



**UNIVERSIDAD ESTATAL
PENÍNSULA DE SANTA ELENA**

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD

CARRERA DE DERECHO

**TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR PREVIO A LA
OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ABOGADO**

TÍTULO:

**CONTRAVENCIÓN DE SEGUNDA CLASE, SANCIÓN POR EXCESO DE
PASAJEROS Y SU INAPLICABILIDAD A LOS VEHÍCULOS DE
TRANSPORTACIÓN PARTICULAR. 2021.**

AUTOR:

Barzola Mazón Christian Alfonso

Franco Angulo Cristhian Fabricio

TUTOR

: Ab. Carlos Vélez Freire, MGT

LA LIBERTAD – ECUADOR

**2022
UNIVERSIDAD ESTATAL**

PENÍNSULA DE SANTA ELENA

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD

CARRERA DE DERECHO

TÍTULO:

CONTRAVENCIÓN DE SEGUNDA CLASE, SANCIÓN POR EXCESO DE PASAJEROS Y SU INAPLICABILIDAD A LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTACIÓN PARTICULAR. 2021.

AUTOR:

Barzola Mazón Christian Alfonso

Franco Angulo Cristhian Fabricio

TUTOR

Ab. Carlos Vélez Freire, MGT

LA LIBERTAD – ECUADOR

2022

APROBACION DEL TUTOR

La Libertad, 13 de julio del 2022

CERTIFICACIÓN

En mi calidad de Profesor Tutor del Trabajo de Integración Curricular de título **“CONTRAVENCIÓN DE SEGUNDA CLASE, SANCIÓN POR EXCESO DE PASAJEROS Y SU INAPLICABILIDAD A LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTACIÓN PARTICULAR. 2021.”**, correspondiente a los estudiantes Cristian Fabricio Franco Angulo y Christian Alfonso Barzola Mazón, de la Carrera de Derecho, de la Universidad Estatal Península de Santa Elena; declaro que luego de haber orientado científica y metodológicamente su desarrollo el referido proyecto de investigación se encuentra concluido en todas sus partes cumpliendo así con el proceso de acompañamiento determinado en la normativa interna, recomendando se inicien los procesos de evaluación que corresponden.

Atentamente



Abg. Carlos Vélez Freire, Mgt.

PROFESOR TUTOR

La Libertad, 13 de Julio del 2022

CERTIFICACIÓN ANTIPLAGIO

En mi calidad de tutora del trabajo de investigación, título: **CONTRAVENCIÓN DE SEGUNDA CLASE, SANCIÓN POR EXCESO DE PASAJEROS Y SU INAPLICABILIDAD A LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTACIÓN PARTICULAR. 2021**, cuya autoría corresponde a los estudiantes, **FRANCO ANGULO CRISTHIAN FABRICIO Y BARZOLA MAZON CHRISTIAN ALFONSO**, de la carrera de Derecho, **CERTIFICO**, que el contenido de dicho trabajo ha sido sometido a la validación en sistema antiplagio **URKUND**, obteniendo un porcentaje de similitud del **1%** cumpliendo así con los parámetros técnicos requeridos para este tipo de trabajo académico.

ATENTAMENTE,



AB. VELEZ-FREIRE CARLOS, MGT.

FIRMA TUTOR

CERTIFICACION GRAMATICAL

Lcdo. Dennys Mauricio Panchana Yagual, Mgtr.

Celular: 0939211032

Correo: dennys.panchana@educacion.gob.ec

CERTIFICACIÓN GRAMATICAL Y ORTOGRÁFICA

Yo, **DENNYS MAURICIO PANCHANA YAGUAL**, en mi calidad de **LICENCIADO EN CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN Y MAGISTER EN ADMINISTRACIÓN Y LIDERAZGO EDUCACIONAL**, por medio de la presente tengo a bien indicar que he leído y corregido el Trabajo de Integración Curricular previo a la obtención del Título de Abogado, denominado **"CONTRAVENCIÓN DE SEGUNDA CLASE, SANCIÓN POR EXCESO DE PASAJEROS Y SU INAPLICABILIDAD A LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTACIÓN PARTICULAR. 2021"**, de los estudiantes: **BARZOLA MAZÓN CHRISTIAN ALFONSO Y FRANCO ANGULO CRISTHIAN FABRICIO**

Certifico que está redactado con el correcto manejo del lenguaje, claridad en las expresiones, coherencia en los conceptos e interpretaciones, adecuado empleo en la sinonimia. Además de haber sido escrito de acuerdo a las normas de ortografía y sintaxis vigentes.

En cuanto puedo decir en honor a la verdad y autorizo a los interesados hacer uso del presente como estime conveniente.

Santa Elena, 23 de Agosto del 2022



Lcdo. Dennys Panchana Yagual, Mgtr.

CI. 0919400176

LICENCIADO EN CIENCIAS DE LA EDUCACION
MAGISTER EN ADMINISTRACIÓN Y LIDERAZGO EDUCACIONAL
N° DE REGISTRO DE SENECYT 1031-2018-1947613

La Libertad, diciembre del 2021.

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Nosotros Christian Alfonso Barzola Mazón y Cristhian Fabricio Franco Angulo, estudiantes del séptimo semestre de la carrera de Derecho de la Universidad Estatal Península de Santa Elena, habiendo cursado la asignatura Unidad de Integración Curricular I, declaramos la autoría de la presente propuesta de investigación, de título **“CONTRAVENCIÓN DE SEGUNDA CLASE, SANCIÓN POR EXCESO DE PASAJEROS Y SU INAPLICABILIDAD A LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTACIÓN PARTICULAR. 2021.”**, desarrollada en todas sus partes por los suscritos estudiantes con apego a los requerimientos de la ciencia del derecho, la metodología de la investigación y las normas que regulan los procesos de titulación de la UPSE..

Atentamente



.....

Christian Alfonso Barzola Mazón

CC. 0919391623



.....

Cristhian Fabricio Franco Angulo

CC. 1722424544

Celular: 0998268681 / 0958733044 e-mail: christian.barzolamazon@upse.edu.ec /
cristhian.francoangulo@upse.edu.ec


TRIBUNAL DE GRADO



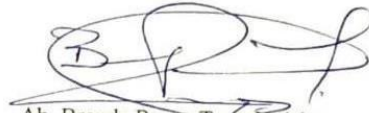
Ab. Ana Tapia Blacio, Mgt.
DIRECTORA CARRERA DE DERECHO



Ab. Arturo Clery Aguirre, PhD
DOCENTE ESPECIALISTA



Ab. Carlos Velez Freire, Mgt.
DOCENTE TUTOR



Ab. Brenda Reyes Tomala, Mgt.
DOCENTE GUÍA DE LA UIC

DEDICATORIA

Dedico este trabajo a todos los que siempre quisieron ser escuchados y callaron su voz, a los que encerraron injustamente, que si alguien está en la cárcel, y si no sale de la cárcel, al menos sale su voz, por que la voz no hay quien la pare ni rejas ni paredes, a los míos por ser todo lo suficiente y ayudarme a lograr el objetivo, agua mi sangre viento mi aliento y fuego mi espíritu.

Christian B.

Dedico este trabajo investigativo, que es fruto de mucho esfuerzo, sacrificio y disciplina, a nuestros Señor Jesucristo por proveerme de mucho tesón y darme cómo a Salomón sabiduría para poder culminar una importante meta en mi vida, a mi amada esposa por ser la ayuda idónea en todo momento; a mis hijos, que son el motor que impulsan mi vida; a mis incomparables padres, que han sido un ejemplo y con sus enseñanzas forjaron en mi a una persona de bien, con valores y principios; a mis hermanos que han contribuido con su granito de arena en este largo trajinar, y a todas las personas que se alegran con mis triunfos; gracias a todos por confiar en mí.

Cristhian F.

INDICE GENERAL

Contenido

DECLARACIÓN DE AUTORÍA	VI
TRIBUNAL DE GRADO	VII
DEDICATORIA	VIII
INDICE GENERAL	IX
UNIVERSIDAD ESTATAL PENINSULA DE SANTA ELENA FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD CARRERA DE DERECHO	XII
AUTORES;	XII
Cristhian Franco Angulo	XII
Christian Alfonzo Barzola	XII
Tutor;	XII
Ab. Carlos Vélez Freire, MGT	XII
RESUMEN	XII
Palabras clave: Contravención- sanción – transito- particular	XII
RESUMEN	XII
ABSTRAC	XIII
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPITULO I.....	3
EL PROBLEMA DE LA INVESTIGACIÓN	3
1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	3
1.2 FORMULACION DEL PROBLEMA.....	6
1.3 OBJETIVOS	6
Objetivo general.....	6
Objetivos específicos	6
1.4 JUSTIFICACIÓN.....	7
1.5 IDEA A DEFENDER.....	8

1.6 Variables	8
CAPITULO II	9
MARCO REFERENCIAL	9
2.1 Marco teórico	9
2.1.1 Antecedentes	9
2.1.2 Evolución de las leyes de tránsito en el Ecuador	10
2.1.3 Contravención	12
2.1.3.1 Definición de contravención.....	12
2.1.4 Tipos de contravenciones.....	13
2.1.5. Transito.....	14
2.1.5.1 Contravenciones de tránsito	15
2.1.6 Causas de las Contravenciones de transito	16
2.1.7 Sanciones para las Contravenciones de Tránsito	17
2.1.8 Juzgamiento de las Contravenciones.....	19
2.1.9 Sanciones.....	21
2.1.10 Clasificación de las Infracciones	21
2.1.11 El delito	22
2.1.12 El dolo.	22
2.2 Marco legal	23
2.2.1 Constitución de la República del Ecuador (CRE)	23
Población y movilidad humana.....	23
Transporte	24
2.2.2 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial (LOTTTSV).....	24
2.2.3 Reglamento de la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial	25
Los Delitos de Tránsito	25
2.2.4 Código Orgánico Integral Penal (COIP)	26
2.3 Marco conceptual.....	27
CAPITULO III	29
MARCO METODOLOGICO.....	29
3.1. DISEÑO Y TIPO DE INVESTIGACION	29
3.2. Recolección de la información.....	30
3.2.2 MUESTRA.	30
3.3 Tratamiento de la información MÉTODO Y TÉCNICAS	31

3.3.1 Metodo.....	31
3.3.1.1 METODO DEDUCTIVO.....	31
3.3.2 Tecnica.....	31
3.3.2.1 ENCUESTAS.....	31
3.5 CONCEPTUALIZACION DE LAS VARIABLES.....	32
3.4 Operacionalización de las variables.....	32
CAPITULO IV	35
RESULTADOS Y DISCUSION	35
4.1 Análisis, interpretación y discusión de resultados	35
4.1.1 Encuestas a abogados en libre ejercicio y agentes de transito	35
4.2 VERIFICACION DE LA IDEA A DEFENDER.....	45
CONCLUSIONES	46
RECOMENDACIONES.....	47

UNIVERSIDAD ESTATAL PENINSULA DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD CARRERA DE
DERECHO
CONTRAVENCIÓN DE SEGUNDA CLASE, SANCIÓN POR
EXCESO DE PASAJEROS Y SU INAPLICABILIDAD A
LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTACIÓN
PARTICULAR. 2021.

AUTORES;
Cristhian Franco Angulo
Christian Barzola Mazón
Tutor;
Ab. Carlos Vélez Freire, MGT

RESUMEN

Este proyecto tiene como objetivo demostrar que la inexistencia de una sanción a la transportación particular por la contravención de exceso de pasajeros, establecido en el art 387.5 del COIP, constituye una gran falta de control por parte del Estado y consecuentemente, esa falta, indudablemente influye en el cometimiento de actos que ponen en constante peligro la seguridad vial, tanto de los conductores, de sus acompañantes, así como también de los transeúntes. Varios son los factores que convergen para que se efectivicen estos actos peligrosos, que incluso desembocan en accidentes de tránsito, uno de ellos es la distracción, al exceder el número de pasajeros permitidos en cualquier tipo de transportación reduce la posibilidad de maniobrabilidad eficaz, esto fatalmente termina en contravenciones y accidentes, con resultados fatales. Esto permite que se apunte como recomendación la inclusión de la transportación particular en este artículo, y su tratamiento y sanción promueva a los profesionales del volante a tomar conciencia en todo lo referente al tema del tránsito, dado que esta contravención afecta a todo tipo de transportación y no solo al tipo de transportación que conlleva a obtener una contraprestación económica, sean estos, públicos, comerciales y de cuenta propia, debido a que de ocurrir un accidente por esta y otra causa la afectación para los usuarios de cualquier transporte será el mismo.

Palabras clave: Contravención- sanción – transito- particular

ABSTRAC

This project has the objective to proof the non-existence of a penalty for private transportation for the violation of the law relating excess passengers established by article 387.5 of the coip, which constitutes a great lack of implementation of control by the state and consequently this lack enforcement in the commitment of acts that put in danger constantly road safety to drivers, passengers and passerby.

There are several facts that converge to carry out these dangerous acts, which even lead to traffic accidents, one of them is distraction, when the amount of passengers exceed the limit in any class of transportation because it reduces the possibility of driving carefully, and this result in the infringement of accidents with fatal consequences. this allow to be submitted as a recommendation to incorporate private transportation in this article, to promote drivers to become aware about everything related to transit, because every type of transportation not only public, commercial and private in case of accident are equally affected.

Keywords: Violation- sanction - transit- private

INTRODUCCIÓN

El estado reconoce una movilidad libre y segura , pero a su vez regula la misma, a través de normas sancionadoras, por lo cual, dilucidaremos en el presente proyecto, en el que se demuestra que la falta de una sanción a la contravención de tránsito por exceso de pasajeros, la cual es cometida por todo tipo de vehículos, pero la norma exceptúa una sanción a esta contravención cuando es cometida por los vehículos de la transportación particular, y, al no ser sancionada viola y transgrede, esta garantía que da el Estado a los usuarios de la vía. Ecuador es participe en la creación de proyectos de seguridad vial, sin embargo, sorprende la existencia de un vacío y que no se haya creado una reforma a esta contravención. cabe de mencionar también que existe una consulta a la corte nacional de justicia con fecha nueve de febrero del 2018, en él, dentro del análisis y conclusión indica que, no existe un vacío legal debido al carácter que le ha querido dar a la norma el legislador, pero también en este proyecto se expondrá que la no sanción a este tipo de contravención hacia la transportación particular, pone en riesgo la seguridad de los usuarios de la vía, lo cual es una garantía que el Estado ofrece y no cumple en su totalidad.

Capítulo I recoge toda la problemática de esta no sanción a los vehículos particulares en este tipo de contravención, haciendo un paso por los inicios de las contravenciones, y la definición de contravención, además, se analizó la diferencia entre transportación particular y comercial también realizando un análisis del artículo 387.5 del COIP tanto en la ley de tránsito y en su reglamento

Capitulo II forma el marco referencial, realizamos una profunda investigación a los criterios doctrinarios de grades pensadores, con respecto a la evolución de las contravenciones, además de un minucioso análisis de la doctrina ecuatoriana y su evolución, así también a las sanciones que se aplican al cometimiento de las contravenciones sus causas y consecuencias, sin dejar de recurrir a textos legales que le den forma al marco legal.

Capitulo III aquí se encontrará un contenido del trabajo de campo, obtenido mediante técnicas de investigación, entre las que se destaca la encuesta, es lo que ayuda a esclarecer y demostrar si es imperioso la sanción a la trasportación particular, formando parte de

nuestra población los agentes de tránsito de Santa Elena aportando con su experiencia de manera significativa, en conjunto con abogados que tratan comúnmente temas de materia de tránsito, nos aportan con sus conocimientos para lograr nuestros objetivos .

Como conclusión este arduo trabajo de investigación, se obtuvo la afirmación de la idea a defender que se planteó, la misma que a todas luces demuestra la necesidad de sancionar a los vehículos particulares que incurran en las contravenciones de tránsito, ya que mediante el análisis e interpretación de los datos recopilados esta contravención también es una causante de accidentes de tránsito dentro de la provincia

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA DE LA INVESTIGACIÓN

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Contravención, de acuerdo al Diccionario de la Real Academia de la Lengua es la acción y efecto de contravenir, mientras que contravenir es obrar en contra de lo que está normado, una contravención es un quebrantamiento a ley, pero a diferencia de un delito, no se sanciona con pena privativa de libertad, si no, de manera pecuniaria, salvo ciertas excepcionalidades; existen contravenciones en ámbitos, civiles, penales y de tránsito, atendiendo al enfoque de nuestra investigación abordaremos lo concerniente al tema de tránsito.

Dentro de la legislación ecuatoriana el cuerpo normativo que rige el ámbito de tránsito se denomina: Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, misma que posteriormente llamaremos 'LOTTTSV', esta, absorbe todo, en base a sanciones y demás situaciones relacionadas con el tránsito; sin embargo, dentro la LOTTTSV, el término contravención no cuenta con una definición, por lo que, para una mejor comprensión en este sentido, recurriremos a la dogmática. El tratadista Guillermo Cabanellas define el término contravención como:

‘La falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Tránsito a la ley cuando se obra contra ella o en fraude de la misma. En lo Penal.- Dentro de los ordenamientos, como el francés, que se establece una división tripartita de las infracciones penales: crímenes, delitos y contravenciones, la más leve, el simple quebrantamiento de ordenanzas municipales o reglamentos de policía, reprimidos con penas de carácter más bien administrativo.’ (Cabanellas G. , 1998)

En efecto, que la contravención sea un acto que transgrede la ley, lo hace merecedor de una sanción, pero cada sanción debe estar relacionada con el principio de proporcionalidad, este factor es lo que permite que exista una clasificación de las contravenciones en todos los ámbitos, en cuanto a las contravenciones de tránsito estas se encuentran clasificadas en el Código Orgánico Integral Penal, desde el artículo 386 hasta el artículo 392, y van desde la primera clase hasta la séptima clase.

Por otra parte, la sanción hacia los siniestros con vehículos a rueda, que involucren una afectación hacia terceros, no nace con la creación de los vehículos a motores, según tibermotormadrid.

Se tiene registro de la primera sanción por este tipo de actos, 2800 años atrás en el antiguo Egipto, siguiendo la línea de tiempo en la época de él imperio romano llegaron las primeras multas y restricciones vehiculares con el emperador Cesar; para el año 1300 el papa Bonifacio VIII, decidió establecer la circulación por la izquierda como medida restrictiva de tránsito; para el siglo XV la reina Isabel la Católica dispone sancionar a las personas ebrias que ocasionaban algún tipo de accidentes con sus vehículos de tracción animal, de a poco fueron surgiendo las sanciones de tránsito; obviamente, con la revolución industrial de mediados del siglo XVIII, a comienzos del siglo XIX crean los vehículos mecánicos, y con el boom de estos vehículos también surgen las leyes de tránsito, que, como todas las normas han ido transformándose de acuerdo a las necesidades de la sociedad. (<https://tibermotormadrid.es/experiencias/cuales-el-origen-de-las-multas/>, s.f.)

En nuestro país, como ya se manifestó en párrafos anteriores, la ley vigente que regula la situación del tránsito es la LOTTTSV y cuyas sanciones a esta ley se encuentran establecidas en el COIP, ahí encontraremos varios artículos que disponen una sanción a las vulneraciones cometidas contra la vigente ley de tránsito, entre ellas, el art 387.5 que es el motivo de esta investigación.

Art. 387.5.- La o el conductor de transporte por cuenta propia o comercial que exceda el número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor.

Aquí nos indica, la contravención de segunda clase sobre la sanción al conductor de transporte por cuenta propia o comercial que exceda el número de pasajeros o volumen de carga de la capacidad del automotor, hace mención a una clase de transporte, sin embargo, si nos remitimos al artículo 51 LOTTTSV,

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. (edicioneslegales, 2014)

En este sentido, es claro que el artículo, no establece una sanción a los vehículos particulares que incurran en la transportación con excesos de pasajeros y con un volumen de carga superior a su capacidad, demostrando, que no pueden ser legalmente sancionados, toda vez que, la sanción en sí, exceptúa a la clase de servicio de transportación particular.

Esta falta de sanción, contribuye a la incidencia de dicha contravención, que a priori se convierte en una de las causas de accidentes de tránsito, por el exceso de pasajeros como el exceso del volumen de carga se ocasionan fallas humanas y mecánicas que convergen en siniestros de tránsito. Fallas humanas, tales como, la poca visión que podría tener un conductor por el exceso de pasajeros o carga, así como también la poca maniobrabilidad de la palanca de cambios en caso de llevar mucha gente cerca de él, entre otros factores; fallas mecánicas, puede sufrir la explosión de uno de los neumáticos por el exceso de carga, pérdida de pista por la inestabilidad ocasionado por la misma causa.

Si bien, la norma hace una diferenciación entre lo que son vehículos comerciales, de cuenta propia y particulares, se olvida que el factor común entre estos tipos de vehículos, es la persona, conductor y pasajeros, por lo que al incurrir cualquiera estos vehículos en la contravención establecida en el artículo 387.5, y producirse un accidente por esta impericia, las consecuencias fatales serían las mismas, para quienes hacen uso de un vehículo comercial, de cuenta propia o particular.

La transportación comercial, es la que se da a terceras personas de igual manera a cambio de una contraprestación económica, dentro de esta están el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, tricimotos, carga pesada, carga liviana, mixto.

La transportación por cuenta propia, satisface la necesidad de movilización de personas o bienes, dentro del ámbito de las actividades comerciales exclusivas de las personas naturales haciendo uso de su vehículo propio o flota privada

Y la transportación particular, es la que satisface la necesidad propia de transportación de sus propietarios, sin fines de lucro.

Basado en estos aspectos la necesidad, de que exista una sanción para la transportación particular es imperiosa, ya que estos también forman parte de esta responsabilidad general

de la seguridad vial para conductores y transeúntes. Cabe mencionar que la única diferencia entre estos tipos de vehículos, es la contraprestación económica, pero, al existir la misma atmosfera de responsabilidad vial dentro de la red vial estatal, estos también deberán ser normados dentro de esta, por la cantidad de contravenciones y acciones que pudieren derivar en una omisión del deber objetivo de cuidado y se puedan provocar daños irreversibles.

1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Por qué se exceptúa una sanción a los vehículos particulares que incurren en la contravención de segunda clase, en base al exceso de pasajeros, art. 387.5 del COIP?

Análisis a la Contravención de segunda clase contemplada en el COIP, sanción por exceso de pasajeros y volumen de carga y su inaplicabilidad a los vehículos de transportación particular al amparo del ART. 387.5 del COIP en la provincia de Santa Elena año 2021

1.3 OBJETIVOS

Objetivo general

Analizar la sanción del art 387.5 y su motivación que impide la sanción a vehículos particulares mediante el análisis de la doctrina referente tanto a educación vial y normas de los fabricantes al uso adecuado del automotor para el entendimiento del por qué es necesario su control.

Objetivos específicos

Establecer por qué es necesario que se imponga una sanción a la transportación privada, mediante el estudio de doctrinas y la comparación con las sanciones a las otras clases de transportación.

Determinar si es necesaria la sanción a los vehículos particulares mediante encuestas al personal de la Comisión de Tránsito del Ecuador afincados en Santa Elena, para el conocimiento de esta contravención.

Demostrar cómo la ausencia de esta sanción a los vehículos particulares incide en el cometimiento de esta contravención y esta a su vez contribuye al aumento de la tasa en los siniestros de tránsito.

1.4 JUSTIFICACIÓN

Las contravenciones de tránsito, son medidas adoptadas por los estados para controlar el servicio de transporte terrestre, estas son producto de la negligencia, imprudencia e inobservancia de los conductores al movilizarse por las vías, las cuales pueden terminar en consecuencias jurídicas, bastante graves, éstas consecuencias se ponen de manifiesto en sus respectivos cuerpos legales.

En el Ecuador estas se encuentran tipificadas en el COIP y las divide en delitos y contravenciones, estas contravenciones a su vez pueden ser; dolosas o culposas y de ellas existen acciones y omisiones por parte de los conductores o acompañantes, las cuales pueden llegar a ser agravantes o atenuantes, hay que mencionar que también esta legislación las divide en siete clases de contravenciones de tránsito;

Es así que este proyecto va dirigido, con la intención de realizar un análisis de la contravención de segunda clase numeral cinco, establecida en el COIP de la siguiente manera:

La o el conductor de transporte por cuenta propia o comercial que exceda el número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor Serán sancionados con multa del cincuenta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de nueve puntos en el registro de su licencia de conducir (COIP, 2018)

Este trabajo se realiza para poder esclarecer el acontecimiento que ocurre, al momento de que un vehículo particular comete la infracción de tránsito antes mencionada, ya que podemos notar que en su texto no menciona el servicio de transporte particular, el cual si se menciona tanto en la ley de tránsito, como en el reglamento y en otras contravenciones dentro de esta ley , como la del uso del cinturón de seguridad, ya que al ser un vehículo con las mismas características físicas, pero no las mismas obligaciones legales ante el estado; si bien, este no presta un servicio económico, pero si debe garantizar una movilización segura para sus ocupantes

La presente investigación, va encaminada en descubrir, ¿por qué no existe una sanción a los vehículos particulares que cometan la contravención de exceso de pasajeros? ya que como en la norma antes mencionada, solo se especifica al servicio comercial y por cuenta

propia, siendo los mismos tipos de vehículos, utilizados para estos servicios de transporte ya que el estado busca la seguridad vial para todos los usuarios de las carreteras ecuatorianas, estos también deben ser regulados.

1.5 IDEA A DEFENDER

La necesidad de la existencia de una sanción para los vehículos particulares que incurran en la contravención establecida en el artículo 387.5 del COIP, tal cual existe para los vehículos comerciales y de cuenta propia, ya que la inexistencia de una sanción, hacia estos vehículos particulares, coadyuva a la concurrencia de la contravención.

1.6 Variables

Variable dependiente: Vehículos de transportación particular

Variable independiente: Sanción por exceso de pasajeros y su inaplicabilidad

CAPÍTULO II

MARCO REFERENCIAL

2.1 Marco teórico

2.1.1 Antecedentes.

Para lograr el enfoque de los antecedentes de las contravenciones de tránsito es necesario hacer un preámbulo sobre la evolución de la movilidad del hombre desde tiempos remotos, las fervientes ganas de siempre apuntar hacia la superación ha llevado al hombre a la constante búsqueda de los cambios y la evolución, la forma de moverse no fue la excepción, la movilidad de las primeras civilizaciones estuvo limitada absolutamente al caminar, o correr; posteriormente montaron ciertos animales con el propósito de agilizar y facilitar su movilidad; siguiendo la línea del tiempo, analizando el ámbito de movilidad, la humanidad da un gran salto en este sentido con el invento de la rueda, la misma que según los arqueólogos se inventó en Mesopotamia hace más de 6000 años sin determinar quién fue el creador de la misma.

En este contexto, se puede manifestar que la necesidad de moverse a estado intrínseca en el ser humano y ha sido parte del mismo desde todos los tiempos, el invento de la rueda trajo consigo una mejor forma de hacerlo, luego vinieron la movilidad a través de los vehículos de ruedas con tracción humana y animal, a la par de la creación de estos vehículos, surge con ellos la necesidad de regular el tránsito de estos.

La movilidad de los comerciantes en estos vehículos era cada vez mayor, por lo que en diversas civilizaciones como la Siria, Babilónica y sobre todo en la China empiezan a brotar las primeras ideas de cómo establecer normas que regulen la movilidad y el tránsito. Se conoce que las primeras en efectivizar estas normas fueron los chinos en el año 1222, en estas normas se establecían los tamaños de los vehículos y las velocidades, luego lo hicieron los romanos.

En este preámbulo no se debe dejar de lado la mega evolución que alcanzó la humanidad con la industrialización y la creación de los coches mecánicos a comienzos del siglo XIX, el uso masivo de estos vehículos mecánicos, hizo imperioso el surgimiento de leyes de tránsito como formas de controlar las acciones de los individuos sobre los transportes, generando así acciones que prevengan, ordenen y sancionen a quienes cometan faltas,

daños o accidentes de tránsito.

Partiendo de las faltas en las que se puede incurrir a la norma de tránsito se debe manifestar que estas se dividen en delitos y contravenciones, sin ahondar en los delitos, en este trabajo se enfocará en la contravención, como ya se manifestó anteriormente.

2.1.2 Evolución de las leyes de tránsito en el Ecuador

Históricamente Ecuador ha sido, en América latina, uno de los países que siempre ha sufrido del “síndrome del sub desarrollo”, por lo que, en relación a otros países de la región que se vieron beneficiados por los avances tecnológicos y mejoraron sus redes viales; el Estado ecuatoriano, a diferencia de sus vecinos no lo hizo así, si bien, el comercio dentro del territorio nacional era masivo, pero quienes lo realizaban lo hacían por medios fluviales o de manera terrestre por caminos, en mal estado llevando sus productos en el lomo de un animal; y es así que recién en 1860 se empiezan a realizar varios estudios para la creación de una vía que una Quito y Guayaquil pero que a la par también vaya conectando Riobamba, Ambato y Latacunga.

Además de aquello hubo otra importante ruta de transportación, es así que varios profesionales de la investigación entre ellos, el historiador German Carrión, sostiene que la columna vertebral del transporte terrestre en el Ecuador en el siglo XX fue el famoso ferrocarril de Alfaro creado en la presidencia del “viejo luchador” Eloy Alfaro en 1909, quien prácticamente, monopolizó la forma de comerciar y transportarse entre los ecuatorianos, y aunque si bien, la libertad de transporte fue considerada incluso antes de la creación de los transportes, esta solo pretendía regular el respeto a los caminos y los terrenos con dueños, a diferencia de la actualidad en la que la ley que regula esta ámbito está condicionada a circunstancias más amplias.

El recorrer del tiempo y la tecnología dinámica que vino de la mano con la industrialización, se fue abriendo paso paulatinamente en los sistemas estatales de todas las regiones, así, la industrialización introdujo, primeramente, en las elites burguesas de cada nación, las máquinas mecánicas de la transportación (el automóvil), y a pesar su tardía llegada, Ecuador se sumó a esta nueva realidad de movilidad, que luego pasaría de ser un lujo a una necesidad. El apogeo automotriz despertó en el ordenamiento jurídico la necesidad de regular la novedosa forma de transportación, así es como la legislación del Ecuador dicta “La primera ley de tránsito de la Republica” puesta en manifiesto el 18 de

octubre de 1963.

La ley de tránsito como todas las normas legales, que tienen como una de las principales características el ser dinámicas, ha ido evolucionando de acuerdo a las necesidades y según lo que ha observado el legislador, a razón de esto, luego de una serie de cambios, en 1996 surge, “La Ley de Tránsito y Transporte y Terrestre” una norma en la que se enfatizaba la primacía en los transportistas, esta entró en vigencia el 2 de Agosto de 1996; una ley, que pretendía la regulación la mayoría de los medios de circulación. Así se podía leer en su:

“ Art. 1 el objetivo y ámbito de aplicación de estas normas, donde se habla explícitamente de controlar y prevenir los accidentes de tránsito, se aborda también el tema de la contaminación, brindando ciertos parámetros y aspectos para juzgar las infracciones de tránsito” (La Ley de Tránsito y Transporte y Terrestre 1996)

Esta ley contemplaba en tránsito terrestre, vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal; la circulación peatonal y la conducción de semovientes (animales que se pueden montar), su estructura se hallaba súper modernizada para la época en la que se promulgó, que además cubría casi todas las necesidades de la entonces época, la misma constaba de tres libros.

- Su primer libro contenía todo lo concerniente al tema de las autoridades, órganos que los regentaba, instituciones capacitadores para personas que quisieran profesionalizarse en la conducción vehicular, también establecía educación vial obligatoria en los establecimientos de educativos de primero y segundo nivel para culturizar a la sociedad hacia al respeto a las normas de tránsito, estipulo requisitos para poder obtener la licencia de conducir, además de prevención de la contaminación y del ruido ocasionado por los automotores.
- En su segundo libro se enmarcaban todas las infracciones de tránsito entre contravenciones y delitos, cada una con su respectiva pena o sanción.
- Mientras que en el tercer libro, se abordaba el respectivo `procedimiento y el ámbito jurisdiccional para cada uno de los procesos de tránsito.

2.1.3 Contravención

Contravención es una acción que se lleva a cabo en franca oposición a lo establecido en las normas de comportamiento social, es decir a lo mandado o reglado; es actuar totalmente de manera contrapuesta a la ley, la conducta de un individuo en forma contraria a lo tipificado en esta.

Así también manifiesta Cabanellas en su Diccionario Jurídico Elemental sobre la contravención que es una "Falta que se comete al no cumplir lo ordenado. I Transgresión de la ley".

Además de lo manifestado por el citado tratadista anterior, se debe mencionar en este sentido que, las contravenciones penales forman parte de la clasificación de las infracciones, diferenciando que, existen infracciones consideradas como delitos e infracciones que no son consideradas como tal, sino que se alinean a las contravenciones, según el COIP "Contravención es la infracción sancionada con pena no privativa de libertad o privativa de libertad de hasta treinta días." Esta concepción de la norma que se trae a colación nos posiciona en el racionamiento de la contravención como una conducta antijurídica que se encuentra penada por la ley.

2.1.3.1 Definición de contravención

La definición de contravención en el contexto del derecho se emplea para definir a aquellas conductas que van en contra de las leyes o lo legalmente establecido mismas acciones que pueden representar un inminente riesgo o peligrosidad tanto para quien lo lleva a cabo, así como a terceros.

Se resume en la violación de una norma, de rango no muy mayor, de modo que la afectación que se lograre con esta, resulta ser no merecedora de una calificación delictual; en razón de esto es difícil que una persona quede detenida luego de cometer una contravención, salvo ciertas excepcionalidades, que se pondrán de manifiesto posteriormente, pero lo más común es que se lo sancione con una multa, pecuniaria, que tiene como premisa aleccionar al o a los ciudadanos que incurran en una contravención, es decir, inducir al contraventor por medio de esta sanción, a la concienciación de la no repetitividad del acto lesivo a la norma en la que su acción estuviere incurriendo, evitar que se la repetición de la contravención.

Por otra parte, Guillermo Cabanellas define la contravención como "La falta que se

comete al no cumplir lo ordenado. Tránsito a la ley cuando se obra contra ella o en fraude de la misma” (Cabanellas, 1994), lo manifestado en este extracto, se concatena con lo ya expresado en líneas anteriores, en ese sentido se sostiene que la contravención, si bien, es una acción que no se enmarca dentro del rango del delito, su existencia soslaya lo jurídicamente establecido.

2.1.4 Tipos de contravenciones

Dentro del ordenamiento jurídico se reconocen varios tipos de contravenciones, entre las que se encuentran contravenciones merecedoras de sanciones pecuniarias o de remuneración económica, y también contravenciones un poco más severas que si apremian no solo una amonestación monetaria si no la detención del individuo que la realiza, para contextualizar en esto es oportuna citar a las más concurrentes en el medio y desarrollar sucintamente en cada una pequeña descripción:

- **Contravenciones de Violencia contra la Mujer o Miembros del Núcleo Familiar.-** A priori se puede determinar a esta contravención como una de la más lesivas socialmente hablando, dado que está se da contra el núcleo de la sociedad como lo es la familia, en el mismo suelen ser violentados cónyuges e hijos.
- **Contravenciones de Hurto.-** Esta contravención atenta contra los bienes de terceros, en él debe existir la voluntad expresa del contraventor de apropiarse de algo ajeno, en el cometimiento del mismo no debe existir violencia manifiesta.
- **Contravenciones de Abigeato.-** Es un tipo de hurto en donde el infractor se apropia de todo tipo de ganado llámese este ganado de tipo: porcino, bovino, lanar, acémilas etc.
- **Contravención contra el Derecho al Trabajo.-** Para abordar esta contravención es necesario citar el Código Orgánico Integral Penal que en su art. 244.- Dice “Falta de afiliación al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social” es decir que esta contravención es cometida por el empleador contra su empleado.
- **Contravención de maltrato y muerte de mascotas o animales de compañía.-** Sin duda es una sanción que pretende darle voz a quien no la tiene, ya que va dirigida a sancionar a personas que propicien maltrato a las mascotas del hogar.
- **Contravenciones contra la tutela judicial efectiva.-** Acción que comete un servidor público, más específicamente del sistema judicial cuando no recoge una denuncia

de un individuo cuyos derechos o bienes jurídicos hayan sido vulnerados, y este servidor u operario de justicia hace caso omiso a la denuncia dejando en estado de indefensión al ofendido.

- Contravención contra la eficiencia de la administración pública.- Se enfoca en el accionar de los elementos de instituciones policiales y militares que brinden oportunamente su contingente ante un acontecimiento u omitan su intervención permitiendo o facilitando el cometimiento de una acción delictiva.
- Contravención de actos ilegales tendientes al alza de precios de productos sujetos a precio oficial.- Especular provechosamente para si mismo en el alza de precios en sus ventas fuera de lo permitido por la ley.
- Contravención contra la seguridad pública.- Incentivar de manera pública al cometimiento de un acto jurídicamente punible.
- Contravenciones en escenarios deportivos y de concurrencia masiva.- dirigidas exclusivamente a personas que dentro de un recinto deportivo adopten comportamientos mal sanos que atenten contra el desarrollo normal del espectáculo.

Pero entre todos estos tipos de contravención que se han abordado superficialmente, la que es objeto de este trabajo investigativo es la CONTRAVENCIÓN DE TRÁNSITO, en la que a continuación se enfatizara, no sin antes determinar a que se considera tránsito.

2.1.5. Transito

La movilidad, se encuentra dentro de la naturaleza de los seres humanos, en ese sentido el hombre a través del tiempo siempre quiso ir perfeccionando o agilizando la destreza de la movilidad. El termino transito etimológicamente proviene del latín “transitus” el mismo que hace alusión a la acción de circular, moverse de un lugar a otro, sea de forma natural (con los pies), montando algún animal, o en algún tipo de vehículo de movimiento con fuerza natural o mecánica.

En la actualidad el término “transito” se relaciona mayoritariamente con todo lo concerniente a movilidad vehicular, más que a la movilidad humana, el crecimiento acelerado de la industria automotriz, gana rápidamente terreno en las sociedades de todo globo terráqueo, lo que sin duda alguna mejoro la vida de muchos en varios sentidos, además de que contribuyó para que se potencializará el comercio a escala mundial, en ese contexto, y bajo esa premisa es que surge el planteamiento de aplicar normas

sancionatorios a actos perjudiciales que se produzcan por medio del tránsito vehicular, de allí que, una de las tantas contravenciones sea, la contravención de tránsito.

2.1.5.1 Contravenciones de tránsito

Dentro del ordenamiento jurídico ecuatoriano, se denominan también como infracciones de tránsito, y estas no son otra cosa más que, el cometimiento de acciones que transgredan u omitan culposamente lo establecido en la norma ateniende al tema de la transportación vehicular, cabe mencionar que, dentro de esta norma se contempla la división de estas acciones u omisiones en delitos y contravenciones, sin ahondar en el tema de los delitos de tránsito, se preponderará el enfoque en determinar a las contravenciones de tránsito, en este parámetro se expondrá lo manifiesto en la norma que regula y sanciona este tipo de contravención, la cual es el Código Orgánico Integral Penal hallándose determinadas en los art. 383 hasta el 392.

Las contravenciones son los actos contrarios a una norma jurídica o mandato, o simplemente pueden ser consideradas como una falta, las mismas que a diferencia de los delitos conllevan un mínimo de gravedad y en consecuencias sus sanciones son mucho menores, las propias que pueden ir desde el pago de una multa, reducción de puntos y en los casos más fuertes serán sancionados con la prisión, esto dentro de la ley de tránsito.

Las contravenciones de tránsito son conductas reprobables que se encuentran descriptas en el Código Integral Penal con el fin de preservar las mejores condiciones de convivencia dentro de nuestra sociedad.

Pará comprender el significado o el lenguaje jurídico del “término contravención de tránsito,” nos remitiremos a las definiciones que dan diferentes autores reconocidos tantos nacionales como Internacionales que conoce dilucidaciones de contravenciones de tránsito.

Guillermo Cabanellas define el término contravención como: “La falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Trásgresión a la ley cuando se obra contra ella o en fraude de la misma.”

Si bien, en la actualidad el COIP es la norma que regula el tema del tránsito en el Ecuador en los artículos que ya se mencionó anteriormente, no siempre fue este cuerpo normativo quien regentó el orden vehicular, en otrora tiempo , cuando empezó el desarrollo vial y

empezó a crecer el parque automotriz en el país, existiendo una carencia de normas de tránsito en el sistema penal romano, surge la necesidad de adoptar un noble sistema que encaje con las diferentes circunstancias que pudieran suscitarse en la realización de un acto que involucre el contexto de tránsito, una norma que contemple aristas tales como, la falla técnica de automotor, la negligencia e impericia del conductor del automotor, condiciones climáticas, estado de la calzada entre otros. Atendiendo a estas necesidades el Ecuador introduce en su ordenamiento jurídico el primer cuerpo normativo que regulaba y sancionaba acciones lesivas en el que se encontraban inmersos temas de tránsito, entonces, se citará al Dr. Walter Guerrero Vivanco quien según manifiesta que: la primera Ley de Tránsito de la República fue dictada el 13 de octubre de 1963 con el objetivo de penalizar todas las infracciones o contravenciones de tránsito dentro de la jurisdicción de la república ecuatoriana, cabe recalcar que desde esta norma ya se contemplaba la división de aquellas acciones en delitos y contravenciones, y que, para efecto de la aplicación coercitiva de esta ley el Estado crea juzgados de tránsitos no existentes hasta aquel momento, para que sean estos los encargados de administrar justicia en el ámbito de tránsito, todo esto en una sola audiencia oral; de este modo nace en el Ecuador legítimamente y en su propio cuerpo normativo la regulación a las contravenciones de tránsito. Pero aquí no concluye la existencia de las normas de tránsito en el Ecuador, como es de conocimiento general, las leyes no son estáticas, si no, dinámicas lo que ha llevado a estas normas al igual que todas las demás a constantes cambios y evolución, este tema de la evolución se abordará posteriormente.

2.1.6 Causas de las Contravenciones de tránsito

La gran mayoría de las infracciones de tránsito, son ocasionadas por negligencia, producto de una manifiesta irresponsabilidad de los individuos, que desemboca en accidentes de tránsito; esto ocurre porque no se toman las precauciones necesarias del caso, así mismo, no se presta atención en la conducción cuando se está en la vía. El conductor debe mantener las condiciones físicas y mentales y un gran sentido de responsabilidad y sobre todo cerciorarse de las buenas condiciones y funcionamiento del vehículo a su cargo, de igual manera verificar detenidamente el estado de la vía, la condición climática, a fin de brindar protección para sí mismo y para quienes depende de él mientras esté conduciendo. El tratadista Efraín Torres Chávez, expresa que, “en el delito culposo no hay el elemento voluntario del mal, sino la falta necesaria y obligante de la previsión racional” Torres, (1988).

2.1.7 Sanciones para las Contravenciones de Tránsito

Las contravenciones de tránsito se dividen de acuerdo a su gravedad, estableciéndose una clasificación de acuerdo al acto y su sanción; las sanciones que pueden ser aplicadas en su juzgamiento van desde la rebaja de puntos más el pago de una multa, hasta la privación de la libertad en la contravención más grave, destacando que la sumatoria de puntos perdidos puede llevar a la pérdida de la licencia de conducir.

La legislación ecuatoriana en el área de tránsito ha establecido una clasificación de las contravenciones y su respectiva sanción las cuales citamos a continuación:

1. Contravenciones leves de primera clase.- Son sancionadas con una multa equivalente al cinco por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador y reducción de 1,5 puntos en su licencia de conducir.
2. Contravenciones leves de segunda clase.- Son sancionadas con una multa equivalente al diez por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 3 puntos en su licencia de conducir.
3. Contravenciones leves de tercera clase.- Son sancionadas con una multa equivalente al quince 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.
4. Contravenciones graves de primera clase.- Son sancionadas con una multa equivalente al treinta por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 6 puntos en el registro de su licencia de conducir.
5. Contravenciones graves de segunda clase.- Son sancionadas con una multa equivalente al cuarenta por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 7,5 puntos en el registro de su licencia de conducir.
6. Contravenciones graves de tercera clase.- Son sancionadas con una multa equivalente al cincuenta por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador y reducción de 9 puntos en el registro de su licencia de conducir.
7. Contravención muy grave.- Son sancionadas con una multa de una remuneración básica unificada del trabajador, tres días de prisión y pérdida de 15 puntos en su

licencia de conducir.

Dentro de las contravenciones muy graves las últimas reformas han establecido una escala para la sanción dependiendo del estado de embriaguez, y son:

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.

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 de diez (10) puntos en su licencia de conducir y quince (15) días de prisión.

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.

La reincidencia en el cometimiento de las contravenciones establecidas en los artículos 145.1, 145.2, 145.3, de la Ley Orgánica de Transporte terrestre, Tránsito y Seguridad Vial será sancionada con la suspensión por un año de la licencia de conducir. Cuando esta reincidencia es por segunda ocasión, la licencia le será revocada definitivamente.

El propósito de introducir la división de contravenciones que hace el COIP en esta investigación, es para denotar la fuerza coercitiva de la vigente, y la pretensión de copar todas las aristas concerniente a cualquier falta o lesión que se pueda dar dentro de este contexto, no obstante, a pesar del esfuerzo del legislador por arropar todas variables en la norma actual, se pueden encontrar vacíos como el caso del art. 387.5 que precisamente es objeto de este trabajo investigativo, lo que conlleva a que los profesionales de la conducción vehicular particular, cometan la contravención de exceder el número de pasajeros, sin que puedan ser legalmente sancionados ya que la norma en mención no contempla la sanción para este tipo de vehículos, si no solo para los publico, comerciales y de cuenta propia.

2.1.8 Juzgamiento de las Contravenciones.

El juzgamiento de las contravenciones penales servirá como base para el análisis del juzgamiento de las contravenciones de tránsito en nuestro país, de acuerdo a lo que determina el artículo 390 del Código de Procedimiento Penal “para conocer y juzgar las contravenciones son competentes las juezas y jueces de contravenciones que establezca la Ley Orgánica de la Función Judicial, dentro de su respectiva jurisdicción territorial.” En lo que se refiere a materia penal las contravenciones siempre han sido conocidas y juzgadas por los Tenientes Políticos, Comisarios e Intendentes, conocidos dentro de nuestro medio como Jueces de Contravenciones Penales, lo que cambiará debido a la reciente creación de los juzgados de contravenciones dentro del país.

En el Art. 403 del Código de Procedimiento Penal se establece “la inadmisibilidad de recurso en las sentencias dictadas por contravenciones, quedando a salvo el ejercicio de la indemnización por daños y perjuicios contra la jueza o juez que la dictó.”

Si al momento de juzgar una contravención el juez o la autoridad competente encontrara que también se incurrió en un delito, inmediatamente enviará el expediente al Fiscal para que inicie la investigación en relación al delito, y si ya fue juzgado por una contravención, la sanción recibida no le quitará responsabilidad ante el delito, pues en este caso la norma establece que nadie puede ser juzgado dos veces por el mismo acto no tiene valor, pues su responsabilidad recae sobre algo más grave.

El juzgamiento de contravenciones se rige en relación a los siguientes puntos:

Calificación del juez.- El juez debe calificar en primer lugar si el hecho es una contravención o un delito.

Competencia.- En nuestra legislación son competentes para conocer y juzgar las contravenciones penales los Comisarios, el Intendente, los Tenientes Políticos, cada uno de ellos en su respectiva jurisdicción.

Forma por la que puede iniciarse.- Puede iniciarse por conocimiento directo del juez, por parte de la policía, o por una acusación particular.

Cuando el juez respectivo dicte su sentencia en relación a una contravención, este también es competente para conocer de la acción correlativa de daños y perjuicios, misma que se sustanciará en juicio verbal sumario y en cuaderno separado, la sentencia en este tipo de

procesos al igual que otros debe ser motivada y debe contener la condena o la absolución, del implicado.

Actualmente dentro del Código Orgánico de la Función Judicial se establece que en cada distrito debe existir el número de jueces de contravenciones que determine el Consejo de la Judicatura, sin embargo hay que destacar que la función judicial ante la poca atención del Estado pese a sus continuas campañas no ha podido designar los recursos necesarios para el correcto y eficaz funcionamiento de la función judicial, razón por la cual hasta el momento no se puede contar con el número suficiente de funcionarios que faciliten el desenvolvimiento del sistema judicial, lo que ha conllevado a que se retrase el nombramiento de jueces de contravenciones que tanto se proclama dentro de nuestra ley, por lo que al momento de conocer sobre cuestiones referentes a contravenciones de tránsito se lo hace directamente ante el juez de esta rama dentro de la jurisdicción a la que corresponda.

Las contravenciones de tránsito según lo establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su art. 178, deberán ser juzgadas por el juez de contravenciones de tránsito o por los jueces determinados dentro de la ley de tránsito, en una sola audiencia oral y “la sentencia dictada por el Juez no será susceptible de recurso alguno”

Como se puede evidenciar dentro del juzgamiento de las contravenciones de tránsito al igual que las contravenciones penales se vulnera incuestionablemente el derecho de las partes de acceder a la tutela efectiva de los derechos que le ampara nuestra Constitución dentro del campo judicial ya que está violando su acceso a un debido proceso, al no poder interponer recurso alguno ante la sentencia emitida por el juez.

Hay que recordar que ya no estamos en tiempos antiguos en donde se creía que las resoluciones emitidas por los jueces de ese entonces estaban dotadas de infalibilidad, lo que no concuerda con nuestra actualidad en donde el desarrollo de la sociedad ha permitido determinar que el ser humano es presa fácil de las equivocaciones pese a creer tener el conocimiento necesario para el excelente desempeño de sus funciones y más aún cuando en la actualidad se ha dotado de los instrumentos jurídicos necesarios para hacer prevalecer los derechos de las personas.

De ahí que resulta necesario que dentro de nuestra legislación se establezca el recurso de apelación al momento de juzgar las contravenciones, de tal modo que las partes no sientan que se está atentando contra sus derechos y que muy al contrario se encuentran bajo el amparo del Estado.

2.1.9 Sanciones.

La infracción es conocida como el quebrantamiento de la ley o norma, y es así que toda persona responsable de una infracción está sometida a una pena o resarcimiento de daños y perjuicios, que vendría a ser la sanción por el ilícito cometido.

Cabanellas, (1998) considera: “Infracción es trasgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de una Ley, pacto o tratado. Denominación genérica de todo lo punible, sea delito o falta” (pág. 205).

Dentro de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su artículo 106 establece: “son infracciones las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser prevista pero no querida por el causante se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito.”

Las infracciones de tránsito son culposas y conllevan la obligación civil de pagar costas, daños y perjuicios, por parte de los responsables, según lo establece la ley de tránsito en el país, son culposas porque en ningún momento es concebible que un conductor salga a la calle con la intención manifiesta de causar daño a las personas o a los bienes, sino que más bien las infracciones son el resultado de la falta de prevenciones de los ciudadanos, sean estos conductores, pasajeros o peatones.

2.1.10 Clasificación de las Infracciones.

Dentro de la legislación ecuatoriana tanto en el Código Penal como la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, se establece una división de las infracciones en delitos y contravenciones, lo que ha permitido individualizar con mayor y menor intensidad la violación de la norma y su correspondiente sanción.

Entre el delito y las contravenciones se pueden distinguir las siguientes diferencias:

En el delito el daño es efectivo, en la contravención es un simple peligro.

En el delito hay intención manifiesta, en la contravención no hay mala intención.

2.1.11 El delito

Dentro de lo que es el delito se cita algunas definiciones:

Mientras que Jiménez De Asúa, (2005) define al delito como “acto típicamente antijurídico y culpable, imputable a un hombre y sometido a una sanción penal” (pág. 133); dentro de la misma obra este autor cita a Beling, en donde establece que el delito es “la acción típica, antijurídica, culpable, sometida a una adecuada sanción y que llena las condiciones objetivas de la penalidad” (pág. 132).

En la Gaceta Judicial del Ecuador No-9, Serie XV del año 1990 establece que el delito es “la acción u omisión voluntaria, castigada por la ley, mismo que dentro de nuestra jurisprudencia establece: para que cualquier acto sea considerado como delito se exige la concurrencia de los siguientes elementos integrados: a) Un sujeto activo, quien quebranta la norma jurídica. b) Un objeto que se determina por el derecho violado, c) Un sujeto pasivo, la persona que sufre agravio.”(págs. 2732, 2733)

Dentro del presente trabajo se hará un breve estudio de los elementos constitutivos del delito como son: el dolo y la culpa.

2.1.12 El dolo.

Como elemento constitutivo del delito hemos visto la necesidad de estudiarlo en el presente trabajo para lo cual citaremos algunas definiciones:

Enciclopedia Jurídica OPUS (1998) "El dolo, consiste en aquella conducta que intencionalmente provoca, refuerza o deja subsistir una idea errónea en otra persona, con la conciencia de que ese error tendrá valor determinante en la emisión de su declaración de voluntad” (pág. 55). Según Grisanti, (2005) "El dolo, es la voluntad consciente, encaminada u orientada a la perpetración de un acto que la ley tipifica como delito” (pág. 54):

MANZINI define al dolo como: “La voluntad consciente y no coaccionada de ejecutar u omitir un hecho lesivo o peligroso para un interés legítimo de otro, del cual no se tiene la facultad de disposición conociendo o no que tal hecho esta reprimido por la ley.”

Jiménez De Asúa, (2005) dice que: "El dolo, es cuando se produce un resultado típicamente antijurídico con la conciencia de que se quebranta el deber, con conocimiento de las circunstancias de hecho y del curso esencial de la relación de causalidad existente entre la manifestación humana y el cambio en el mundo exterior, con la voluntad de realizar la acción y con representación del resultado que se quiere o ratifica" (pág. 12).

Los tesisistas consideran que dolo es la voluntad de realizar un acto que se encuentra tipificado en la ley, considerando que tiene como objeto causar daño, por tal la infracción dolosa está investida de intención, ya que se produce un daño previsto y querido, por el sujeto activo.

2.2 Marco legal

2.2.1 Constitución de la República del Ecuador (CRE).

Es de conocimiento general que el Estado ecuatoriano es Constitucionalista, en virtud de esto, la Constitución es la norma suprema del orden jurídico ecuatoriano, la cual determina el contenido y proceso de creación de todas las normas que de ella dependen, sus disposiciones son de aplicación directa, la falta de una ley secundaria, de un reglamento o de un instructivo no son obstáculo para su inmediata aplicación, lo que evidencian dos grandes conclusiones según lo establece Zavala, (1999) "a) Sin Constitución no hay derechos; b) Sin Derecho no hay posibilidad de vida en ninguna comunidad humana"(pág.6)

Población y movilidad humana

Art. 392.- El Estado velará por los derechos de las personas en movilidad humana y ejercerá la rectoría de la política migratoria a través del órgano competente en coordinación con los distintos niveles de gobierno. El Estado diseñará, adoptará, ejecutará y evaluará políticas, planes, programas y proyectos, y coordinará la acción de sus organismos con la de otros Estados y organizaciones de la sociedad civil que trabajen en movilidad humana a nivel nacional e internacional.

Transporte

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.

2.2.2 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial (LOTTTSV).

Norma especial que aborda explícitamente todo lo concerniente al ámbito de tránsito y movilidad. La Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, que entró en vigencia el 7 de agosto del 2008 concibe al transporte como una actividad económica de alto impacto social, como la herramienta fundamental para lograr el desarrollo productivo, económico y social del Ecuador, en la que prima como eje transversal, la seguridad de las personas y el bienestar de la sociedad.

Esta Ley compromete su acción dentro de dos espacios: por un lado el transporte terrestre, y por otro lado el tránsito y la seguridad vial con enfoques a la educación vial y a la prevención de la siniestralidad, mediante la labor conjunta de autoridades, conductores y peatones.

En el tema de la seguridad vial, se ha establecido sanciones para las distintas infracciones cometidas al transitar por las calles y carreteras del país, prevé asegurar a los usuarios de los medios de transporte y prevenir los accidentes de tránsito utilizando la educación vial como medio fundamental, para lo cual se establecen centros de enseñanza para conductores profesionales y no profesionales, dentro de esta ley se toma en cuenta al peatón como parte activa involucrada en el tránsito y se le asignan obligaciones y responsabilidades concretas en la prevención de los accidentes de tránsito, así como sanciones en el caso de ser ellos quienes cometan las infracciones, se crea el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) el cual es de contratación obligatoria por parte de los propietarios de los vehículos requisitos indispensables la circulación de los automotores.

2.2.3 Reglamento de la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.

Art. 1.- El presente Reglamento establece las normas de aplicación a las que están sujetos los conductores, peatones, pasajeros y operadoras de transporte, así como las regulaciones para los automotores y vehículos de tracción humana, animal y mecánica que circulen, transiten o utilicen las carreteras y vías públicas o aquellas privadas abiertas al tránsito y

transporte terrestre en el país.

Art. 57.- El transporte particular es aquel que satisface las necesidades propias de transporte de sus propietarios, y se realiza sin fines de lucro. No requerirá de ningún título habilitante, pero sí de los documentos necesarios para circular previstos en los artículos 90, 102 y 222 de la Ley y 177 del presente Reglamento.

Los Delitos de Tránsito

El delito de tránsito según Alvarado, (2005) es: “un acontecimiento imprevisible consecuencia de la negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos o de órdenes legítimas de las autoridades y agentes de tránsito a cargo de su control y vigilancia, por parte del conductor o chofer del mismo” (pág. 98).

Dentro de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se establecen algunos delitos de tránsito, sin embargo citamos el que establece el art. 127 por ser el que más se acerca a los elementos constitutivos del delito de tránsito y el mismo estatuye “el accidente del que resulte muerta una o más personas, y en el que se verifique las siguientes circunstancias: negligencia, impericia, imprudencia, exceso de velocidad, conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo, inobservancia de la Ley de Tránsito y su reglamento, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de la autoridad o agentes de tránsito”

Dentro de la Ley de Tránsito la acción penal para seguir un delito de tránsito, es pública de instancia oficial, y en lo relativo a la prescripción tanto del delito como de la pena, así como el procedimiento está sujeto al procedimiento del Código Penal, la indagación previa en esta clase de delitos se sustanciará en un plazo máximo de cuarenta y cinco días. Tanto en los delitos como en las contravenciones se toma en cuenta el parte policial solo como un elemento informativo o referencial, el que debe contener una relación detallada y minuciosa del hecho y sus circunstancias.

2.2.4 Código Orgánico Integral Penal (COIP).

Art. 147A.- Del registro estadístico y control del cumplimiento de sanciones.- El registro estadístico y control del cumplimiento de las sanciones por las contravenciones de tránsito establecidas en el Código Orgánico Integral Penal, será de competencia de los Gobiernos Autónomos Descentralizados de la circunscripción territorial donde haya sido cometida la contravención, la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial de la

Policía Nacional y la Comisión de Tránsito del Ecuador, dentro de su jurisdicción y ámbito de competencia.

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

Artículo 372.- Pena natural.- En caso de pena natural probada, en las infracciones de tránsito y cuando la o las víctimas sean parientes del presunto infractor hasta el cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad, la o el juzgador podrá dejar de imponer una pena o imponer exclusivamente penas no privativas de libertad.

Además de la división de las acciones u omisiones de tránsito en delitos culposos y contravenciones, este mismo ordenamiento hace una clasificación de las contravenciones mismas que se encuentran desde el art. 386 hasta el 392 del COIP, y van desde las contravenciones de primera clase hasta la séptima guardando relación con la gravedad del hecho cometido, y cuyas sanciones por contravenir a la ley de tránsito van desde las multas pecuniarias, reducción de puntos en su licencia de conducir, retención del vehículo y también pena privativa de libertad la variable de estas sanciones se estipulan de acuerdo a la clase de contravención en la que haya incurrido el contraventor.

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

5. La o el conductor de transporte por cuenta propia o comercial que exceda el número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor.

2.3 Marco conceptual

Transporte: "Traslado, conducción de personas o cosas entre dos lugares. Arrebató. Enajenación mental. Rapto de ira o cólera. Buque dedicado especialmente a llevar mercaderías de un puerto a otro o a varios. Organización y medios de locomoción con que una nación o ciudad cuenta. Contrato de transporte. Gastos del mismo, en el presupuesto familiar sobre todo" (Cabanellas, 1993, pág. 315)

Contravención: "Falta que se comete al no cumplir lo ordenado, transgresión a la ley" (Cabanellas, 1993, pág. 78), acción contraria a lo establecido en los estamentos normativos, quebrantamiento de la ley en dimensiones no exageradas, sujetas a sanciones en su mayoría pecuniarias, pero también podrían ser sancionadas con penas privativas de libertad.

Delito: "Etimológicamente, la palabra delito proviene del latín delictum, expresión también de un hecho antijurídico y doloso castigado con una pena" (Cabanellas, 1993, pág.93), acto antisocial de observación jurídica, con consecuencias de imputabilidad, con responsabilidad de culpabilidad y sujeto a una sanción penal, también considerada como una falta a la normativa penal, estas faltas pueden ser con dolo o sin él.

Dolo: "Engaño, fraude, simulación" (Dic. Acad.), cuando en el acto atípico que se ha cometido, existe la voluntad deliberada de realizar el hecho aun teniendo pleno conocimiento de que la acción se encuentra establecida como ilícita y que esta puede ocasionar daño contra quien se comete, también existe dolo en la omisión y en el engaño (estafa).

Infracción: "Transgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de una ley, pacto o tratado" (Cabanellas, 1993, pág. 165), Se considera a la infracción como un sinónimo de contravenir, y es que en la conceptualización a ambas se las conoce como: forma de transgredir lo establecido en la ley.

Culposo: "Se refiere a la elección u omisión que esta sancionada penalmente sin constituir delito doloso" (Cabanellas, 1993, pág. 86), una acción no premeditada con un desenlace que lesiona un bien jurídico protegido.

Juzgamiento: "Administrar justicia. Decidir un asunto judicial. Sentenciar. Ejercer funciones de juez o magistrado. Afirmar o exponer relaciones entre ideas. Enjuiciar, examinar, considerar" (Cabanellas, 1993, pág. 180)

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO

3.1. DISEÑO Y TIPO DE INVESTIGACIÓN

Previa definición sobre la aplicación de la metodología que se utilizó en este trabajo investigativo, es relevante manifestar la diferencia entre la metodología cualitativa y cuantitativa, para lo cual se citará lo siguiente:

La diferencia fundamental entre ambas metodologías es que la cuantitativa estudia la asociación o relación entre variables cuantificadas y la cualitativa lo hace en contextos estructurales y situacionales. La investigación cualitativa trata de identificar la naturaleza profunda de las realidades, su sistema de relaciones, su estructura dinámica. La investigación cuantitativa trata de determinar la fuerza de asociación o correlación entre variables, la generalización y objetivación de los resultados a través de una muestra para hacer inferencia a una población de la cual toda muestra procede. (JL, 2000)

Basado en este precepto doctrinario, el presente trabajo de investigación “contravención de segunda clase contemplada en el art. 387.5 del COIP sanción por exceso de pasajeros y su inaplicabilidad a los vehículos de transportación particular” se desarrolló aplicando el método mixto, es decir cualitativo y cuantitativo, ya que mediante la información recolectada por las encuestas realizadas a la población involucrada, se revelará datos relevantes concernientes a este tipo de contravenciones y su no aplicabilidad en el COIP, así como la necesidad de realizar un control a la contravención antes manifestada, esto ayudó a obtener información que condujo a una conclusión clara y a su vez recomendar acciones que se deben tomar para mitigar la problemática.

Para efectos de una máxima comprensión del contexto general que se aborda en el presente trabajo, el tipo de investigación que se implementó fue la exploratoria,

La investigación exploratoria es aquella que se efectúa sobre un tema u objeto desconocido o poco estudiado, por lo que sus resultados constituyen una visión aproximada de dicho objeto, es decir, un nivel superficial de conocimientos

(Odon, 2012)

Toda vez que exhaustivamente se analizó paulatinamente, las técnicas investigativas que se emplearon para realizar este proyecto, en ese sentido se seleccionó la técnica de 'la observación por encuesta' ya que al ser un complemento del método deductivo y ser una excelente opción para dar un énfasis en la búsqueda del conocimiento, esto produjo un desarrollo integral de nuestro tema; gracias a esto se obtuvo una conclusión veraz y eficaz sobre la necesidad del control de este tipo de contravención producida por la transportación en cuestión.

3.2. Recolección de la información

Mason y Lind, 1998, define a la población, como el conjunto de elementos individuales compuestos por personas o cosas, si en este caso se trata de un proyecto de investigación, la población es todo el conjunto elementos que tienen relación con el objeto de estudio, aquellos elementos que sirven para obtener información en el proceso de la investigación. . (Lind, 1998)

3.2.2 MUESTRA.

Se realizó la aplicación de una muestra, no probabilística por criterio, ya que esta es la que más garantiza la perspectiva de nuestra idea a defender.

MUESTRA
TABLA # 2

DESCRIPCIÓN	N
Personal de la CTE de Santa Elena	80
Abogados en libre ejercicio	60
Jueces de Santa Elena	8

TOTAL	128
--------------	------------

Elaborado: Autores: Christian Barzola-Cristhian Franco

3.3 Tratamiento de la información

MÉTODO Y TÉCNICAS

3.3.1 Método

3.3.1.1 MÉTODO DEDUCTIVO

Se aplicara en este proyecto, el método de análisis deductivo el cual consiste en extraer una conclusión con base en una premisa, o a una serie de proposiciones que se asumen como verdaderas. Lo anterior quiere decir que se está usando la lógica para obtener un resultado, solo con base en un conjunto de afirmaciones que se dan por ciertas. Mediante este método, se va de lo general (como leyes o principios) a lo particular (la realidad de un caso concreto). (Westreicher, 2020)

De esta manera, mediante el complemento de las encuestas se podrá llegar a obtener la información necesaria, con el objetivo de demostrar en datos si es aplicable este tipo de sanciones a la transportación particular.

3.3.2 Técnica

Las técnicas de investigación son un conjunto de procedimientos metodológicos y sistemáticos cuyo objetivo es garantizar la operatividad del proceso investigativo.

Es decir, obtener mucha información y conocimiento para resolver nuestras preguntas

Entre las técnicas que se utilizan para los trabajos investigativos encontramos: cuestionario, encuesta, entrevista, etc.

Siendo, para este trabajo investigativo preponderante hacer uso de la técnica de la 'ENCUESTA'.

3.3.2.1 ENCUESTAS

Para Sierra Bravo, la observación por encuesta, que consiste igualmente en la obtención de datos de interés sociológico mediante la interrogación a los miembros de la sociedad, es el procedimiento sociológico de investigación más importante y el más empleado. (bravo)

Toda vez que exhaustivamente se analizaron las técnicas investigativas que podrían emplearse para realizar este proyecto, se dedujo que la técnica seleccionada para aplicar debía ser ‘la observación por encuesta’ ya que al ser un complemento del método deductivo y ser una excelente opción para dar un énfasis en la búsqueda del conocimiento, esto producirá un desarrollo integral de nuestro tema; para una conclusión veraz y eficaz sobre la necesidad del control de este tipo de contravención producida por la transportación en cuestión.

3.5 CONCEPTUALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

3.4 Operacionalización de las variables

Tabla 1

AUTORES: BARZOLA CHRISTIAN- FRANCO CRISTHIAN

VARIABLE	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEM	INSTRUMENTO
TEMA: CONTRAVENCIÓN DE SEGUNDA CLASE, SANCIÓN POR EXCESO DE PASAJEROS Y SU INAPLICABILIDAD A LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTACIÓN PARTICULAR. 2021.				
<p><i>Dependiente</i></p> <p><i>Vehículos de transportación particular</i></p> <p>Objeto que sirve para transportar personas o cargas, de tracción animal(carretas) o mecánicos(carros, motos, trenes, barcos), estos a su vez pueden ser públicos o particulares.</p>	Tipos de transportes	<p>Transportación pública</p> <p>Transportación particular.</p>	<p>-Existe alguna norma que indique la diferenciación entre la transportación pública y privada.</p> <p>-La transportación privada es sancionada en la misma medida que la transportación pública.</p>	<p>Encuesta a agentes de la CTE</p> <p>Entrevista a un juez de tránsito.</p>
	Situaciones positivas y negativas de la transportación	<p>Movilidad de personas y cosas.</p> <p>Pérdidas de vidas humanas por accidentes de tránsito</p>	<p>-La transportación es considerada como pieza fundamental para el desarrollo de los pueblos.</p> <p>-Son los accidentes de tránsito una de las principales causas de muertes en la Provincia</p>	<p>Encuesta a choferes</p> <p>Entrevista al jefe provincial de Santa Elena del cuerpo de la CTE.</p>

		Restricciones existentes para la transportación particular en el Ecuador.	Conoce usted según la ley ecuatoriana, sobre alguna restricción a la transportación	Encuesta a los abogados.
--	--	---	---	--------------------------

33

	Transportación particular en el Ecuador.	Libertades de las que goza la transportación particular en consideración con la transportación pública.	particular. Pueden ser sancionados los vehículos particulares que excedan el número de pasajeros.	Encuesta a agentes de tránsito.
Independiente Sanción por exceso de pasajeros y su inaplicabilidad el hecho de no respetar la norma y superar el número de personas que pueden viajar en el coche tiene una merma	Sanción vehículos particulares	Antecedentes de la ley.	Cambios en la actual ley de tránsito	Entrevista al director ejecutivo de la CTE Santa Elena
		Medidas de control aplicadas en Ecuador	-COIP art 387.5 -Normas Inen	Encuestas a un juez de tránsito
	Educación vial	Medidas adoptadas para educar a los conductores Control a vehículos particulares	Cuáles son las posibles causas de esta contravención. Se realizan operativos destinados a el control de esta contravención.	Entrevista al director de educación vial de la CTE Encuesta a personal de la CTE

<p>directa en la seguridad de los ocupantes</p>	<p>Responsabilidad de los choferes</p>	<p>Conocimiento básico de seguridad vial</p> <p>Forma de reaccionar de los choferes de vehículos públicos, luego ser sancionados por esta contravención</p>	<p>Respeto a la capacidad de pasajeros que pueden transportar.</p> <p>La concurrencia con la que los choferes de vehículos públicos, reaccionan de forma negativa al momento de ser sancionados.</p>	<p>Encuesta a choferes de transportación particular de Santa Elena</p> <p>Encuesta a agentes de tránsito.</p>
---	--	---	--	---

CAPÍTULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1 Análisis, interpretación y discusión de resultados

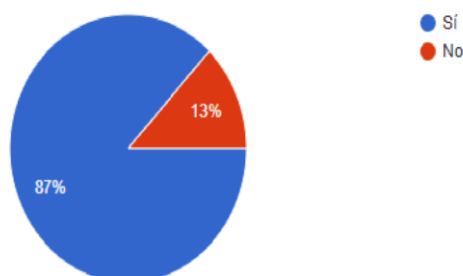
4.1.1 Encuestas a abogados en libre ejercicio y agentes de tránsito

Tabla 2

1.-Desde su perspectiva, el índice de contravenciones de tránsito en la Península es alto.

ITEM	VALORACION	ENCUESTADOS	PORCENTAJE
1	SI	94	87%
	NO	14	13%
	RESULTADOS	108	100%

Elaborado por: Cristhian Franco y Christian Barzola
Fuente: Abogados de Santa Elena



Descripción del ítem: Por medio de este ítem se pretendió conocer la opinión de los profesionales sobre el índice de contravenciones de tránsito en la península.

Interpretación: Basado en los antecedentes, y con un rubro de víctimas de accidentes de tránsito bastante considerable, dentro de la jurisdicción de Santa Elena, se abordó a los profesionales del derecho y agentes de tránsito, para que pongan de manifiesto su percepción sobre esta problemática.

Análisis: El resultado a favor del sí, contra el no, fue ampliamente superior, lo que denota que las contravenciones de tránsito son el pan de cada día entre los choferes profesionales

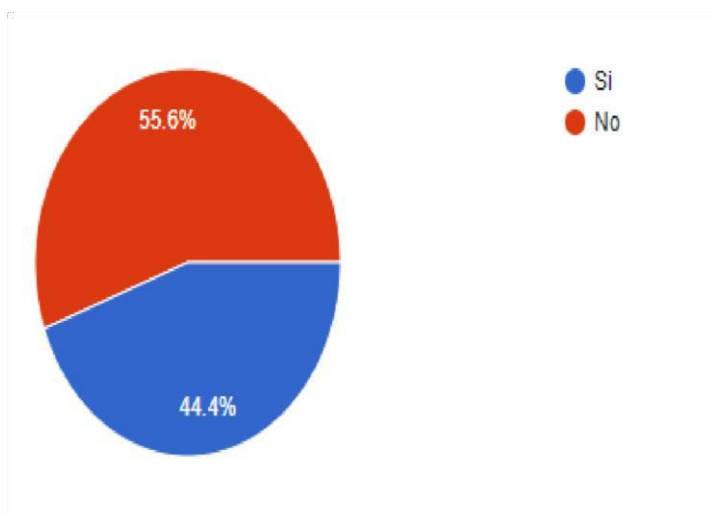
de Santa Elena, indicándonos que el problema debe ser abordado, en pos de reducir la cifra elevado de contraventores.

Tabla 3

2.-Sabía usted que el exceso de pasajeros en la transportación particular no está sancionado en el COIP, así como sí lo está la transportación pública, comercial y de cuenta propia según el Art. 387.5.

ITEM	VALORACION	ENCUESTADO	PORCENTAJE
2	SI	60	55.6%
	NO	48	44.4%
	RESULTADOS	108	100%

Elaborado por: Cristhian Franco y Christian Barzola
Fuente: Abogados de Santa Elena



Descripción del ítem: Exponer el desconocimiento de la no sanción a los conductores de vehículos particulares por el exceso de pasajeros.

Interpretación: Es imperioso determinar, el conocimiento y desconocimiento de la sanción establecida a los vehículos que excedan el número de pasajeros, y la exceptuación a los vehículos particulares en el Art. 387.5; para determinar si este desconocimiento incide en el cometimiento de este tipo de contravenciones.

Análisis: Toda vez que se han obtenido los resultados y no habiendo un amplio margen de diferencia entre las opciones consultadas a los profesionales del derecho, se denota que gran

Tabla

parte de los conductores son conocedores de la no sanción de esta contravención en vehículos particulares, por lo que al cometerlo no pueden ser legítimamente sancionados.

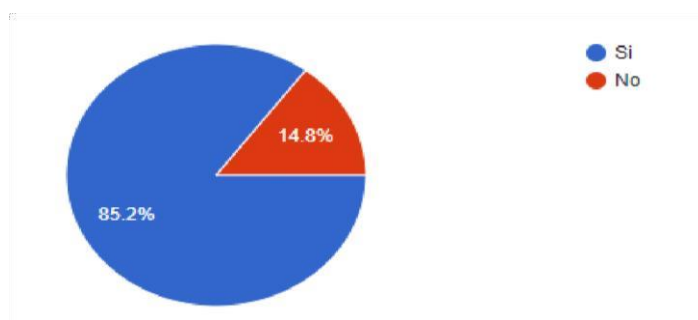
4

3.- ¿Considera que la falta de una sanción a los vehículos particulares que exceden el número de pasajeros es un vacío legal?

ITEM	VALORACION	ENCUESTADOS	PORCENTAJE
3	SI	92	85.2%
	NO	16	14.8%
	RESULTADOS	108	100%

Elaborado por: Cristhian Franco y Christian Barzola

Fuente: Abogados de Santa Elena



Descripción del ítem: En este ítem se pretende obtener información valdeira que ayude a determinar la existencia de un vacío legal.

Interpretación: La inexistencia de algo siempre será un vacío, en ese sentido, que dentro del ordenamiento jurídico ecuatoriano se contemple, en el Art. 387.5 sanción a vehículos públicos, comerciales y de cuenta propia, y no incluya a los particulares, manifiesta un vacío legal.

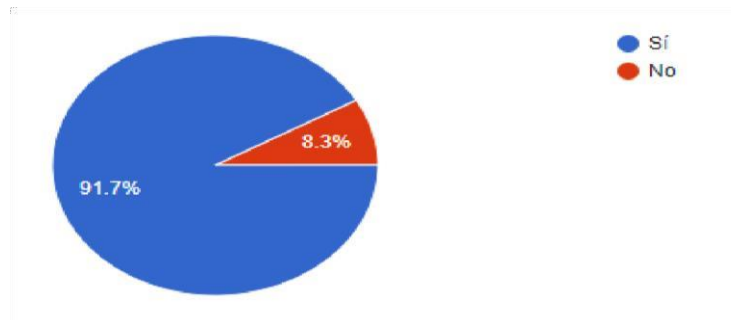
Análisis: La diferencia abismal en esta encuesta, de por si nos posiciona en la afirmación del vacío legal existente en la normativa, en virtud de esta realidad es preponderante la inclusión de una sanción a todos los vehículos que excedan el número de pasajeros, sin hacer excepciones, para subsanar la existencia del vacío en la norma que impone las sanciones a las contravenciones de tránsito.

Tabla 5

ITEM	VALORACION	ENCUESTADOS	PORCENTAJE
4	SI	99	91.7%
	NO	9	8.3%
	RESULTADOS	108	100%

Elaborado por: Cristhian Franco y Christian Barzola

Fuente: Abogados de Santa Elena



4.- ¿Cree Ud. que el desconocimiento de las normas de tránsito es un factor desencadenante en el cometimiento de contravenciones?

Descripción del ítem: Apuntar una vez más a la educación vial del que, se presume debe tener quien conduce un medio de transporte.

Interpretación: Generalmente se atribuye el cometimiento de ciertas acciones típicas a la falta de conocimiento, por medio de esta encuesta se dilucidó este cuestionamiento, a través de las oportunas respuesta de los profesionales que se abordaron, y que desde sus experiencias compartieron su postura en este particular.

Análisis: Sin duda los resultados son claros, el desconocimiento de las leyes que restringen la realización de ciertos actos, conllevan a los profesionales del volante a contravenir lo establecido; el 91% de los profesionales encuestados coinciden en que, el ignorar la ley permite la transgresión de la misma, no obstante el desconocimiento de está no libra de responsabilidad al contraventor.

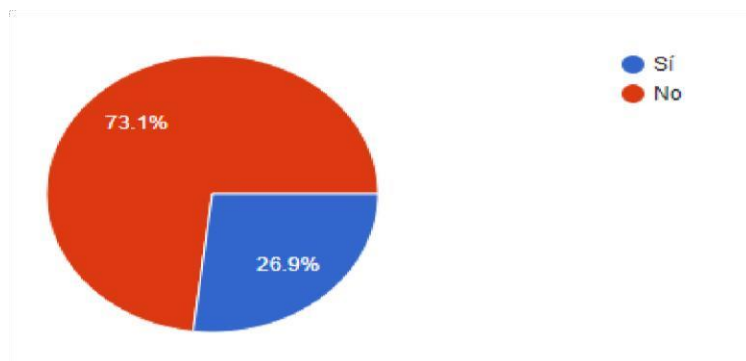
6

5.- ¿Cree Usted que las Medidas sancionatorias establecidas en el Código Orgánico Integral Penal son suficientes para prevenir el cometimiento de contravenciones?

Tabla

ITEM	VALORACION	ENCUESTADOS	PORCENTAJE
5	SI	29	26.9%
	NO	79	73.1%
	RESULTADOS	108	100%

Elaborado por: Cristhian Franco y Christian Barzola
Fuente: Abogados de Santa Elena



Descripción del ítem: Análisis de la efectividad de lo establecido en la norma que regenta las sanciones en las contravenciones y delitos COIP.

Interpretación: En este ítem se hará una observación a las medidas que adopta el Código Orgánico Integral Penal para tratar de mitigar el cometimiento de las contravenciones de tránsito, y si esta necesita de un reforzamiento para lograr el cometido de este cuerpo normativo, que no solo pretende establecer sanciones a modo de castigo, si no que estos sean a la vez ejemplificadores.

Análisis: El 73% los encuestados desaprobaban las medidas sancionatorias establecidas, en el COIP, y la encuadraron como deficientes, considerando que el fortalecimiento de estas sanciones incidirían significativamente en la regulación del cometimiento de contravenciones de tránsito.

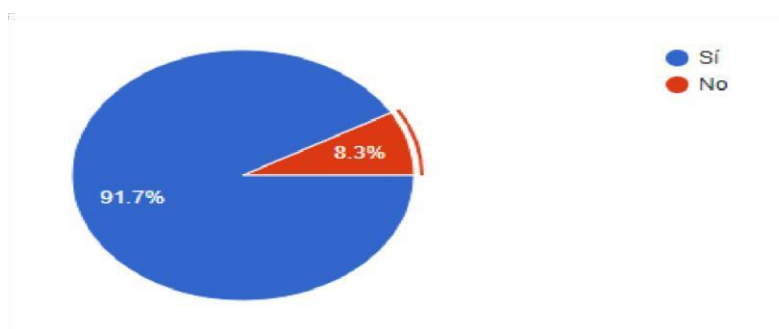
Tabla

7

6.- ¿Considera Usted que las sanciones a las contravenciones de tránsito establecidas en el Código Orgánico Integral Penal deben ser reformadas para que brinden una mejor protección tanto a choferes así como a los usuarios de las vías?

ITEM	VALORACION	ENCUESTADOS	PORCENTAJE
6	SI	99	91.7%
	NO	9	8.3%
	RESULTADOS	108	100%

Elaborado por: Cristhian Franco y Christian Barzola
Fuente: Abogados de Santa Elena



Descripción del ítem: Enfoque en la norma sancionadora, y determinar si merece o no una reforma para mejorar el ámbito de protección de todos los involucrados en contexto del tránsito.

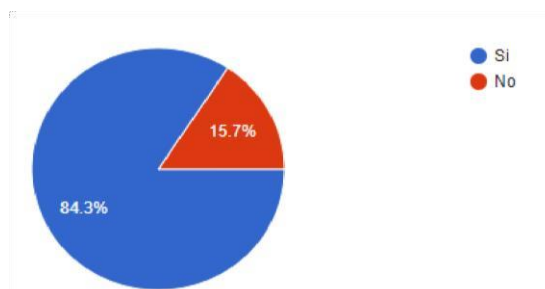
Interpretación: buscar la necesidad de un cambio positivo a los artículos reguladores del tránsito, con ciertas reformas que cubran los vacíos legales que dejan abierto el acceso al cometimiento de contravenciones sin tener legalmente una sanción, para beneficio de choferes y usuarios de las vías públicas.

Tabla

ITEM	VALORACION	ENCUESTADOS	PORCENTAJE
7	SI	91	84.3%
	NO	17	15.7%
	RESULTADOS	108	100%

Elaborado por: Cristhian Franco y Christian Barzola

Fuente: Abogados de Santa Elena



Análisis: La respuesta a esta interrogante pone de manifiesto que, existe inconformidad con lo expresado en el Código Orgánico Integral Penal, por lo que es necesario una reforma al texto jurídico, con cambios que apunten al mejoramiento de las situaciones de todos, en un contexto general.

8

7.- ¿Considera usted que la incidencia en las contravenciones es masiva en la transportación publica en relación con la transportación particular?

Descripción del ítem: Se pretende descifrar si la mayor cantidad de contravenciones se cometen a bordo de vehículos particulares y no tanto en otros tipos de vehículos.

Interpretación: Sin duda alguna todos los conductores de cualquier tipo de vehículo pueden cometer una que otra contravención, pero es necesario determinar si la incidencia de estas es mayor en vehículos públicos o particulares, para tener claro hacia dónde apuntar en los cambios que se deben realizar.

Análisis: De 108 encuestados, 91 profesionales coincidieron en que en los vehículos particulares es donde más se cometen contravenciones, lo que refrenda la necesidad de

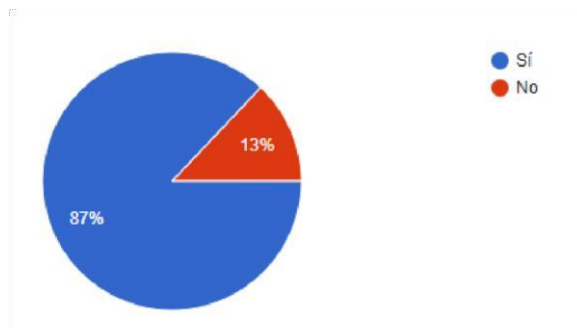
fortalecer las sanciones hacia estos, y esto responde por que incluso ciertas sanciones por contravenciones se aplican solo a vehículos no particulares.

Tabla 9

8.-Bajo su percepción la transportación particular, también debería ser incluida en la sanción del art 387.5 del COIP?

ITEM	VALORACION	ENCUESTADO	PORCENTAJE
8	SI	94	87%
	NO	14	13%
	RESULTADOS	108	100%

Elaborado por: Cristhian Franco y Christian Barzola
Fuente: Abogados de Santa Elena



Descripción del ítem: Exposición sobre la ausencia de una sanción a los vehículos particulares y la necesidad de que sean incluidos dentro del rango de los sancionables en lo referente al art. 387.5

Interpretación: Que se haya excluido de la sanción por excesos de pasajeros a los vehículos particulares, incide enormemente en el cometimiento de esta contravención, por lo cual, debe ser contemplado el incluirlo entre los demás vehículos que también son sancionados, por contravenir este artículo.

Análisis: Todos los vehículos deben ser sujetos de sanciones sin importar el tipo, el resultado de esta encuesta así lo afirma, al cometer cualquier vehículo algún tipo de

Tabla

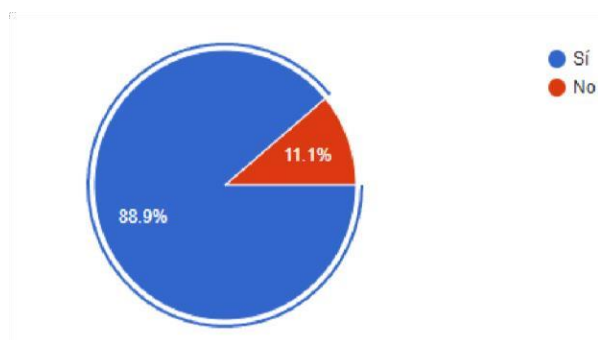
contravención pudiera terminar en daños no solo materiales si no, también pérdidas de vidas humanas lo que pone a todos los vehículos en la misma situación.

10

9.-Desde su punto de vista debe fortalecerse las sanciones a los choferes que incurran en contravenciones para reducir el índice del cometimiento de éstas?

ITEM	VALORACION	ENCUESTADOS	PORCENTAJE
9	SI	96	88.9%
	NO	12	11.1%
	RESULTADOS	108	100%

Elaborado por: Cristhian Franco y Christian Barzola
Fuente: Abogados de Santa Elena



Descripción del ítem: Reforzar las sanciones hacia los conductores de todo tipo de vehículos para reprimir la concurrencia de estos.

Interpretación: Una mayor coercitividad en las sanciones orientará a los conductores incidir en menor proporción en el cometimiento de las contravenciones, reduciendo la repetitividad de estas se disminuirá también el número de accidentes de tránsito, estableciendo sanciones severas a los transgresores.

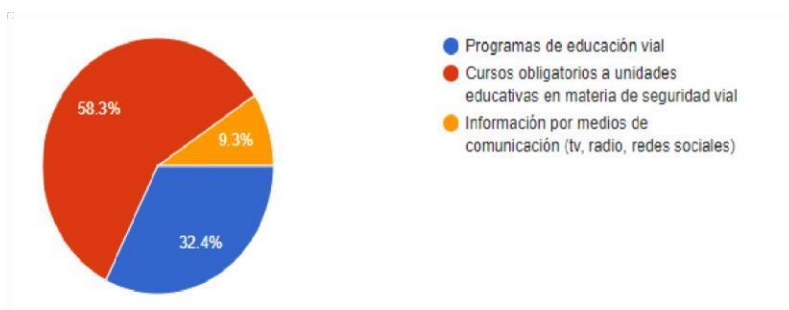
Análisis: El que existan normas no muy severas, da paso para que los infractores no sientan tanta presión, y hasta tomen con menos seriedad el estar frente a un volante en donde en ocasiones no solo eres responsable de tu vida si no, también de los acompañantes, por lo cual es necesario endurecer estas sanciones a las contravenciones, asíel infractor no caerá en la tentación de la transgresión.

Tabla 11

10.-Que cree usted que hace falta para que los usuarios de las vías transiten con seguridad

ITEM	VALORACION	ENCUESTADOS	PORCENTAJE
10	Programas de educación vial	35	32.4%
	Cursos obligatorios a unidades educativas en materia de seguridad vía	63	58.3%
	Información por medios de comunicación	10	9.3%
	RESULTADOS	108	100%

Elaborado por: Cristhian Franco y Christian Barzola
Fuente: Abogados de Santa Elena



Descripción del ítem: Necesidades sociales que contribuyan a no contravenir.

Interpretación: Aplicación de acciones sociales que apunten a la socialización del respeto a las normas para contrarrestar el cometimiento de contravenciones de tránsito.

Análisis: Estos resultados indican que es necesario incluir educación vial y de tránsito desde los establecimientos educativos, incluso como una materia, también difusión de programas en medios de comunicación, para todos los ciudadanos.

4.2 VERIFICACIÓN DE LA IDEA A DEFENDER

Queda de manifiesto por el presente proyecto de investigación, que nuestra idea a defender, sobre la necesidad de una sanción para los vehículos particulares que incurran en la contravención, tipificada en el artículo 387.5 del COIP por exceso de pasajeros, es necesaria, para poder garantizar una efectiva protección de los usuarios de las vías; toda vez que se ha hallado, que la diferencia entre los vehículos particulares y comerciales, según el artículo 63 del Reglamento a Ley De Transporte Terrestre Transito Y Seguridad Vial, es la contraprestación económica que se percibe la transportación comercial, teniendo en cuenta que la carrocería y capacidad de un taxi con un vehículo particular los cuales son fabricados bajo las normas INEN2656 es la misma.

En razón de lo antes expresado, se debe analizar que el legislador solo se enfoca en que si un taxi comete la contravención de exceder el número de pasajeros, pone en riesgo la seguridad de los usuarios, quienes pagan para recibir un servicio de calidad y eficiencia; lo mismo ocurre con los usuarios de vehículos particulares, también necesitan esa garantía de poder trasladarse seguros; sin que esta contravención provoque distracción en la conducción y se pueda generar accidentes de tránsito que pongan en riesgo no solo la seguridad de los usuarios de ese vehículo si no también la de los peatones.

CONCLUSIONES

- Si bien el Código Orgánico Integral Penal sanciona las contravenciones de tránsito; en el Art. 387.5, que regula el exceso de pasajeros, exceptúa a los vehículos particulares, aquello contribuye a que estos vehículos incurran en aquella contravención y no puedan ser sancionados por que existe un vacío legal.
- Santa Elena tiene un alto número de choferes que contravienen constantemente la norma de tránsito, y la mayoría de estos lo hacen por desconocimiento tanto de la ley como del reglamento, permitiendo que se ocasionen accidentes de tránsito con frecuencia.
- El exceso de pasajeros, es un error humano que se convierte en una de las causas que contribuyen a que se ocasionen accidentes de tránsito, por lo tanto, es una contravención que no se debe eximir de sanción a los vehículos particulares.
- El Estado no garantiza en su totalidad la libre y segura movilidad de los usuarios de las vías, exceptuando a los vehículos particulares, y permitiendo este vacío legal contribuya para que la contravención se maximice.

RECOMENDACIONES

- Siendo que la agencia nacional de tránsito realiza proyectos de seguridad vial para los usuarios de la vía en coordinación con el ministerio de transporte realicen un estudio de factibilidad y aplicabilidad del control a la transportación particular.
- Realizar campañas de educación vial y proyectos que encaminen a la concientización de los choferes de todo tipo de vehículo, dentro de la jurisdicción de Santa Elena y el Ecuador.
- Atendiendo a una de las principales características del derecho, que es ser dinámico, debido a que está en constante evolución para acoplarse a las necesidades de la sociedad tanto en tiempo como en espacio, es imperioso que la Asamblea Nacional reformar el artículo 387.5, del COIP
- Establecer dentro del Art.387.5 del COIP la sanción para los vehículos particulares de la misma forma que se sanciona a los vehículos comerciales, públicos y de cuenta propia.

PÁGINAS DE CIERRE

BIBLIOGRAFÍA

CABANELLAS Torres Guillermo “Diccionario Jurídico Elemental” Argentina. Editorial Heliasta. 1994.

CABANELLAS, Guillermo Diccionario Enciclopédico de “derecho usual”

JIMÉNEZ de Asúa Luis “Lecciones de Derecho Penal-Clásicos del derecho Penal” Oxford University

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

ALVARADO, Jorge E. “Manual de Tránsito y Transporte Terrestre”, Editorial de la Universidad Técnica Particular de Loja, 2005, Primera Edición, Loja-Ecuador, Pág.98

CABANELLAS, Guillermo. “Diccionario Jurídico Elemental”, Editorial Heliasta, Buenos Aires- Argentina, Edición 1998, Págs. 205, 360, 412 ,532 y 534 CARNELUTTI,

Francesco, “Derecho Procesal Penal”, Oxford University Press México S.A. de C.V., Mayo -2005, Pág. 174, 175

DICCIONARIO JURÍDICO “ANBAR”, Fondo de Cultura Ecuatoriana, 1998, Tomo III, Pág. 346, 389

DICCIONARIO JURÍDICO “ESPASA”, Editorial Espasa Calpe. S.A. Madrid 1999, Pág. 529

ENCICLOPEDIA JURÍDICA OPUS, 1998, Pág.55

GRISANTI AVELEDO, Hernando, “Lecciones de Derecho”, 2005, Pág. 54

JIMÉNEZ DE ASÚA, Luis. “Lecciones de Derecho Penal”, México, Editorial

ZAVALA EGAS, Jorge “Derecho Constitucional” Tomo I, EDINO, Guayaquil, Ecuador, 1999, Págs. 6, 164, 165

CUERPOS LEGALES UTILIZADOS

CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO PENAL. Corporación de Estudios y Publicaciones, 2011 Arts. 390, 403

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Corporación de Estudios y Publicaciones, 2011, Arts. 1, 11, 46, 75, 76,77, 429, 436

LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y

SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, 2011, Arts. 127, 178, 123

Declaración Universal de los Derechos Humanos y proclamada por la resolución de la Asamblea General 217 del 10 de diciembre de 1948.

Convención Americano Sobre Derechos Humanos. San José Costa Rica 7 al 22de noviembre de 1969.

CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL.

Linkfografía

<http://www.derechoecuador.com/articulos/detalle/archive/doctrinas/derechopenal/>

2014/06/16/aspectos-generales-de-transito-en-el-coip.

<https://www.definicionabc.com/derecho/contravencion.php>

https://www.academia.edu/29822052/Historia_y_Evoluci%C3%B3n_de_la_Ley_de_Tr%C3%A1nsito_en_el_Ecuador_docx

ANEXOS

1.-Desde su perspectiva, el índice de contravenciones de tránsito en La Península es alto. *

- Sí
 No

2.-Sabía usted que el exceso de pasajeros en la transportación particular no está sancionado en el COIP, así como si lo está la transportación pública, comercial y de cuenta propia según el Art. 387.5. *

- Sí
 No

3.-Considera que la falta de una sanción a los vehículos particulares que exceden el número de pasajeros es un vacío legal? *

- Sí
 No

4.-¿Cree Ud. que el desconocimiento de las normas de tránsito es un factor desencadenante en el cometimiento de contravenciones? *

- Sí
 No

5.-¿Cree Usted que las Medidas sancionatorias establecidas en el Código Orgánico Integral Penal son suficientes para prevenir el cometimiento de contravenciones? *

- Sí
 No

6.-¿Considera Usted que las sanciones a las contravenciones de tránsito establecidas en el Código Orgánico Integral Penal deben ser reformadas para que brinden una mejor protección tanto a choferes así como a los usuarios de las vías? *

- Sí
 No

7.-Considera usted que la incidencia en las contravenciones es masiva en la transportación pública en relación con la transportación particular? *

- Sí
 No

8.-Bajo su percepción la transportación particular, también debería ser incluida en la sanción del art 387.5 del COIP? *

- Sí
 No

9.-Desde su punto de vista debe fortalecerse las sanciones a los choferes que incurran en contravenciones para reducir el índice del cometimiento de éstas? *

- Sí
 No

10.-Que cree usted que hace falta para que los usuarios de las vías transiten con seguridad? *

- Programas de educación vial
 Cursos obligatorios a unidades educativas en materia de seguridad vial
 Información por medios de comunicación (tv, radio, redes sociales)



PRESIDENCIA DE LA CORTE NACIONAL DE JUSTICIA
ABSOLUCIÓN DE CONSULTAS
CRITERIO NO VINCULANTE

REMITENTE: PRESIDENTE DE LA CORTE PROVINCIAL DE JUSTICIA DE PICHINCHA

OFICIO: 167-2018-P-CPJP **FECHA:** 09 DE FEBRERO DE 2018

MATERIA: PENAL

TEMA: TRÁNSITO - EXCESO DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS PARTICULARES.

CONSULTA:

Indica que el numeral 5 del artículo 387 del COIP, al sancionar a quien exceda en número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor, no se estaría regulando a los vehículos particulares.

FECHA DE CONTESTACIÓN: 13 DE SEPTIEMBRE DE 2018

NO. OFICIO: 1103-P-CNJ-2018

RESPUESTA A CONSULTA:

BASE LEGAL:-

Artículo 387.5 del COIP: "Contravenciones de tránsito de Segunda clase.- Serán sancionados con multa del cincuenta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de nueve puntos en el registro de su licencia de conducir: (...) 5. La o el conductor de transporte por cuenta propia o comercial que exceda el número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor. (...)"

El Reglamento General para la Aplicación de la LOTTTSV, en sus artículos 55, 56 y 57 determina las clases de transporte, el transporte terrestre comercial, por cuenta propia y el transporte particular, igualmente los artículos 61 y 62, regulan que existen dos tipos de transporte, el público de pasajeros y el comercial.

ANÁLISIS Y CONCLUSIÓN:-

Claramente la intención del legislador con esta norma es la de regular el eficiente y correcto servicio de transporte terrestre, en relación al comercial y por cuenta propia, que se encuentra descrito en los artículos 55 y 56 del Reglamento correspondiente, en relación a los artículos 62 y 63 numerales 2 y 3 ibídem.

No existe sanción prevista en el COIP para el exceso de pasajeros en el caso del transporte particular, lo que no puede ser considerado un vacío debido al carácter que le ha querido dar a la norma el legislador.