debía realizarse. ES OMITIR de la diligencia o cuidado que debe ponerse en los negocios, en las relaciones con las personas, en el manejo o custodia de las cosas y en el cumplimiento de los deberes y misiones; dejadez, abandono, desidia, falta de aplicación; olvido de órdenes o precauciones; ejecución imperfecta contra la posibilidad de otra mejor."*[6]

El maestro Guillermo Cabanellas, con respecto a la negligencia, dice: *"Omisión de la diligencia o cuidado que debe ponerse en los negocios, en las relaciones con las personas y en el manejo o custodia de las cosas. // Dejadez.// Abandono. //Desidia. // Falta de aplicación. // Olvido de órdenes o precauciones."*[7]

[6] CADENA CRESPO, Marco.- Las infracciones o delitos de tránsito, con sus analogías a los delitos del homicidio o al asesinato.- Impresión Crissan Color.- Ecuador 1998. Pág. 106.

[7] CABANELLAS, Guillermo.- Diccionario de Derecho Usual. Tomo III, Séptima Edición. Editorial Heliasta S.R.L. Buenos Aires, Argentina. 1972. Pág. 17.

Esta circunstancia o causal de un accidente de tránsito difiere en algo de la negligencia en sentido general, es decir, se debe puntualizar el hecho negligente en la conducción para determinar que la conducta del conductor sea la adecuada a esta circunstancia.

Hay que destacar que en materia de tránsito existe negligencia automotriz y negligencia peatonal, de esta manera, el descuido del peatón en atravesar una vía por lugar prohibido se contrapone con el *EXCESO DE VELOCIDAD* del vehículo que lo atropella; en donde se produce la culpa concurrente, la que alcanza no solo al culpable o al responsable mayor, sino también a su víctima; en todo caso, siempre la negligencia es una característica de aún no hacer consciencia del ser humano, pues tanto el que conduce como el que camina lo hace con voluntad, de allí que quien adecua su conducta a un acto negligente que se trasluce en que no desea el resultado dañoso para terceros, simplemente su actuar sin querer dañar lo convierte aquella en culposa.

El Dr. Fernando Yávar Núñez, Ab. Julio Oswaldo Vásquez Varas y el Ab. Carlos Montúfar Fuentes en su obra "Manual Teórico-Práctico sobre: Delitos de Tránsito" citan a Guillermo Cabanellas, quien dice que, *"la temeridad es un acto arriesgado a la que no precede un examen meditado sobre los peligros que puede acarrear. Generalmente la gente que maneja automotores debe ejercitar cuidado razonable bajo las circunstancias. Una falta de cuidado se considera negligente. Una persona que negligentemente maneja un vehículo puede ser requerida a pagar cualquier daño a una persona causada por su negligencia. Es necesario que el grupo lesionado, conocido como denunciante compruebe que el denunciado fue negligente, que la negligencia causó el accidente, y que el accidente causo las lesiones del demandante."*[8]

[8] YÁVAR NÚÑEZ, Fernando; VÁSQUEZ VARAS, Julio Oswaldo, y MONTÚFAR FUENTES, Carlos.- "Manual Teórico-Práctico sobre: Delitos de Tránsito". Pág. 39.

En muchos casos, sus instintos le dirán si fue un conductor, un ciclista o un peatón negligentemente quien actuó con negligencia, pero no, qué reglamento violó la persona. Un abogado examinará a un número de fuentes para ayudarle a determinar quién fue el culpable. Los Fiscales y Jueces analizaran un sinnúmero de factores para determinar si un conductor fue negligente.

En conclusión diremos: La negligencia corresponde a una omisión simple e impropia, o mejor dicho es una inobservancia de los deberes que le incumben a cada cual frente a una situación determinada.

IMPRUDENCIA.- *"Es la falta de prudencia, indiscreción; omisión de la diligencia debida; defecto de advertencia o previsión en alguna cosa; es NEGLIGENCIA inexcusable y punible por olvido o desdén de las precauciones que la cautela vulgar aconseja y que de mediar malicia, constituiría delito."*[9]

"Genéricamente, la falta de prudencia, de precaución. / Omisión de la diligencia debida. / Defecto de advertencia o previsión en alguna cosa; punible e inexcusable negligencia por olvido de las precauciones que la prudencia vulgar, aconseja, la cual conduce a ejecutar hechos que, a mediar malicia en el actor, serían delitos."[10]

"La imprudencia consiste en actuar sin cuidado y sin cautela; el imprudente está arrastrando un riesgo para sí o para los demás no seguro pero probable. Mientras mayor es la imprudencia, más cerca se encuentra el riesgo. La imprudencia tiene sus grados esto es que puede ser mayor o menor, y aún

[9] CADENA CRESPO, Marco.- Las infracciones o delitos de tránsito, con sus analogías a los delitos del homicidio o al asesinato.- Impresión Crissan Color.- Ecuador 1998. Pág. 107.

[10] CABANELLAS, Guillermo.- Diccionario Jurídico Elemental.- Decimoquinta Edición.- Editorial Heliasta S.R.L. Argentina 2001. Pág. 196.

llegar a la temeridad que es desafío al peligro presente porque el sujeto cree tener la capacidad y habilidad para superarlo."[11]

Creo que en materia de tránsito, el término imprudencia toma una consideración absolutamente subjetiva sobre un hecho objetivo, pues hace un rápido análisis de su propia habilidad, de manera que adecua su conducta a una culpa consciente o con responsabilidad.

El tratadista Olano Valderrama, en su libro: Tratado Técnico Jurídico sobre Accidentes de Circulación, trae una conceptualización respecto a la imprudencia, y dice: *"Es la expresión de una excesiva confianza en la propia habilidad del conductor, o de la pretensión de poder sortear con éxito una situación que se sabe peligrosa."*[12]

Al parecer los conductores por culpa consciente, saben que al tomar una actitud previsible sobre un auto de conducción, es un riesgo o entrar a un juego de riesgo, que podría desencadenar con resultados de tales consecuencias; pero como ya dijimos, se siente sobre seguro que ninguna desgracia le puede ocurrir, asume una posición de autoconfianza propia de una patología preocupante por exceso de optimismo; de tal suerte, que el conductor cree que no va a suceder el resultado dañoso, o que si se va a producir algún accidente mientras él esté conduciendo un automotor, éste, será evitado por su destreza y habilidad personal. En esto consiste puntualmente la imprudencia del conductor en materia de tránsito.

[11] CARDENAS, Ramiro.- Práctica Forense en materia de Tránsito.- 1ra. Edición. Ediciones CARPOL.- Cuenca –Ecuador 1999. Pág. 21-22.

[12] VALDERRAMA, Olano.- "Tratado Técnico Jurídico sobre Accidentes de Circulación" Pág. 107.

También nos ilustra el citado maestro Olano Valderrama que, "*la imprudencia es aquella actitud síquica de quien no prevé el peligro o previéndolo no hace todo lo posible para evitarlo."*[13]

De lo expuesto se desprende existe la imprudencia por omisión de la diligencia debida de hacer algo que la ley no manda, en los que interviene la culpa por negligencia; como en los casos de causar la muerte por conducir en estado de embriaguez, por estar consciente que en ese estado no puede conducir; o, el causar la muerte por conducir en exceso de pasajeros; por exceso de velocidad o a sabiendas que el vehículo está en malas condiciones mecánicas, o por malas condiciones físicas del conductor, por mencionar entre otras.

IMPERICIA.- *"Es falta de pericia atinente a la habilidad, a la cualidad del que es experto en alguna cosa; así dícese: impericia en conducir un vehículo; por lo que siendo la impericia falta de habilidad, cualidad del que es EXPERTO en alguna cosa, o sea en conducir un vehículo, el que maneja sin tener la habilidad para hacerlo, COMETA UNA INFRACCION DE TRÁNSITO POR ACCIÓN. La HABILIDAD es ser capaz, inteligente, dispuesto para cualquier actividad, como decir una persona hábil en su trabajo, porque es EXPERTO, entendido en la actividad que le es propia, o sea la de conducir un vehículo; como puede darse el caso del conductor que estando autorizado para manejar vehículos livianos, maneja vehículos pesados como tráileres, y produce accidentes; por eso se aduce a la falta de conocimiento o de práctica que cabe EXIGIR a una persona EN UNA PROFESIÓN, ARTE U OFICIO, por lo que resulta LA INEXPERIENCIA"*[14]

[13] VALDERRAMA, Olano.- "Tratado Técnico Jurídico sobre Accidentes de Circulación" Pág. 107.

[14] CADENA CRESPO, Marco.- Las infracciones o delitos de tránsito, con sus analogías a los delitos del homicidio o al asesinato.- Impresión Crissan Color.- Ecuador 1998. Pág. 108.

Del precepto doctrinario, se desprende que la impericia, supone un defecto o carencia de los conocimientos técnicos o científicos que son indispensables para ejercer idóneamente una profesión, un arte o un oficio.

Cuando la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se refiere a la impericia, hay que tomarla con mucha reserva, pues se trata de una falta de actuación idónea dentro de la conducción vial, si bien en nuestro país no hay una facultad o instituto académico que arroje peritos en conducción de vehículos. La experiencia del conductor debe ser calificada como una conducción correcta.

Los siniestros por impericia deben ser determinados bajo una apreciación fáctica de los investigadores, para que se establezca en el informe que el conductor habría causado el accidente por no conocer cómo maniobrar el automotor al momento del hecho que resultó el accidente de tránsito.

INOBSERVANCIA DE LAS LEYES, RESOLUCIONES Y DEMÁS REGULACIONES DE TRÁNSITO.

INOBSERVANCIA.- *"Es falta de obediencia a las leyes o a los reglamentos; es incumplimiento; OMISIÓN de proceder conforme a los preceptuado. Es contraria a la OBSERVANCIA que es riguroso cumplimiento de lo mandado por la ley, autoridad o superior."*[15]

Del precepto doctrinario, se desprende que la inobservancia es la falta de capacitación, el desconocimiento o simplemente la omisión en el cumplimiento de la Ley.

[15] CADENA CRESPO, Marco.- Las infracciones o delitos de tránsito, con sus analogías a los delitos del homicidio o al asesinato.- Impresión Crissan Color.- Ecuador 1998. Pág. 109.

2.2.1.2. División de Infracciones de Tránsito

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, señala: *"las infracciones de tránsito se dividen en delitos y contravenciones."*[16]

Del precepto jurídico se desprende que el legislador (asambleísta), ha creído conveniente dividir las infracciones de tránsito, en delitos y contravenciones, esta división tiene su razón de ser, en cuanto tiene que ver con el resultado de la infracción, en base al cual se le impone una sanción, es decir, a un mayor daño producido una mayor sanción, la pena se regula de acuerdo a la gravedad de la infracción; para mejor conocimiento, es necesario que en este ítem tratemos de dar una definición sobre los delitos de tránsito, para posterior continuar con nuestro estudio a fin de establecer si la sanción prevista en el Art. 135.1 de la citada ley es proporcional con la gravedad del tipo de delito de tránsito, exceso de pasajeros en el transporte público, y su tipificación para el transporte colectivo o masivo de pasajeros dentro de los limites cantonales.

2.2.1.2.1. Delito de tránsito

El concepto delito constituye esencialmente una valoración jurídica. Fuera de ésta no puede existir, por lo tanto acudiremos a la doctrina y a la ley para determinar un concepto aceptable de delito de tránsito.

El tratadista del derecho Jiménez de Asúa, señala: *"el delito, desde el plano jurídico, es un acto u omisión antijurídico y culpable"*.[17]

[16] Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, vigente. Art. 107.

[17] JIMÉNEZ DE ASÚA Luis.- Lecciones de Derecho Penal.- Pág. 12.

DELITO.- *"En general, es culpa, crimen, quebrantamiento de una ley imperativa; proceder o abstención que lleva anexo una pena. Técnicamente es cumplimiento del presupuesto contenido en la ley penal, que el delincuente, el autor del delito, NO LO VIOLA, SINO QUE LO OBSERVA; sabiendo que presupuesto es lo que ha supuesto o se ha admitido de antemano. Todo delito tiene tres características; un sujeto, un objeto y una víctima con un fin; además tres requisitos de concurrencia necesaria; un hecho exterior, el autor del hecho, y el vínculo moral del autor con el hecho del que nace la responsabilidad."*[18]

De lo expuesto se establece que el delito se encuentra definido como la acción típica, antijurídica y culpable.

Se habla de comportamiento típico cuando una acción u omisión encaja en una descripción legal; se habla de antijuridicidad cuando el comportamiento contraviene el orden legal lesionado o poniendo en peligro sin justa causa, un interés jurídicamente tutelado; finalmente se dice que existe culpabilidad cuando al sujeto se le puede hacer un juicio de reproche por su comportamiento material y psicológico que lesiona el mencionado bien jurídico.

Con excepción de la ANTIJURIDICIDAD ningún elemento ha llegado a ser indispensable. No siempre se ha sancionado por hechos a veces se ha sancionado a los sujetos por la sola manera de ser o por su manera de pensar, tampoco la TIPICIDAD ha sido indispensable, bien sabemos que por el principio de legalidad a los hombres no se les puede sancionar sino con base a una ley previamente existente. Lo mismo se puede decir de la CULPABILIDAD que durante mucho tiempo se ejerció la punición con base en la sola existencia del elemento material. Es el principio de la responsabilidad objetiva, para la sanción era suficiente establecer una relación entre el autor y el hecho.

[18] CADENA CRESPO, Marco.- Las infracciones o delitos de tránsito, con sus analogías a los delitos del homicidio o al asesinato.- Impresión Crissan Color.- Ecuador 1998. Pág. 111.

Quedando por lo mismo la antijuridicidad como el único elemento constante, como relación de contradicción entre un modo de ser o un comportamiento y un sistema valorativo o normativo, contradicción que se considera digna de sanción. El supuesto antijurídico es igual a la realización de una acción o de una omisión. En otras palabras **decir delito es decir antijurídico**. El delito ha sido considerado en la historia como la violación de un deber o como el daño que se causa con un hecho.

2.2.1.2.1. Elementos del delito

Cada categoría dogmática tiene sus propios elementos que le dan contenido material al injusto (delito), por lo que se debe analizar cada categoría dogmática en el orden secuencial indicado.

LA TIPICIDAD

1.- Respecto de los elementos constitutivos del tipo objetivo:

a) Sujeto activo, o autor del hecho, que según el tipo penal no es calificado, por lo que puede ser cualquier persona.

b) Objeto, esto es, la cosa material o sujeto pasivo sobre el que recayó el daño o los efectos del acto.

Al tratarse de un delito de tránsito, puede ser cualquier bien material o cualquier persona sobre la que recayó el resultado dañoso, que según el tipo penal no es calificada, por lo que puede ser sujeto pasivo de este delito cualquier persona, independientemente de su cargo, función o filiación.

d) Conducta, constituida por el verbo rector de la conducta prohibida, que en el caso de los delitos culposos, por tratarse de tipos penales abiertos donde la conducta ilícita no está específicamente determinada en la ley, es obligación del juez llenar la conducta prohibida, para la cual debemos remitimos a las diferentes normas del ordenamiento, que generalmente son las que establecen cual es el deber objetivo de cuidado en cada uno de los casos en concreto para establecer si efectivamente el supuesto autor ha violentado el mismo.

e) Elementos Normativos, que nos remiten a diferentes conceptos que se encuentran definidos por el propio derecho penal o en las distintas ramas del ordenamiento jurídico, para poder entender el alcance que le quiso dar el asambleísta al elemento respectivo, como por ejemplo: Choque, vehículo, transporte, propietario, peatón, calzada, etc., la mayoría de los cuales se encuentran establecidos en el Glosario de términos para efectos de aplicación de la ley, en el Art. 392 del Reglamento General para la aplicación de la Ley de la materia.

f) Elementos Valorativos: que se traduce en una cualquiera de las circunstancias con relevancia jurídico penal en que se producen los accidentes de tránsito: negligencia, impericia, imprudencia, exceso de velocidad, conocimiento de las malas condiciones técnicas del vehículo, inobservancia de la Ley de Tránsito y su Reglamento, Regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito, excepto exceso de pasajeros que no es necesario que se produzca un accidente para sancionarlo.

B) Con respecto a los elementos del tipo penal subjetivo:

En cuanto al tipo subjetivo, estos delitos son culposos, es decir, se producen en infracción del deber objetivo de cuidado, donde el autor prevé el posible resultado lesivo pero confía en su no producción, lo cual constituye la sutil

diferencia con el dolo eventual donde el autor igualmente se representa el resultado pero deja su producción al azar.

LA ANTIJURIDICIDAD

Comprobados los elementos propios de la primera categoría dogmática de la tipicidad, se debe continuar con el subsiguiente análisis de la categoría dogmática de la antijuridicidad.

En cuanto a la antijuridicidad formal (desvalor de acción), y la antijuridicidad material (desvalor de resultado) del acto típico acusado, puede existir una causal de justificación (desvalor de acción), así como tampoco ha desvirtuado la no producción del resultado lesivo del bien jurídico protegido (desvalor de resultado), con lo cual se encuentran configurados también los presupuestos de la categoría dogmática de la antijuridicidad, siendo procedente por ello proceder a analizar la culpabilidad de los acusados como juicio de reproche.

LA CULPABILIDAD

La culpabilidad constituye en la actualidad de la dogmática penal el juicio de reproche que hace la sociedad a quien ha cometido un acto típico y antijurídico.

Este juicio tiene como presupuestos los siguientes elementos: La imputabilidad; la conciencia actual o potencial de la antijuridicidad; y, la exigibilidad de otra conducta.

En cuanto al conocimiento antijurídico, se debe establecer si el procesado obró en virtud de error de prohibición vencible o invencible.

En cuanto a la exigibilidad de otra conducta, es evidente que, si le es exigible al procesado otra conducta, pues el ocasionar accidentes de tránsito es una de

las causas de mayor mortalidad en el país, por lo cual la sociedad entera exige moral y socialmente a todos los conductores, una conducta apegada a la normativa de transito que tiene por finalidad proteger la seguridad vial, y dentro de este bien jurídico protegido la integridad de todas las personas.

Acciones de infracción del deber de cuidado inconsciente, obedece a un descuido, el resultado muerte ni se quiere ni se prevé aunque debería y podría haberse evitado.

2.2.1.2.2. Definiciones de delito de tránsito

El delito en materia de tránsito, es un acontecimiento, inesperado, no deseado, no meditado, generalmente de consecuencias desagradables, en las personas y/o cosas. El conductor sale a trabajar cotidianamente pensando en el sustento diario y no con ninguna mala intención; la ley de tránsito cataloga a los delitos de tránsito culposos y conllevan la obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios, por parte de los responsables de la infracción.

Acudiendo a la ley de la materia, encontramos los siguientes elementos del delito de tránsito:

a) ACTO.- Acción u omisión del conductor, verificada por negligencia, impericia, imprudencia, inobservancia de la normativa vigente de la materia.

b) TÍPICO.- Norma de tránsito que describe el delito (colisión, estrellamiento, atropello, arrollamiento, etc.).

c) ANTIJURÍDICO.- Conducta contraria a lo establecido en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; lesiona un bien jurídico, (la vida, la integridad física, la propiedad, etc.).

d) CULPABLE.- Responsabilidad o resultado, que es la actuación u omisión que pudiendo ser previstas por el causante se verifica por negligencia, impericia, imprudencia, exceso de velocidad, malas condiciones mecánicas del vehículo, e inobservancia de la normativa vigente de tránsito.

En el derecho penal moderno se llama delito imprudente al delito culposo, siendo el delito de tránsito el típico ejemplo de esta clase de ilícitos.

Al principio del siglo tratadistas de la teoría finalista, provocaron un cambio radical en la consideración del injusto al introducir un elemento que rompe completamente con el modelo causalista de delito y establece la diferenciación entre el delito doloso y culposo, es la culpabilidad.

Estos autores parten de la premisa de que las acciones humanas están en un mundo social de riesgo, para los bienes jurídicos, (conducir), mas si el sistema tiene por finalidad evitar el daño social, exige un cuidado frente a estos riesgos, es el deber objetivo de cuidado que deben ejercer las personas para no causar daño.

En estos delitos igualmente concurren de manera obligada la antijuridicidad y la culpabilidad, ya que el deber de cuidado exigido no ha sido observado por el sujeto en su actuar por lo que su indiferencia y falta de interés, es lo que constituye la culpabilidad.

La teoría de la acción finalista sostiene por lo mismo sin contradicciones la distinción entre tipicidad, antijuridicidad y culpabilidad, ya que la base del injusto doloso y culposo reside en la acción final, por lo que la falta de cuidado exigido en la medida que está referida al actuar del sujeto pertenece a la tipicidad.

Imprudencia falta de cuidado exigido en el ámbito de relación

Las infracciones de tránsito son culposas y conllevan la obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios, por parte de los responsables de la infracción.

La acción para perseguir los delitos de tránsito es pública

En lo relativo a la prescripción del delito y de las penas y al ejercicio de la acción penal por delitos de tránsito, se estará a lo dispuesto en el Código Penal y Código de Procedimiento Penal.

Si del proceso apareciere indicios que se ha cometido un delito que no es la infracción culposa de tránsito, se remitirá copia de lo actuado a la unidad de la Fiscalía General del Estado a la que corresponda prevenir o impulsar la investigación.

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

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

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

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

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

2.2.1.3. Contravenciones de tránsito

Las contravenciones de tránsito se encuentran previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el Capítulo V, del Título III, del Libro Tercero.

Como ya dijimos anteriormente las infracciones de tránsito se dividen en delitos y contravenciones, y de manera general la ley define:

"Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia, o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones, y demás regulaciones de tránsito."[19]

Del contenido jurídico se desprende que tanto el delito como la contravención son acciones y omisiones de carácter culposo que se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de la ley, reglamento, resoluciones y demás regulaciones de tránsito.

Dada la normativa en forma general, es necesario conocer la naturaleza jurídica de la contravención que la diferencia del delito, para lo cual acudiremos a la doctrina.

2.2.1.3.1. Definiciones de contravenciones de tránsito

Contravención.- *"Falta que se comete al no cumplir lo ordenado. / Transgresión de la ley."*[20]

[19] Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, vigente.- Art. 106

[20] CABANELLAS, Guillermo.- Diccionario Jurídico Elemental.- Decimoquinta Edición.- Editorial Heliasta S.R.L. Argentina 200. Pág. 96.

Faltas.- *"En el Derecho Penal, las acciones u omisiones voluntarias castigadas por la ley con pena leve, por lo cual se han denominado delitos veniales o miniaturas del delito."*[21]

De los contenidos doctrinarios se establece que la contravención es una acción y omisión voluntaria del contraventor que conlleva una pena menos grave que para los delitos.

2.2.1.3.2. Clases de contravenciones de tránsito

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, vigente desde el 7 de agosto del 2008, y reformada con fecha 29 de marzo del 2011; establece los tipos de contravenciones de tránsito, leves, graves y muy graves, y de acuerdo a la gravedad de las mismas, las señala como leves de primera clase, de segunda, y tercera clase; graves de primera clase, de segunda y tercera clase, y muy graves, estableciendo de acuerdo a la contravención el tipo de sanción que va desde el pago pecuniario de una multa y la reducción de puntos en la licencia de conducir, hasta la pena privativa de libertad; así tenemos:

CONTRAVENCIONES LEVES

PRIMERA CLASE: El Art. 139 de la citada ley, establece que incurren en contravención leve de primera clase y serán sancionados con multa equivalente al cinco por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y la reducción de 1,5 puntos en su licencia de conducir; por ejemplo:

---

[21] CABANELLAS, Guillermo.- Diccionario Jurídico Elemental.- Decimoquinta Edición.- Editorial Heliasta S.R.L. Argentina 2001. Pág. 166.

“c) 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;

f) El conductor de un vehículo de servicio público que no presente la lista de pasajeros tratándose de transporte público interprovincial o internacional;

i) El conductor de un vehículo de transporte público o comercial que no advierta mediante una leyenda adecuada la prohibición de arrojar basura o cualquier otro objeto a la vía pública; o, no ponga a disposición de los pasajeros recipientes o fundas para recolección de basura;”

SEGUNDA CLASE: El Art. 140 de la mencionada ley, determina los tipos de contravenciones leve de segunda clase y quienes incurren en ellos son sancionados con multa equivalente al diez por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 3 puntos en su licencia de conducción; así tenemos por ejemplo:

“m) El conductor de transporte público de servicio masivo que incumpla las tarifas preferenciales fijadas por la Ley en beneficio de los niños, estudiantes, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidades;

o) El conductor, controlador o ayudante de transporte público o comercial que maltrate de palabra a los usuarios;

r) Los propietarios de vehículos de servicios público, comercial o privado que instalaren en sus vehículos equipos de video o televisión en sitios que pueden provocar la distracción del conductor;

s) El conductor de un vehículo que presta servicio de transporte urbano que circule con las puertas abiertas;”

TERCERA CLASE: El Art. 141 de la referida ley, señala del literal a) hasta la z) los diferentes tipos de contravenciones leves de tercera clase y son sancionados con multa equivalente al quince por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general, y reducción de 4,5 puntos en su licencia de conducir; por ejemplo:

"m) El conductor de un vehículo de transporte público masivo de pasajeros que cargue combustible cuando se encuentren prestando el servicio de transporte;

r) Los conductores de vehículos de transporte público masivo que se negaren a transportar a los ciclistas con sus bicicletas, siempre que el vehículo se encuentre adecuado para transportar bicicletas;

z) El conductor nacional o extranjero, controlador o ayudante de transporte público o comercial que maltrate de obra a los usuarios.

u) Los conductores nacionales o extranjeros, de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuadrones que transporte un número de personas superior a la capacidad permitida, de conformidad con lo establecido en el reglamento."

En este tipo de contravenciones leves de tercera clase, recién el legislador considera el exceso de pasajeros como elemento constitutivo de una contravención para motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuadrones.

CONTRAVENCIONES GRAVES

PRIMERA CLASE: El Art. 142 de la citada ley, establece desde el literal a) hasta el literal l) las contravenciones graves de primera clase y son sancionados con multa equivalente al treinta por ciento de la remuneración

básica unificada del trabajador en general y reducción de 6 puntos en su licencia de conducir; por ejemplo:

“f) Los conductores de vehículos de transporte público que por rebasar o adelantarse entre sí pongan en riesgo la integridad de pasajeros y transeúntes;

g) El conductor que con un vehículo automotor excediere dentro de un rango moderado los límites de velocidad permitidos, de conformidad con el reglamento correspondiente;

i) 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 que fletado excepcionalmente transporte pasajeros fuera del ámbito de operación, quedando prohibido establecer rutas y frecuencias;

k) El propietario de un automotor de servicio público, comercial o privado que confíe su conducción a personas no autorizadas;”

SEGUNDA CLASE: El Art. 143 de la referida ley, prevé desde el literal a) hasta el literal h), los tipos de contravención grave de segunda clase y son sancionados con multa equivalente al cuarenta por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 7,5 puntos en su licencia de conducir: por ejemplo:

h) Al Conductor de transporte público, comercial y cuenta propia que realiza el servicio de transporte de pasajeros y carga cuyo vehículo no porte las franjas retroreflectivas establecidas en el Reglamento.

TERCERA CLASE: El Art. 144 de la mencionada ley, determina desde el literal a) hasta el literal d) establece los tipos de contravención grave de tercera clase y son sancionados con multa del cincuenta por ciento (50%) de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 9 puntos en el registro de su licencia de conducir; por ejemplo:

d) El conductor de transporte por cuenta propia o comercial que excediere el número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor.

CONTRAVENCIONES MUY GRAVES: El Art. 145 de la ley de la materia, señala desde el literal a) hasta el literal h) establece los tipos de contravención muy grave y son sancionados con prisión de tres días, multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, y reducción de diez puntos en su licencia de conducir; por ejemplo:

e) El conductor, que con un vehículo automotor excediere los límites de velocidad fuera del rango moderado, de conformidad con el reglamento correspondiente.

Además mediante ley reformatoria se agregaron los siguientes artículos considerados para las contravenciones muy graves:

> *"Art 145.1.- Incurre en contravención muy grave quien condujere un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes o drogas en cuyo caso será sancionado con una multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, reducción de quince (15) puntos de su licencia de conducir y treinta (30) días de prisión.*
>
> *Art. 145.2.- Incurre en contravención muy grave quien condujere un vehículo bajo el estado de embriaguez, en cuyo caso será sancionado de acuerdo a la siguiente escala:*

1. Si el nivel de alcohol por litro de sangre excede de 0,3 gramos y es inferior a 0, 8 gramos, se aplicará la multa de una remuneración básica del trabajador en general, pérdida de cinco (5) puntos en su licencia de conducir y cinco (5) días de prisión.

2. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es de 0,8 gramos o más, se aplicará la multa de una remuneración básica del trabajador en general, pérdida diez (10) puntos en su licencia de conducir y quince (15) días de prisión.

Art. 145.3.- En el caso del conductor que condujere un vehículo de transporte público, comercial o de carga, la tolerancia al consumo de cualquier sustancia estupefaciente o drogas es cero, y un nivel máximo de alcohol de 0,1 gramos por cada litro de sangre. En caso de exceder dicho límite será sancionado con una multa de dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, pérdida de treinta (30) puntos en su licencia de conducir y sesenta (60) días de prisión."

Normativa legal que en ninguno de sus artículos se establece como contravención leve, grave o muy grave, el exceso de pasajeros en buses urbanos del transporte público.

2.2.2. Circunstancias constitutivas del delito de tránsito

Circunstancias.- "Los accidentes, modalidades de tiempo, lugar, modo, condición, estado, estado, edad, parentesco, salud, y demás particularidades que acompañan un hecho o acto. / En el Derecho Penal, las circunstancias (o circunstancias modificativas) que revisten los hechos u omisiones delictivas tienen extraordinaria importancia; ya que pueden determinar el aumento de la

pena (agravantes), su disminución (atenuantes) e incluso la impunidad (eximentes); especies que se examinan en las voces inmediatas."[22]

"Es lo concerniente al accidente de tiempo, lugar, modo que está unido a la sustancia de algún hecho o dicho; es calidad o requisito; es modalidad de tiempo, lugar, condición, estado, edad, parentesco, salud y demás particularidades que acompañan a un acto JURIDICO y le dan fisonomía especial."[23]

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su Art. 119, considera para los efectos de ley, dos tipos de circunstancias de las infracciones de tránsito:

a) Circunstancias atenuantes, y

b) Circunstancias agravantes,

Deja a salvo las demás circunstancias contempladas en el Código Penal, como norma supletoria en materia de tránsito, y entre estas las circunstancias eximentes; las circunstancias atenuantes y agravantes permiten modificar o regular la pena de acuerdo a los hechos u omisiones del infractor, tienen importancia ya que pueden determinar el aumento de la pena o la disminución de la misma e incluso la impunidad.

IMPUNIDAD, "es la cualidad de impune, relativo a lo que queda sin castigo. Es el estado por el cual queda un delito o falta sin el castigo o pena que por ley le corresponde." [24]

---

[22] Ibídem. Pág. 69.

[23] CADENA CRESPO, Marco.- Las infracciones o delitos de tránsito, con sus analogías a los delitos del homicidio o al asesinato.- Impresión Crissan Color.- Ecuador 1998. Pág. 145.

[24] CADENA CRESPO, Marco.- Ítem. Pág. 124.

La citada ley orgánica, establece: *"Las infracciones de tránsito no serán punibles cuando fueren el resultado de caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobado."*[25]

Por lo expuesto, se torna indispensable realizar un estudio de estas circunstancias a fin de tener una mayor comprensión de lo que encierra cada una de ellas.

2.2.3. Circunstancias Atenuantes

Para Guillermo Cabanellas en el Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, señala que las circunstancias atenuantes son: *"las que disminuyen la responsabilidad y, por ende, la pena por el delito cometido, dentro de los límites legales y de la apreciación discrecional de los juzgadores"*[26].

Circunstancias atenuantes o simplemente atenuante, es decir abreviado, son las que disminuyen la responsabilidad y, por ende, la pena por el delito cometido, dentro de los límites legales y de la apreciación discrecional de los juzgadores."[27]

El Artículo 120 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial detalla con precisión las circunstancias atenuantes:

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

---

[25] Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Art. 110. Pág. 73.

[26] CABANELLAS, Guillermo.- Tomo III, Séptima Edición. Editorial Heliasta S.R.L. Buenos Aires, Argentina. 1972. Pág. 145.

[27] CADENA CRESPO, Marco.- Las infracciones o delitos de tránsito, con sus analogías a los delitos del homicidio o al asesinato.- Impresión Crissan Color.- Ecuador 1998. Pág. 146.

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

c) Dar aviso a la autoridad; y,

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

La circunstancia anotada en el literal b) del Art. 120 de la citada ley posee el carácter de atenuante trascendental, por tal motivo, su sola presencia permite dar lugar a la rebaja de hasta el 40% de la pena establecida, así no concurran otras atenuantes o incluso exista una agravante.

Serán consideradas también como circunstancias atenuantes las previstas en los numerales 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9 y 10 del Artículo 29 del Código Penal, que a continuación se detalla:

2) Ser el culpable mayor de sesenta años de edad;

3) Haber el delincuente procurado reparar el mal que causó, o impedir las consecuencias perniciosas del acontecimiento, con espontaneidad y celo.

4) Haber delinquido por temor o bajo violencia superables;

5) Presentarse voluntariamente a la justicia, pudiendo haber eludido su acción con la fuga o el ocultamiento;

6) Ejemplar conducta observada por el culpado con posterioridad a la infracción;

7) Conducta anterior del delincuente que revele claramente no tratarse de un individuo peligroso;

9) Obrar impulsado por motivos de particular valor moral o social;

10) La confesión espontánea, cuando es verdadera.

El Artículo 113 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, hace relación con las atenuantes señaladas en los literales a) y b) del Art. 120 de la ley de la materia al expresar: *"El socorro y ayuda dada a las víctimas, así como la reparación de los daños y perjuicios, con ocasión de una infracción de tránsito, no implica reconocimiento ni presunción de responsabilidad de quien presta el auxilio o realiza el pago".*[28] Tomando en consideración que la primera de las atenuantes tiene un carácter de trascendental para ser beneficiados a la rebaja de la pena.

En tanto el reparar los daños causados a las víctimas del delito luego de la sentencia, constituye una causa especial de rebaja penitenciaria, que podrá variar entre la tercera y la quinta parte de la pena. Esta rebaja no afectará el derecho de recibir otras rebajas establecidas en el ordenamiento jurídico; así lo determina el Art. 122 de la citada ley de la materia.

De los preceptos jurídicos enunciados se desprende que la ley orgánica prevé una serie de circunstancias atenuantes que pueden modificar la pena establecida para los delitos de tránsito, que deben ser observados por el juzgador para la imposición final de la pena que debe cumplir el infractor con respecto al tipo de delito y sus circunstancias en las cuales se verificó.

[28] Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Art. 113.

2.2.4. Circunstancias Agravantes

Para Guillermo Cabanellas en el Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, las circunstancias agravantes: “son aquellas que aumentan la responsabilidad criminal y la penalidad consecuentemente.”[29]

Es evidente que las circunstancias AGRAVANTES aumentan las penas sobre los tipos normales de penalidad establecidos al describir las diversas figuras del delito, que se concreta en la aplicación de una pena que es previamente fijada por la ley.

Se consideran circunstancias agravantes, según el Art. 121 la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, las siguientes:

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

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

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

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

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

[29] CABANELLAS, Guillermo.- Tomo III, Séptima Edición. Editorial Heliasta S.R.L. Buenos Aires, Argentina. 1972. Pág. 145.

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

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

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

La reincidencia en los delitos de tránsito elimina las atenuantes de cualquier clase y se aplica la pena máxima de sanción.

En el presente capítulo se establece que las infracciones de tránsito, se dividen en delitos y contravenciones, y que las infracciones son acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito; sin que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establezca el exceso de pasajeros como una circunstancia constitutiva de un delito de tránsito cuyo resultado sea la muerte, lesiones o daños materiales; ni establece el exceso de pasajeros como circunstancia agravante; problema jurídico que ha sido analizado y considerado en nuestro estudio, llegando a establecer que el exceso de pasajeros, según la doctrina, es una circunstancia que está inmerso dentro de las circunstancias de la negligencia e imprudencia; situación esta, que debe ser considerada por el asambleísta (legislador) a fin de que sea considerado el exceso de pasajeros como una circunstancia propia de los accidentes de tránsito cuyo resultado sea la muerte, lesiones o daños materiales a terceros, y en todo caso sea considerado como una circunstancia

agravante de los delitos de tránsito; y, no establecerlo como un delito de tránsito cuyo acto u omisión no produce accidente de tránsito alguno.

2.2.5. Juzgamiento de los delitos de tránsito

Juzgar.- "Administrar justicia. / Decidir un asunto judicial. / Sentenciar. / Ejercer funciones de juez o magistrado. / Afirmar o exponer relaciones entre ideas. / enjuiciar, examinar, considerar, dictaminar en un asunto o negocio. /Antiguamente, condenar a perder alguna cosa; y, más especialmente, confiscarla."[30]

El Juzgamiento de los delitos de tránsito, es un procedimiento especial asignado a las juezas y jueces de tránsito.

El procedimiento para el juzgamiento de lo delitos de tránsito se encuentra establecido en el Capítulo IX de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Trásnito y Seguridad Vial, y en ella se establece que, "en los procesos penales por delitos de tránsito, la Instrucción Fiscal se sustanciará en el plazo de 45 días, en lo demás se sustanciará mediante el sistema oral, de conformidad con lo previsto en el Código de Procedimiento Penal, y con las disposiciones de esta Ley."[31]

Del precepto legal se desprende que la citada ley, no establece las etapas del procedimiento para el juzgamiento de los delitos, como si lo hace el Código de Procedimiento Penal, que establece cuatro etapas procesales y una fase preprocesal; esto es:

[30] CABANELLAS, Guillermo.- Tomo III, Séptima Edición. Editorial Heliasta S.R.L. Buenos Aires, Argentina. 1972. Pág. 223.

[31] Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.- Art. 160.

a) La Instrucción fiscal
b) La etapa intermedia o audiencia preparatoria al juicio
c) El juicio
d) La etapa de impugnación

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, nada dice al respecto, sin embargo, hay que aclarar que como normas supletorias son aplicables las previstas en el Código Penal y Código de Procedimiento Penal; sin embargo, en materia de tránsito no hay la etapa intermedia.

En materia de tránsito, la ley establece las siguientes etapas:

a) La etapa preprocesal de indagación previa; y
b) La etapa procesal de instrucción fiscal
c) La etapa del juicio
d) La etapa de impugnación

"Nosotros consideramos que los procesos penales de tránsito carecen de la etapa intermedia, por cuanto la misma Ley Orgánica referente, no trae ningún capítulo que refiera un trámite al respecto, e incluso tampoco refiere que dicha etapa sea seguida con los lineamientos del Código de Procedimiento Penal, produciéndose un aparente vacío."[32]

Como podemos ver, el legislador no le ha dado importancia a la etapa intermedia prevista en el Código de Procedimiento Penal, para el juzgamiento de los delitos de tránsito, etapa intermedia que en materia penal sirve para limitar o frenar una equivocación fiscal al procesar a un inocente, pero ello, no ocurre en nuestro medio en materia de tránsito por fundamento de la misma ley. Tornándose importante analizar rápidamente cada una de estas etapas

[32] YÁVAR NÚÑEZ, Fernando; VÁSQUEZ VARAS, Julio Oswaldo, y MONTÚFAR FUENTES, Carlos.- "Manual Teórico-Práctico sobre: Delitos de Tránsito". Pág. 364.

procesales que guardan cierta similitud con las previstas en el Código de Procedimiento Penal.

2.2.6. La Pena

En el Capítulo III, del Título III, del Libro Tercero de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se establece las clases de penas aplicables a las infracciones de tránsito, sin embargo, previo a conocer las mismas, se emitirá un concepto de pena, para los cual acudiremos a la doctrina.

2.2.6.1. Definición de pena

Acudiendo a la doctrina tenemos:

El tratadista Reyes Alfonso, define: "*Consideramos como pena en sentido jurídico la coartación o supresión de un derecho personal que el estado impone a través de su rama jurisdiccional a sujeto imputable que ha sido declarado responsable de una infracción penal"*[33]

Según Guillermo Cabanellas, Pena.- *"Sanción previamente establecida por ley, para quien comete un delito o falta, también especificados."*[34]

[33] REYES ECHEANDIA, Alfonso.- Derecho Penal. Parte General. Bogota, Editorial Termis. 1989. Pág. 60.

[34] CABANELLAS, Guillermo.- Diccionario Jurídico Elemental.- Decimoquinta Edición.- Editorial Heliasta S.R.L. Argentina 2001. Pág. 300.

De los contenidos doctrinarios, se establece que la pena es una sanción previamente establecida en la ley, para quien cometa un delito o contravención que esté previamente tipificado o establecido; por lo cual, se le priva de sus derechos como la libertad al ser declarado culpable por un órgano jurisdiccional.

En materia de tránsito, la imposición de la pena depende del tipo de infracción cometida, para lo cual, el legislador ha tipificado en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el tipo de delito y las diversas clases de contravenciones, estableciendo para cada una de ellas un sanción diferente proporcional a la grave del mismo; y, de manera general establece los tipos de penas aplicables a las infracciones de tránsito.

2.2.6.2. Clases de pena

Las penas aplicables a delitos y contravenciones son las establecidas en el Art. 123 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que de manera general señala las siguientes:

a) *Reclusión;*
b) *Prisión;*
c) *Multa;*
d) *Revocatoria, suspensión temporal o definitiva de la licencia o autorización para conducir vehículos;*
e) *Reducción de puntos;*
f) *Trabajos comunitarios.*

"Una o varias de estas penas se aplicarán de conformidad con lo establecido en cada tipo penal.

En todos los casos de delitos y contravenciones de tránsito se condenará obligatoriamente al infractor con la reducción de puntos en la licencia de conducir de conformidad con la tabla contenida en el artículo 97 de la presente ley y sin perjuicio de la pena peculiar aplicable a cada infracción."[35]

Del precepto jurídico se desprende la determinación general de las penas y su clasificación, sin embargo, no hay normativa legal que tipifique y sancione delitos o contravenciones con trabajos comunitarios, vacío jurídico que no permite al juez establecer sanciones de trabajos comunitarios. Para los delitos se ha previsto penas de reclusión y prisión de hasta cinco años; y, para las contravenciones leves y graves, penas pecuniarias que van desde la multa del 5% hasta el 50% de una remuneración básica unificada del trabajador en general, y la reducción de puntos en la licencia de conducir que van desde 1.5 hasta 9 puntos. Las contravenciones muy graves conllevan a demás penas privativa de libertad que van desde los tres días gasta sesenta días de prisión, la pérdida de diez puntos hasta los treinta puntos en su licencia de conducir, y la multa desde una remuneración básica unificada del trabajador hasta dos remuneraciones, dependiendo del tipo de contravención muy grave cometida.

2.3. LA SEGURIDAD JURÍDICA

El derecho a la seguridad jurídica está consagrado y garantizado en el Art. 82 de la actual Constitución de la República del Ecuador, y se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes. Esta garantía no es un derecho natural, anterior y superior al Estado, sino mucho más, es un derecho necesario para la convivencia ciudadana, en paz y armonía.

---

[35] Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, vigente.- Art. 123

No podemos olvidar que la Constitución de la República del Ecuador, en su Art. 11.4, establece que: *"Ninguna norma jurídica podrá restringir el contenido de los derechos ni de las garantías constitucionales"*, ni tampoco podrá alegarse falta de norma jurídica para justificar su violación o desconocimiento, para desechar la acción por esos hechos ni para negar sus reconocimiento.

La seguridad jurídica garantiza a la persona de que no sea objeto de sanciones ilegales, o contrarios a las normas del debido proceso, siendo un derecho de protección constitucional que permite organizar la vida individual y social, sin quedar sujeta a arbitrariedad y a los cambios normativos injustos, irrazonables e imprevisibles.

2.3.1. Definición doctrinaria de la Seguridad Jurídica

La Seguridad Jurídica, *"es el requerimiento de toda sociedad moderna y libre para desenvolverse racionalmente dando estabilidad a los agentes productivos, y certeza a los individuos acerca de cuáles son sus derechos y cuáles son sus deberes; pues la seguridad jurídica exige la previsión de una respuesta conforme a derecho para los diferentes conflictos que se suscitan en la convivencia humana; pues solo de esta manera se produce estabilidad, que a la final es conseguir la fidelidad al principio de legalidad."*[36]

Jorge Miles, citado por el Dr. José García, dice: *"La seguridad jurídica es la situación peculiar del individuo como sujeto activo y pasivo de relaciones sociales, cuando tales relaciones se hayan previstas por un estatuto objetivo, conocido y generalmente observado".*[37]

[36] GARCÍA FALCONI, José.- www.derechoecuador.com. /Seguridad Jurídica, de fecha 31 de enero de 2012.

[37] Ibidem.

De los contenidos doctrinarios se establece que la seguridad jurídica se refiere a la garantía que el Estado le brinda a todo ciudadano o ciudadana, a través de la ley o el derecho, en el sentido de que conozca cuáles son sus derechos, como debe ejercerlos, y las consecuencias de cualquier acto que él o los otros realicen dentro del derecho, disponiendo de normas claras, previas y aplicables por autoridad competente.

2.3.2. Definición constitucional de la Seguridad Jurídica

La Constitución de la República del Ecuador, señala:

> *"Art. 82.- El derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes."*

En nuestro ordenamiento jurídico hay que tener muy en cuenta lo que dispone la Constitución de la República, no solamente el Art. 82, sino también el Art. 184, en su numeral 2, señala: *"Desarrollar el sistema de precedentes jurisprudenciales fundamentados en los fallos de triple reiteración"*

Claramente señala como una de las funciones de la Corte Nacional de Justicia, el establecer precedentes jurisprudenciales a ser aplicables por las autoridades competentes.

Además el Art. 185, dispone:

> *Art. 185.- Las sentencias emitidas por las salas especializadas de la Corte Nacional de Justicia que reiteren por tres ocasiones la misma opinión sobre un mismo punto, obligarán a remitir el fallo al pleno de la Corte a fin de que ésta delibere y decida en el plazo de hasta sesenta*

días sobre su conformidad. Si en dicho plazo no se pronuncia, o si ratifica el criterio, esta opinión constituirá jurisprudencia obligatoria.

La jueza o juez ponente para cada sentencia será designado mediante sorteo y deberá observar la jurisprudencia obligatoria establecida de manera precedente. Para cambiar el criterio jurisprudencial obligatorio la jueza o juez ponente se sustentará en razones jurídicas motivadas que justifiquen el cambio, y su fallo deberá ser aprobado de forma unánime por la sala."

De los expuesto se desprende que la Seguridad Jurídica es un principio del derecho de protección con la que cuenta toda persona para ejercer su derecho, y responder por los actos realizados por él o por otros previamente determinados en el derecho. La falta de esta Seguridad Jurídica conduciría a la anarquía y al desorden social, por la falta de respeto a la Constitución, y por la falta de normas claras, previas y aplicables por las autoridades competentes; tornándose indispensable que exista previamente una normativa jurídica que proteja los bienes jurídicos y sancione la violación de los mismos, mediante un procedimiento plenamente establecido y aplicable por la autoridad competente.

2.4. El Principio de Legalidad

El principio de legalidad ha sido contemplado principalmente en la Declaración Universal de Derechos Humanos (1948) artículo 11, el Convenio de Ginebra relativo al trato debido a los prisioneros de guerra (1949) artículo 99, el Convenio de Ginebra relativo a la protección debida a las personas civiles en tiempo de guerra (1949) artículos 64 a 67; el Convenio Europeo para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales (1950) artículo 7, el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (1966) artículos 15 y 17, la Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto

de San José 1966) artículo 9; el Estatuto de Roma de la Corte Penal Internacional (1998) artículos 21 y 22, el Tratado por el que se establece una Constitución para Europa (2004) artículo II-109 y el Estatuto de la Corte Internacional de Justicia artículo 38; debiendo resaltar los siguientes:

Declaración Universal de Derechos Humanos (1948).	"Artículo 11.2. Nadie será condenado por actos u omisiones que en el momento de cometerse no fueron delictivos según el Derecho nacional o internacional. (…)".
Convenio de Ginebra relativo al trato debido a los prisioneros de guerra (1949).	"Artículo 99. Ningún prisionero de guerra podrá ser juzgado o condenado por un acto que no esté expresamente prohibido en la legislación de la Potencia detenedora o en el derecho internacional vigentes cuando se haya cometido dicho acto…".
Convenio de Ginebra relativo a la protección debida a las personas civiles en tiempo de guerra (1949).	"Artículo 67. Los tribunales sólo podrán aplicar las disposiciones legales anteriores a la infracción y conformes a los principios generales del derecho, especialmente por lo que atañe al principio de la proporcionalidad de las penas. (…)".

Convenio Europeo para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales (1950).	“Artículo 7.No hay pena sin ley. 1. Nadie podrá ser condenado por una acción o una omisión que, en el momento en que haya sido cometida, no constituya una infracción según el Derecho nacional o internacional. (…). 2. El presente artículo no impedirá el juicio y el castigo de una persona culpable de una acción o de una omisión que, en el momento de su comisión, constituía delito según los principios generales del derecho reconocidos por las naciones civilizadas”.
Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (1966).	“Artículo 15. 1. Nadie será condenado por actos u omisiones que en el momento de cometerse no fueran delictivos según el derecho nacional o internacional (...). 2. Nada de lo dispuesto en este artículo se opondrá al juicio ni a la condena de una persona por actos u omisiones que, en el momento de cometerse, fueran delictivos según los principios generales del derecho reconocidos por la comunidad internacional”.
Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto de San José 1966).	“Artículo 9. Principio de Legalidad y de Retroactividad. Nadie puede ser condenado por acciones u omisiones que en el momento de cometerse no fueran delictivos según el derecho aplicable. (…)”.

Estatuto de Roma de la Corte Penal Internacional (1998).

"Artículo 21. Derecho aplicable: 1. La Corte aplicará: a) En primer lugar, el presente Estatuto, los Elementos de los crímenes y sus Reglas de Procedimiento y Prueba; b) En segundo lugar, cuando proceda, los tratados aplicables, los principios y normas del derecho internacional, incluidos los principios establecidos del derecho internacional de los conflictos armados; c) En su defecto, los principios generales del derecho que derive la Corte del derecho interno de los sistemas jurídicos del mundo, incluido, cuando proceda, el derecho interno de los Estados que normalmente ejercerían jurisdicción sobre el crimen, siempre que esos principios no sean incompatibles con el presente Estatuto ni con el derecho internacional ni las normas y estándares internacionalmente reconocidos. 2. La Corte podrá aplicar principios y normas de derecho respecto de los cuales hubiere hecho una interpretación en decisiones anteriores. (…).

Artículo 22. Nullum crimen sine lege. 1. Nadie será penalmente responsable de conformidad con el presente Estatuto a menos que la conducta de que se trate constituya, en el momento en que tiene lugar, un crimen de la competencia de la Corte. 2. La definición de crimen será interpretada estrictamente y no se hará extensiva por analogía. En caso de ambigüedad, será interpretada en favor de la persona objeto de investigación, enjuiciamiento o condena.

De los contenidos jurídicos se desprende una ampliación de las fuentes del derecho penal internacional desplazando el "imperio de la ley" propio del derecho penal liberal, al admitir expresamente otras fuentes de derecho como son: los principios del derecho internacional y los principios generales del derecho; así como también, acorde con las fuentes propias del derecho internacional: la costumbre, la doctrina y la jurisprudencia.

Para una mayor comprensión del principio de legalidad, trataremos de dar una definición de lo que encierra el mismo.

2.4.1. Definición doctrinaria del Principio de Legalidad

Acudiendo a la doctrina, encontramos que el tratadista y estudioso del derecho, Dr. Jorge Zavala Baquerizo, en su libro "El Debido Proceso", señala lo siguiente:

> *"El principio de legalidad, como principio del debido proceso se enuncia diciendo que ninguna persona puede ser sujeto pasivo de un proceso penal si es que no ha cometido una acción u omisión previamente establecida en la ley penal; teniendo como corolario dicho mandato la prohibición de que persona alguna pueda ser juzgada sino de acuerdo con las leyes preexistentes."*[38]
>
> *Y, "El principio de legalidad es la garantía fundamental, básica, concedida a las personas, porque es la garantía de su libertad y de su honor, pues a través de la misma el Estado advierte a los ciudadanos que el comportamiento que no está comprendido en la ley penal como infracción es permitido, no es pasible de sanción penal alguna. Y se debe tener muy claro, que el principio de legalidad no sólo rige para el*

[38] Ob. Cit. pág. 77

caso de las infracciones, sino también para las medidas de seguridad pre y post delincuenciales, pues ninguna persona puede ser sometida a ley penal, o a cualquier otra ley. De esta manera la universalidad del principio de legalidad no sólo es objetivo, esto es, que comprende a todos los procesos, además del penal, sino que también es subjetivo, es decir, que protege a todas las personas, sin distinción de imputables e inimputables."

Resumiendo, diremos que ninguna persona puede ser sujeto de un enjuiciamiento sino existe previamente una ley que sancione el acto u omisión contraria a la misma.

En materia de tránsito y con respecto al tema investigado tenemos que el conductor de un vehículo que preste servicio de transporte público intracantonal o urbano con exceso de pasajeros, no es sujeto de enjuiciamiento de tránsito alguno, ni puede sufrir una sanción, por no estar previamente tipificada y sancionada en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, como infracción (delito o contravención). Vacío jurídico que debe ser enmendado para garantizar el derecho del usuario o pasajero a la seguridad y protección, a recibir un buen servicio de calidad y calidez.

2.4.2. Definición constitucional y legal del Principio de Legalidad

El principio de legalidad es una de las garantías del debido proceso, y no se puede concebir un proceso penal o de tránsito justo, legal o debido, sin que se cumplan con ciertos principios constitucionales, fundamentales o legales; los primeros son los que se encuentran previstos en la Constitución de la República del Ecuador, y los segundos son los previstos en las leyes ordinarias.

La Constitución de la República del Ecuador, se refiere al principio de legalidad como una garantía básica del debido proceso, y en su numeral 3 y 5 del artículo 76, señala:

> *"3. Nadie podrá ser juzgado ni sancionado por un acto u omisión que, al momento de cometerse, no esté tipificado en la ley como infracción penal, administrativa o de otra naturaleza; ni se le aplicará una sanción no prevista por la Constitución o la ley. Sólo se podrá juzgar a una persona ante un juez o autoridad competente y con observancia del trámite propio de cada procedimiento.*
>
> *5. En caso de conflicto entre dos leyes de la misma materia que contemplen sanciones diferentes para un mismo hecho, se aplicará la menos rigurosa, aún cuando su promulgación sea posterior a la infracción. En caso de duda sobre una norma que contenga sanciones, se la aplicará en el sentido más favorable a la persona infractora."*

De los contenidos constitucionales, se desprende claramente: a) Un derecho sustantivo o material, b) Un derecho adjetivo o procesal, y c) El derecho de irretroactividad de la ley.

Primero tenemos, que para que una persona sea juzgada debe existir previamente la ley que tipifique y sancione el acto u omisión; y, tampoco se le puede aplicar una sanción distinta a la establecida en la ley; el juzgador debe apegarse estrictamente a lo señalado en la ley; y en caso de existir dos normas legales que tipifiquen y sancionen el mismo acto u omisión con sanciones distintas, se la debe aplicar la menos rigurosa o la más benigna al reo, incluso cuando dicha ley sea promulgada después de haber cometido la infracción, en este caso opera la retroactividad de la ley, es decir, se aplicará retroactivamente la ley más benigna al infractor; sólo en estos casos, de ahí

que la ley es sólo para lo venidero, la ley no es retroactiva, a menos que la ley señale otra cosa.

Este principio de legalidad también se encuentra previsto en el Código Penal y de Procedimiento Penal, que debe ser observado por la jueza o juez de tránsito, a fin de garantizar un juicio justo o un debido proceso, así tenemos:

En Código Penal, ecuatoriano, señala:

> *Art. 2.- Nadie puede ser reprimido por un acto que no se halle expresamente declarado infracción por la Ley penal, ni sufrir una pena que no esté en ella establecida.*
>
> *La infracción ha de ser declarada, y la pena establecida, con anterioridad al acto.*
>
> *Deja de ser punible un acto si una Ley posterior a su ejecución lo suprime del número de las infracciones; y, si ha mediado ya sentencia condenatoria, quedará extinguida la pena, haya o no comenzado a cumplirse.*
>
> *Si la pena establecida al tiempo de la sentencia difiere de la que regía cuando se cometió la infracción, se aplicará la menos rigurosa.*
>
> *En general, todas las leyes posteriores sobre los efectos y extinción de las acciones y de las penas se aplicarán en lo que sean favorables a los infractores, aunque exista sentencia ejecutoriada.*
>
> *Art. 4.- Prohíbese en materia penal la interpretación extensiva. EL juez debe atenerse, estrictamente, a la letra de la Ley. En los casos de duda se la interpretará en el sentido más favorable al reo.*

Normativa sustantiva penal que claramente establece que debe existir primero una ley que tipifique y sancione el acto para que la persona sea reprimida y sancionada. Incluso si una ley posterior suprime el acto o establece una pena más benigna, el juzgador debe aplicar con carácter retroactivo lo más favorable al reo, disposición legal que guarda conformidad con el principio de legalidad previsto en la Constitución de la República del Ecuador.

En el Código de Procedimiento Penal, vigente, encontramos lo siguiente:

> *Art. 1.- Juicio previo.- Nadie puede ser penado si no mediante una sentencia ejecutoriada, dictada luego de haberse probado los hechos y declarado la responsabilidad del procesado en un juicio, sustanciado conforme a los principios establecidos en la Constitución de la República los instrumentos internacionales de protección de derechos humanos y en este Código, con observancia estricta de las garantías previstas para las personas y de los derechos del procesado y de las víctimas.*

Esta disposición procesal penal, se refiere que ninguna persona puede sufrir una condena o pena sin que exista una sentencia ejecutoriada dentro de un proceso en el que se haya garantizados los derechos del procesado y de las víctimas.

> *Art. 2.- Legalidad.- Nadie puede ser reprimido por un acto que no se halle expresamente declarado como infracción por la Ley Penal, ni sufrir una pena que no esté en ella establecida.*
>
> *La infracción ha de ser declarada y la pena establecida con anterioridad al acto.*

Deja de ser punible un acto si una ley posterior a su ejecución lo suprime del número de las infracciones; y, si ha mediado ya sentencia condenatoria, quedará extinguida la pena, haya o no comenzado a cumplirse.

Si la pena establecida al tiempo de la sentencia difiere de la que regía cuando se cometió la infracción, se aplicará la menos rigurosa.

En general, todas las leyes posteriores que se dictaren sobre los efectos de las normas del procedimiento penal o que establezcan cuestiones previas, como requisitos de prejudicialidad, procedibilidad o admisibilidad, deberán ser aplicadas en lo que sean favorables a los infractores.

Este articulado, guarda conformidad con el principio de legalidad previsto en la Constitución de la República del Ecuador y en el Código Penal, y establece además que en materia procesal penal, la irretroactividad de la ley debe ser aplicada en lo que sea más favorable al infractor.

Normativa constitucional y legal que es aplicable en materia de tránsito, y que debe ser observada por las juezas y jueces de tránsito y por quienes hagan sus veces en los lugares donde no existan juzgados de tránsito o de contravenciones de tránsito.

2.5. LAS COOPERATIVAS Y COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE TERRESTRE

Con fines académicos y por cuanto tienen relación con el tema de investigación nos referiremos brevemente a las Cooperativas y Compañías de Transporte Terrestres, a los tipos de transporte público, y al poder punitivo del Estado para

regular y sancionar a los conductores, propietarios, y a las operadoras que prestan servicios de transporte público en sus diversas modalidades.

A nivel nacional se ha hecho costumbre crear o conformar las COOPERATIVAS DE TRANSPORTE en las diferentes modalidades para el servicio público, por ejemplo: Cooperativa de Taxis “El Libertador”; Cooperativa de Transporte Público “Flota Bolívar”; que dicho sea de paso y desde luego respetando el criterio de todo ciudadano, dirigente transportista o autoridad que tenga que ver con la actividad del transporte, me permito sostener que, esta figura jurídica "COOPERATIVAS DENTRO DE LA RAMA DEL TRANSPORTE" es caduca, obsoleta, anticuada y esencialmente antijurídica (contraria a la ley), por cuanto fueron creadas mediante la Ley de Cooperativas, publicada en el Registro Oficial No. 123 del 20 de septiembre de 1996 y su codificación del 2001, la misma que fue derogada expresamente con la vigencia de la Ley Orgánica de la Economía Popular y Solidaria y del Sector Financiero Popular y Solidario, publicada en el Registro Oficial No. 444, del martes 10 de mayo del 2011; la misma que en su literal b) del Art. 7, define: *"b) Organizaciones del sector cooperativista, como “cooperativas”.*

Disposición legal que guarda concordancia directa con el Art. 28, de la citada Ley relacionado la clase de cooperativa, que dispone:

> *“Cooperativa de servicios.- Son las que se organizan con el fin de satisfacer diversas necesidades comunes de los socios o de la colectividad, los mismos que podrán tener la calidad de trabajadores, tales como: trabajo asociado, transporte, vendedores autónomos, educación y salud.”*

No me parece tampoco muy acertado que se haya incluido en esta ley el transporte como cooperativa de servicios, ya en todo su contexto lo que regula más es el régimen jurídico de las Cooperativas de Ahorro y Crédito; que las

cooperativas de transporte público o comercial, incluso por cuenta propia, nada dice al respecto; o, por lo menos debería haber un Reglamento Especial de la citada ley, en el cual se regule el manejo administrativo de la cooperativa de transporte; por esta razón y por el principio jurídico especificado, la figura del cooperativismo en la rama del transporte terrestre en nuestro país debe y tiene que desaparecer en su totalidad tarde o temprano y constituirse en COMPAÑÍAS de Responsabilidad Limitada, Anónimas o de Economía Mixta, es decir con una mentalidad esencialmente empresarial; por ejemplo: La Compañía de Transporte Público Urbano "Cándido Rada", con domicilio en esta ciudad de Guaranda, provincia Bolívar

Sin embargo, cabe anotar y recalcar que estas empresas deben ser administradas o dirigidas técnicamente con conocimiento de causa como verdaderas empresas-compañías cuya finalidad es el lucro que se llama utilidad y esto se lo consigue mediante CAPACITACIÓN a todo nivel (Autoridades, Administradores, Socios o Accionistas), pero con profesionales calificados para obtener una capacitación o asesoramiento técnico jurídico-societario, contable-financiero para alcanzar un conocimiento cabal, que en el caso de ser socio o accionista poder defender sus derechos y cumplir con su obligaciones e inclusive para no dejarse estafar en los llamados PUESTOS DE TRABAJO como vulgarmente lo denominan los señores chóferes-transportistas al comprar o vender las participaciones o acciones en las compañías de Responsabilidad Limitada, Anónimas y de Economía Mixta y/o certificados de aportación en las cooperativas.

En general, se debe dar fin DEFINITIVAMENTE con la viveza criolla que tanto mal hace al país y en este caso al transporte terrestre en el Ecuador, para no solamente utilizar el membrete o nombre de la cooperativa o compañía para beneficio personal o de pocos ciudadanos llamados privilegiados, creándose verdaderos monopolios prohibidos por el Art. 394 de la Constitución, y, Arts. 51,

52, 53 especialmente y siguientes de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que textualmente señalan:

> *"Art. 394.- El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias."*[39]

La Ley orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dice:

> *Art. 51.- Para fines de aplicación de la presente Ley, se establecen las siguientes clases de servicios de transporte terrestre:*
>
> *a) Público;*
> *b) Comercial;*
> *c) Por cuenta propia; y*
> *d) Particular*
>
> *Art. 52.- El Estado garantizará la prestación del servicio de transporte público en forma colectiva y/o masiva de personas y bienes, dentro del territorio nacional, haciendo uso del parque automotor ecuatoriano y sujeto a una contraprestación económica.*
>
> *Art. 53.- Prohíbese toda forma de monopolio y oligopolio en el servicio de transporte terrestre. La Comisión Nacional regulará las formas de prestación del servicio conforme la clasificación prevista en esta Ley.*

[39] Constitución de la República del Ecuador, vigente.- Art. 394.

La prestación del servicio del transporte terrestre estará sujeta a la celebración de un contrato de operación."

Además, es importante señalar que la citada ley, señala claramente cómo debe prestarse el servicio de transporte terrestre, esto es:

***Art. 54**.- La prestación del servicio de transporte atenderá los siguientes aspectos:*

a) La protección y seguridad de los usuarios, incluida la integridad física, psicológica y sexual de las mujeres, hombres, adultos mayores, adolescentes, niñas y niños;
b) La eficiencia en la prestación del servicio;
c) La protección ambiental; y,
d) La prevalencia del interés general por sobre el particular.

Por lo expuesto, la inobservancia de la ley o la falta del deber, crea problemas generales entre el transporte terrestre, transportistas y la ley.

Los problemas son muchos, sin embargo a continuación me permito enumerar algunos que guarda relación con la creación de las cooperativas de transporte terrestre público, y con la calidad del servicio:

1).- Desconocimiento de leyes fundamentales tales como: Ley de Compañías, Ley Orgánica de la Economía popular y Solidaria y del Sector Financiero Popular y Solidario, Código de Comercio, Ley Orgánica de Transporte terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento, Código del Trabajo, Código Civil, Ley de Seguridad Social etc. etc. (en lo elemental).

2).- Falta de una Ley Especial o reformas a la Ley de Compañías y Cooperativas, en la rama o actividad del transporte terrestre.

3).- Desigualdad en el capital social suscrito por los Socios o Accionistas, reflejándose en el Cuadro de Integración, consecuentemente en el número de acciones o participaciones en las compañías, y certificados de aportación en las cooperativas.

(Este punto debe ser materia de un profundo estudio y reforma a varias leyes y reglamentos, en materia del transporte terrestre, esencialmente en el cuadro de Integración de Capital en el área de Derecho Societario, especialmente)

4).- Desigualdad en el número de votos en las Juntas Generales de las compañías, debido al capital social suscrito.

5).- Monopolio en la constitución de compañías, en mesa tendida, es decir con infraestructura terminada con fondos públicos, caso de la ecovía y otros carriles.

6).- Posibilidad de constituir Compañías de Economía Mixta (C.E.M.) en los Sectores Estratégicos (Art. 313 y siguientes de la Constitución de la República), entre otros el servicio del transporte, con la participación del sector público y privado, con acciones ordinarias y nominativas, con acciones preferidas, distribuidas en series según su valor de cada acción; para atraer capital nacional y extranjero y ser participes de un negocio público, y productivo a fin de obtener UTILIDADES con una buena administración empresarial.

7).- Criterio dividido en hacer caja común en las cooperativas, como lo determina la Disposición Transitoria Décima Tercera de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

8).- Debe revisarse la redacción del Art. 17 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y el Art. 11 de su Reglamento (relacionado a las sesiones), entre otros artículos.

A esto se suma, el cometimiento de los delitos y contravenciones de tránsito, que en algunos casos se encuentran previamente tipificados y sancionados, y en otros casos la ley no prevé tipificación y sanción alguna, como es, el caso materia de la presente tesis; esto es, para el exceso de pasajeros o carga en el transporte terrestre público intracantonal o urbano; cuyo deber de regular y controlar este tipo de conducta recae en el Estado, a través de sus entidades públicas.

2.6. El poder punitivo del Estado para sancionar el exceso de pasajeros en el transporte público.

Una de las características fundamentales y básicas para establecer qué tipo de Estado es el que vivimos actualmente, radica en el alcance de su poder punitivo; podemos afirmar que un Estado con un poder punitivo ilimitado será un Estado autoritario; mientras que un Estado con un poder punitivo limitado será un Estado en donde primen principios constitucionales en pro de las personas y se garanticen judicialmente, por lo tanto, a partir de la vigencia de la Constitución de la República del Ecuador (octubre – 2008), estamos frente a un Estado Constitucional de Derechos y Justicia., en donde prevalecen los derechos constitucionales a la ley, y estos derechos son plenamente justiciables, aún a falta de norma legal; cuyo poder punitivo del Estado es limitado, no se puede juzgar a una persona sin previamente una ley, ni imponer una sanción no prevista previamente en la ley, ni condenar sin un previo juicio justo o debido, y según el procedimiento propio establecido previamente.

Por lo expuesto, diremos que, los principios del derecho penal, tiene como base un origen político y jurídico; son de origen político aquellos que se encuentran garantizados en la Constitución de la República y, son de origen jurídico, aquellos principios derivados de la ley.

Entonces, el poder punitivo del Estado ecuatoriano para sancionar el exceso de pasajeros del transporte terrestre público en todas sus modalidades, especialmente el del transporte urbano o colectivo, está limitado por la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su reglamento y demás disposiciones de tránsito, cuya facultad reguladora recae en la Función Legislativa, y la facultad sancionadora recae en la Función Judicial, y por ende en los jueces y juezas de tránsito y de contravenciones de tránsito, quienes son por mandato constitucional y legal competentes para conocer, tramitar y juzgar las infracciones de tránsito previstas previamente en la ley de la materia, de tal suerte, que si el legislador no ha previsto como infracción de tránsito el exceso de pasajeros en el transporte terrestre público intracantonal o urbano, la jueza o juez de tránsito o de contravenciones de tránsito o quienes hagan sus veces, no pueden juzgar ni imponer una sanción no prevista en la ley.

Como hemos mantenido a lo largo del desarrollo de la tesis, el exceso de pasajeros en el transporte terrestre público urbano o intracantonal no está tipificado y sancionado en la actual Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y para efectos de la debida aplicación de la citada ley, realizaremos un análisis de los tipos de transporte terrestre público.

2.6.1. Tipos de transporte público

Según el artículo 65 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el servicio de transporte público comprende los siguientes ámbitos de operación:

a) Intracantonal,
b) Interprovincial,
c) Intraregional,
d) Intraprovincial e

e) Internacional.

Estos cinco tipos de transporte terrestre público establecidos previamente en la ley, se diferencian unos de otros por el ámbito de operación o tipo de servicio que presta dentro de un determinado lugar, esto es, dentro de un mismo cantón, entre cantones de una misma provincia, fuera de la provincia, entre regiones, o fuera del país.

2.6.2. Transporte público intracantonal

El servicio de transporte público intracantonal, *"es aquel que opera dentro de los límites cantonales. La celebración de los contratos y/o permisos de operación de estos servicios será atribución de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales o Metropolitanos o de la Agencia Nacional en los cantones que no hayan asumido la competencia, con sujeción a las políticas y resoluciones de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y de conformidad con lo establecido en la presente Ley y su Reglamento".*[40]

Del contenido jurídico se desprende que, el servicio público intracantonal es aquel que se presta dentro de los límites del cantón; en el caso que nos ocupa, diremos que son aquellos que operan dentro de los límites de la ciudad de Guaranda, como son el servicio de transporte urbano y rural que prestan los buses "Universidad de Bolívar" y "Cándido Rada", cuyo recorrido es por las calles de la ciudad y sus alrededores; para lo cual, se requiere de un contrato o permiso otorgado por la Agencia Nacional de Tránsito hasta cuando el Gobierno Autónomo Descentralizado del Municipio de Guaranda asuma las competencias.

[40] Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, vigente.- Art. 66

Este tipo de servicio de transporte público comprende el servicio urbano - rural o colectivo de transporte de pasajeros y bienes desde los alrededores de la ciudad de Guaranda, esto es, los buses pertenecientes a la Cooperativa de la Universidad de Bolívar, y a la Compañía “Cándido Rada”, con sus diversos recorridos dentro de los límites de la ciudad; es el llamado bus colectivo, que transportan pasajeros o bienes y circulan por las principales calles de la ciudad de un cantón, en nuestro caso, por la ciudad de Guaranda y sus alrededores.

2.6.3. Transporte público intraprovincial

El servicio de transporte público intraprovincial, “es aquel que opera dentro de los límites provinciales.”[41] Este tipo de transporte se refiere al servicio de pasajeros y carga, que va desde un cantón a otro cantón dentro de la misma provincia; por ejemplo: En nuestra ciudad de Guaranda, tenemos la Cooperativa de Transporte “10 de Noviembre”, que permite el traslado de pasajeros y carga desde el cantón Guaranda hasta otros cantones como son Chimbo, San Miguel, Echeandía, y viceversa, que son cantones pertenecientes a la provincia de Bolívar.

Para la prestación de este tipo de servicio la ley señala la celebración de los contratos de operación, que son atribución de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales o de la Agencia Nacional en aquellas provincias que no formaren parte de una región, con sujeción a las políticas y resoluciones de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y de conformidad con lo establecido en la Ley y su reglamento.

[41] Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, vigente.- Art. 67

2.6.4. Transporte público intrarregional

El Art. 67.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, agregado mediante Ley Reformatoria, con fecha 29 de marzo del 2011; que textualmente señala:

"El servicio de transporte público intrarregional, es aquel que opera dentro de los límites regionales. La celebración de los contratos de operación, será atribución de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales con sujeción a las políticas y resoluciones a nivel nacional, de conformidad con lo establecido en la presente Ley y su reglamento, en el ámbito de sus competencias".

Este tipo de transporte público intraregional, se refiere al transporte de pasajeros y bienes que se preste dentro de los límites de una región, para la existencia del mismo, debe previamente establecerse la unión entre dos o más provincias que formen una región, cuya prestación del servicio estará sujeta a la celebración de un contrato de operación otorgado por el Gobierno Autónomo Descentralizado de la Región con sujeción a la ley de la materia, sus reglamentos y a las Políticas y Resoluciones que emita la Agencia Nacional de Tránsito.

2.6.5. Transporte público interprovincial

El servicio de transporte público interprovincial, *"es aquel que opera, bajo cualquier tipo, dentro de los límites del territorio nacional."*[42] Para la prestación de este tipo de servicio de pasajeros o bienes dentro del territorio ecuatoriano, se necesita la celebración de un contrato de operación otorgado por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de

[42] Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, vigente.- Art. 68

conformidad con lo establecido en la Ley y su Reglamento; en este tipo de transporte, no tiene competencia los Gobiernos Autónomos Descentralizados.

En lo que respecta a nuestra provincia Bolívar, tenemos como transporte terrestre público de pasajeros y bienes, entre otros, los de la Compañía Flota Bolívar, San Pedrito, Atenas; y, 10 de Noviembre, que permite el traslado de personas y bienes desde los cantones de Guaranda, Chimbo, San Miguel, Chillanes, pertenecientes a la provincia Bolívar, a otros cantones de otras provincias del país, como son: Quito, Guayaquil, Ambato, Riobamba.

2.6.6. Transporte público internacional

El servicio de transporte público internacional, "*es aquel que opera, bajo cualquier modalidad, fuera de los límites de nuestro país, teniendo como origen el territorio nacional y como destino un país extranjero o viceversa.*"[43] Por ejemplo: Quito – Pasto; Huaquillas – Aguas Verdes., etc.

Para la prestación de este servicio de transporte público de pasajeros y bienes, es necesario contar con un contrato de operación otorgado por la Agencia Nacional de Tránsito, de conformidad con lo establecido en los Tratados, Convenios Internacionales, la Ley de la materia y su Reglamento.

Una vez que hemos conocido los ámbitos del transporte público, esto es urbano, intraprovincial, interprovincial, intraregional e internacional; cuyo tipo de transporte terrestre constituye la forma de satisfacer las necesidades de desplazamiento de personas o bienes para fines específicos, y que están definidos en la ley y su reglamento.

[43] Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, vigente.- Art. 69

Las especificaciones técnicas y operacionales de cada uno de estos tipos de transporte terrestre público están previamente establecidas en la ley y sus reglamentos; así como, se encuentra previamente establecido un régimen administrativo que tipifica y sanciona las infracciones y sanciones administrativas para las operadoras; y, un régimen punitivo para las infracciones de tránsito (delitos y contravenciones), para los conductores, propietarios, y operadoras de transporte terrestre, sea esta, toda empresa ya sea compañía o cooperativa, que habiendo cumplido con todos los requisitos haya obtenido el título habilitante para prestar el servicio de transporte terrestre en cualquier tipo o clase de transporte.

De lo expuesto, se torna indispensable conocer si la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, guarda conformidad con el principio de la debida proporcionalidad entre el tipo de delito o contravención de tránsito y la sanción penal, establecida para EL EXCESO DE PASAJEROS, o bienes en el transporte terrestre público en el ámbito urbano, intraprovincial, intraregional, interprovincial e internacional.

2.7. LA DEBIDA PROPORCIONALIDAD

La Constitución de la República del Ecuador en su Artículo 76, numeral 6 manifiesta que: *"La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza".*

Del precepto constitucional se establece la DEBIDA PROPORCIONALIDAD entre las infracciones y las sanciones como una garantía básica que debe ser observada para asegurar el debido proceso, tornándose indispensable definir ¿Qué es la proporcionalidad?, para comprender y entender su aplicación en materia de tránsito.

2.7.1. ¿Qué es la Proporcionalidad?

La Proporcionalidad.- *"Es una relación entre magnitudes medibles. Es uno de los escasos conceptos matemáticos ampliamente difundido en la población. Esto se debe a que es en buena medida intuitiva y de uso muy común. La proporcionalidad directa es un caso particular de las variaciones lineales. El factor constante de proporcionalidad puede utilizarse para expresar las relaciones entre las magnitudes."*[44]

"Cuando existan contradicciones entre principios o normas, y no sea posible resolverlas a través de las reglas de solución de antinomias, se aplicará el principio de proporcionalidad. Para tal efecto, se verificará que la medida en cuestión proteja un fin constitucionalmente válido, que sea idónea, necesaria para garantizarlo, y que exista un debido equilibrio entre la protección y la restricción constitucional."[45]

De lo expuesto, se desprende que, en cuanto a noción conceptual aparece vinculada en primera instancia con las matemáticas, no obstante, no tardó mucho para que esta categoría se asocie al arte con énfasis particular en la música, en la arquitectura, pintura, escultura, a la filosofía y su inserción en el Derecho no es nueva, sin embargo, es recurrente insistir en que el concepto de proporcionalidad es parte de las matemáticas, y lenguaje de todas las ciencias, siendo incluso hoy en día de pleno dominio de los tratadistas del derecho.

El concepto mismo de proporcionalidad en cuanto a noción jurídica, no es creación de la jurisprudencia ni la doctrina constitucional de la segunda mitad del siglo XX, como lo veremos en líneas posteriores.

[44] http.//www. wikipia. matemáticas.

[45] Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional.- Art. 3, numeral 2.

Varios estudiosos de la máxima de proporcionalidad sostienen que no es metodológicamente correcto entrar a hacer un análisis sobre la génesis del concepto.

Es por ello que lo que conceptualmente manejan los juristas como antecedentes del principio de proporcionalidad se remite, casi en exclusiva, a cuestiones relativas a su uso en las matemáticas, contando luego con la compañía de los griegos quienes posteriormente, al importar su cultura a Roma, despertaron su aplicación con un énfasis particular en el derecho privado; por lo tanto, es conveniente acceder a otros aspectos importantes de este principio para la aplicación del Derecho en la actualidad, y dada la jerarquía constitucional de la figura jurídica "debida proporcionalidad" considerada como garantía básica del debido proceso. Dada la importancia que tiene para la aplicación de la justicia, trataremos de estudiarla dentro de lo que es el derecho.

2.7.2. El principio de proporcionalidad en el Derecho

Es necesario enfocar el concepto de proporcionalidad en el ámbito que nos interesa: El Derecho o la Justicia.

El principio de proporcionalidad, como concepto propio del Derecho Público Europeo, se remonta al contractualismo iusnaturalista de la época de la Ilustración.

Partiendo del derecho de libertad, en que, la persona en el estado de naturaleza goza de libertad absoluta.

Pero en este estado, *"según Rosseau, el hombre es víctima de los poderes salvajes, del imperio de la ley del más fuerte. Para evitar el caos, en aras de*

blindarse contra el salvajismo, el hombre se despoja de parte de su libertad, la sacrifica, consiente en un pacto civil que activa al Estado, como la entelequia en grado de imponer un orden tal, que garantice su integridad y por supuesto, sus bienes."[46]

Ahora bien, en este punto, *"hay quien cede ante la tentación de confundir conceptos en torno al pacto social, pues mientras para Hobbes, siendo los seres humanos inteligentes, además de malvados, en un determinado momento deciden acogerse a un pacto entre ellos y ese pacto consiste en la cesión de todo el poder del individuo a un soberano (o corporación), que habrá de mantener el orden y la paz. En cambio para Locke, los individuos ceden sus derechos a un soberano (o grupo de soberanos), en aras de garantizar una vida digna y pacífica, pero teniendo en cuenta que tal cesión no es perpetua ni irrevocable. Locke reconoce así el derecho a la rebelión si el soberano no cumple con los límites de lo pactado. Finalmente Rosseau tomó prestadas, para su obra "El contrato social", las categorías políticas Hobbesianas, pero modificando radicalmente los puntos de partida y de llegada."*[47]

De lo expuesto, se desprenden dos elementos esenciales que son claves para entender el principio de proporcionalidad en el ámbito del derecho:

1) La libertad se perpetúa en la sociedad civil. El ser humano debe gozar de libertad plena para pensar, para proyectarse individual o colectivamente;

2) El Estado está facultado por el pacto civil para intervenir y restringir libertades, única y exclusivamente, en casos excepcionales.

---

[46] GRANJA, Pedro Javier.- REVISTA JUDICIAL 2011.- Becario en Derechos Fundamentales.- Universidad Castilla La Mancha de España.

[47] IBIDEM.

De lo expuesto, la regla general es el pleno goce de la libertad y la excepción es la restricción de la misma, solo en casos de necesidad extrema.

El interés por la aplicación de la proporcionalidad como elemento de racionalidad en las decisiones de los poderes políticos, administrativos y judiciales llegó a niveles inesperados por sus propios propugnadores. En esa misma etapa el discurso de los derechos públicos subjetivos adquirió un status de debate común. Así mientras crecía el convencimiento mayoritario de que toda intervención en los derechos fundamentales tenía que ser, obligatoriamente, proporcionada, tomó más fuerza la tesis que los actos estatales tenían que ser objeto de control y para poder investirse de legalidad, era preciso verificar su idoneidad.

Así, los actos del poder, sólo fueron considerados legítimos en la medida en que se orientaran a satisfacer derechos generales, es decir, debían contar con una racionalidad teleológica o dicho de otro modo, el medio debía adecuarse al fin propuesto.

Entonces queda claro, que el principio de proporcionalidad surge como un instrumento de limitación del poder, como una propuesta de plantear fronteras a la arbitrariedad, al abuso de poder en pro de la defensa de los derechos fundamentales.

Entonces es necesario establecer si el principio de la debida proporcionalidad entre la infracción de tránsito y la pena impuesta para el exceso de pasajeros en el transporte terrestre público, prevista en la ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tiene un fin legítimo para tipificarlo y sancionarlo como delito, así como garantizar el debido proceso de las partes sometidas a esta clase de proceso, es indispensable considerar el valor que le dio el legislador a la circunstancia “exceso de pasajeros” en el transporte público, para poder juzgar al conductor, al propietario y a la operadora que

incurra en este tipo de delito, y si éste es idóneo o adecuado para contribuir a un fin constitucionalmente legítimo, como es garantizar el derecho a la integridad personal; y, el de acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia y buen trato. De la necesidad de establecer penas más graves para este tipo de delito, que las establecidas para otros delitos de tránsito que ocasionan daños materiales o lesiones menores a treinta días en el pasajero o usuario; y, si se justifica la imposición de la pena con el fin perseguido por la intervención legislativa; por lo tanto, realizaremos a continuación un análisis sobre la debida proporcionalidad en materia de tránsito, por el exceso de pasajeros en el transporte público.

2.8. Desproporcionalidad de las sanciones por exceso de pasajeros en el transporte público.

Por mandato constitucional, dispone que, la ley deba establecer la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza. Norma suprema que prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico; por lo tanto, cuando existen contradicciones entre principios o normas, y no sea posible resolverlas a través de las reglas de solución de antinomias, se debe aplicar el principio de proporcionalidad.

Vamos a plantear, el siguiente caso de desproporcionalidad entre la infracción de tránsito y la sanción penal y administrativa:

El Art. 62 de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dispone: "Art... Innumerado.- A continuación del artículo 135 agregar los siguientes artículos:

> *"Art. 135.1.- Será sancionado con prisión de 6 meses a un año, suspensión de la licencia de conducir por el mismo plazo, multa de tres*

a cinco salarios básicos unificados del trabajador en general, quien conduzca un vehículo de transporte público Internacional, Intraregional, Interprovincial, Intraprovincial con exceso de pasajeros.

Será responsable solidariamente el propietario del vehículo y la operadora a la cual pertenece, la misma que será sancionada con la suspensión de hasta 60 días de su permiso de operación sin perjuicio de las demás sanciones previstas en la ley."

Haciendo un análisis de la norma descrita, se tiene: Al legislador, le interesó única y exclusivamente las siguientes características para establecer su tipificación y sanción:

a) Un conductor de vehículo de transporte público Internacional, Intraregional, Interprovincial, Intraprovincial; excepto el intracantonal

b) Para hacer posible el delito, se utiliza como circunstancia constitutiva el exceso de pasajeros, sin establecer límites mínimos ni máximos.

Luego, a la regla, le parecen irrelevantes el sexo de los conductores, pueden ser mujeres u hombres; la nacionalidad sean ecuatorianos o extranjeros; o, su pertenencia a un grupo social de los infractores; la existencia o no de un accidente de tránsito, cuyo resultado sea muertes, lesiones o daños materiales a terceros.

Como podemos apreciar, la regla cumple una labor de selección de propiedades y las distingue como relevantes o irrelevantes para este caso determinado.

Cuando hablamos de ponderación, tenemos que considerar que no existen normas tipo reglas en conflicto, sino que esta forma de aplicación del derecho

se activa cuando existe tensión entre normas tipo principio. Por lo tanto la forma de solucionar dichas colisiones se hará en base al principio de proporcionalidad, como dijimos anteriormente surge como un instrumento de limitación del poder, como una propuesta de plantear fronteras a la arbitrariedad, a la discrecionalidad en una primigenia empresa de defensa de los derechos fundamentales.

La máxima de proporcionalidad debe orientarse, en primer término a evitar perjuicios sociales, como podemos ver, el precepto legal vulnera el Art. 76, numeral 6 de la Constitución, que garantiza la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza.

Entonces, cómo es posible que la ley establezca sanciones muy drásticas que no guardan conformidad con el delito, pues el solo hecho de estar con exceso de pasajeros es sancionado de 6 meses a un año de prisión, mientras que en otros delitos de tránsito más graves en los que resultan con lesiones y daños materiales se sanciona con multa y reducción de puntos, y sólo en los casos de reincidencia se establece una pena de 15 días, y de hasta 45 días, como son los delitos de tránsito tipificados y sancionados en los artículos 131 y 132 de la citada ley, que textualmente señala:

> ***"Art. 131**.- Quien causare un accidente de tránsito del que resulte herida o lesionada alguna persona, produciéndole enfermedad o incapacidad física para efectuar sus tareas habituales, que exceda de quince días y sea menor a treinta días, y ocasione además daños materiales cuyo costo de reparación sea superior a cuatro remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general e inferior a seis; será sancionado con multa de tres remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, y la pérdida de 12 puntos en su licencia.*

En caso de reincidencia se lo sancionará con quince días de prisión, y la pérdida de los puntos señalados en el inciso anterior."

***Art. 132**.- Cuando por efecto de un accidente de tránsito resulten solamente daños materiales cuyo costo de reparación no exceda de seis remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, el responsable será sancionado con multa de dos remuneraciones básica unificadas del trabajador en general, y reducción de 11 puntos en su licencia de conducir; sin perjuicio de la responsabilidad civil para con terceros a que queda sujeto por causa del delito.*

En caso de reincidencia se lo sancionará con cinco días de prisión, y la pérdida de los puntos señalados en el inciso anterior.

Si como consecuencia del accidente de tránsito se causan solamente daños materiales cuyo costo de reparación excedan las seis remuneraciones básicas unificadas, el responsable será sancionado con el doble de la multa establecida en el primer inciso, veinte a cuarenta días de prisión ordinaria, y reducción de 15 puntos en su licencia de conducir."

De lo expuesto, se establece que, con la vigencia de las Reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del 29 de Marzo del 2011, se ha originado una serie de perjuicios en contra de los choferes profesionales del transporte terrestre público, por las sanciones desproporcionadas por el exceso de pasajeros violentándose la supremacía constitucional.

Se ha añadido esta nueva figura jurídica dentro de los delitos de tránsito, estableciendo por el exceso de pasajeros en el transporte terrestre público una sanción a los choferes profesionales de 6 meses a un año de prisión,

suspensión de la licencia de conducir por el mismo plazo, multa pecuniaria de tres a cinco salarios básicos unificados del trabajador, sumándose a esta sanción de una manera solidaria el propietario del vehículo para el pago de la multa; y, para la operadora a la cual pertenece el automotor, estableciendo una suspensión del permiso de operación hasta 60 días; sanción muy drástica que no guarda relación con la gravedad del delito; lo único que hace es crear graves perjuicios económicos a la Operadora y por ende a la clase del volante, por las siguientes consideraciones:

Un conductor profesional de transporte terrestre público por exceder el número de pasajeros recibe tres sanciones por el mismo hecho, y solidariamente se sanciona también al propietario y la operadora a la que pertenece; mientras que si un conductor causare un accidente de tránsito del que resulte herida o lesionada alguna persona, produciendo enfermedad o incapacidad física para efectuar sus tareas habituales que sea menor de treinta días y daños materiales cuyo costo de reparación supere a seis remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general e inferior a seis; será sancionado con multa de tres remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general y la pérdida de 9 puntos en su licencia de conducir.

Como es posible que se haya establecido sanciones más drásticas para el exceso de pasajeros en el transporte público, sin que haya sido circunstancia determinante para un accidente de tránsito, y recibe tal desproporcional sanción, en tanto que otros delitos, como el señalado anteriormente si se configura el accidente de tránsito y apenas se le impone 15 días de prisión en casos de reincidencia. (Art. 131 de la LOTTTSV.)

Además, es absurdo que por el exceso de pasajeros sea sancionado el propietario y la operadora. Cada persona es responsable de sus actos, si infringimos una disposición seremos sancionados nosotros más no otras personas; acaso el propietario del vehículo le obligó al conductor a cometer el

delito de tránsito (llevar pasajeros más allá de la capacidad del automotor), en cuyo caso debería ser considerado como autor intelectual del delito; acaso la operadora o los socios tienen conocimiento previo de cuando se va a cometer este tipo de delito o intervienen en el mismo de manera activa para que sean sujetos de sanción; qué responsabilidad tienen sus compañeros – socios de la operadora cuando un conductor irresponsable excede en el número de pasajeros en el transporte público; dónde queda el derecho constitucional al trabajo de los compañeros o socios de la empresa de transporte.

El Asambleísta no debió arremeter directamente a los conductores con este tipo de sanciones, peor a la operadora y socios de la misma, ya que lo único que hacen es coartar el derecho a la libertad y al trabajo, principios fundamentales que prevalecen ante cualquier regla o norma jerárquicamente inferior, por lo tanto, la Asamblea debe revisar esta disposición legal para adecuar formal y materialmente a los derechos garantizados por la Constitución, incluso debe establecer en la ley la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones, caso contrario se vulnera principios constitucionales.

No se justifica el que se haya considerado el exceso de pasajeros en el transporte público como delito de tránsito, sin embargo existe la necesidad de que el legislador garantice el derecho de integridad de los pasajeros y usuarios en el transporte público, mediante ley que tipifique y sancione el exceso de pasajeros como contravención muy grave de tránsito; y, sin vulnerar el derecho al trabajo de los demás propietarios o socios de la empresa a la que pertenece el automotor participante por exceso de pasajeros.

2.8.1. La Materialidad del delito de tránsito por exceso de pasajeros

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tipifica y sanciona el exceso de pasajeros en el transporte terrestre, de la siguiente manera:

a) El exceso de pasajeros en el transporte público, es considerado como delito de tránsito:

"Art. 135.1.- Será sancionado con prisión de 6 meses a un año, suspensión de la licencia de conducir por el mismo plazo, multa de tres a cinco salarios básicos unificados del trabajador en general, quien conduzca un vehículo de transporte público Internacional, Intraregional, Interprovincial, Intraprovincial con exceso de pasajeros.

Será responsable solidariamente el propietario del vehículo y la operadora a la cual pertenece, la misma que será sancionada con la suspensión de hasta 60 días de su permiso de operación sin perjuicio de las demás sanciones previstas en la ley."

Según esta disposición legal, se establece el EXCESO DE PASAJEROS, como elemento constitutivo de un delito de tránsito, sin que se establezca un límite máximo de pasajeros o carga, no se establezca rangos moderados; existiendo vacios legales y reglamentarios para determinar la materialidad de la infracción (delito) de tránsito, tampoco se encuentra regulado en el Reglamento General para la aplicación de la ley de la materia. Tornándose indispensable que se regule de mejor manera este tipo de infracción.

Además esta normativa es aplicable solo para el transporte público Internacional, Intraregional, Interprovincial, Intraprovincial, más no para el transporte público intracantonal, que presta servicio dentro de los límites de la

ciudad, como son los colectivos que recorren por las calles de la ciudad. Por lo tanto, el exceso de pasajeros en los buses urbanos de transporte público no conlleva sanción alguna para el conductor, ni para el dueño, ni la operadora, por lo que, pueden llevar la cantidad de pasajeros que les dé la gana, sin que se pueda establecer un control y peor imponer una sanción no prevista en la ley.

b) El exceso de pasajeros en el transporte por cuenta propia o comercial; es considerado como contravención muy grave de tránsito

> *"Art. 144.- Incurren en contravención grave de tercera clase y serán sancionados con multa del cincuenta por ciento (50%), de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 9 puntos en el registro de su licencia de conducir: …… d) El conductor de transporte por cuenta propia o comercial que excediere el número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor."*

Según esta disposición legal se tipifica y sanciona el exceso de pasajeros o volumen de carga para el transporte por cuenta propia, o comercial, debiendo establecer la naturaleza jurídica y el ámbito de este tipo de transporte terrestre para la debida aplicación de la ley, así tenemos:

EL TRANSPORTE POR CUENTA PROPIA, "*es un servicio que satisface necesidades de movilización de personas o bienes, dentro del ámbito de las actividades comerciales exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas, mediante el uso de su propio vehículo o flota privada."*[48] Para este tipo de transporte, es necesario contar con una autorización, en los términos

[48] Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, vigente.- Art. 58.

establecidos en la Ley y su Reglamento. No se incluye en esta clase el servicio particular, personal o familiar; ya que el vehículo automotor es de uso comercial destinado exclusivamente para movilizar al personal o bienes del negocio o de la empresa, por lo tanto, está prohibido prestar mediante esta clase de transporte, servicio público o comercial.

EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO, podrá ser prestado por el Estado, u otorgado mediante contrato de operación a compañías o cooperativas legalmente constituidas. Para operar un servicio público de transporte deberá cumplir con los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento.

Comprende también al que se presta mediante tranvías, metros, teleféricos, funiculares y otros similares y será servido a través de rutas, cables o fajas transportadoras preestablecidas.

EL SERVICIO DE TRANSPORTE COMERCIAL, es el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo; es decir, de transporte público. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la Ley y su Reglamento.

Dentro de esta clasificación, entre otros, se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, carga liviana, mixto, turístico y los demás que se prevean en el Reglamento, los cuales serán prestados únicamente por compañías y cooperativas autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Agencia de Tránsito.

2.8.2. La Responsabilidad del conductor de buses urbanos por el exceso de pasajeros

Mientras no esté tipificado y se sancione el exceso de pasajeros en el transporte público urbano o intracantonal en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no se puede juzgar ni sancionar a los conductores que presten este servicio.

Por mandato del Art. 76 numeral 3 de la Constitución de la República del Ecuador, que establece:

> *"3. Nadie podrá ser juzgado ni sancionado por un acto u omisión que, al momento de cometerse, no esté tipificado en la ley como infracción penal, administrativa o de otra naturaleza; ni se le aplicará una sanción no prevista por la Constitución o la ley. Sólo se podrá juzgar a una persona ante un juez o autoridad competente y con observancia del trámite propio de cada procedimiento."*

En conclusión diremos que, El Art. 135.1, de la citada ley, establece sanciones para quien conduzca un vehículo de transporte público internacional, intrarregional, interprovincial, o intraprovincial, con exceso de pasajeros; excepto para el transporte público intracantonal o urbano; y, en el Art. 144, literal d) de la indicada ley, establece sanciones para el conductor de transporte por cuenta propia o comercial que excediere el número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor; excepto para el transporte de servicio particular, personal o familiar.

La falta de normativa que regule y sancione el exceso de pasajeros del transporte intracantonal o urbano, ocasiona que en la ciudad de Guaranda, se vulnere el derecho fundamental a la integridad de los pasajeros o usuarios, a recibir un servicio eficiente, de calidad de buen servicio y buen trato.

2.9. HIPÓTESIS O IDEA A DEFENDER

El Art. 135.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no regula el exceso de pasajeros en el transporte público intracantonal o urbano; no guarda conformidad con el derecho constitucional a la seguridad jurídica y la debida proporcionalidad entre la infracción y la pena.

2.9.1. VARIABLES

2.9.1.1. Variable Independiente (causa)

El Art. 135.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

2.9.1.2. Variable Dependiente (efecto)

- No regula el exceso de pasajeros en el transporte público intracantonal;

- No guarda conformidad con el derecho a la seguridad jurídica y la debida proporcionalidad entre la infracción y la pena.

CAPÍTULO III
MARCO METODOLÓGICO

3.1. MODALIDAD DE LA INVESTIGACIÓN

La presente investigación fue cuantitativa y cualitativa, la misma que me proporcionó datos reales en la recopilación de la información obtenida a través del método científico “deductivo-inductivo”, que me permitió abordar temas desconocidos o no tratados por tratadistas del derecho, partiendo de conocimientos generales hacia conocimientos particulares de mi objeto de estudio.

TIPOS DE INVESTIGACIÓN

Esta investigación fue bibliográfica y de campo; la primera, porque se recabó información de tratadistas y estudios del derecho en el ámbito de tránsito; y, la segunda porque se aplicó encuestas en la ciudad de Guaranda, provincia Bolívar. Además asume las características de ser de tipo descriptiva y cualicuantitativa.

Descriptiva: Porque me orientó al conocimiento de las características externas del problema planteado, en el cual estuvieron inmersas personas, hechos, procesos, relaciones naturales y sociales. Para el cumplimiento de mis propósitos reuní un conjunto de argumentos fundamentales para enfocar el problema planteado.

Cualicuantitativa: Porque me permitió establecer las circunstancias o cualidades propias de la infracción de tránsito por exceso de pasajeros en el transporte público, y se cuantificó las mismas para establecer la gravedad de la

infracción con respecto a la imposición de la pena o sanción, dentro del proceso de mi investigación, y desde luego se enfoca a la información estadística que corresponde.

MÉTODOS

Para el desarrollo de mi investigación académica, me apoyé en los siguientes métodos:

Método Inductivo.- El mismo que me indujo a un proceso analítico - sintético jurídico, mediante el cual partiré del estudio general del transporte público para llegar a establecer los elementos constitutivos del delito de tránsito exceso de pasajeros en el transporte público, con respecto a la seguridad jurídica y la debida proporcionalidad entre el delito de tránsito y la pena.

Método Deductivo.- Me permitió realizar un análisis sintético- analítico, presentando así conceptos, principios, definiciones, normativa legal, de donde extraje conclusiones y consecuencias para fundamentar la necesidad de sancionar al conductor de bus urbano que excediere el número de pasajeros, con penas proporcionales al tipo de infracción cometida.

Método Lógico.- Utilicé este método porque me permitió la organización secuencial y coherente del desarrollo de mi tesis.

Método Histórico.- Me permitió obtener información doctrinaria y jurídica de aspectos relevantes del pasado que aportarán al enriquecimiento de la fundamentación científica

Método Hermenéutico Jurídico.- Me ayudó a Interpretar jurídicamente los textos escritos y las disposiciones legales fijando su verdadero sentido.

TÉCNICAS E INSTRUMENTOS

Utilicé las siguientes técnicas:

- La encuesta, aplicada a conductores de vehículos de transporte público, dentro del cantón Guaranda, provincia Bolívar

- La encuesta, aplicada a jueces de garantías penales y de tránsito de la Función Judicial de Bolívar, y a Fiscales del Distrito Judicial de Bolívar, con asiento en cantón Guaranda.

Instrumento a utilizar: Fue el cuestionario consistente en un pliego de preguntas dirigidas a recabar información de la población antes descrita.

Para el procesamiento de la información utilicé los programas tecnológicos: Excell, Word, y Power Point.

POBLACIÓN

Universo poblacional: Estará constituido por cuotas distribuidas al azar de la siguiente forma:

Jueces de la Corte Provincial de Justicia de Bolívar	5
Fiscales del Distrito Judicial de Bolívar	5
Choferes profesionales del transporte público	48
TOTAL	58

3.2. INTERPRETACIÓN DE DATOS O RESULTADOS (Gráficos - cuadros)

Después de haber aplicado las encuestas, es indispensable presentar los resultados para lo cual utilizaré los cuadros estadísticos debidamente representados gráficamente, de manera que se facilite su presentación.

A continuación de cada representación gráfica se realizará la presentación teórica de datos, luego tendremos la interpretación de resultados considerando las respuestas y dando el porqué a las preguntas, para finalmente mediante el análisis dar mi comentario de acuerdo a los resultados.

Haremos la interpretación de los datos recabados de la encuesta aplicada a 3 Jueces Provinciales de la Sala Especializada de Garantías Penales de Bolívar, y dos Jueces de Garantías Penales de Bolívar, y un Juez de Tránsito que trabajan en la Corte Provincial de Justicia de Bolívar; y, 4 fiscales del Distrito Judicial de Bolívar, con domicilio en el cantón Guaranda, provincia de Bolívar; y,

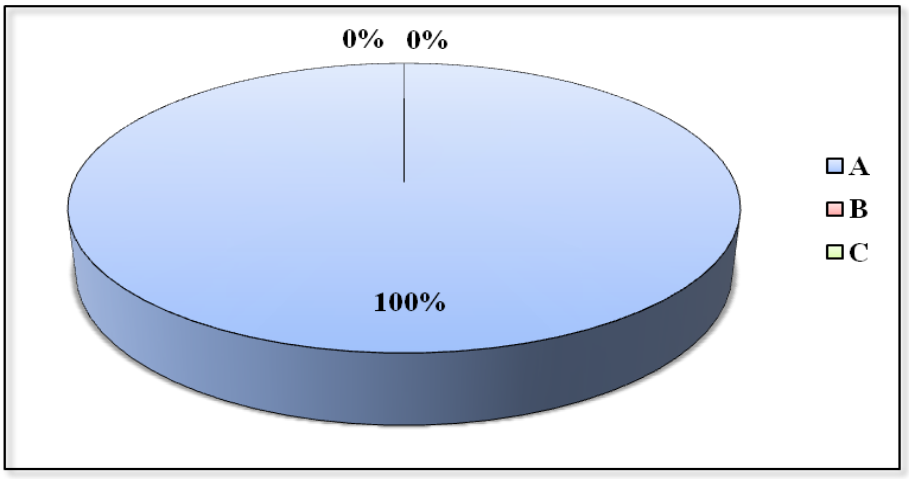
Luego realizamos la interpretación de los datos recabados en la encuesta aplicada a cuarenta y ocho conductores del transporte terrestre público dentro del ámbito del cantón Guaranda, provincia de Bolívar.

3.2.1. Encuesta aplicada a operadores de justicia de la Corte Provincial de Justicia de Bolívar y Fiscales del Distrito Judicial de Bolívar.

1.- ¿Sabe usted qué es una infracción de tránsito?

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
a).- Son las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos y resoluciones y demás regulaciones de tránsito.	10	100%
b).- Son las omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por conducir en estado de embriaguez y bajo los efectos de sustancias estupefacientes.	0	0%
c).- Son los accidentes en las vías públicas causados por conductores menores adultos.	0	0%
TOTAL	**10**	**100%**

GRÁFICO



ELABORADO POR: Lcda. Susana Pinos
FECHA: 2012-10-20
FUENTE: Encuestas

INTERPRETACIÓN Y ANÁLISIS DE RESULTADOS:

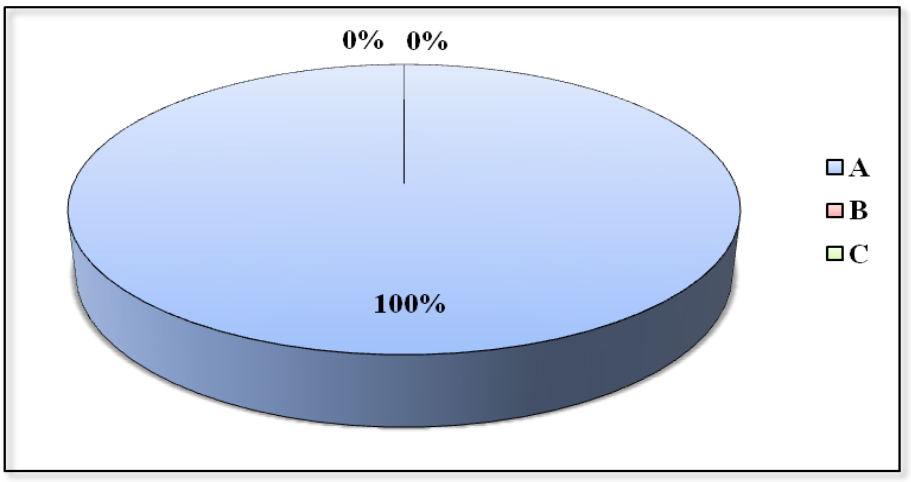
El 100% del estrato jueces de garantías penales; de tránsito, y fiscales encuestados saben que es una infracción de tránsito acertadamente.

PREGUNTA 2

¿Conoce usted qué es un delito de tránsito?

RESPUESTA	PERSONAS	PORCENTAJE
a).- Es un acontecimiento, inesperado, no deseado, no meditado, generalmente de consecuencias desagradables, en las personas y/o propiedad privada.	10	100%
b).- Es un acontecimiento meditado por parte del conductor, generalmente de consecuencias desagradables, en las personas y/o propiedad privada que conmocionada a la sociedad.	0	0%
c).- Es una contravención muy grave por circular sin poseer su licencia de conducir.	0	0%
TOTAL	**10**	**100%**

GRÁFICO



ELABORADO POR: Lcda. Susana Pinos
FECHA: 2012-10-20
FUENTE: Encuestas

INTERPRETACIÓN Y ANÁLISIS DE RESULTADOS:

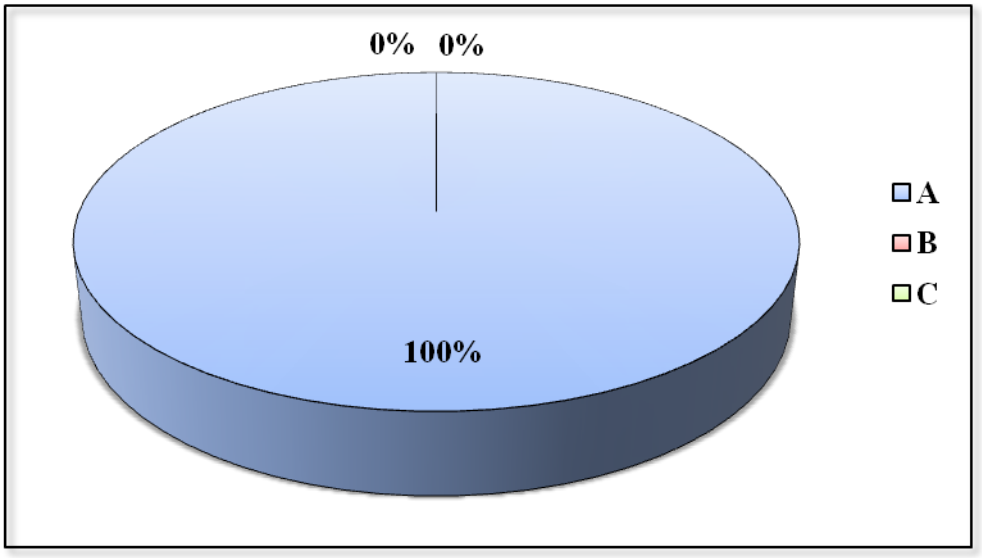
El 100% del estrato jueces de garantías penales, de tránsito y fiscales encuestados conoce que es un delito de tránsito apropiadamente. Siendo importante el conocimiento de este concepto jurídico para valorar si el exceso de pasajeros en el transporte público, debe ser considerado como delito de tránsito o simplemente como contravención de tránsito.

PREGUNTA 3:

¿Concibe usted qué son las circunstancias agravantes en materia de tránsito?

RESPUESTA	PERSONAS	PORCENTAJE
a).- Son aquellas que disminuyen la pena por la infracción cometida, dentro de los límites legales y de la apreciación discrecional del juzgador.	0	0%
b).- Son aquellos circunstancias constitutivas o modificatorias de la infracción que aumentan la pena.	0	0%
c).- Son aquellas que aumentan la malicia del acto, o la alarma que la infracción produce en la sociedad, o establecen la peligrosidad del autor.	10	100%
TOTAL	**10**	**100%**

GRÁFICO



ELABORADO POR: Lcda. Susana Pinos
FECHA: 2012-10-20
FUENTE: Encuestas

INTERPRETACIÓN Y ANÁLISIS DE RESULTADOS:

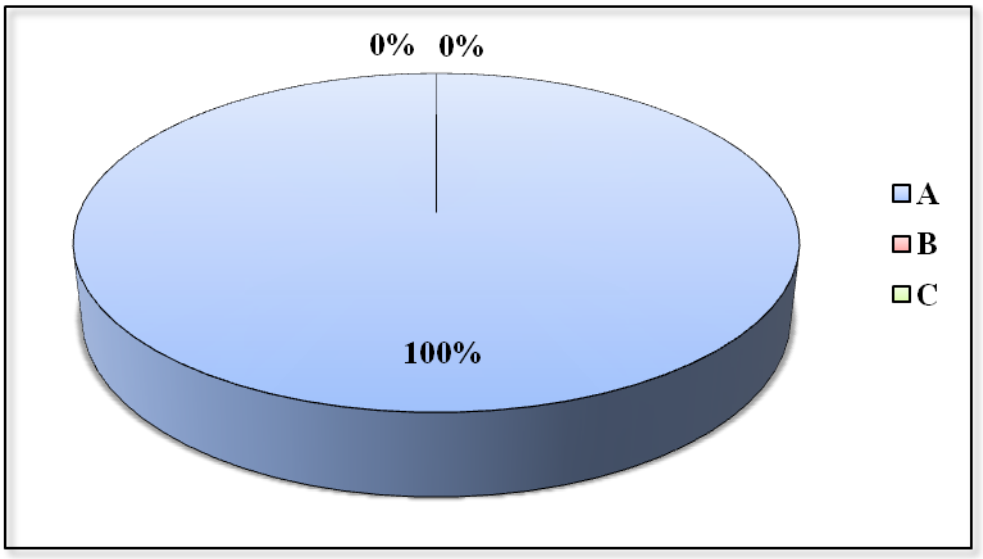
El 100% del estrato jueces de garantías penales, de tránsito y fiscales encuestados, concibe afirmativamente, que son las circunstancias agravantes en materia de tránsito. Siendo valioso este conocimiento para cualificar si el exceso de pasajeros debe ser considerado como circunstancia agravante.

PREGUNTA 4

¿Conoce usted, en qué consiste la seguridad jurídica?

RESPUESTA	PERSONAS	PORCENTAJE
a).- Consiste en que la ley establece los mecanismos jurídicos para que no quede en indefensión.	0	0%
b).- Se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes.	10	100%
c).- Es una garantía básica del debido proceso.	0	0%
TOTAL	**10**	**100%**

GRÁFICO



ELABORADO POR: Lcda. Susana Pinos
FECHA: 2012-10-20
FUENTE: Encuestas

INTERPRETACIÓN Y ANÁLISIS DE RESULTADO

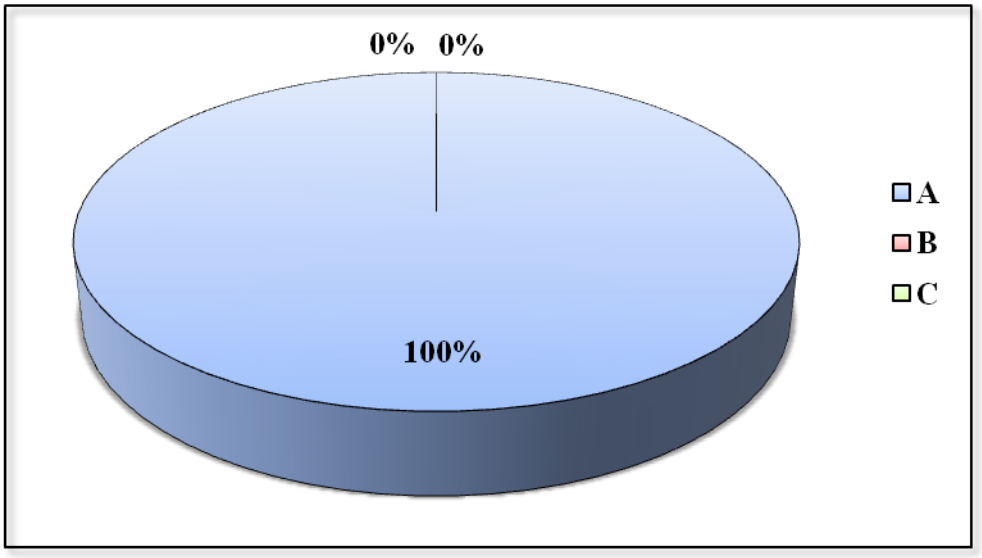
El 100% del estrato encuestado conoce en qué consiste la seguridad jurídica, lo que permite cuantificar el grado de conocimiento de los integrantes de la administración de justicia, y nos sirve para determinar la importancia de garantizar este derecho a los usuarios o pasajeros del transporte público.

PREGUNTA 5

¿Sabe usted, en qué consiste la debida proporcionalidad?

RESPUESTA	PERSONAS	PORCENTAJE
a).- La ley debe establecer sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza de manera proporcional con la gravedad de la infracción cometida.	10	100%
b).- La ley establecerá sanciones penales de acuerdo con la personalidad del infractor.	0	0%
c).- La ley establecerá sanciones penales conforme las conductas dolosas y culposas del infractor.	0	0%
TOTAL	**10**	**100%**

GRÁFICO



ELABORADO POR: Lcda. Susana Pinos
FECHA: 2012-10-20
FUENTE: Encuestas

INTERPRETACIÓN Y ANÁLISIS DE RESULTADOS:

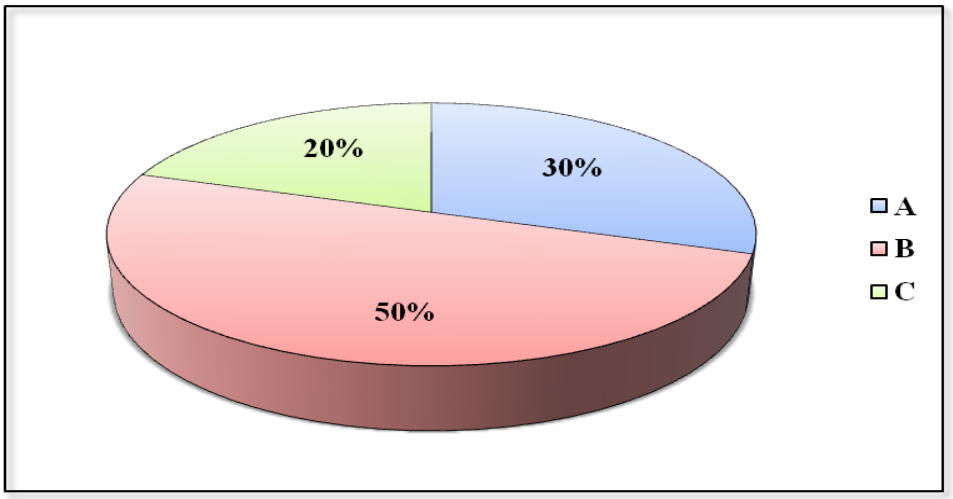
El 100% del estrato encuestado sabe en qué consiste la debida proporcionalidad entre el hecho antijurídico y la sanción prevista para el mismo de manera correcta. Lo que permite cualificar la importancia de su conocimiento como jueces garantistas de los derechos previstos en la Constitución de la República del Ecuador.

PREGUNTA 6

¿Cómo debería la ley sancionar el exceso de pasajeros en el transporte público urbano, para garantizar el derecho a la seguridad jurídica sin afectar el derecho a la debida proporcionalidad?

RESPUESTA	PERSONAS	PORCENTAJE
a).- Como delito de tránsito.	3	30%
b).- Como contravención muy grave de tránsito.	5	50%
c).- Otra.	2	20%
TOTAL	**10**	**100%**

GRÁFICO



ELABORADO POR: Lcda. Susana Pinos
FECHA: 2012-10-20
FUENTE: Encuestas

INTERPRETACIÓN Y ANÁLISIS DE RESULTADOS:

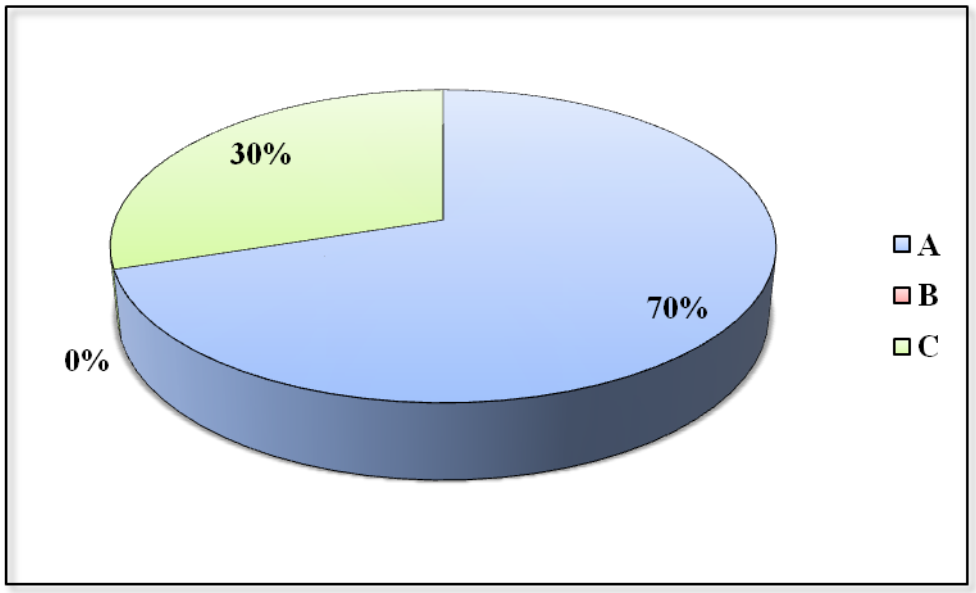
El 50% del estrato encuestado estima que el mecanismo para garantizar la seguridad jurídica en forma real y la proporcionalidad de las sanciones para los choferes profesionales de transporte terrestre público por el exceso de pasajeros es que sea considerada como una contravención muy grave de tránsito; mientras que el 30% de los encuestados dicen que debe ser considerado como delito, y el 20% restante dicen que debe ser una agravante.

PREGUNTA 7

¿Está de acuerdo que las sanciones impuestas en la ley para el exceso de pasajeros en el transporte público internacional, intrarregional, intraprovincial e interprovincial, no garantiza el derecho a la debida proporcionalidad?

RESPUESTA	PERSONAS	PORCENTAJE
a).- SI	7	70%
b).- NO	3	30%
c).- No contesta	0	00%
TOTAL	**10**	**100%**

GRÁFICO



ELABORADO POR: Lcda. Susana Pinos
FECHA: 2012-10-20
FUENTE: Encuestas

INTERPRETACIÓN Y ANÁLISIS DE RESULTADOS:

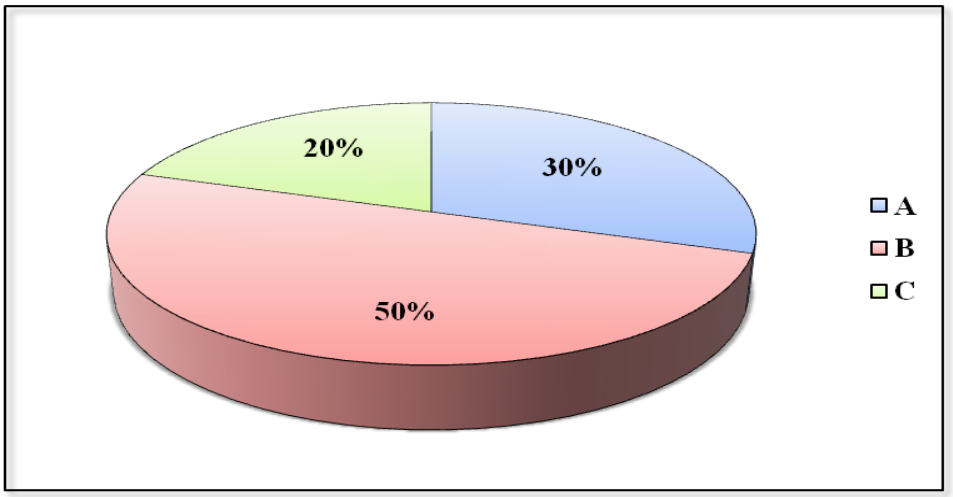
El 70% del estrato encuestado no está de acuerdo con las sanciones establecidas en la ley, para el exceso de pasajeros en el transporte público; el 30% restante, afirman que sí. Este resultado evidencia que la mayoría de los encuestados sienten inconformidad con la normativa vigente en el Art. 135.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

PREGUNTA 8

¿Sabe usted, cual es el mecanismo para garantizar el derecho a la protección y seguridad de los usuarios o pasajeros del transporte público urbano frente al exceso de pasajeros?

RESPUESTA	PERSONAS	PORCENTAJE
a).- Que se tipifique como delito en el Articulado 135.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.	3	30%
b).- Una reforma al Art. 145 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el sentido que sea considerada como una circunstancia constitutiva de una contravención muy grave de tránsito.	5	50%
c).- Se aplique las sanciones previstas de la contravención grave de tercera clase Art. 144, lit. d) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.	2	20%
TOTAL	**10**	**100%**

GRÁFICO



ELABORADO POR: Lcda. Susana Pinos
FECHA: 2012-10-20
FUENTE: Encuestas

INTERPRETACIÓN Y ANÁLISIS DE RESULTADOS:

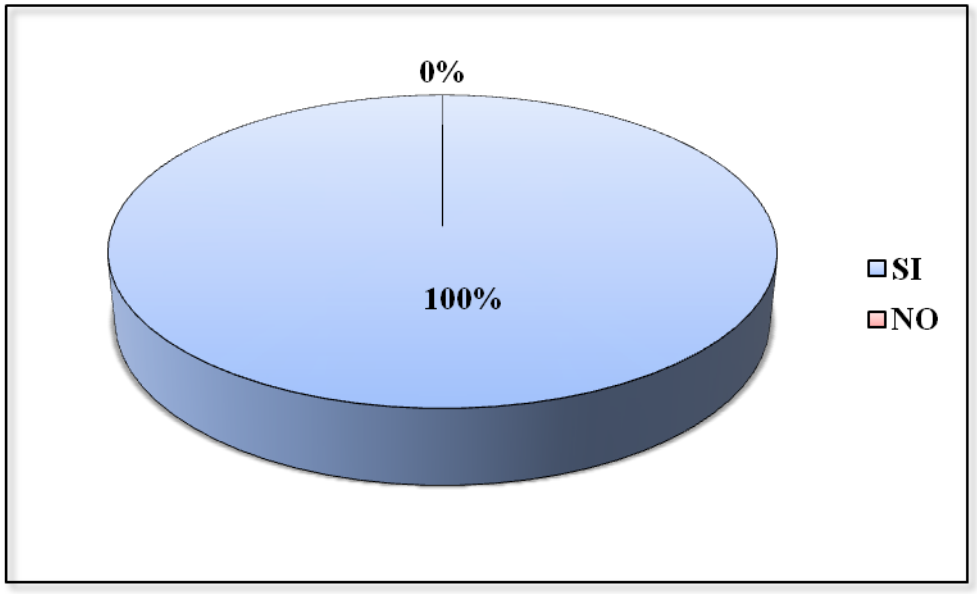
El 50% del estrato encuestado estima que mediante una reforma al Art. 145 de la ley, es el mecanismo para garantizar el derecho a la protección y seguridad de los usuarios o pasajeros del transporte público urbano frente al exceso de pasajeros; el 30% señalan que se tipifique como delito, y el 20% se sancione como contravención muy grave de tercera clase.

PREGUNTA 9

¿Está de acuerdo, con la responsabilidad solidaria de la operadora de transporte público por exceso de pasajeros causado por una de sus unidades?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	10	100%
NO	0	0%
TOTAL	**10**	**100%**

GRÁFICO



ELABORADO POR: Lcda. Susana Pinos
FECHA: 2012-10-20
FUENTE: Encuestas

INTERPRETACIÓN Y ANÁLISIS DE RESULTADOS:

El 100% del estrato encuestado está de acuerdo con la responsabilidad solidaria de la operadora de transporte público por exceso de pasajeros causado por una de sus unidades. Cuyo resultado servirá tomar en cuenta al momento de desarrollar mi propuesta jurídica para resolver la problemática existente en la Lay Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, vigente.

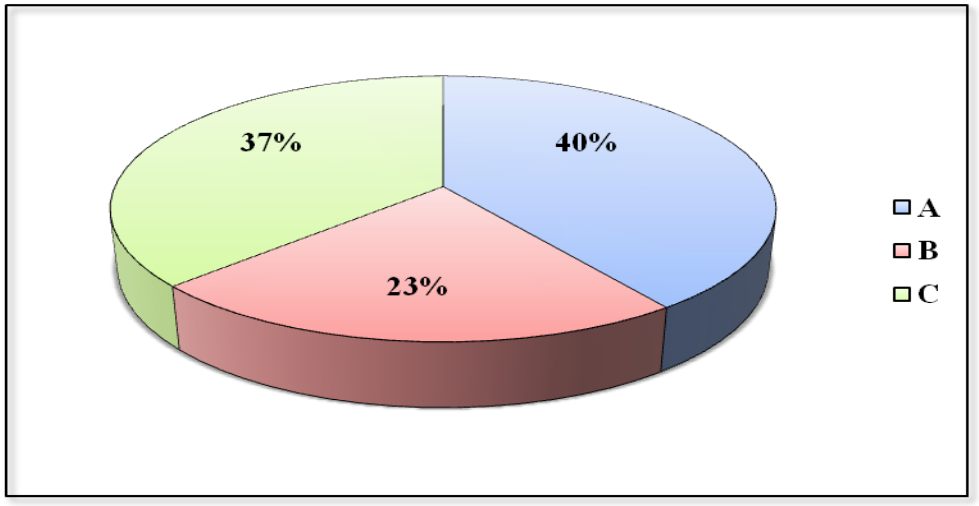
3.2.2. Encuesta aplicada a choferes profesionales que prestan servicio de transporte público en la ciudad de Guaranda, provincia Bolívar.

PREGUNTA 1

¿Sabe usted qué es una infracción de tránsito?

RESPUESTAS	PERSONAS	PORCENTAJE
a).- Son las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos y resoluciones y demás regulaciones de tránsito.	19	40%
b).- Son delitos cometidos por vehículos a motor.	11	23%
c).- Son los accidentes producidos en las vías públicas causados por los conductores de vehículos.	18	37%
TOTAL	**48**	**100%**

GRÁFICO



ELABORADO POR: Lcda. Susana Pinos
FECHA: 2012-10-20
FUENTE: Encuestas

INTERPRETACIÓN Y ANÁLISIS DE RESULTADOS:

El 40% del estrato encuestado, saben que es una infracción de tránsito.

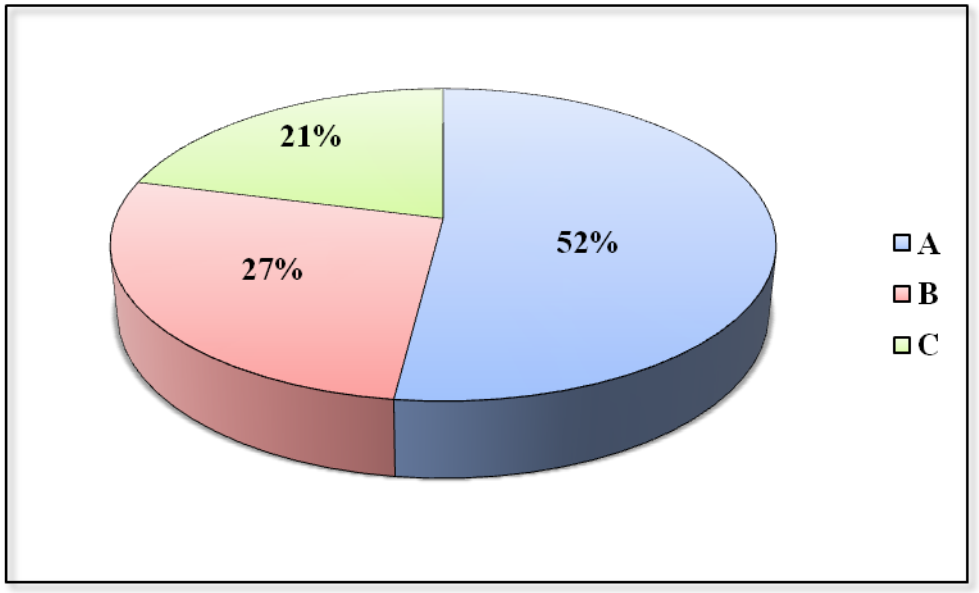
El 60% por ciento de los encuestados no tiene una idea clara de lo que es una infracción de tránsito, lo cual es preocupante, ya que como choferes profesionales al igual que en cualquier profesión deberían tener pleno conocimiento sobre la legislación que versa en su trabajo diario.

PREGUNTA 2

¿Conoce usted qué es un delito de tránsito?

RESPUESTA	PERSONAS	PORCENTAJE
a).- Es un acontecimiento, inesperado, no deseado, no meditado, generalmente de consecuencias desagradables, en las personas y/o propiedad privada.	25	52%
b).- Es un acontecimiento que se lo hace con conciencia y voluntad.	13	27%
c).- Es una contravención muy grave por circular sin poseer su licencia de conducir.	10	21%
TOTAL	**48**	**100%**

GRÁFICO



ELABORADO POR: Lcda. Susana Pinos
FECHA: 2012-10-20
FUENTE: Encuestas

INTERPRETACIÓN Y ANÁLISIS DE RESULTADOS:

Levemente el 52% del estrato encuestado, conoce que es un delito de tránsito.

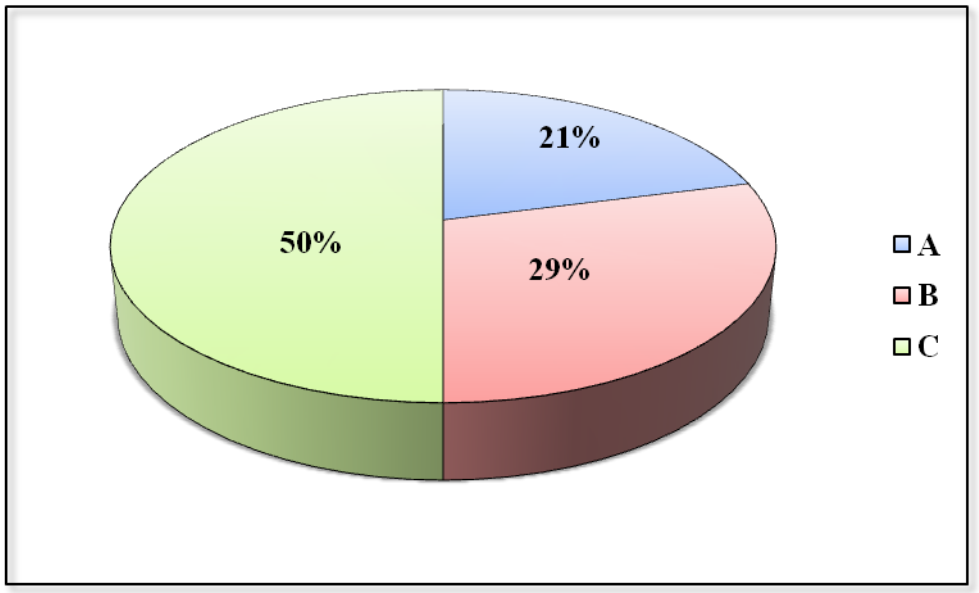
Es alarmante que el 48% de los choferes profesionales que prestan servicios de transporte público en la ciudad de Guaranda, provincia Bolívar, desconozca que es un delito de tránsito.

PREGUNTA 3

¿Sabe usted que sanción establece la ley por el exceso de pasajeros en el transporte público?

RESPUESTA	PERSONAS	PORCENTAJE
a) Trabajo comunitario y multa pecuniaria.	10	21%
b).- Reducción de puntos de la licencia de conducir, y, multa pecuniaria.	14	29%
c).- Prisión, reducción de puntos de la licencia de conducir, multa pecuniaria, y suspensión de la operadora	24	50%
TOTAL	**48**	**100%**

GRÁFICO



ELABORADO POR: Lcda. Susana Pinos
FECHA: 2012-10-20
FUENTE: Encuestas

INTERPRETACIÓN Y ANÁLISIS DE RESULTADOS:

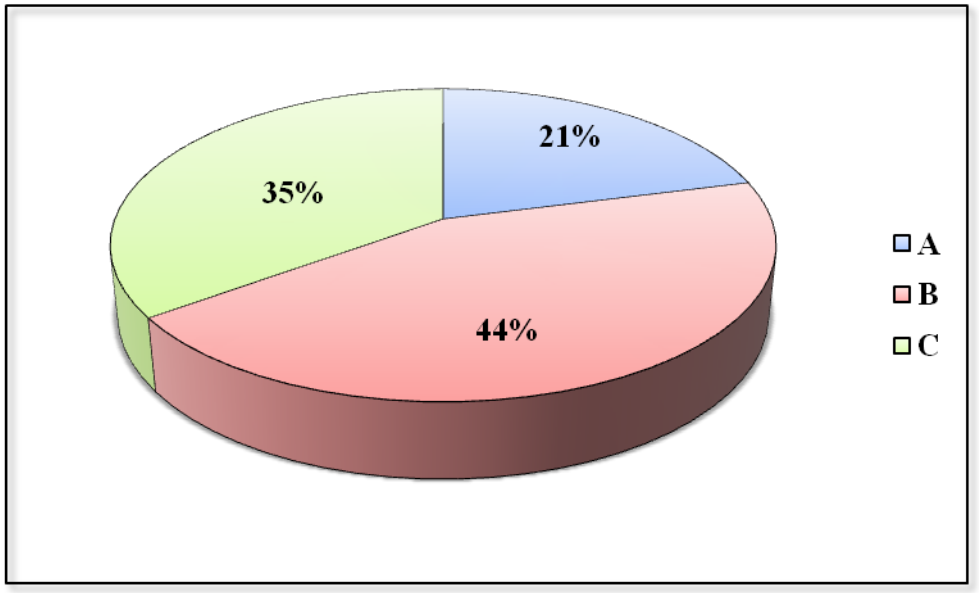
El 50% del estrato encuestado, conoce las sanciones por el exceso de pasajeros en el transporte público; y, el otro 50% por ciento desconoce. Este resultado demuestra claramente la falta de capacitación del chofer profesional con respecto a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

PREGUNTA 4

¿Sabe usted, cuál es la estrategia para fomentar las condiciones de aptitud de un conductor profesional cumpliendo con el requisito social y la seguridad vial?

RESPUESTA	PERSONAS	PORCENTAJE
a).- Extender el período académico y práctico de las escuelas de capacitación de choferes profesionales.	10	21%
b).- Capacitación continua en cada operadora de servicio de transporte público de pasajeros.	21	44%
c).- Revocatoria de las licencias de conducir a los conductores profesionales que no cumplan con una evaluación anual.	17	35%
TOTAL	**48**	**100%**

GRÁFICO



ELABORADO POR: Lcda. Susana Pinos
FECHA: 2012-10-20
FUENTE: Encuestas

INTERPRETACIÓN Y ANÁLISIS DE RESULTADOS:

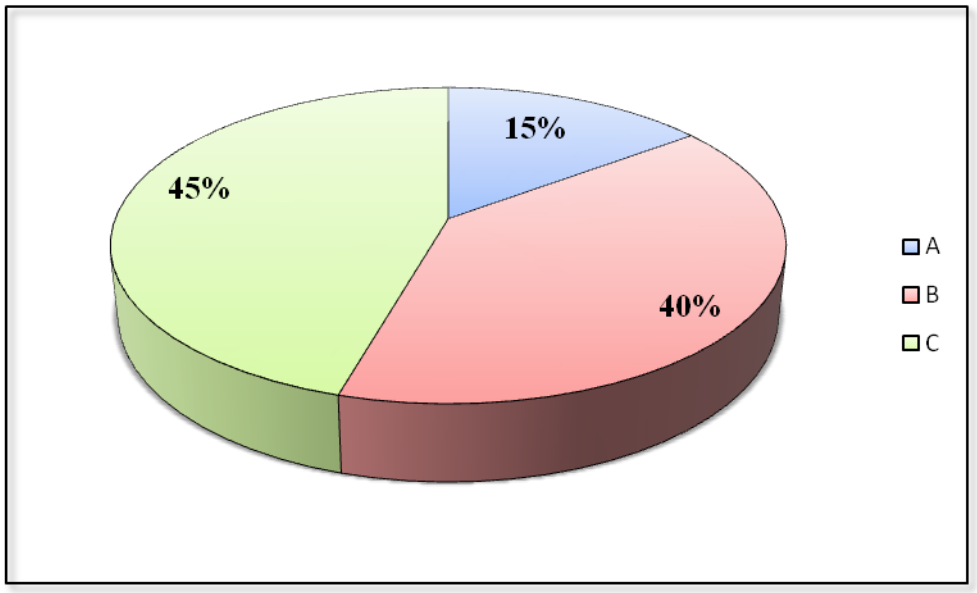
El 44% del estrato encuestado, considera que la estrategia para fomentar sus condiciones de aptitud como choferes profesionales cumpliendo con el requisito social y la seguridad vial es la capacitación continua en cada operadora de servicio de transporte público de pasajeros.

PREGUNTA 5

¿Para su criterio cuál sería un componente para que los agentes de tránsito sean más preventivos que sancionadores?

RESPUESTA	PERSONAS	PORCENTAJE
a).- Vinculación directa con la clase del volante.	7	15%
b).- Trabajos comunitarios en conjunto conductores y policías.	19	40%
c).- Mayor preparación académica a los aspirantes a Policías Nacionales.	22	45%
TOTAL	**48**	**100%**

GRÁFICO



ELABORADO POR: Lcda. Susana Pinos
FECHA: 2012-10-20
FUENTE: Encuestas

INTERPRETACIÓN Y ANÁLISIS DE RESULTADOS:

El 45% del estrato encuestado, en su criterio sería un componente para que los agentes de tránsito sean más preventivos que sancionadores una mayor preparación a los aspirantes a Policías Nacionales.

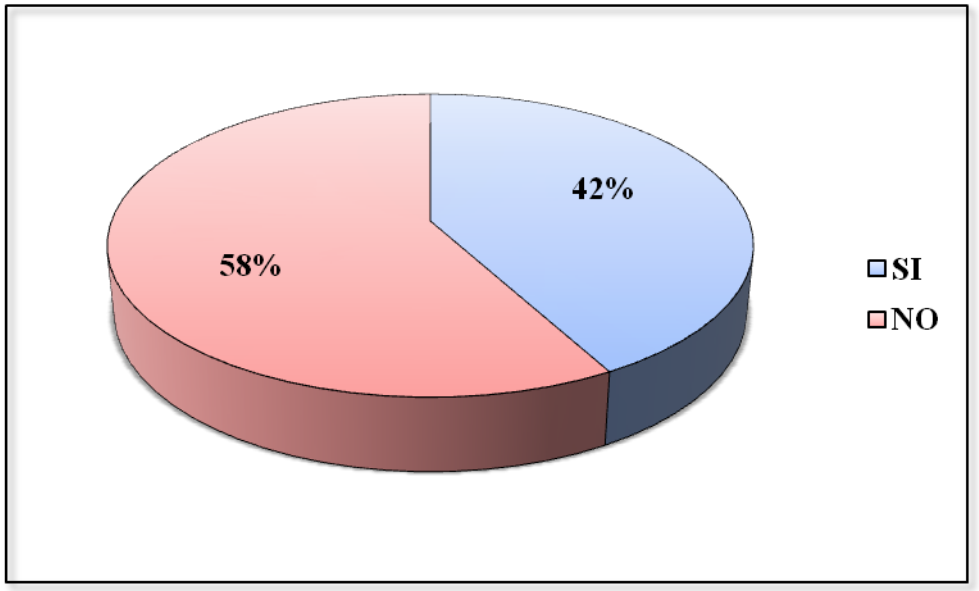
En esta respuesta los choferes profesionales de la operadora encuestada siente esa necesidad que los Policías Nacionales sean sujetos preventivos, sin que esto implique atentar a la seguridad vial.

PREGUNTA 6

¿Tiene usted conocimiento de los efectos jurídicos que genera transportar pasajeros excediendo el límite de capacidad de la unidad de transporte público?

Respuesta	Personas	PORCENTAJE
SI	20	42%
NO	28	58%
TOTAL	**48**	**100%**

GRÁFICO



ELABORADO POR: Lcda. Susana Pinos
FECHA: 2012-10-20
FUENTE: Encuestas

INTERPRETACIÓN Y ANÁLISIS DE RESULTADOS:

El 58% del estrato encuestado, no tiene conocimiento de los efectos jurídicos que genera transportar pasajeros excediendo el límite de capacidad de la unidad de transporte público conducida por ellos.

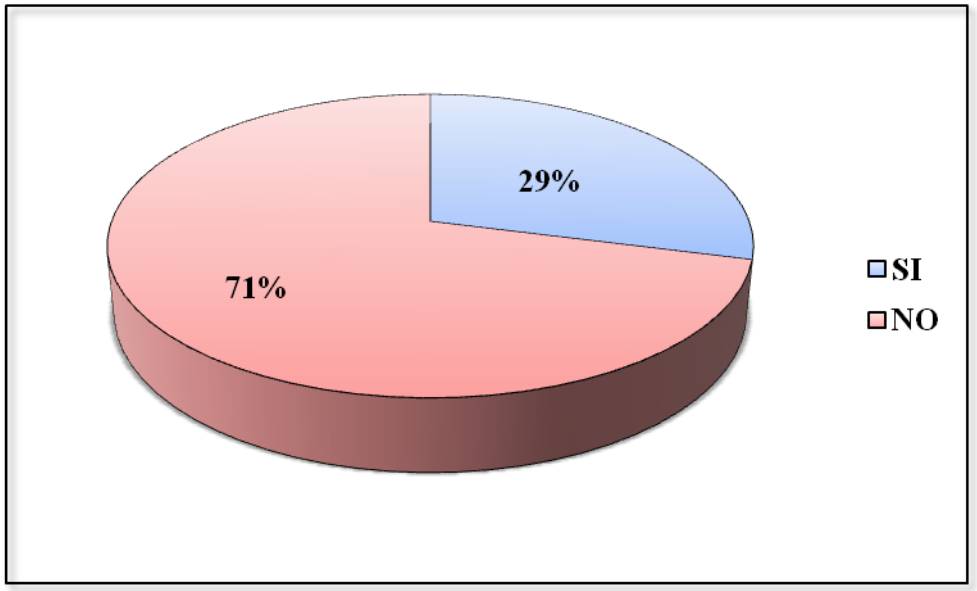
Es preocupante esta realidad, pues asumen el desconocimiento de la disposición legal que sanciona este delito de tránsito, para infringir la ley.

PREGUNTA 7

¿Sabe usted de la responsabilidad solidaria de la operadora de transporte público por el delito de exceso de pasajeros causado por una de sus unidades?

RESPUESTA	PERSONAS	PORCENTAJE
SI	14	29%
NO	34	71%
TOTAL	**48**	**100%**

GRÁFICO



ELABORADO POR: Lcda. Susana Pinos
FECHA: 2012-10-20
FUENTE: Encuestas

INTERPRETACIÓN Y ANÁLISIS DE RESULTADOS:

El 71% del estrato encuestado, no tiene la mínima idea de la responsabilidad solidaria de la operadora de transporte público por el delito de exceso de pasajeros causado por una de las unidades.

Es muy alto este porcentaje de desconocimiento pleno de la disposición legal que sanciona esta infracción.

3.3. SUSTENTACIÓN DE LA HIPÓTESIS O IDEA A DEFENDER

Al desarrollar el presente ítem debo indicar que he culminado con satisfacción mi investigación doctrinaria, jurídica y empírica, por lo que puedo sostener que verifiqué positivamente mi hipótesis que me formulé al iniciar mi investigación de la cual estoy informando en este ejemplar.

Primeramente cabe recordar mi hipótesis que fue redactado de la siguiente manera:

> *El Art. 135.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no regula el exceso de pasajeros en el transporte público intracantonal o urbano; no guarda conformidad con el derecho constitucional a la seguridad jurídica y la debida proporcionalidad entre la infracción y la pena.*

Del análisis jurídico de la normativa prevista, se determina:

El Art. 135.1, de la citada ley, establece sanciones para quien conduzca un vehículo de transporte público internacional, intrarregional, interprovincial, o intraprovincial, con exceso de pasajeros; excepto para el transporte público intracantonal o urbano; y, establece sanciones no proporcionales al tipo de delito.

El Art. 144, literal d) de la indicada ley, establece sanciones para el conductor de transporte por cuenta propia o comercial que excediere el número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor; excepto para el transporte de servicio particular, personal o familiar, y público.

Por lo tanto, no existe Seguridad Jurídica, no hay un respeto a la Constitución de la República del Ecuador, al vulnerar el principio de la debida

proporcionalidad, y tampoco se garantiza el derecho a la integridad personal y al derecho de acceder a servicios públicos de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato, previstos en el Art. 66, numerales 1 y 17 de la referida norma suprema; ya que no existe normativa previa, clara y aplicable por el juzgador para sancionar el exceso de pasajeros en el transporte público intracantonal.

CAPÍTULO IV
MARCO PROPOSITIVO

En el ítem que se presenta en este apartado, me corresponde presentar como corolario de mi investigación un proyecto de reforma legal a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y a su Reglamento General para la aplicación de la citada ley.

4.1. Titulo del Proyecto de Reforma Jurídica

"Proyecto de Ley Reformatoria a la Ley Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial."

4.2. Objetivo

Este Proyecto de Ley Reformatoria a a la Ley Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tiene por objeto garantizar el derecho a la integridad personal del pasajero o usuarios en el transporte público en sus diversas modalidades y ámbitos; el derecho a acceder a servicios públicos de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato; el derecho a la protección y seguridad del usuario o pasajero, y regular de mejor manera el exceso de pasajeros en el transporte público, sin que se vulnere derechos constitucionales.

4.3. Justificación

La presente propuesta de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se justifica dado que el legislador ha considerado el

exceso de pasajeros en el transporte público como una circunstancia constitutiva del delito tipificado y sancionado en el Art. 135.1 de la citada ley, sin haber considerado el principio de la debida proporcionalidad entre el delito y la pena impuesta; y, por otro lado, no ha considerado el exceso de pasajeros en el transporte público intracantonal como infracción de tránsito, lo que afecta, al derecho de los pasajeros o usuarios, a su integridad personal, al derecho de acceder a servicios públicos de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato, así como el derecho a la protección y seguridad de los usuarios, incluida la integridad física, psicológica y sexual de las mujeres, personas adultas, adolescentes, niñas y niños; previstos en el Art. 66 numerales 1 y 17 de la Constitución de la República del Ecuador, y Art. 54 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Esta realidad exige una reforma legal a la citada ley, que garantice la seguridad jurídica basada en el reconocimiento de los derechos constitucionales, y en la implementación de normativa legal y adecuada a los principios y derechos constitucionales que facilitarán el fortalecimiento de las garantías básicas del debido proceso.

La presente propuesta de reforma legal cumple con un objetivo y finalidad, de establecer sanciones para el exceso de pasajeros en el transporte público intracantonal, a fin de contar con una normativa que permita controlar y sancionar por parte de la autoridad competente la conducta de los conductores de un automotor que excediere el límite mínimo y máximo de pasajeros en el transporte público urbano, y garantizar los derechos reconocidos en la Constitución de la República del Ecuador, en la ley de la materia, así como la eficacia y supremacía constitucional.

4.4. Desarrollo

4.4.1. ANTEPROYECTO DE LEY REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

LA ASAMBLEA NACIONAL

Considerando:

Que, el Art. 394 de la Constitución de la República del Ecuador, publicada en el **Registro Oficial Nº 449 el 20 de octubre del 2008**, garantiza la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. De la misma manera, el referido artículo vela por la promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte como prioritarias;

Que, el Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias;

Que, los numerales 1 y 17 del Art. 66 de la Constitución de la República Ecuador, garantiza el derecho a la integridad personal y al derecho de acceder a servicios de calidad, eficacia, eficiencia y buen trato, especialmente a las personas adultas mayores, a las personas con discapacidad, mujeres, adolescentes, niños y niñas en servicios de transporte;

Que, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, expedida por la Asamblea Constituyente, y publicada en el **Suplemento del Registro Oficial No. 398 de 7 de agosto del 2008**, debe adecuarse a la normativa constitucional, adaptándose a las necesidades de la sociedad con un sistema de transporte eficiente para el servicio de la ciudadanía;

Que, es imprescindible reformar y depurar la normativa pertinente a las sanciones por exceso de pasajeros en el transporte público; y,

En ejercicio de sus facultades y atribuciones, expide la siguiente:

LEY ORGÁNICA REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

Art. 1.- Deróguese el Art. 135.1.

Art. 2.- Agréguese luego del artículo 145.4 el siguiente artículo:

Art. 145.5.- Incurre en contravención muy grave quien condujere un vehículo de transporte público con exceso de pasajeros, y será sancionado de acuerdo a la siguiente escala:

1. Si la capacidad del automotor de transporte público Internacional, Intraregional, e Interprovincial, excede de tres pasajeros hasta ocho pasajeros, se aplicará la multa de una remuneración básica del trabajador en general, pérdida de cinco (5) puntos en su licencia de conducir y cinco (5) días de prisión.

2. Si la capacidad del automotor de transporte público Internacional, Intraregional, e Interprovincial, excede de ocho pasajeros, se aplicará la multa de una remuneración básica del trabajador en general, pérdida diez (10) puntos en su licencia de conducir y quince (15) días de prisión.

3. Si la capacidad del automotor de transporte público Intraprovincial e Intracantonal, excede de diez pasajeros hasta quince pasajeros, se aplicará la multa de una remuneración básica del trabajador en general,

pérdida de cinco (5) puntos en su licencia de conducir y cinco (5) días de prisión.

4. Si la capacidad del automotor de transporte público Intraprovincial e Intracantonal, excede de quince pasajeros, se aplicará la multa de una remuneración básica del trabajador en general, pérdida diez (10) puntos en su licencia de conducir y quince (15) días de prisión.

Dada en la ciudad de San Francisco de Quito, Distrito Metropolitano, en la Sala de sesiones del Pleno de la Asamblea Nacional del Ecuador a los ….. días del mes de ……. del año 2013.

f)... Presidente.
f).. El Secretario General.

4.5. VALIDACIÓN DE LA PROPUESTA

LINEAMIENTOS PARA EVALUAR LA PROPUESTA:

a. La evaluación de la propuesta está sujeta a las disposiciones contenidas en la Constitución de la República del Ecuador, Convenios y Tratados Internacionales y demás legislación vigente.

Los numerales 1 y 17 del Art. 66 de la Constitución de la República Ecuador, garantiza el derecho a la integridad personal y al derecho de acceder a servicios de calidad, eficacia, eficiencia y buen trato, especialmente a las personas adultas mayores, a las personas con discapacidad, mujeres, adolescentes, niños y niñas en servicios de transporte público.

La necesidad de establecer sanciones para el exceso de pasajeros en el transporte público intracantonal, a fin de contar con una normativa que permita controlar y sancionar por parte de la autoridad competente la conducta de los conductores de un automotor que excediere el límite mínimo y máximo de pasajeros en el transporte público urbano, y garantizar los derechos reconocidos en la Constitución de la República del Ecuador, en la ley de la materia, así como la eficacia y supremacía constitucional.

El Art. 76 de la referida Norma Suprema, establece que en todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluyen varias garantías básicas, que toda autoridad administrativa o judicial debe garantizar el cumplimiento de las normas y los derechos de las partes.

Que nadie puede ser juzgado, ni sancionado por un acto u omisión que al momento de cometerse no esté tipificado en la ley, ni se le aplicará una sanción no prevista por la Constitución o la Ley; y, sólo se le puede juzgar a una persona ante un juez o autoridad competente y con observancia del trámite propio de cada procedimiento.

b. Sobre la base de la acogida favorable que tuvo por parte de mi docente – tutor para el desarrollo del mismo, así como por parte de los docentes lectores y calificadores de mi trabajo de tesis.

c. Sobre el objeto de mi trabajo de tesis que persigue los siguientes logros:

El aporte que pretendo dar con mi propuesta jurídica de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial vigente, es

establecer para el exceso de pasajeros en el transporte público, un rango moderado y un rango límite del exceso de pasajeros, diferenciándolo para cada tipo de transporte público, sea internacional, intraregional, interprovincial, intraprovincial e intracantonal bajo los parámetros constitucionales de la debida proporcionalidad entre la gravedad de la infracción y la pena; y, el principio de legalidad, como garantías básicas del debido proceso.

CONCLUSIONES

De la investigación de mi trabajo de tesis se establece las siguientes conclusiones:

- El 7 de agosto del 2008, en el Ecuador se puso en vigencia la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en la que se tipificaba y se sancionaba el exceso de pasajeros en el transporte terrestre público, como contravención leve de tercera clase, y como contravención grave de primera clase. Normativa legal que fue derogada mediante ley reformatoria de fecha 29 de marzo del 2011.

- Con las reformas realizadas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con fecha 29 de Marzo del 2011, se tipifica y se sanciona en el Art. 135.1, como delito el exceso de pasajeros en el transporte público interprovincial, intraprovincial, intraregional, e internacional, excepto para el transporte urbano o intracantonal; lo que, afecta gravemente el derecho a la protección y seguridad de los pasajeros y usuarios.

- La falta de normativa que regule y sancione el exceso de pasajeros del transporte urbano o colectivo en la ciudad de Guaranda, vulnera el derecho a la seguridad jurídica prevista en el Art. 82 de la Constitución de la República del Ecuador, que se fundamenta en el respeto a la Constitución de la República del Ecuador, y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicables por las autoridades competentes.

- Mientras no esté tipificado y sancionado el exceso de pasajeros en el transporte público urbano o intracantonal en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no se puede juzgar, ni sancionar a los conductores que presten este servicio, por mandato del Art. 76 numeral 3 de la Constitución de la República del Ecuador.

- El Art. 135.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no guarda conformidad con el derecho a la debida proporcionalidad entre la infracción y la pena; ni garantiza el derecho de protección y seguridad de los usuarios o pasajeros del transporte público intracantonal o urbano (colectivo).

RECOMENDACIONES

Teniendo en cuenta las conclusiones establecidas en nuestro trabajo de tesis, se hace las siguientes recomendaciones:

- A los estudiantes de derecho, que realicen estudios sobre el transporte público y el exceso de pasajeros, a fin de plantear reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y al Reglamento General de la citada ley, que determine límites máximos y rangos moderados sobre el exceso de pasajeros en los diferentes tipos de transporte terrestre público.

- A la Asamblea Nacional, mediante reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, garantice el derecho a la protección y seguridad de los usuarios o pasajeros; así como la eficiencia en la prestación del servicio, evitando que se vulneren derechos constitucionales, por el exceso de pasajeros en los buses urbanos o colectivos, establecidos en la ley como transporte público intracantonal.

- A la Asamblea Nacional, tipifique y sancione el exceso de pasajeros en el transporte terrestre público intracantonal o urbano, como contravención muy grave de tránsito.

- A las señoras juezas y señores jueces de tránsito, que Consulten a la Corte Constitucional de manera motivada y fundamentada la constitucionalidad del Art. 135.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ya que no guarda conformidad con el derecho a la debida proporcionalidad entre la infracción y la pena; y, atenta contra el derecho al trabajo de los propietarios o socios de la empresa.

BIBLIOGRAFÍA

1. CABANELLAS, Guillermo.- Diccionario de Derecho Usual. Tomo III, Séptima Edición. Editorial Heliasta S.R.L. Buenos Aires, Argentina. 1972.

2. CABANELLAS, Guillermo.- Diccionario Jurídico Elemental.- Decimoquinta Edición.- Editorial Heliasta S.R.L. Argentina 2001

3. CADENA CRESPO, Marco.- Las infracciones o delitos de tránsito, con sus analogías a los delitos del homicidio al asesinato.- Diseño e impresión Crissan Color.- Quito – Ecuador 1998.

4. CARDENAS, Ramiro.- Práctica Forense en materia de Tránsito.- 1ra. Edición. Ediciones CARPOL.- Cuenca –Ecuador 1999

5. GALLEGOS, BOLIVAR.- La Responsabilidad en el delito de tránsito.- Impresores HEAN.- Quito –Ecuador 2009

6. JIMÉNEZ DE ASÚA Luis.- Lecciones de Derecho Penal

7. OSSORIO, Manuel.- Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales. 1ra. Edición. Ediciones Heliasta S.R.I. Buenos Aires. Argentina 1974

8. VALDERRAMA, Olano.- "Tratado Técnico Jurídico sobre Accidentes de Circulación"

9. YÁVAR NÚÑEZ, Fernando; VÁSQUEZ VARAS, Julio Oswaldo, y MONTÚFAR FUENTES, Carlos.- "Manual Teórico-Práctico sobre: Delitos de Tránsito"

LEGISGRAFÍA

1. CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR. 1ra. Edición. Editorial Jurídica del Ecuador. Quito 2013.

2. CÓDIGO PENAL.- Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito 2013.

3. CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO PENAL.- Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito 2013.

4. CÓDIGO ORGÁNICO DE LA FUNCIÓN JUDICIAL.- Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito 2013.

5. LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito 2013.

6. REGLAMENTO GENERAL A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito 2013.

LINKOGRAFÍA

- Sentencia No. 024-10-SCN-CC, Corte Constitucional, de fecha Quito, 1 de octubre del 2010.

- Relación comparada del derecho a la defensa - Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-025/09

ANEXOS

ANEXOS

ANEXO 1

a) FORMULARIO DE ENCUESTA A JUECES Y FISCALES

ÁREA: Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

OBJETIVO: Recabar información sobre el exceso de pasajeros en el transporte intracantonal (urbano o colectivo), y la responsabilidad del conductor del vehículo automotor. (bus)

DATOS INFORMATIVOS:

PROFESIÓN:..... LUGAR DE TRABAJO:.....
CARGO QUE DESEMPEÑA:.....

INSTRUCCIONES: Sírvase contestar las siguientes preguntas, emita su criterio y marque con una (X), la respuesta que considere correcta, recuerde que es anónimo, por lo que tiene libertad para dar su opinión.

CUESTIONARIO

1. ¿Sabe usted qué es una infracción de tránsito?

a).- Son las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos y resoluciones y demás regulaciones de tránsito.	
b).- Son las omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por conducir en estado de embriaguez y bajo los efectos de sustancias estupefacientes.	
c).- Son los accidentes en las vías públicas causados por conductores menores adultos.	

2. ¿Conoce usted qué es un delito de tránsito?

a).- Es un acontecimiento, inesperado, no deseado, no meditado, generalmente de consecuencias desagradables, en las personas y/o propiedad privada.	
b).- Es un acontecimiento meditado por parte del conductor, generalmente de consecuencias desagradables, en las personas	

y/o propiedad privada que conmocionada a la sociedad.	
c).- Es una contravención muy grave por circular sin poseer su licencia de conducir.	

3. ¿Concibe usted qué son las circunstancias agravantes en materia de tránsito?

a).- Son aquellas que disminuyen la pena por la infracción cometida, dentro de los límites legales y de la apreciación discrecional del juzgador.	
b).- Son aquellos circunstancias constitutivas o modificatorias de la infracción que aumentan la pena.	
c).- Son aquellas que aumentan la malicia del acto, o la alarma que la infracción produce en la sociedad, o establecen la peligrosidad del autor.	

4. ¿Conoce usted, en qué consiste la seguridad jurídica?

a).- Consiste en que la ley establece los mecanismos jurídicos para que no quede en indefensión.	
b).- Se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes.	
c).- Es una garantía básica del debido proceso.	

5. ¿Sabe usted, en qué consiste la debida proporcionalidad?

a).- La ley debe establecer sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza de manera proporcional con la gravedad de la infracción cometida.	
b).- La ley establecerá sanciones penales de acuerdo con la personalidad del infractor.	
c).- La ley establecerá sanciones penales conforme las conductas dolosas y culposas del infractor.	

6. ¿Cómo debería la ley sancionar el exceso de pasajeros en el transporte público urbano, para garantizar el derecho a la seguridad jurídica sin afectar el derecho a la debida proporcionalidad?

a).- Como delito de tránsito.	
b).- Como contravención muy grave de tránsito.	
c).- Otra.	

7. ¿Está de acuerdo que las sanciones impuestas en la ley para el exceso de pasajeros en el transporte público internacional, intrarregional, intraprovincial e interprovincial, no garantiza el derecho a la debida proporcionalidad?

SI ( ) NO ( )

8. ¿Sabe usted, cual es el mecanismo para garantizar el derecho a la protección y seguridad de los usuarios o pasajeros del transporte público urbano frente al exceso de pasajeros?

a).- Que se tipifique como delito en el Articulado 135.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.	
b).- Una reforma al Art. 145 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el sentido que sea considerada como una circunstancia constitutiva de una contravención muy grave de tránsito.	
c).- Se aplique las sanciones previstas de la contravención grave de tercera clase Art. 144, lit. d) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.	

9. ¿Está de acuerdo, con la responsabilidad solidaria de la operadora de transporte público por exceso de pasajeros causado por una de sus unidades?

SI ( ) NO ( )

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

ANEXO 2

b) FORMULARIO DE ENCUESTA A CHOFERES PROFESIONALES

ÁREA: Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

OBJETIVO: Recabar información sobre el exceso de pasajeros en el transporte intracantonal (urbano o colectivo), y la responsabilidad del conductor del vehículo automotor (bus).

DATOS INFORMATIVOS:

PROFESIÓN:..... LUGAR DE TRABAJO:.....
CARGO QUE DESEMPEÑA:.....

INSTRUCCIONES: Sírvase contestar las siguientes preguntas, emita su criterio y marque con una (X), la respuesta que considere correcta, recuerde que es anónimo, por lo que tiene libertad para dar su opinión.

CUESTIONARIO

1. ¿Sabe usted qué es una infracción de tránsito?

a).- Son las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos y resoluciones y demás regulaciones de tránsito.	
b).- Son las omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por conducir en estado de embriaguez y bajo los efectos de sustancias estupefacientes.	
c).- Son los accidentes en las vías públicas causados por conductores menores adultos.	

2. ¿Conoce usted qué es un delito de tránsito?

a).- Es un acontecimiento, inesperado, no deseado, no meditado, generalmente de consecuencias desagradables, en las personas y/o propiedad privada.	
b).- Es un acontecimiento meditado por parte del conductor, generalmente de consecuencias desagradables, en las personas y/o propiedad privada que conmocionada a la sociedad.	
c).- Es una contravención muy grave por circular sin poseer su licencia de conducir.	

3. ¿Sabe usted que sanción establece la ley por el exceso de pasajeros en el transporte público?

b) Trabajo comunitario y multa pecuniaria.	
b).- Reducción de puntos de la licencia de conducir, y, multa pecuniaria.	
c).- Prisión, reducción de puntos de la licencia de conducir, multa pecuniaria, y suspensión de la operadora	

4. ¿Sabe usted, cuál es la estrategia para fomentar las condiciones de aptitud de un conductor profesional cumpliendo con el requisito social y la seguridad vial?

a).- Extender el período académico y práctico de las escuelas de capacitación de choferes profesionales.	
b).- Capacitación continua en cada operadora de servicio de transporte público de pasajeros.	
c).- Revocatoria de las licencias de conducir a los conductores profesionales que no cumplan con una evaluación anual.	

5. ¿Para su criterio cuál sería un componente para que los agentes de tránsito sean más preventivos que sancionadores?

a).- Vinculación directa con la clase del volante.	
b).- Trabajos comunitarios en conjunto conductores y policías.	
c).- Mayor preparación académica a los aspirantes a Policías Nacionales.	

6. ¿Tiene usted conocimiento de los efectos jurídicos que genera transportar pasajeros excediendo el límite de capacidad de la unidad de transporte público?

SI ( ) NO ( )

7. ¿Sabe usted de la responsabilidad solidaria de la operadora de transporte público por el delito de exceso de pasajeros causado por una de sus unidades?

SI ( ) NO ( )

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN