



UTPL
La Universidad Católica de Loja

Vicerrectorado de Modalidad Abierta y a Distancia

Legislación del Transporte

Guía didáctica





Facultad Ciencias Jurídicas y Políticas

Legislación del Transporte

Guía didáctica

Carrera

PAO Nivel

Logística y Transporte

IV

Autor:

Dennis Geovanny Loyola Carrión





Legislación del Transporte



Guía didáctica

Dennis Geovanny Loyola Carrión



Diagramación y diseño digital



Ediloja Cía. Ltda.

Marcelino Champagnat s/n y París

edilojacialtda@ediloja.com.ec

www.ediloja.com.ec

ISBN digital -978-9942-39-166-7



Año de edición: marzo, 2021

Edición: primera edición reestructurada en enero 2025 (con un cambio del 20%)

Loja-Ecuador



Los contenidos de este trabajo están sujetos a una licencia internacional Creative Commons **Reconocimiento-NoComercial-Compartirlgual 4.0 (CC BY-NC-SA 4.0)**. Usted es libre de **Compartir – copiar y redistribuir el material en cualquier medio o formato. Adaptar – remezclar, transformar y construir a partir del material citando la fuente, bajo los siguientes términos: Reconocimiento- debe dar crédito de manera adecuada, brindar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios.** Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que usted o su uso tienen el apoyo de la licenciante. **No Comercial-no puede hacer uso del material con propósitos comerciales. Compartir igual-Si remezcla, transforma o crea a partir del material, debe distribuir su contribución bajo la misma licencia del original.** No puede aplicar términos legales ni medidas tecnológicas que restrinjan legalmente a otras a hacer cualquier uso permitido por la licencia. <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>

Índice

1. Datos de información	8
1.1 Presentación de la asignatura.....	8
1.2 Competencias genéricas de la UTPL.....	8
1.3 Competencias del perfil profesional	8
1.4 Problemática que aborda la asignatura	8
2. Metodología de aprendizaje	9
3. Orientaciones didácticas por resultados de aprendizaje.....	10
Primer bimestre	10
Resultados de aprendizaje 1:.....	10
Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje recomendadas.....	10
Semana 1	11
Unidad 1. El transporte como servicio público.....	11
1.1. Origen del transporte terrestre	11
1.2. Objeto de la ley	12
1.3. Objetivos en materia De tránsito y seguridad vial.....	14
1.4. Los principios de la ley	16
1.5. La libertad de tránsito, restricción temporal de tránsito público	19
1.6. La educación en materia de tránsito	21
Actividades de aprendizaje recomendadas	23
Autoevaluación 1	24
Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje recomendadas.....	27
Semana 2	27
Unidad 2. De la organización del sector	27
2.1. El ministerio del sector del tránsito y transporte terrestre	28
2.2. La agencia nacional de regulación y control del transporte.....	31
Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje recomendadas.....	35
Semana 3	35
Unidad 2. De la organización del sector	35

2.3. Del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial	35
Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje recomendadas.....	40
Semana 4	40
Unidad 2. De la organización del sector	40
2.4. El transporte terrestre automotor	40
Actividades de aprendizaje recomendadas	45
Autoevaluación 2.....	46
Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje recomendadas.....	49
Semana 5	49
Unidad 3. Tránsito y seguridad vial	49
3.1. Ámbito del tránsito y la seguridad vial.....	49
3.2. Los conductores.....	53
Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje recomendadas.....	55
Semana 6	55
Unidad 3. Tránsito y seguridad vial	55
3.3. La licencia para conducir.....	55
3.4. Los vehículos.....	62
3.5. Logística y transporte	63
Actividades de aprendizaje recomendadas	71
Autoevaluación 3.....	71
Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje recomendadas.....	74
Semana 7	74
Actividades finales del bimestre	74
Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje recomendadas.....	74
Semana 8	74
Actividades finales del bimestre	74
Segundo bimestre.....	75
Resultados de aprendizaje 1:.....	75
Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje recomendadas.....	75

Semana 9	76
Unidad 4. Reglamentos y leyes	76
4.1. Reglamento específico para el transporte comercial de carga liviana y mixto de la república del Ecuador	76
4.2 Reglamento de transporte por cuenta propia	84
Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje recomendadas.....	91
Semana 10	91
Unidad 4. Reglamentos y leyes	91
4.3. Reglamento para el funcionamiento de las compañías de renta, arrendamiento o alquiler de vehículos	91
Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje recomendadas.....	96
Semana 11	96
Unidad 4. Reglamentos y leyes	96
4.4. Reglamento para el servicio de transporte comercial, escolar e institucional	96
Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje recomendadas.....	104
Semana 12	104
Unidad 4. Reglamentos y leyes	104
4.5. Código aeronáutico, ley general de transporte marítimo y fluvial, código orgánico de la producción, comercio e inversiones	104
Actividades de aprendizaje recomendadas	131
Autoevaluación 4.....	131
Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje recomendadas.....	133
Semana 13	133
Unidad 5. Prevención	133
5.1. Comportamientos de usuarios en las vías	134
5.2. La educación vial y capacitación	135
5.3. Las escuelas de conducción	136
5.4. Actores de la seguridad vial	138
Actividades de aprendizaje recomendadas	144

Autoevaluación 5.....	144
Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje recomendadas.....	147
Semana 14.....	147
Unidad 6. Infracciones de tránsito	147
6.1. Jurisdicción y competencia.....	147
6.2. Las infracciones de tránsito	149
Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje recomendadas.....	154
Semana 15.....	154
Unidad 6. Infracciones de tránsito	154
6.3. Procedimiento para juzgamiento de delitos.....	154
6.4. Procedimiento para juzgamiento de contravenciones	157
Actividades de aprendizaje recomendadas	159
Autoevaluación 6.....	159
Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje recomendadas.....	161
Semana 16.....	161
Actividades finales del bimestre	161
4. Autoevaluaciones	162
5. Referencias bibliográficas	168



1. Datos de información

1.1 Presentación de la asignatura



1.2 Competencias genéricas de la UTPL

- Comunicación oral y escrita.
- Pensamiento crítico y reflexivo.

1.3 Competencias del perfil profesional

- Identifica problemas de logística y transporte.
- Asume un pensamiento crítico y reflexivo.

1.4 Problemática que aborda la asignatura

El componente Legislación del Transporte aporta al núcleo problema dos “transporte” de la misma manera al deficiente uso de los servicios de transporte público y el déficit de conectividad e infraestructura vial.



2. Metodología de aprendizaje

El estudio del componente emplea el método hermenéutico, el cual consiste en dirigir al estudiante en el análisis y comprensión de la normativa jurídica que regula el tránsito, el transporte y la seguridad vial en nuestro país. La temática planteada en esta metodología es predominantemente comprensiva-explicativa. Pues, al explicar la temática; y, ustedes, al entenderla, se produce el conocido “reenvío circular del conocimiento”.

Humboldt, (1767-1835), mencionó, que la “hermenéutica, además de ser un método de investigación para la producción de conocimientos, también debería ser incluida como un método de enseñanza, ya que esta nace de la pedagogía de las formas de vida cotidiana; convirtiéndola en una pedagogía universal, la que de una manera lógica antecede y absorbe los métodos particulares de la ciencia”.

Se emplea de igual manera el método denominado autoaprendizaje, método de enseñanza en el cual se privilegia la reflexión y la crítica. Aquí entra el rol fundamental del estudiante en su autogestión y en la autonomía para adquirir conocimientos, convirtiéndose en el centro del modelo educativo denominado autoaprendizaje. Este es un modelo de aprendizaje en el cual se desarrolla sin ayuda directa, de forma encubierta, indirecta o intencionada, por parte del docente.

Por otra parte, Ricardo Nassif (1989:7) afirma que “la educación tiene dos direcciones: la primera externa, que configura al individuo (heteroeducación); y, la segunda, que hace que el individuo se configure a sí mismo (autoeducación). Nos dice que ambos modelos de aprendizaje no se contraponen, pues toda educación auténtica es aquella que ayuda a la persona a adquirir conocimientos”.



3. Orientaciones didácticas por resultados de aprendizaje



Primer bimestre

Resultados de aprendizaje 1:

Define el marco jurídico y conoce las leyes que regulan el transporte en el Ecuador.

Mediante este resultado de aprendizaje, usted conocerá el marco jurídico que rige y regula la transportación en la República del Ecuador, se precisará la normativa jurídica específica que le servirá a usted para su desenvolvimiento profesional dentro del marco legal.

Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje recomendadas

Recuerde revisar de manera paralela los contenidos con las actividades de aprendizaje recomendadas y actividades de aprendizaje evaluadas.



Unidad 1. El transporte como servicio público

Figura 1

Transporte público



Nota. Tomado de Suburban coach bus Mercedes-Benz O550 Integro in the city street [Fotografía], por Art Konovalov, 2014, [shutterstock.com](https://www.shutterstock.com), CC BY 4.0.

1.1. Origen del transporte terrestre

En esta primera parte abarcaremos la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por sus siglas LOTTTSV, en vista de que es imperativo y de suma importancia comprender los aspectos generales que contempla esta ley; para lo cual revisaremos los artículos 1 al 12 de mencionado cuerpo normativo.

El transporte es el medio por el cual se movilizan bienes o personas de un lugar a otro en sus diversas formas, tanto vía terrestre, aérea, marítima o fluvial. Su origen, podríamos decir, es cuando el hombre se ve en la necesidad de inventar o crear un mecanismo para poder trasladarse más rápidamente de un lugar a otro, creando así la rueda, que con el paso del tiempo se convertiría

en la base del automóvil, pilar fundamental del transporte. Este es, sin lugar a duda, la base fundamental de la construcción de lo que hoy denominamos vehículos.

Para una mejor comprensión del tema, estimado alumno, lo invito a revisar el siguiente video de YouTube, en el que podrán conocer la evolución del automóvil, titulado, La [historia del automóvil](#).

¿Lo revisó? ¡Excelente! Ahora, para retroalimentar lo analizado por usted, lo invito a revisar el siguiente módulo didáctico denominado: evolución del automóvil, en el cual se detalla como han ido cambiando los automóviles, tomando en consideración nuestro país.

[Evolución del automóvil](#)

Estimado alumno, ahora ya podemos decir que el transporte constituye una actividad importante en el desarrollo de la sociedad. Se le ubica en un lugar prominente y destacado. Sin lugar a duda, su invención ha promovido y permitido el progreso de la sociedad y con ello el desarrollo de los países, toda vez que su importancia en el mundo mercantil, es decir, en la esfera del comercio, tiene un rol fundamental, convirtiéndose en una forma de ingreso económico que sirve de sustento familiar.

1.2. Objeto de la ley

Estimado alumno, para abordar el presente tema, vamos a conceptualizar en primer lugar lo que es ley, para que ustedes tengan conocimiento general de su significado.

Según lo establece Guillermo Cabanellas de Torres, la definición de ley es:

- “Norma, precepto de la autoridad pública, que manda, prohíbe o permite algo. Regla de conducta obligatoria dictada por el Poder Legislativo, o por el Ejecutivo cuando lo sustituye o se arroga sus atribuciones. Todo reglamento, ordenanza, estatuto, decreto, orden u otro mandamiento de una autoridad en ejercicio de sus atribuciones”.

En el Diccionario Jurídico y Social, tenemos que:

- “Ley es el tipo de norma jurídica dictada por el poder público; tiene como finalidad el encauzamiento de la actividad social hacia el bien común, es además un medio para facilitar a los individuos el conocimiento del Derecho Positivo”.

Urquiza & Asociados (2013), nos dan algunos conceptos de lo que etimológicamente es ley:

Etimológicamente, la palabra ley, para Cicerón, proviene del verbo latino “*legere*”, que significa leer, expresión que viene de la costumbre romana de grabar las leyes en tablas y exponer estas al pueblo para su lectura y conocimiento.

Para San Agustín, deriva del verbo latino “*deligare*”, que significa elegir, por cuanto el camino de la ley indica el camino a seguir en nuestras vidas.

Para Santo Tomás de Aquino, sin rechazar las anteriores etimologías, sostiene que la palabra ley proviene del verbo latino “*ligare*”, que significa ligar, obligar, porque es propio de la ley el ligar la voluntad de algo, obligándolo a seguir una determinada dirección”.

Nota. Enlace [web](#)

Estimado alumno, podemos decir que ley es una regla o norma jurídica que obliga ser acatada por todas las personas de una sociedad, dictada por el órgano jurídico o institucional, legalmente constituida para hacerlo, tiene como fin mandar, prohibir o permitir alguna acción o conducta del ser humano, su objetivo es regular el comportamiento jurídico-social de las personas y con ello conseguir una coexistencia armoniosa entre los habitantes de un territorio o sociedad, dejando en claro que algunas de estas leyes como por ejemplo las que contemplan sanciones ya sean administrativas, civiles o penales, son de carácter sancionador.

Es por ello que nuestro legislador, o, en nuestro caso, nuestros asambleístas, han visto la necesidad de regular en un cuerpo legal las conductas de las personas, teniendo así, normas, reglas, reglamentos, etc., todas ellas de carácter jurídico, mismas que guardan estrecha relación con nuestros principios constitucionales, porque de lo contrario, dichas leyes carecerían de legalidad. Es así que nuestro país cuenta con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (desde ahora por sus siglas LOTTSV), con la cual se regula el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial, en la que están inmersas todas las personas que interactúan en las vías públicas, cuyo ámbito de aplicación es dentro del territorio ecuatoriano; y, a la que deben sujetarse las personas ya sean nacionales o extranjeras.

La [LOTTSV](#), en palabras sencillas, estimado alumno, es un cuerpo normativo regulador, que organiza y controla con carácter preventivo, en lo relacionado con el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial, cuya función la ejerce a través de las diferentes instituciones públicas encargadas de mantener el orden vehicular y peatonal en las calles y en todas las vías de tránsito de nuestro país, evitando el caos, la congestión vehicular y los accidentes. En definitiva, procurando un estado de seguridad de las personas en las vías públicas.

1.3. Objetivos en materia De tránsito y seguridad vial

Estimado alumno, podemos decir que el principal objetivo que contempla la [LOTTSV](#), es la prevención de accidentes de tránsito; y, para ello, el Estado, a través del mencionado cuerpo normativo, se enfoca en la prevención; es decir, en realizar capacitaciones de prevención, cuyo objetivo son los conductores y los peatones y sus bienes. Con esto estimado alumno, quiero decir que la ciudadanía en general tome conciencia de su rol en materia de tránsito, que la colectividad, contemple una cultura de respeto a la norma, pero sobre todo a las personas, en especial a las más vulnerables en la vía, como serían los ciclistas, transeúntes, personas con discapacidades, etc., generando una buena relación humana, en donde el poder punitivo (poder de sancionar que tiene el estado), no tenga competencia sobre el individuo (conductor-peatón);

es decir, evitando accidentes de tránsito, para que dicho poder coercitivo no intervenga, y, esto se consigue inculcando una buena cultura de circulación y respeto al peatón, y, conllevar con ello, al desarrollo socioeconómico del país.



Estimado alumno, por favor le pido revisar el Art.1 de la [Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial](#), en el que nuestro legislador plasma el objetivo de la ley en mención.

¿Lo revisó estimado alumno? ¡Excelente!

Su objetivo es contribuir al desarrollo del país, con la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano (Art. 1), promoviendo la accesibilidad, equitativa, movilidad sostenible y preservando el ambiente. Esto con el fin primordial de dar seguridad y protección a las personas y los bienes de toda índole que de una u otra manera se trasladan o son trasladados de un lugar a otro; y, de esta forma, ser entes productivos y favorecer en el desarrollo socioeconómico de la ciudad, de la región y del país y lograr el bienestar de todos.

Debemos mencionar y recalcar, estimado alumno, que es deber del Estado conforme la LOTTTSV:

El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas. (Art. 3).

Como ya lo dijimos en líneas anteriores, en la transportación de personas y bienes, debe cumplirse cada uno de los principios establecidos en la norma invocada, pero cabe recalcar el principio de tarifas justas, es decir, los valores que debemos cancelar por la prestación de servicios de transporte deben ser acordes a la calidad del servicio prestado por las diferentes operadoras de transporte público o privado. Hay que hacer énfasis, no solamente en las obligaciones, sino también en los derechos que tienen los conductores y

propietarios de vehículos; y, para terminar con estas líneas, debemos decir que esta ley, propone la difícil tarea de culturizar a la ciudadanía con la finalidad que asuman su rol, ya sea de conductor y/o peatón, y con ello lograr como ya lo hemos mencionado, una mejor convivencia, intentando al máximo evitar infracciones.



Estimado alumno, cabe recalcar que estos no son los únicos objetivos que ha creído necesario incorporar nuestro legislador en materia de tránsito. La LOTTTSV contempla otros objetivos en su Art. 88 del cuerpo legal antes mencionado. Les pido por favor revisar la [LOTTTSV](#).

¿Lo revisó? ¡Excelente!

Podemos decir entonces, que la LOTTTSV, también tiene por objetivos, "Planificar, organizar y regular la circulación y la seguridad vial de los actores de la movilidad: peatones, biciusuarios, pasajeros, conductores de vehículos, de motor, de tracción humana, mecánica o animal, y la conducción de semovientes. Capacitar, formar y entrenar a los conductores profesionales y no profesionales. Establecer programas de capacitación y difusión para los actores de la movilidad, en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, para la creación de una cultura y conciencia vial responsable y solidaria, entre otros LOTTTSV, Art. 88 (2021).

1.4. Los principios de la ley

Estimado alumno, la ley de transporte es un conjunto de normas o disposiciones legales, con las cuales se pretende conseguir por, sobre todo, que las personas que somos usuarios de las vías de transporte, estemos seguros y en lo posible libres de padecer daño o perjuicio.

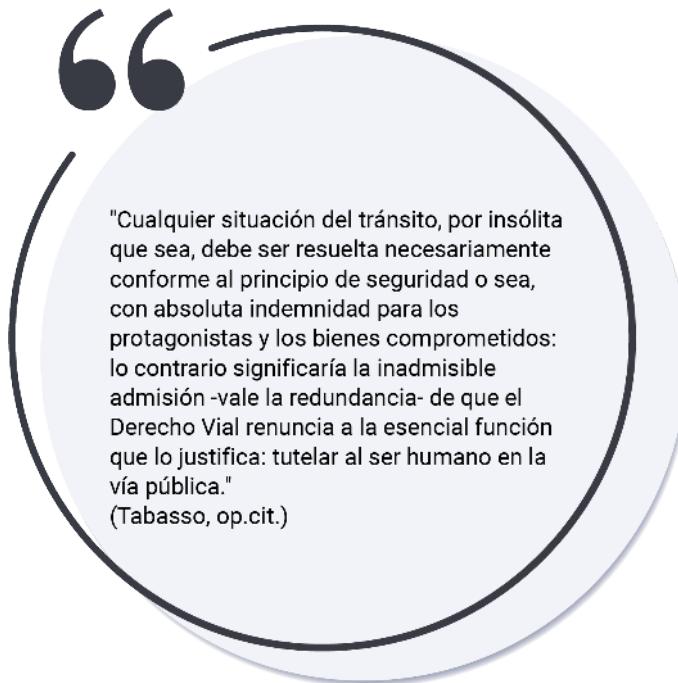
Partiendo de esto, podemos decir que, con dicha disposición legal, se cumple el interés o principio primordial que tiene el Estado, que no es otro, en materia de tránsito claro está, que el establecer la organización y fluidez del tráfico; y, al ser este un interés estatal con el cual se pretende lograr el desarrollo y

comercio de la colectividad, estaríamos los usuarios de las vías, a su vez, inmersos en la seguridad como ineludible propósito primario, proporcionado por el Estado.

Existe el principio de seguridad vial denominado la súper norma. Para explicar aquello estimado alumno, lo invito a revisar la siguiente figura en donde podemos decir que:

Figura 2

Principio de seguridad vial: la súper norma



Nota. Loyola, D., 2021.

Este principio estimado alumno, tendría la categoría de “páter familias” de la clasificación, es decir, el padre de todos los principios en materia de tránsito y seguridad vial, el cual es proteger al ser humano en la vía pública.

Claro está que toda norma busca establecer principios fundamentales cuya finalidad no es más que mantener el orden de las personas en social, busca una mejor convivencia humana, pero sobre todo incentiva al bien común y el

buen vivir, además la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tutela los principios fundamentales que se encuentran contemplados en el Art. 2.

Principios fundamentales:

- a. **Principio de equidad.** - El acceso a las infraestructuras y servicios del transporte a nivel nacional se lo hará con enfoque de igualdad y con respeto a los grupos de atención prioritaria.
- b. **Principio de libre movilidad.** - Toda persona tiene derecho a transitar libremente, priorizando su integridad física, mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la ley.
- c. **Principio de desarrollo sostenible.** - El desarrollo del transporte en el país procurará un equilibrio entre los aspectos económicos, ambientales y sociales LOTTTSV Art. 2 (2021).

El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público debe brindar seguridad, su principal objetivo es disminuir los índices de accidentes en las vías en el territorio ecuatoriano, pero también es obligación del Estado mantener la seguridad de las personas en las vías.

Esta seguridad toma vital importancia hoy en día con la emergencia sanitaria, implementando el Estado, políticas de prevención, como es el caso de evitar la concurrencia masiva en medios de transporte; y, fomentar, a través de políticas estatales, la potestad de poder desplazarse hasta sus lugares de trabajo en automóvil, moto, bicicleta o caminando, sobre todo limitando por un tiempo, por ejemplo, el uso del transporte público.

Debemos recalcar que el servicio de transporte es un principio de carácter universal, es decir, para toda persona, sin excepción de ninguna clase; y, debe ser continuo, es decir, no debe interrumpirse por causas voluntarias o caprichos personales, debe ser de calidad y con tarifas justas.

La Constitución de la República del Ecuador (Arts. 227 y 314) (CRE, 2008), señala otros principios que concuerdan con lo antes mencionado:

- La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación.”
- El Estado garantizará que los servicios públicos y su provisión respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad.
- El Estado dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos, y establecerá su control y regulación.

Estimado alumno, como podemos ver los servicios públicos, entre ellos el servicio de transporte, debe cumplir con principios constitucionales, como, por ejemplo, la tarea del transporte debe realizárselo con personas competentes en su trabajo, gracias a su actitud y aptitud, a sus habilidades en la rama del transporte y a la experiencia que tiene a la hora de realizar tan importante tarea, con el fin de cumplir las expectativas de los usuarios, conllevando aquello a obtener los resultados con la menor cantidad de recursos posible, pero sin lugar a dudas, obteniendo los objetivos o metas fijados por las operadoras de transporte, mismos que van encaminados al servicio de la colectividad, con precios equitativos; es decir, justos y coherentes con la realidad del servicio de transporte que nos es proporcionado y este debe ser controlado y regulado por el Estado.

1.5. La libertad de tránsito, restricción temporal de tránsito público

Nuestra Constitución (CRE, 2008), en sus derechos de libertad, reconoce y garantizará a las personas, para entender más a fondo esta temática, lo invito a revisar la siguiente presentación interactiva denominada Derechos de libertad y garantías a las personas.

[Derechos de libertad y garantías a las personas](#)

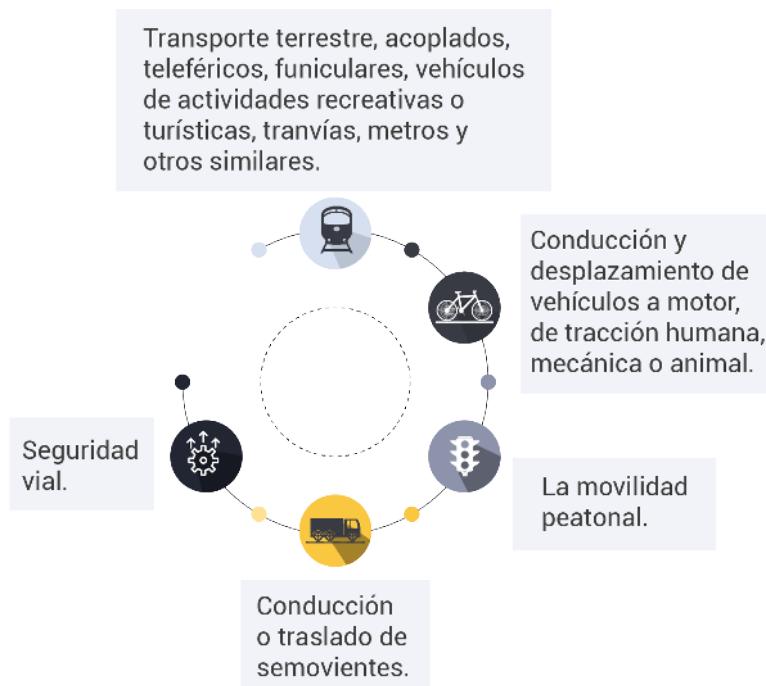
Le comarto estimado estudiante, a continuación, el [Decreto Presidencial 1017](#), el cual es emitido por el señor presidente de la república del Ecuador, en el que declara el estado de excepción por calamidad pública en todo el territorio nacional, suspendiendo la libertad de tránsito.

Como podemos ver, estimado alumno, el presidente del Ecuador mediante el decreto N. 1017, declara el estado de excepción y declara la pandemia por coronavirus. Limita el derecho a la libertad de tránsito, únicamente con la finalidad específica de mantener una cuarentena comunitaria obligatoria.

Bien, estimado alumno, para finalizar, debemos decir que la LOTTTSV, es aplicable en todo el territorio nacional y regula:

Figura 3

LOTTTSV



Nota. Loyola, D., 2021.

1.6. La educación en materia de tránsito

Estimado alumno, debemos empezar manifestando que la programación de la educación para prevenir los accidentes de tránsito debe orientarse hacia la familia, instituciones educativas y la comunidad en general. El aprendizaje debe ser continuo y práctico; y, ha de persistir toda la vida, ya que, por ejemplo, las personas al llegar a edades avanzadas y al cumplir el rol como peatones, son esencialmente vulnerables.

Se puede afirmar que la mayor parte de los accidentes de tránsito son evitables. Pues la responsabilidad principal recae sobre el hombre como conductor, pasajero o peatón, razón por la cual este último, recibe particular atención en el proceso educativo como foco prioritario en todo programa de prevención de accidentes de tránsito.

Se considera que en la educación vial será necesario aceptar que, aprender a usar la vía pública es un requerimiento social. Desgraciadamente, no existe una debida motivación dirigida a los grupos sociales. El conglomerado social no percibe esta necesidad, por ende, se puede aventurar la hipótesis de que tal motivación está ausente por desconocimiento.

Estimado alumno, le invito a revisar el siguiente video, mismo que lleva por nombre: [educación vial](#), en este video se explica el tema sobre la educación en materia de tránsito.

¿Lo revisaron? ¡Excelente!

Bien, podemos decir entonces, con base en el recurso revisado por ustedes, que la educación vial se refiere a la adquisición y empleo de buenas costumbres en materia de tránsito y seguridad vial. Claro está, que esto, apegado a conocimientos básicos de la normativa vial, como ya lo hemos dicho, regula la circulación de vehículos y personas que transitan por la vía pública, concluyendo que la educación vial debe impartirse tanto a conductores como a peatones; pues ambos roles deben interactuar en las calles y dar cumplimiento de las normas legales vigentes en el acontecer diario de nuestra vida.

Toda sociedad civilizada que quiera mantener el orden y el buen vivir necesita que sus ciudadanos conozcan y sean capacitados en educación vial; y, de esta manera, dar cumplimiento al “páter familias” de los principios, que, como ya lo mencionamos, es el principio de seguridad para los ciudadanos en la vía pública. Cada habitante de un conglomerado social debe tener los conocimientos básicos y fundamentales en materia de tránsito, de esta manera se puede fomentar la armonía, la tolerancia, el respeto; y, a la vez, reducir el nivel de control en las vías, lo que acarrea un alto costo y tratar de bajar los altos índices de accidentes de tránsito que ocurren día a día.

La seguridad no debe ser abordada únicamente desde la prevención, sino que también conlleva el fomentar o adquirir una serie de valores socioculturales que nos hagan más susceptibles a las posibles consecuencias de nuestros actos en las vías. Así tenemos, por ejemplo: cultivar el respeto a las señales y normas, ser más responsables en nuestras acciones, tener conciencia a la percepción del riesgo y con ello tratar de evitar las consecuencias jurídicas que la falta a la ley conllevaría.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se encarga de capacitar tanto a los conductores profesionales como a los no profesionales.

Se entiende por **conductor profesional** a toda persona provista de la correspondiente autorización administrativa para conducir, otorgada por el órgano legalmente constituido para ello, luego de haber cumplido exitosamente con todo el pénum académico que le facultaría a conducir vehículos de motor; y, dedicarse a la actividad económica del transporte público o privado de bienes o de personas.

Conductores no profesionales: se entiende por **conductor no profesional** a toda persona que no está debidamente acreditada, mediante la respectiva autoridad administrativa, para conducir cierto tipo de vehículos, impidiéndole la prestación de servicio de transporte a la colectividad, por no cumplir con los requisitos pre establecidos en la norma.

Por **educación vial** se entiende, entonces, a la educación constante y permanente, que tiene como finalidad proporcionar la posibilidad de adquirir conocimientos, habilidades, hábitos y valores de comportamiento, los que deben ser puestos en práctica en las diferentes vías de circulación, con el fin de evitar accidentes de tránsito y prevenir sus consecuencias.

La educación vial presenta una doble finalidad. Por un lado, tenemos que intentar convertir a las personas en entes sensibles, ante los posibles riesgos que conlleva transitar por las vías; y, concientizarlos para que en un evento no deseado asuman sus responsabilidades, ya sea como peatones, o, las que se adquieran como conductores de vehículos (bicicletas, ciclomotores, etc.), y, por otro lado, convertir a las personas en entes responsables de su propia seguridad; es decir, comprometerse en optar una actitud idónea y correcta en las zonas de circulación, tomando en cuenta que en dichos espacios no están solos, sino que existen más usuarios con los mismos derechos y obligaciones.



Los peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica pueden circular en las vías públicas con apego a la ley, al reglamento, a las resoluciones y regulaciones técnicas vigentes LOTTTSV Art. 12 (2014).



Actividades de aprendizaje recomendadas

Con base en los temas estudiados, reforcemos el aprendizaje resolviendo las siguientes actividades.

1. Estimado alumno, por favor, revise con atención el Decreto Nro. 1017 de fecha 17 de marzo de 2020 y conteste las siguientes preguntas:

- Qué funcionario dispuso el Decreto?
- ¿Cuál fue la razón por la que dispuso el Decreto?
- ¿Qué es lo que ordena en relación con la movilidad?
- ¿Cuál es el tiempo de vigencia?

- ¿Diga la fecha desde la cual debe acatarse dicho Decreto?

Nota: conteste las actividades en un cuaderno de apuntes o en un documento Word.



2. Una vez que hemos estudiado los contenidos de la unidad 1, estará en la capacidad de resolver la siguiente autoevaluación:



Autoevaluación 1

Con base a los temas estudiados, señale la única respuesta correcta:

1. Decimos que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial tiene como objeto primordial el control de:

- a. La organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.
- b. La organización de las ciclovías.
- c. La organización del medioambiente.
- d. La organización de eventos peatonales y automovilísticos

2. ¿Cuál es el principio general que reconoce la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial?

- a. El derecho a la equidad.
- b. El derecho a la vida.
- c. El derecho a la solidaridad social.
- d. El derecho a la movilidad de personas y bienes.

3. El servicio de transporte público en su prestación de servicio debe regirse a:

- a. Regularización del sector.
- b. Respeto a la vida.
- c. A tarifas socialmente justas.
- d. Servicio eficiente y eficaz.

4. En materia de tránsito, ¿a quiénes debe capacitar el Estado, de manera íntegra y permanente?

- a. A todas las personas.
- b. Peatones.
- c. A menores de edad.
- d. Conductores no profesionales y profesionales.



5. ¿Quién es el que ejerce la propiedad de las vías públicas?

- a. El Estado.
- b. El Consejo Provincial.
- c. Es privada.
- d. La sociedad.



6. ¿Qué autoridad está facultada para limitar la circulación en las vías públicas?

- a. El cabildo.
- b. El presidente de la República.
- c. Los asambleístas.
- d. Los agentes del orden.



7. Indique las personas que están obligadas a cumplir la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

- a. Nadie.
- b. Los conductores.
- c. Los peatones, bici-usuarios, pasajeros, conductores, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica.
- d. Los ciclistas.



8. La presente ley establece los lineamientos generales, económicos y organizacionales de la movilidad, a través del transporte terrestre,

tránsito y seguridad vial, y sus disposiciones son aplicables en todo el territorio nacional.



- a. Verdadero.
- b. Falso.

9. ¿Los vehículos de tracción humana, animal o mecánica, pueden o no circular en las carreteras y vías públicas del país?



- a. Si pueden.
- b. No pueden.

10. En el Ecuador, las vías terrestres de circulación son bienes de uso.



- a. Privado.
- b. Público.



[Ir al solucionario](#)



¿Cómo le fue en la resolución de esta autoevaluación? Estoy seguro de que ha obtenido buenos resultados.

Ahora, propongo que avancemos con entusiasmo en el estudio.



Semana 2

Unidad 2. De la organización del sector

Figura 4

Organización del sector



Nota. Tomado de Reunión de negocios en una moderna sala de conferencias [Fotografía], por NDAB Creativity, s.f., [shutterstock.com](https://www.shutterstock.com) CC BY 4.0.

Estimado(a) estudiante:

En la segunda unidad estudiaremos lo relacionado con las instituciones que regulan el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, las clases o tipos de servicios y el régimen administrativo que contempla el libro primero de la organización del sector, título I: de los organismos del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; por lo que le pido estimado alumno, revisar los artículos del 13 al 85.3 de la [LOTTTSV](#).

Los órganos que regulan, controlan y dirigen todo lo relacionado con el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial se presentan en la siguiente figura:

Figura 5
Órganos



Nota. Loyola, D., 2021.

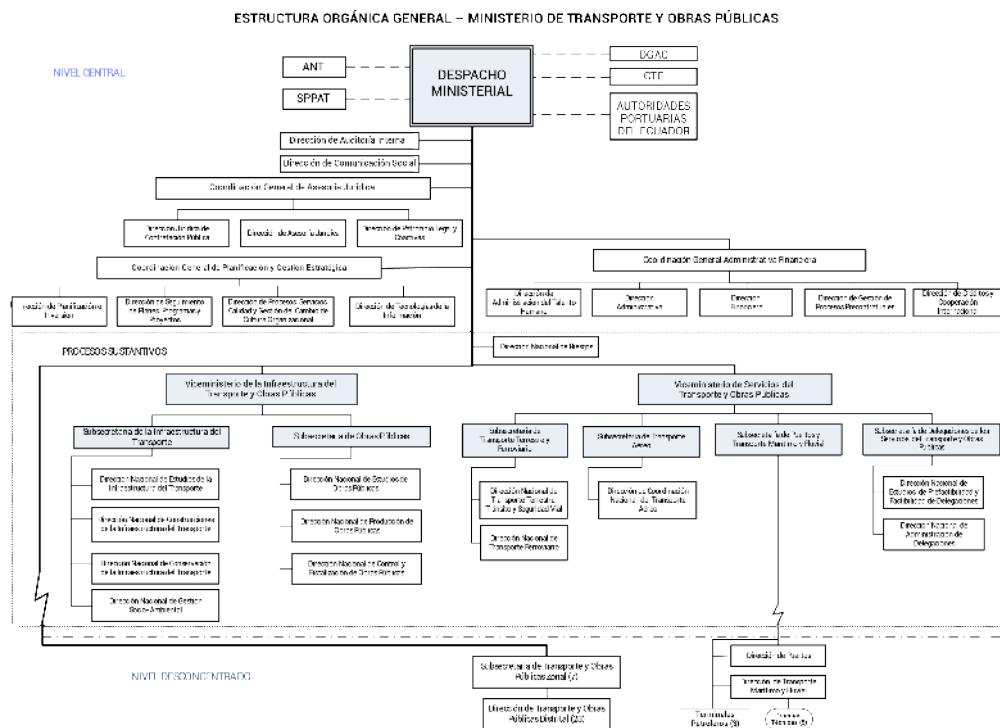
Estas carteras de Estado se encuentran vinculadas entre sí, cumplen un papel fundamental en beneficio de la sociedad, ya que ellas precautelan la seguridad, realizan el control; y, fomentan la educación en materia de tránsito.

2.1. El ministerio del sector del tránsito y transporte terrestre

Como entidad rectora del sistema nacional del transporte, formula, implementa y evalúa políticas, regulaciones, planes, programas y proyectos que garantizan una red de transporte seguro y competitivo, minimizando el impacto ambiental y contribuyendo al desarrollo social y económico del país. Además, implementará el Plan Nacional de Movilidad Logística y Transporte, el cual lo veremos más adelante.

Figura 6

Estructura orgánica general – Ministerio de Transporte y Obras Públicas



Nota. Tomado de Estructura orgánica funcional MTOP (p. 8), por Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2020, MTOP. CC BY 4.0.

Estimado estudiante, lo invito a revisar el siguiente documento [Estructura orgánica general – Ministerio de transporte y obras públicas.](#)

¿Lo hizo? ¡Excelente!

Conforme lo revisado por usted, podemos darnos cuenta la estructuración del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el cual no es pequeño. Cuenta con 15 despachos al interior de dicha cartera de Estado, entre los que tenemos: subsecretarías de infraestructura del transporte, transporte aeronáutico civil, transporte terrestre y ferroviario, puertos y transporte marítimo y fluvial, entre otros.

Bien, estimado alumno, vale comentar que existe un Plan Nacional Estratégico de Movilidad (PEM, 2016). Este plan conlleva:

"El Plan Estratégico de Movilidad [PEM], orienta el desarrollo del sistema de transportes de Ecuador para el período 2013-2037, definiendo los programas de actuación en relación con las infraestructuras, los equipamientos y el marco institucional y de gestión.

La planificación general del país propugna la reconstrucción de lo público; y, el PEM, quiere ser una herramienta que ayude al Estado a recuperar su papel de regulador y planificador.

El desarrollo del concepto de soberanía territorial interior, será una herramienta básica para alcanzar la integración territorial del país.

La reconstrucción de lo público para fortalecer el Estado y el ejercicio de la soberanía real en todo el territorio, fomentará la integración social y el desarrollo económico" (p 11).



Estimado alumno, le solicito revisar el documento denominado [Plan estratégico de movilidad 2013 – 2037](#).

¿Lo revisó? ¡Excelente!

Este plan estratégico tratará de impulsar el rescate, la reconstrucción de lo público; y, que el Estado asuma su rol de planificador, con el fin de lograr la integración territorial del país en sus cuatro regiones, logrando de esta manera el desarrollo económico sustentable del país.

Hay que puntualizar que la designación del ministro del MTOP, la realiza el presidente de la República del Ecuador, según lo que establece la Constitución de la República en el artículo 151. Estimados alumnos, les solicito que revisen dicha norma.

Como podemos ver, el ministro del MTOP, como es en el caso de todos los ministros de las diferentes carteras de Estado, es de libre remoción y lo representa al presidente de la República, en cada una de las actividades que sean de sus competencias; y, para ser nombrado como tal, debe ser ecuatoriano y estar en goce de sus derechos políticos.

2.2. La agencia nacional de regulación y control del transporte

La LOTTTSV, nos dice que la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es el ente encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, en el ámbito de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del Sector (MTOP); así como del control del tránsito en las vías de la red estatal y troncales nacionales, en coordinación con los GAD y, tendrá su domicilio en el Distrito Metropolitano de Quito.



Estimados alumnos, les invito a revisar el video que a continuación les comarto: [ANT SECAP](#).

¿Lo revisaron? ¡Interesante!, ¿verdad?

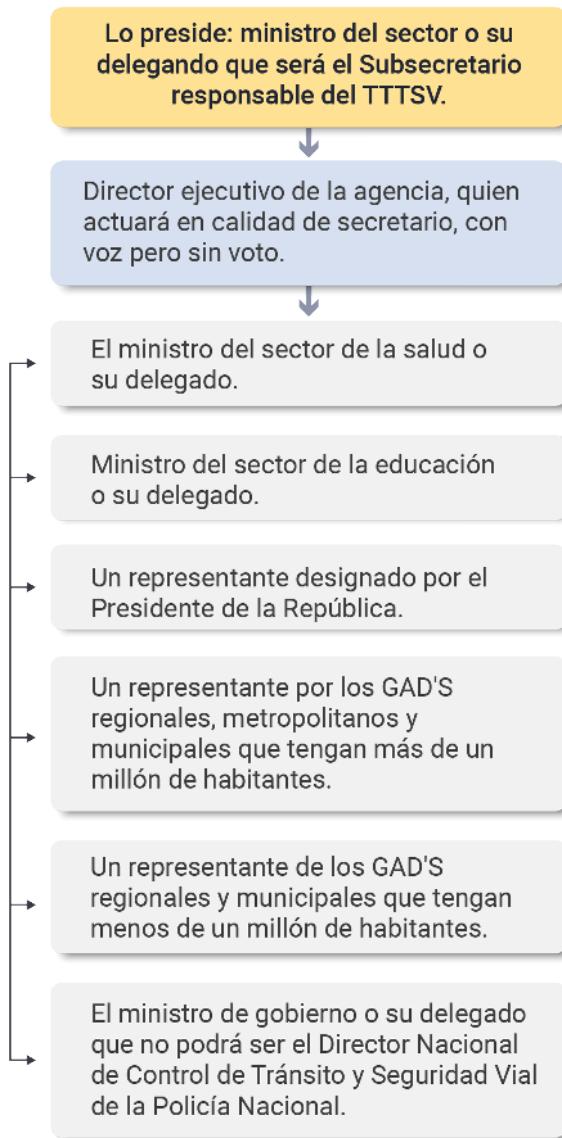
La Agencia Nacional de Tránsito es una institución que busca, sobremanera, que los ciudadanos accedan a una movilidad segura en las vías de circulación. Por ello, uno de sus roles más importantes es educar y/o capacitar a la colectividad en general y muy especialmente, a los conductores de vehículos. Es por ello que esta institución, cumpliendo con los preceptos que emanan de la Constitución del Ecuador, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, cumpliendo de igual manera con lo que dispone el Estado; esto es, garantizar a las personas el ser capacitadas y/o educadas en materia de tránsito. Es por ello que la ANT, capacita, instruye y educa a los conductores, tanto profesionales como no profesionales, en todo lo necesario y relacionado en materia de tránsito y educación vial.

Estimado alumno, para culminar podemos decir que la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es una entidad autónoma de derecho público, es decir, pertenece al Estado, con personería jurídica propia. Su jurisdicción la ejerce a nivel nacional. Cuenta con presupuesto, patrimonio y régimen administrativo y financiero propio, dirigido por un directorio. Los integrantes del directorio se detallan en la siguiente figura:



Figura 7

Integrantes del directorio



Nota. Loyola, D., 2021.

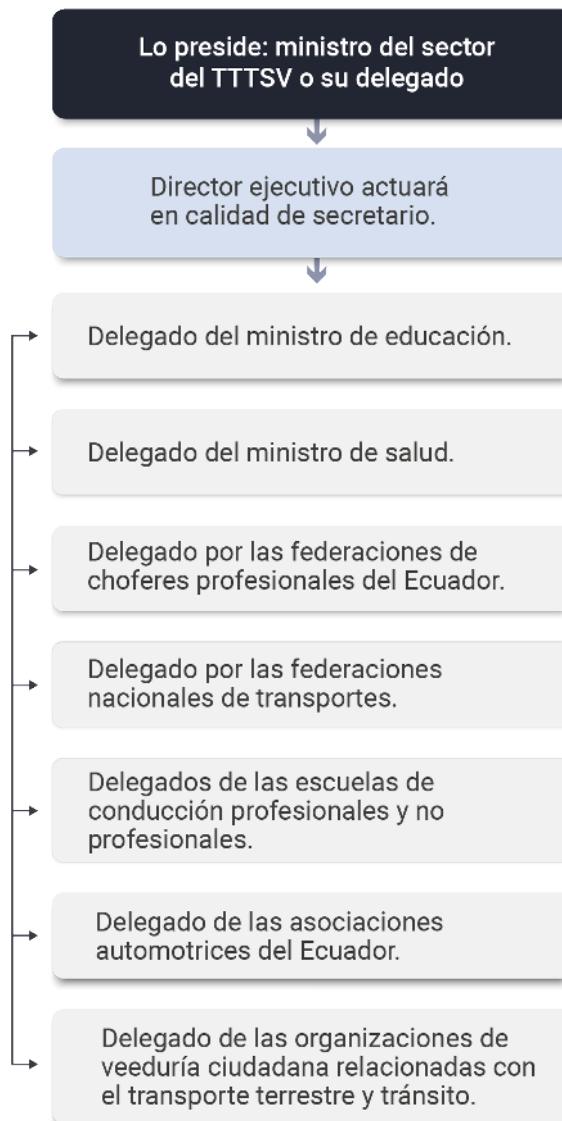
Estimado alumno, las funciones y atribuciones del directorio las encontramos en el artículo 20 de la LOTTTSV. Por favor le pido revisarlo.

¡Lo hizo excelente!

El Consejo Consultivo de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial lo integrarán los siguientes funcionarios, los cuales se detallan en la figura a continuación:

Figura 8

Funcionarios de Consejo Consultivo



Nota. Loyola, D., 2021.

Debemos mencionar que el cargo del director ejecutivo administra la Agencia. Es de libre nombramiento; y, por lo tanto, sus funciones son de libre remoción.

Estimado alumno, le solicito por favor revisar el artículo 29 de la LOTTTSV, donde encontraremos sobre sus funciones y atribuciones.

¿Lo revisó? ¡Excelente! Continuemos.

Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje recomendadas



Semana 3

Unidad 2. De la organización del sector

2.3. Del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial

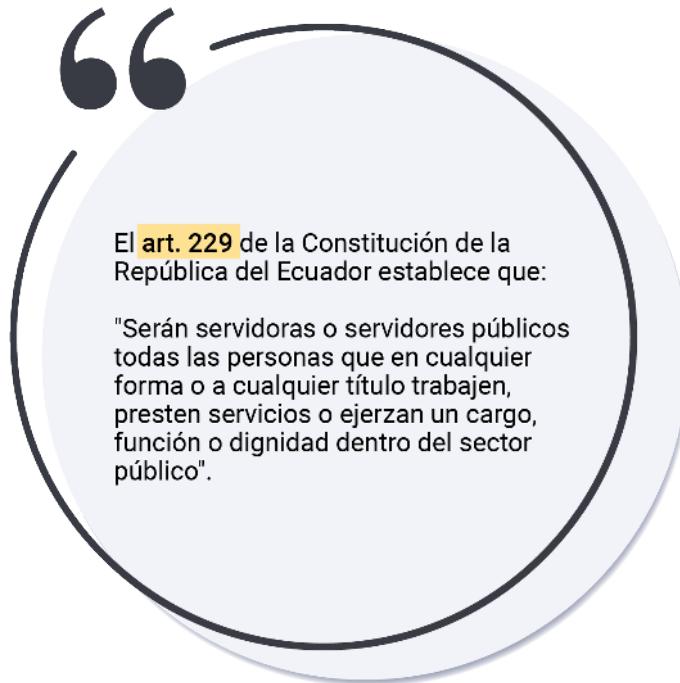
El Estado, como es obvio, necesita de instituciones con las respectivas competencias y atribuciones facultadas por la ley para controlar el cumplimiento de la normativa legal, por lo que estas instituciones se convierten en quienes verifiquen, controlen y ejecuten las disposiciones emanadas por el órgano rector; y, con ello, asegurar un correcto desenvolvimiento y movilidad en las vías públicas. Es decir, estas instituciones se convierten en el brazo ejecutor de las disposiciones emanadas por el órgano rector.



2.3.1. Los agentes civiles de tránsito

Figura 9

Servidoras y servidores públicos

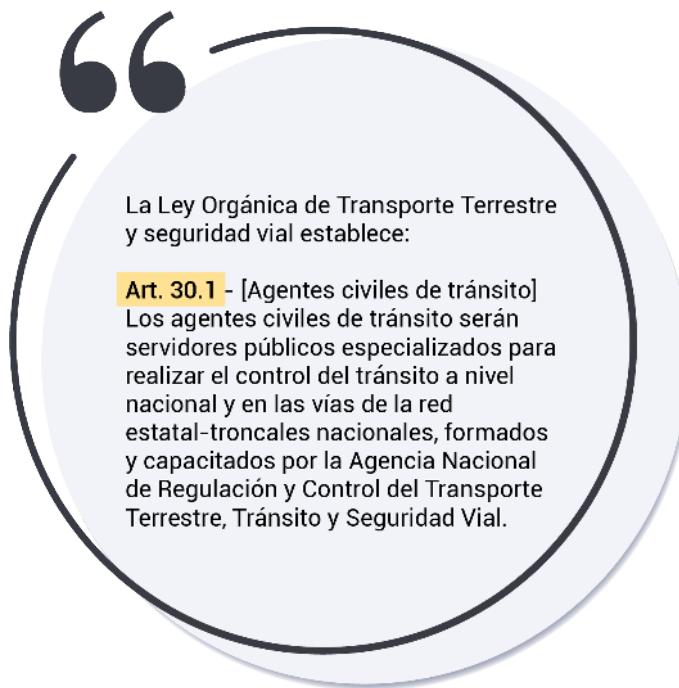


Nota. Loyola, D., 2021.



Figura 10

Agentes civiles de tránsito especializados



Nota. Loyola, D., 2021.

Como vemos, estimado alumno, los agentes civiles de tránsito son en primer lugar funcionarios públicos, los cuales tienen, a decir de la norma legal, especialidad. Entendiendo a nuestro legislador, esta especialidad radica en materia de tránsito y seguridad vial; es decir, nuestros agentes de tránsito son especialistas en precautelar, vigilar y asegurar el libre y fluido tránsito peatonal y vehicular en todas las vías públicas; y, de igual manera, aseguran y vigilan el tránsito en la red estatal – troncales nacionales; y, al ser especialistas, deben tener un vasto conocimiento en prevención de accidentes y de asistencia técnica.

2.3.2. De las unidades de control del transporte terrestre, tránsito y Seguridad vial de los GAD

Estimado alumno, en lo que respecta al Código Orgánico Territorial, Autonomía y Descentralización [COOTAD](#), este cuerpo normativo contempla ciertas competencias con el fin de organizar y asumir el control en materia de tránsito, en una forma descentralizada.

Art. 130.-

Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte. - El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma: A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal.

La rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia.

Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente, la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código.

Los gobiernos autónomos descentralizados regionales tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte regional; y el cantonal, en tanto, no lo asumen los municipios.

En lo aplicable, estas normas tendrán efecto para el transporte fluvial. COOTAD Art. 130 (2010).

Estimado alumno, como vemos, los gobiernos autónomos descentralizados regionales tienen la potestad de asumir para sí, lo referente al control en materia de tránsito en la región de su suscripción territorial. Siempre y cuando

los municipios hayan asumido dicha competencia, dicho control va encaminado a la seguridad vial, planificando de manera operativa el control del transporte terrestre, pudiendo delegar total o parcialmente esta tarea. Esta norma aplica para los cantones o provincias que cuentan con puertos fluviales.

2.3.3. Competencias de los gobiernos autónomos descentralizados, regionales, municipales y metropolitanos

Las competencias en derecho, estimado alumno, nacen exclusivamente de la ley; es decir, las competencias de la ANT están previamente establecidas en la normativa legal, y, de igual manera, si la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, emite una disposición que esté dentro del ámbito de sus funciones y sea debidamente publicada, esta debe cumplirse. De igual manera, sucede con las ordenanzas que emita el cabildo, GAD, en las cuales tenga como disposición la regulación y control en materia de tránsito, eso sí, dentro de su respectiva circunscripción territorial.

Estimado estudiante, lo invito a revisar en la siguiente infografía sobre las competencias de cada órgano mencionadas anteriormente.

[Competencias de cada órgano](#)

Estimado alumno, por favor le solicito revisar el Art. 30.5 de la LOTTTSV, para conocer más detalladamente las competencias que tienen los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales.

¿Lo revisó? ¡Excelente!

Bien como pudimos observar los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales, tendrán algunas competencias entre ellas: cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta ley, las ordenanzas y reglamentos; hacer cumplir el plan o planes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial elaborados y autorizados por el organismo rector y supervisar su cumplimiento; planificar, regular y controlar

las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intercantonal; planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón, decidir sobre las vías internas de su ciudad y sus accesos; construir terminales terrestres, centros de transferencia de mercadería, alimentos y trazado de vías rápidas, de transporte masivo o colectivo; regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción; entre otros (Art. 30.5).

Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje recomendadas



Semana 4

Unidad 2. De la organización del sector

2.4. El transporte terrestre automotor

El transporte terrestre automotor, podríamos decir, estimado alumno, que es la forma de trasladarse libre y voluntariamente por las diferentes vías públicas, tanto de personas, como bienes y vehículos, hacia los diferentes destinos, por medio de las rutas establecidas para ello dentro del territorio nacional.

Su capacidad organizativa trata de desmantelar la informalidad del sector del transporte, propone la competitividad y fomenta el crecimiento productivo, económico y social del país, logrando así en las provincias fronterizas, como es el caso de Loja, la interconexión con el vecino país del sur, a través de la red vial internacional, logrando el intercambio cultural, económico, político y social.

El [Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial](#) (RGALOTTSV, 2021), establece que el transporte terrestre de personas y bienes es un servicio esencial que responde a ciertas condiciones, las cuales se recogen en la siguiente imagen interactiva denominada Condiciones del transporte terrestre.

Condiciones del transporte terrestre

Ahora bien, en materia de transporte, nuestra Constitución, granitas en derechos, establece ciertos beneficios de los que gozan algunos grupos vulnerables, quienes tienen atención prioritaria o preferente en su atención.

Es así que en su artículo 35, el mencionado cuerpo legal, contempla los grupos de atención prioritaria, entre los que tenemos a los adultos mayores, discapacitados, mujeres embarazadas, niñas, niños y adolescentes que gozarán de atención preferente y prioritaria enmarcada en el transporte y en la seguridad vial.

2.4.1. Servicios de transporte y títulos habilitantes

Estimado estudiante, lo invito a revisar la siguiente infografía denominada Clases de servicios de transporte terrestre, la cual contempla las clases de servicios de transporte terrestre que van acorde a nuestra normativa legal vigente LOTTTSV (2021).

Clases de servicios de transporte terrestre

2.4.2. De los tipos de transporte

El reglamento general para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (RGALOTTTSV, 2021), establece las clases de transporte terrestre público de pasajeros, la cual nos dice, que, el servicio de transporte terrestre público de pasajeros puede ser de los siguientes tipos:

Tipos de servicio de transporte terrestre

Según RGALOTTTSV Art. 61 (2021), menciona los siguientes tipos de servicio de transporte terrestre:

- **Transporte colectivo:** destinado al transporte colectivo de personas, que pueden tener estructura exclusiva o no y pueden operar sujetos a itinerario, honorario, niveles de servicio y política tarifaria.

- **Transporte masivo:** destinado al traslado masivo de personas sobre infraestructuras exclusivas a nivel, elevada o subterránea, creada, específica y únicamente para el servicio; que operen sujetos a itinerario, honorario, niveles de servicio y política tarifaria.
- **Transporte público de pasajeros:** en todos sus ámbitos, se hará en rutas definidas por un origen, un destino y puntos intermedios, resultantes de un análisis técnico y un proyecto sustentado, sujetos a una tarifa fijada.

Estimado alumno, centrándonos en la figura, debemos aclarar que la clase de transporte colectivo no es lo mismo que el transporte público.

El transporte colectivo es, en palabras sencillas, el modo de movilización de un número elevado de personas o bienes de un lugar a otro, no siempre con fines de lucro; y, no es necesario que pertenezca al sector público. Por ende, puede ser de carácter privado. El requisito es que pueda movilizar en sus medios de transporte un número considerable de personas de manera simultánea.

Es por ello que existen vehículos privados que brindan el servicio escolar e institucional o busetas, que sirven para realizar turismo.

Estos se enmarcan en lo que es un transporte colectivo; y, como lo acabamos de mencionar, serían de carácter privado, más no público.

Seguramente usted, estimado alumno, ha escuchado la denominación transporte masivo. Como su nombre lo indica, este es un medio de transporte en el cual se puede desplazar una gran cantidad de personas de un lugar a otro, ganando mucho en tiempo, ya que este se desplaza a gran velocidad, ofreciendo comodidad al usuario, ya que evita pérdidas de tiempo por colapsos en el tráfico vehicular, en este caso tenemos los metros subterráneos.

El Reglamento de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (RGLTTSV, 2021), nos establece los tipos o clases de transporte terrestre comercial de pasajeros y/o bienes (mercancías). Estimado estudiante, lo invito a revisar la siguiente infografía en donde podrá conocer los Tipos o clases de transporte terrestre. Además, por favor, les ruego revisar la norma invocada.

Tipos o clases de transporte terrestre

2.4.3. Régimen administrativo

Las operadoras, que vendrían a ser las cooperativas o compañías de transporte, previo a obtener el título habilitante para prestar el servicio en cualquiera de sus tipos o formas, mismo que no es otra cosa que el permiso de funcionamiento o de operación, deben cumplir con cada uno de los requisitos que la ley preceptúa.

Estas operadoras, una vez que cuentan con el título habilitante, están en la órbita de control, supervisión y régimen disciplinario de la autoridad competente en materia de tránsito; y, en caso de quebrantar la ley vigente, esta autoridad tendrá la potestad legal de imponer las sanciones que la misma ley le faculta, como por ejemplo, revocar el contrato, permiso o autorización de operación o deshabilitar temporal o definitivamente. Esta autoridad es el director ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.



En la LOTTTSV, (2021), contempla infracciones de tres tipos, estas son: de primera, segunda y tercera clase, las cuales conllevan desde multas de cuatro, seis y ocho remuneraciones básicas del trabajador en general (Art. 80-82).

Ninguna persona puede ser sancionada por ninguna autoridad facultada para ello, sin que la primera haya ejercido su derecho a la defensa y se haya cumplido con el debido proceso, siendo este un precepto constitucional, es por ello que es importante mencionar que la persona jurídica que vaya a ser sancionada puede presentar a su favor pruebas de descargo que desvirtúen su responsabilidad en la presunta infracción. La normativa nos dice, que se aceptarán como medios de prueba, todos los dispositivos con los que se cuente, siempre y cuando estén aprobados por la ANT o por las entidades que las hayan autorizado, mismos que sirven para el control y vigilancia en materia de tránsito y seguridad vial.

La resolución que realice la autoridad competente, debe ser fundamentada en todo cuanto del proceso obre, es decir, la autoridad administrativa, deberá valorar todas las piezas (pruebas), que consten del proceso administrativo; y, su resolución, se fundamentará en aquellos documentos, con los cuales dictará su resolución absolutoria o condenatoria, teniendo claro que se servirá o se sustentará en la normativa legal para ello, teniendo claro que la autoridad que emita la resolución, deberá hacer referencia a la base legal con la cual se pretende sancionar.

El procedimiento sancionador será contemplado por la ANT y los GAD, en lo que establece el COA (Código Orgánico Administrativo), y también podrán apoyarse en resoluciones u ordenanzas emanadas por estas dependencias gubernamentales.

Las resoluciones que expidan las autoridades competentes para la regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, podrán ser apeladas en la vía administrativa ante el órgano competente conforme con el Código Orgánico Administrativo.

A continuación, les comarto un enlace en el que podrán conocer un recurso de apelación ante el Directorio de la ANT y que lleva por nombre: [Resoluciones de Directorio Resolución No. 022-DIR-2016- ANT.](#)

¿Lo revisó? ¡Excelente! Continuemos.

2.4.4. Contratación de servicios de transporte terrestre y homologación de los medios de transporte

Estimado alumno, debemos dejar muy en claro que únicamente las operadoras legalmente constituidas, es decir, quienes cuenten con la respectiva autorización emitida por el organismo de tránsito competente, pueden o están facultados legalmente para ofertar la contratación de un servicio de transporte terrestre; y, no se puede contratar personas naturales, ni tampoco se puede

contratar operadoras o personas jurídicas, sin estar legalmente facultadas; es decir, que no cuenten con el título habilitante (autorización) para realizar el servicio que estén ofertando.

La autoridad en materia de tránsito está facultada, como ya lo mencionamos anteriormente, a realizar controles de vigilancia, con el fin de controlar la prestación de servicios de transporte irregulares o clandestinos; es decir, lograr con esto la regularización del sector del transporte y controlar que las operadoras legalmente autorizadas cuenten con sus documentos en regla.

El proceso de homologación de los vehículos, medios, dispositivos y aplicativos de transporte terrestre y tránsito a nivel nacional, se efectuará en coordinación con los organismos competentes e incorporará los más altos estándares de normatividad internacional de acuerdo con el reglamento correspondiente.

No se podrán homologar vehículos de baja puntuación en pruebas de deformación por colisión o la utilización de chasis de vehículos de carga para transporte público.

En el supuesto no consentido que se encuentre anomalías o transgresiones a la normativa legal, el agente que tomó procedimiento avisará de manera inmediata a las autoridades competentes en materia de tránsito y seguridad vial, con el fin de iniciar las acciones legales pertinentes.



Actividades de aprendizaje recomendadas

Continuemos con el aprendizaje mediante su participación en las actividades que se describen a continuación:

1. De lectura de los artículos 51 al 60 de la LOTTTSV, que se refieren a las clases de servicios de transporte terrestre. Identifique cada uno de ellos y establezca sus diferencias.

Nota: por favor, complete la actividad en un cuaderno o documento Word.

2. Le invito a reforzar sus conocimientos, participando en la siguiente autoevaluación



Autoevaluación 2

Escoja la respuesta correcta:

1. Indique cuál es un organismo de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial:

- a. El Ministerio del Sector.
- b. La Comisión de Tránsito del Guayas.
- c. La Comisión de lucha contra la corrupción.
- d. La comisión especializada creada para el efecto.

2. Indique qué autoridad es la responsable de la rectoría general del Sistema Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en coordinación con los GAD.

- a. El ministro del Sector.
- b. El alcalde.
- c. La ANT.
- d. El presidente.

3. ¿Qué sucede con las recomendaciones emitidas por el Consejo Consultivo del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial?

- a. Son de carácter obligatoria.
- b. No tendrán carácter vinculante.
- c. Queda a criterio del regulado.

4. Qué autoridad enviará la terna para la designación del director ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial:

- a. El alcalde.
- b. El presidente de la República.



- c. La Asamblea Nacional.
d. En ministro del MTOP.
5. ¿Qué ingresos a las arcas de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial constituyen recursos y patrimonio?
- a. Los pagos por concepto de luz.
b. Los pagos por concepto de agua.
c. Los provenientes de los derechos por el otorgamiento de licencias, matrículas, placas y títulos habilitantes.
6. Indique: los agentes civiles de tránsito, según la LOTTSV son considerados:
- a. Servidores públicos.
b. Servidores privados.
7. El Estado garantizará la prestación del servicio de transporte público en forma colectiva y/o masiva de personas animales y bienes.
- a. Si.
b. No.
8. Se prohíbe toda forma de monopolio y oligopolio en el servicio de transporte terrestre.
- a. Si.
b. No.
9. El ejercicio de la potestad sancionadora prescribe en los siguientes plazos para las infracciones leves:
- a. 3 años.
b. 2 años.
c. 1 año.
d. Talento humano de ANT.



10. Según lo estudiado, cuáles son los títulos habilitantes de transporte terrestre.

- a. Las licencias.
- b. No se necesita.
- c. Las autorizaciones.
- d. Los contratos de operación, permisos de operación y autorizaciones.

[Ir al solucionario](#)

¿Cómo le fue en la resolución de esta autoevaluación? Estoy seguro de que ha obtenido buenos resultados.

Ahora, continuemos.





Semana 5

Unidad 3. Tránsito y seguridad vial

Figura 11

Tránsito y seguridad vial



Nota. Tomado de Mujer ayudando a hombre con discapacidad visual o pérdida de visión cruzando la calle de la ciudad. Personas con discapacidad caminan por el cruce de carreteras. Estilo de vida urbano. Peatones con semáforos pasando por la carretera [Ilustración], por Buravleva stock, s.f., [shutterstock.com](https://www.shutterstock.com), CC BY 4.0.

Estimado(a) estudiante:

La tercera unidad corresponde al estudio del libro tercero del tránsito y la seguridad vial, título I, del ámbito del tránsito y la seguridad vial, que abarca a los sujetos inmersos en las vías, los conductores, el documento que los habilita para conducir, el tránsito y la seguridad vial; para lo cual les solicito revisar la [LOTTTSV](#) en sus artículos 87 al 105.

3.1. Ámbito del tránsito y la seguridad vial

Estimado alumno, el artículo 87 de la LOTTTSV, nos habla sobre el ámbito del tránsito y la seguridad vial. Debemos recordar siempre que:



Se sujetan a la ley todas las personas que interactúen como peatones, pasajeros, ciclistas, motociclistas o conductores de cualquier clase de vehículo que usen o transiten por las vías destinadas al tránsito dentro del territorio ecuatoriano.

Tomando como premisa lo anotado, debemos decir que están sujetas a esta ley todas las personas nacionales o extranjeras que transiten en las vías destinadas para el tránsito dentro del territorio ecuatoriano.

Como ya lo hemos mencionado, el desconocimiento de la ley no exime de responsabilidad alguna. Es por ello que el Estado debe contemplar, como política pública, la enseñanza obligatoria en todos los establecimientos de educación, ya sean estos públicos o privados, de normas de prevención, sanción y seguridad vial, así como dar a conocer las normas básicas en materia de tránsito, difundir el uso correcto de las vías públicas, el uso debido de los medios públicos y privados de transporte; esto en colaboración y alianza entre las diferentes instituciones inmersas en este ámbito.

3.1.1. Tránsito

Estimado alumno, por tránsito podemos entender la facultad que tienen las personas de transitar, de movilizarse de un lugar a otro, por cuenta propia o a través de la ayuda de un vehículo por las diferentes calles, avenidas, aceras, parques, autopistas, etc.

En nuestro diario vivir, el tránsito en nuestras ciudades se ha convertido en un acontecer muchas de las veces nada grato. Debido a la congestión del tráfico podemos llegar por ejemplo tarde al trabajo, a nuestra universidad o alguna reunión de negocios. Es por ello que se vuelve prioritario organizar nuestro tiempo y no estar con sobresaltos, lo que pudiera conllevar consecuencias muy desagradables. Entonces, el tránsito consiste en utilizar los diferentes mecanismos a nuestra disposición, ya sean vehículos, bicicletas, motos, barcos, canoas, aviones, etc., los mismos que nos facilitan o permiten nuestro desplazamiento y llegar de un punto de origen a un punto de destino.

En definitiva, el solo hecho de desplazarnos, ya sea con un vehículo o por nuestros propios medios, es decir, utilizando nuestras extremidades inferiores, es a lo que se podría denominar tránsito.

El solo hecho de caminar por una avenida, camino, calle o acera, se convierte en la actividad de transitar. Por lo tanto, el movilizarnos en cualquier vehículo de los antes mencionados, se denomina tránsito.

Para que esta forma de transitar en las vías públicas no se convierta en una mala experiencia, es necesario, como ya lo hemos dicho, que la colectividad tenga conocimiento de las consecuencias que conlleva el mal comportamiento en las vías, incentivando la prevención, teniendo como imperiosa la necesidad de impartir cursos de seguridad y educación vial.

3.1.2. Seguridad vial

Dentro del finito mundo que contempla o que configura el transporte y el tránsito, existe para muchos estudiosos en materia de tránsito un elemento clave, que para estos entendidos es fundamental o por qué no decirlo el más importante. Este elemento es la seguridad vial y es entendible este razonamiento, ya que al ponerlo en práctica evitaríamos futuros desastres, ya sea a nivel de peatones o vehículos, o, lo que sería peor aún, daños a terceros.

“La ausencia de peligro, daño o riesgo. También es la sensación de confianza que se tiene en algo o alguien: “Es bueno tener seguridad en sí mismo; juega con seguridad; tener un perro guardián en casa me da seguridad” El concepto de “seguridad” proviene del latín “securitas” que, a su vez, se deriva del adjetivo *securus*, el cual está compuesto por sé (sin) y cura (cuidado o preocupación), lo que significa sin temor, despreocupado o sin temor a preocuparse.

De este concepto derivan muchos otros, como los de Seguridad Ciudadana, Seguridad Pública, Seguridad Privada, Seguridad Social, Seguridad en el Trabajo, Seguridad Industrial, Seguridad Ambiental, Seguridad Alimentaria, Seguridad Jurídica, etcétera. Cuando la palabra “seguridad” es utilizada de modo adjetival (‘de seguridad’) significa que un dispositivo o mecanismo está

diseñado para evitar riesgos o garantizar el buen funcionamiento. Por ejemplo: ‘cinturón de seguridad’. Estimado alumno, para profundizar en este tema les pido revisar desde su web preferida la información que lleva por nombre: Foro de Seguridad. Foro de Profesionales Latinoamericanos de Seguridad. Qué es la seguridad.

La seguridad vial tiene una clasificación, en donde establece que estas pueden ser de carácter primario, secundaria y terciaria. Lo invito a revisar la siguiente figura para entender con mayor claridad.

Figura 12
Clasificación de seguridad vial



Nota. Loyola, D., 2021.

Los objetivos de la LOTTTSV en materia de tránsito y seguridad vial, los encontramos en el artículo 88 de la mencionada ley. Estimado alumno, le invito a revisar estos objetivos.

¿Lo revisó? ¡Excelente!

Como podremos darnos cuenta, entre los objetivos que tiene la LOTTSV se encuentran, entre otros:

Planificar, organizar y regular la circulación y la seguridad vial de los actores de la movilidad: peatones, biciusuarios, pasajeros, conductores de vehículos de motor, de tracción humana, mecánica o animal, y la conducción de semovientes; capacitar, formar, y entrenar a los conductores profesionales y no profesionales; establecer programas de capacitación y difusión para los actores de la movilidad, en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, para la creación de una cultura y conciencia vial responsable y solidaria; establecer ciclos de capacitación continua para la actualización de conocimientos, adaptación a los cambios en el tránsito vial, evaluación de las condiciones mentales, psicosensométricas y físicas de los conductores; Prevenir y reducir de forma sostenida y sistemática los siniestros de tránsito y sus consecuencias, mortalidad y morbilidad, así como aumentar los niveles de percepción del riesgo en los conductores y usuarios viales; propender al sostenimiento económico de las actividades relacionadas con el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; (Art.88).

3.2. Los conductores

Todos los vehículos que circulan por la vía pública necesitan un conductor. El conductor es la persona que maneja el mecanismo de dirección o va a los mandos.

Cuando conducimos un vehículo, realizamos un desplazamiento de un lado a otro, por una vía y un entorno que cambia constantemente, montados en una máquina muy compleja que, a pesar de su perfección y del buen conocimiento que tenemos de su manejo y comportamiento, no siempre responde como esperamos. Esta gran complejidad de la tarea de la conducción hace que los conductores deban mantener una actuación continua sobre el vehículo, que les permite ajustar constantemente la trayectoria del vehículo por la vía, sin salirse de ella y sin colisionar con otros usuarios de la misma. El conductor,

mientras conduce, está recibiendo información permanente de la situación de la vía y su entorno, lo que le permite una conducción segura. Por lo tanto, cuanto mejor sea la información y en mejores condiciones la reciba, mejor será su respuesta a la conducción. A continuación, lo invito a revisar la siguiente infografía denominada Tareas básicas de la conducción, donde se resumen en cuatro a estas tareas básicas.

Tareas básicas de la conducción

Como vemos, estimado alumno, la conducción es una tarea muy compleja en la que intervienen múltiples factores que exigen al conductor tener una serie de capacidades y condiciones físicas que le garanticen una seguridad vial adecuada.

El conductor debe cumplir una serie de requisitos para poder contar con la habilitación para realizar las diferentes actividades que faculta la ley en materia de tránsito, indistintamente del tipo de servicio que pueda brindar, ya sea este público, comercial, por cuenta propia o privado.

Para poder optar esta habilitación se requiere de ciertos requisitos que son:



Tabla 1*Requisitos para poder conducir vehículos a motor*

MAYORES DE EDAD	a. Mayor de edad. b. En goce de los derechos de ciudadanía. c. Haber obtenido el título de conductor profesional o el certificado de conductor no profesional. d. Licencia de conducir.
MENORES ADULTOS MAYORES A 16 AÑOS	a. Cumplir los 16 años de edad. b. Estar acompañado de una persona mayor de edad que posea licencia de conducir. c. Garantía bancaria por un valor igual a 25 RBU del trabajador en general. d. Presentación del menor ante el juzgamiento en caso de infracciones de tránsito. e. El permiso lo concederá la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Nota. Tomado de Art.90. Requisitos para conducir, Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Tránsito, Y Seguridad Vial, por Corporación de estudios y publicaciones, 2021. Editorial o web.

Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje recomendadas



Semana 6

Unidad 3. Tránsito y seguridad vial

3.3. La licencia para conducir

La licencia de conducir es un permiso que otorga el Estado a través de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o los Gobiernos Autónomos Descentralizados que obtengan la

autorización por parte del ente encargado de las competencias a nivel nacional, previo a realizar el curso de formación de conductores, ya sean profesionales o no.

La capacitación y/o formación de los postulantes, será de acuerdo a la categoría de licencia a la que hayan postulado y los entes de control, esto es, la ANT y los GAD, realizarán una evaluación periódica, a las personas que cuenten con licencia profesional y no profesional, con la finalidad de demostrar su capacidad técnica y cognitiva de la normativa vial, con el fin de precautelar la seguridad vial de los usuarios de las vías. Cabe recalcar que los conductores que repreuben estas evaluaciones, no podrán renovar y/u obtener su licencia de conducción.

Esta formación estará a cargo de las Escuelas de Conducción Profesionales y no Profesionales o por las instituciones de educación superior con especialización en transporte terrestre, tránsito y seguridad vial acreditadas por el ente encargado de la calidad del Sistema de Educación Superior y autorizadas por el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, siempre y cuando los postulantes hayan demostrado, mediante una evaluación, que poseen los conocimientos teórico-prácticos; y, una vez que se hayan sometido a las pruebas psicosensométricas y exámenes médicos respectivos; es decir, previo a la aprobación del curso de conductores, podrán obtener su licencia de conducir.

Bien, estimado alumno, podemos decir que la licencia de conducir, consiste en la habilitación dada a una persona para que pueda circular en las diferentes vías de transporte, estableciendo en la habilitación, el tipo de transporte para el cual está facultado a conducir, conllevando el facultado o titular de dicho documento a las obligaciones que emergen de la ley y sus reglamentos.

La LOTTTSV (2021), nos dice que, para el caso de los conductores profesionales y no profesionales, los listados de las y los alumnos de los centros de capacitación deberán remitirse previo al inicio del ciclo académico, tanto en medio físico como en digital, a la Agencia Nacional de Regulación y

Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o a los respectivos Gobiernos Autónomos Descentralizados, a efecto de verificar la continuidad y asistencia permanente de las y los aspirantes. Solamente quienes concluyan y aprueben el curso podrán obtener la licencia de conducir (Art. 92).

Para la obtención de la licencia de conducción profesional y no profesional, por primera vez:

La ANT, exigirá que se haya aprobado el curso de capacitación de conducción a cargo de las Escuelas de Conducción Profesionales y no Profesionales o por las instituciones de educación superior con especialización en transporte terrestre, tránsito y seguridad vial acreditadas por el ente encargado de la calidad del Sistema de Educación Superior y autorizadas por el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como, la rendición y aprobación de las pruebas, psicológicas, sensométricas de motricidad, teóricas y prácticas rendidas ante la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o ante aquellas que cuenten con la respectiva autorización.

Como parte del curso de capacitación para la obtención de la licencia de conducir o para su renovación, será obligatorio que se incluya el estudio del Manual del Respeto al Biciusuario expedido por la ANT.

Nota. LOTTSV Art 93 (2021).

Rendición de pruebas para obtener la licencia de conducir

Se deberá rendir obligatoriamente, por parte de los conductores que aspiren a obtener su licencia, renovarla y /o ascender de categoría, las pruebas, tanto teóricas, como prácticas, así también, se deberá rendir las pruebas sensométricas, psicológicas y los respectivos exámenes médicos, estos exámenes también podrán ser rendidos por los infractores que aspiren a rehabilitarse, o recuperar sus puntos en la licencia.

Los conductores profesionales se someterán anualmente a los exámenes médicos, psicológicos, psicosensométricos, y teóricos.

Los conductores no profesionales se someterán a los exámenes médicos, psicológicos, psicosensométricos, y teóricos cada vez que se renueve su licencia de conducir, conforme con los términos y condiciones que determine, para el efecto, el reglamento de esta ley. Nota. LOTTSV Art 94 (2021).

Requisitos para optar por la licencia profesional y no profesional:

1. Los requisitos para obtener la licencia **no profesional son:**

- Para obtener la licencia de categoría no profesional tipo B, la ANT exigirá como requisito único la rendición y aprobación de las pruebas psicosensométricas, teóricas y prácticas, que serán tomadas por los servidores públicos de la misma entidad.
- En caso de aprobar las pruebas, la ANT extenderá la licencia de conducir categoría no profesional tipo B, previo a la presentación de los documentos como cédula de ciudadanía, votación y tipo de sangre extendida por la Cruz Roja Ecuatoriana.
- En caso de que los postulantes recreen las pruebas, estos deberán capacitarse en el Servicio Ecuatoriano de Capacitación Profesional SECAP o en las distintas escuelas de formación de conductores no profesionales autorizadas por la ANT.

2. Los requisitos indispensables para la obtención de las **licencias de tipo profesional, operadores de maquinaria agrícola y equipo caminero pesado son:**

- Los certificados o títulos otorgados por las escuelas de conducción de choferes profesionales, FEDESOMEC, SECAP, sindicatos de conductores profesionales, Institutos Técnicos de Educación Superior, Escuelas Politécnicas y las Universidades debidamente autorizadas por la ANT.

Nota. RGLOTTTSV Art 126 (2021).

Las licencias de conductor profesional y no profesional se concederán a los ciudadanos que cumplan con los siguientes requisitos:

1. Ser mayor de edad.

2. En el caso de conductores no profesionales, haber aprobado las pruebas teóricas, prácticas y psicosensométricas.
3. En el caso de conductores profesionales, haber obtenido título o certificado de conductor profesional y haber aprobado las pruebas teóricas, prácticas y psicosensométricas. Los aspirantes a conductores profesionales deberán, además, aprobar los cursos respectivos con una asistencia a clases de al menos el 95 %.
4. Aprobar los exámenes médicos, psicosensométricos, y teórico-prácticos correspondientes. El examen médico previsto será un examen visual, el mismo que también podrá ser realizado a través de equipos psicosensométricos.
5. Haber aprobado la educación básica para licencias A1, A, B, F y G; y, haber aprobado el primero de bachillerato para licencias C, D y E).
6. Cédula de ciudadanía.
7. Certificado de votación vigente; y.
8. Certificado de tipo de sangre otorgado por la Cruz Roja. Nota. RGLOTTTSV Art 128 (2021).



3.3.1. Categorías de licencias

Estimado estudiante, lo invito a revisar el siguiente módulo didáctico: Categorías y tipos de licencias para conocer lo que establece el Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el capítulo II, de las categorías y tipos de licencias en su Art. 132.

[Categorías y tipos de licencias](#)

Estimados alumnos, puede ser que ustedes se hayan preguntado, ¿Qué pasa con las personas extranjeras o ecuatorianos residentes en el extranjero que se encuentran en nuestro territorio nacional y que se encuentran conduciendo un vehículo?

Cabe mencionar que, en estos casos, el Estado ecuatoriano les reconoce los documentos emitidos por la autoridad competente del país del que provienen, entre ellos los distintivos, licencias de conducción, permisos de conducción internacionales, identificación vehicular y pases de aduana.

Estas personas podrán conducir únicamente vehículos automotores de servicio particular, por el tiempo que dure la categoría migratoria de visitante temporal en el caso de las personas extranjeras y, hasta un año en el caso de las personas ecuatorianas que residen en el exterior.

Las personas indicadas en el párrafo anterior que, de manera temporal o definitiva, residan en el país, podrán canjear u homologar su licencia, con su similar ecuatoriana.

3.3.2. Régimen de puntos para licencias

Estimado alumno, debemos mencionar que, en nuestra normativa vial, se ha instaurado un régimen de puntos, los cuales son susceptibles de ser perdidos al momento de cometer una infracción de tránsito.

Debemos mencionar que toda licencia se otorgará con un total máximo de treinta puntos, tomando en cuenta el tiempo o plazo de vigencia de las licencias de conducir, pudiéndose reducir los puntos de acuerdo al tipo de infracción vial que el titular pudiera llegar a cometer. Esto de conformidad con el Art. 98 de la LOTTTSV:

- Cuando el conductor cuente en su licencia de conducir con quince (15) puntos o menos, podrá tomar un curso de recuperación de puntos en los organismos debidamente autorizados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que, de aprobarlo, recuperará quince (15) puntos.
- Si por segunda ocasión el conductor cuenta con quince (15) puntos o menos en su licencia de conducir, podrá tomar un curso de recuperación de puntos en los organismos debidamente autorizados por la Agencia

Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que, de aprobarlo, recuperará diez (10) puntos.

- Si por tercera ocasión, el conductor cuenta con quince (15) puntos o menos en su licencia de conducir, podrá tomar un curso de recuperación de puntos en los organismos debidamente autorizados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que, de aprobarlo, recuperará cinco (5) puntos.

La recuperación de puntos se realizará una vez al año, mediante cursos de concientización, reeducación y rehabilitación actitudinal hacia un cambio de comportamiento enfocado a la cultura de tránsito, convivencia y seguridad vial, que incluirá la evaluación psicológica de los conductores en un organismo distinto al que emitió el título de conducción profesional o no profesional. Este procedimiento aplicará en el período de vigencia del título habilitante (Art. 98).

Estimado estudiante, lo invito a revisar la siguiente infografía Régimen de puntos para licencia, donde se detalla que las licencias para conducir pueden ser anuladas, revocadas o suspendidas por la autoridad de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial competente o por los jueces encargados de sustanciar los procesos en materia de tránsito, según sea el caso.

Régimen y puntos para licencia

Debemos mencionar que la LOTTTSV, cuenta con un incentivo para los conductores, ya sean estos profesionales o no profesionales, siempre y cuando no hayan sido sancionados en al menos un año, contabilizado desde la fecha de la citación de la última infracción sancionada, gozarán de hasta cuatro (4) puntos extras que se incrementarán a su licencia de conducir para el siguiente año.

Además, también contempla la mencionada ley que, el conductor que no haya sido sancionado durante el tiempo de vigencia de la licencia de conducir y mantiene los treinta (30) puntos, se le exonera el 50 % en el pago del valor de la especie de la licencia de conducir, ya sea en la renovación o cambio de categoría de la misma.

Interesante verdad, estimado alumno, bien continuemos.

3.4. Los vehículos

El Reglamento a Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (RLOTTSV, 2014) nos dice que:

Ningún vehículo podrá circular por el territorio ecuatoriano sin poseer la matrícula vigente y el adhesivo de revisión correspondiente. Fuera de los plazos estipulados para el efecto, los agentes de tránsito procederán a la aprehensión del automotor hasta que su propietario presente la cancelación de los valores pendientes de matrícula. La matrícula registra el título de propiedad del automotor. El calendario para la matriculación vehicular, a nivel nacional, será definido por la ANT mediante resolución (Art.160).

Con esto, estimado alumno, podemos entender que la matriculación vendría a ser el conjunto de operaciones necesarias para la obtención del permiso de circulación de un vehículo, procediendo a asignársele a este las letras y cifras distintivas que figurarán en su placa correspondiente para su identificación en la circulación vial.

Aunque los organismos encargados de resolver las diversas gestiones son variables, evidentemente, según la estructura del país en donde se va a proceder a la matriculación, las exigencias son bastante uniformes. Así, el titular o su representante autorizado (generalmente, el primero), debe acudir al sector de la Administración Pública que corresponde a su provincia o departamento para solicitar la matriculación del automóvil, luego de haber cumplido con cada una de las exigencias dispuestas por la autoridad respectiva, se puede proceder con el registro y/o matriculación vehicular.

Todo vehículo, sin excepción, deberá circular portando dos placas de identificación vehicular, que serán reguladas, autorizadas y entregadas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y

Seguridad Vial o por los Gobiernos Autónomos Descentralizados, quien incumpla esta normativa serán sancionados conforme lo dispone el Código Orgánico Integral Penal.

Las placas de identificación vehicular constituyen instrumentos públicos y su manipulación o alteración será sancionada de conformidad con la ley.

Estas placas al ser el modo de identificación vehicular serán incorporadas al Registro Nacional de Transporte Terrestre y Tránsito de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el mismo que puede ser consultado en tiempo real por los agentes de tránsito, vigilantes de la Comisión de Tránsito del Ecuador y los miembros de la Policía Nacional.

Tengamos presente que en el Art. 102 de la LOTTTSV, nuestro legislador le da a la matrícula del vehículo, el valor de documento único y habilitante para que este pueda circular por las diferentes vías de tránsito del país, detallando las características del automotor y estableciendo, de ser el caso, el servicio para el cual está autorizado. La matrícula del vehículo registra el título de propiedad, la que será emitida por la Agencia Nacional de Regulación y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o los Gobiernos Autónomos Descentralizados, dentro del ámbito de sus competencias, previo pago de las tasas e impuestos correspondientes y el cumplimiento de los requisitos previstos en el reglamento y en las ordenanzas que para el efecto se expidan.

Estimado estudiante, continuemos revisando los temas de la unidad 3. Tránsito y seguridad vial.

3.5. Logística y transporte

Una de las áreas fundamentales que no debe ser pasada por alto en cualquier organización es la logística; pues, su eficiente gestión es sumamente importante no solo para la empresa en sí, sino también para el crecimiento y competitividad de todo un país.

Correa & Luna, (2011), nos indica o describe en qué consiste la logística:

La logística es una función operativa que comprende todas las actividades y procesos necesarios para la administración estratégica del flujo y almacenamiento de materias primas y componentes, existencias en proceso y productos terminados; de tal manera, que estos estén en la cantidad adecuada, en el lugar correcto y en el momento" (p. 11).

Lima, V. (2019), nos señala algunos de los inconvenientes presentados en la logística, nos dice que:

En el Ecuador, pocas empresas tienden a evaluar el desempeño logístico a través de indicadores claves de rendimiento más conocidos como KPI; y, desde ahí, conocer en qué medida se están cumpliendo sus objetivos estratégicos (Torres, Valdés & Arias, 2013). Sin embargo, gracias a los indicadores, los problemas que resuelven son internos y no toman en cuenta los factores externos que afectan mayormente su desempeño. Los factores externos muchas de las veces son las falencias de los servicios logísticos que contratan, la baja calidad de infraestructura para la movilización, problemas de congestión vehicular, etc., los cuales son impedimentos para llegar a satisfacer al cliente, ser rentables y minimizar costos.

Para manutención y almacenaje.com, "la utilización de los distintos tipos de transporte para lograr el objetivo logístico de las empresas dependerá de tres variables fundamentales: la distancia entre el origen y el destino; la oferta y el destino final del transporte.

En el primer caso, la distancia entre el origen y el destino es clave para poder definir el nivel de servicio deseado y la elección de la forma de transporte que se va a implementar para conseguir el objetivo deseado.

En segundo lugar, toma sentido la oferta de transporte. Por ejemplo, en nuestro país Ecuador, el transporte terrestre tiene una tendencia bastante generalizada en la utilización del camión frente a otros tipos de vehículos.

En la tercera variable, se incluye el destino final del producto, esto dependiendo de la infraestructura con la que cuenta cada país o ciudad demandante. Esto se vuelve fundamental para definir el transporte a utilizar”.

Podemos citar como caso hipotético que, si la infraestructura fluvial de un país o comunidad cuenta con una mejor infraestructura o logística y todos los destinos navieros desembocan ahí, sin duda el transporte fluvial tendrá una preeminencia considerable frente a otros tipos de servicio de transporte dentro de este país o comunidad.

El proceso de despacho de mercadería se convirtió en un desafío a nivel mundial respecto a las prácticas que comúnmente se venían realizando o practicando en la antigüedad.

Carsync, nos hace un análisis de la actualidad, nos dice que si de pandemia se habla mucho en estos tiempos, no olvidemos que los problemas de distribución en la logística se convirtieron en una enfermedad crónica que afecta directamente al sector del transporte, cuyas consecuencias persisten hoy en día y acarrean la pérdida de clientes y menor rentabilidad del negocio. Por ejemplo, un sector que ha sido duramente golpeado por la pandemia es el sector del servicio escolar e institucional, por lo que muchas operadoras han cerrado y ya no prestan más el servicio, por cuanto sus socios han tenido que vender sus vehículos.

Debido a esto, el sector de la logística y el transporte deben estar prevenidos y empezar a distinguir cuáles son los problemas más comunes de dicha enfermedad para solventarlos a tiempo y que no afecten la cronología de las entregas y su proceso de distribución.

Detectar dichos problemas tiene como objetivo reducir el mayor porcentaje de los errores en los procesos de despacho y entrega del servicio en la gestión del transporte, conocida como última milla o distribución capilar.

Los síntomas más comunes, identifícalos.

1. Fallas en la gestión y optimización de las rutas.

2. Retraso en las entregas de los despachos.
3. Proceso manual del agendamiento en las entregas.
4. Retraso en centros de distribución.
5. Proceso manual en la estructura de las rutas que realiza cada vehículo.
6. Falta de seguimiento y coordinación de tiempo de entrega al cliente.
7. Documentación en físico de papeles y firmas.

De ahí parte todo el problema del proceso en el despacho y entrega de mercancías, ya que, si no se maneja una cronología/logística de entrega segura, la prestación del servicio y la imagen de la empresa va a carecer de valores importantes que hacen que un negocio sea distinguido y apreciado por el cliente.

3.5.1. Definiciones de infraestructura

Se puede definir a la infraestructura como el conjunto de estructuras de ingeniería, instalaciones de larga vida útil, que constituyen la base sobre la cual se origina la prestación de servicios para los sectores productivos, ya sean públicos o privados, y los hogares.

En el caso del Ecuador, el Ministerio de Finanzas considera a los bienes de infraestructura como “Activos que se materializan en obras de ingeniería civil o en inmuebles, y que son destinados al uso público o a la prestación de servicios públicos, adquiridos a título oneroso o gratuito, o construidos por la entidad”. A continuación, conoceremos más acerca de la infraestructura económica.



Definición técnica: la infraestructura en economía se suele referir al acervo físico y material con el que cuenta un país o sociedad para el desarrollo de sus actividades productivas.

La infraestructura tiene varias definiciones. La más común y de uso corriente es la que se refiere al conjunto de obras, estructuras y otros bienes de capital con los que cuenta una economía. Desde la teoría marxista, se trata de un concepto más amplio e incluye todas las fuerzas productivas y relaciones de producción (Roldán, 2021).

Estimado alumno, por acervo físico y material, podemos entender el conjunto de bienes que pertenecen a una sociedad o aun grupo de personas de una colectividad o país, ya sean estos adquiridos por cualquiera de las formas de adquisición de dominio contemplado en la normativa civil, en favor de los habitantes de una nación, con los cuales se facilita o se mejora el desarrollo productivo de un país.

Dentro de este acervo físico o material están por ejemplo las carreteras, ferrocarriles, viviendas, represas, escuelas, redes de distribución eléctrica, etc.

Es lógico pensar, que,mientras más desarrollada o atendida, por parte del Estado, esté esta infraestructura, la capacidad productiva de un país o sociedad no solamente será mayor, sino que este desarrollo será constante.

Lo antes anotado, estimado alumno, tendría su fundamento por cuanto al contar una sociedad de un país, con todo este conjunto de bienes como son: las carreteras, ferrocarriles, viviendas, etc.; sin lugar a duda se beneficiaría dicha población, por cuanto vería facilitado el transporte, las comunicaciones, y otras actividades necesarias para la producción, reduciendo considerablemente sus costes.

3.5.2. Infraestructura del transporte e infraestructura vial

Estimados alumnos, a continuación, se detallan las diferencias entre la infraestructura del transporte y la infraestructura vial.

- 1. La infraestructura de transporte.** Es un medio o construcción de traslado masivo, establecido en un área geográfica, que es empleado para distribuir una variedad de servicios que permite la posibilidad de transportar bienes y personas. Estos activos tienen una característica muy importante al ser

muy costosos y con una vida útil de operación muy extensa. De la misma manera, gran parte de estos activos son de uso público.

2. Infraestructura vial. Esta infraestructura se compone de una serie de activos físicos que son utilizados para la organización y para la oferta de los servicios de transporte de pasajeros o de carga mediante vía terrestre. La infraestructura vial se agrupa en las siguientes categorías:

- a. **Obras viales:** constituidas por carreteras, autopistas y vías de doble sentido, los caminos afirmados, pavimentados y los caminos rurales, las trochas, los caminos de herradura, los puentes, los semáforos, las garitas de control, las señales de tránsito, los túneles y los que son establecidos como redes viales.
- b. Constituidas por terminales de transporte terrestre, terrapuertos, nodos de interconexión u otros similares establecidos por la entidad competente.

En Ecuador, hasta el año 2016, el gasto público en infraestructura tuvo una tasa de crecimiento al año, muy considerable, siendo este factor consistente con el crecimiento económico del país. Pues uno de los factores fundamentales que hoy se vincula con el desarrollo y crecimiento económico de una nación, tiene que ver con la dotación de infraestructura con que se cuenta.

En el Ecuador, la infraestructura vial ha potenciado las actividades comerciales y turísticas de importantes zonas productivas, mejorando por muchos años considerablemente la calidad de vida de los ecuatorianos en los diferentes sectores.



Estimados alumnos, les pido por favor revisar los siguientes documentos: [Plan estratégico de movilidad con relación a la infraestructura.](#)

De igual forma, le invito a revisar la [Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre](#), capítulo I, que nos habla del objeto y ámbito de aplicación, nos dice:

- **Objeto**

La presente ley tiene por objeto establecer el régimen jurídico para el diseño, planificación, ejecución, construcción, mantenimiento, regulación y control de la infraestructura del transporte terrestre y sus servicios complementarios, cuya rectoría está a cargo del ministerio encargado de la competencia de vialidad, sin perjuicio de las competencias de los gobiernos autónomos descentralizados.

- **Ámbito de aplicación**

Las disposiciones de esta ley serán de aplicación obligatoria para aquellas entidades que conforman el sector público, según la Constitución de la República, las personas jurídicas o naturales del sector privado, de economía mixta y de la economía popular y solidaria; y, de todas aquellas cuya actividad de servicio público se encuentre relacionada con la infraestructura del transporte terrestre y sus servicios complementarios. Para efectos de la aplicación de la presente ley, se entiende como ministerio rector a aquel que ejerza la competencia de vialidad, la infraestructura del transporte terrestre y sus servicios complementarios.

Fuente: Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre (2017). Art. 1 y 2.

- **Clasificación de las vías**

Las vías se clasifican de la siguiente manera: Vías terrestres.

- Red vial nacional.
- Red vial estatal.
- Red vial regional.
- Red vial provincial.
- Red vial cantonal urbana.



En función del interés público, los caminos privados y senderos de propiedad privada, podrán convertirse en caminos de uso y goce público, siempre que sean necesarios para unir poblaciones, promover el desarrollo económico local o por consideraciones funcionales dentro de la red vial nacional, de conformidad con las normas establecidas en el Reglamento General de esta ley.

Estimado alumno, debemos mencionar que nuestra normativa en infraestructura vial contempla como componentes funcionales y operativos, las estructuras adheridas a las vías terrestres, destinadas a ordenar y mejorar la fluidez del transporte terrestre que contribuyen a un mejor servicio público de vialidad, entre las cuales tenemos los: puentes, intercambiadores, facilitadores de tránsito, estaciones de peaje y pesaje de vehículos, estaciones de inspección, estacionamientos para emergencias, centros logísticos y señalización acorde a las normas dictadas para el efecto.

En lo referente a la planificación de la vialidad, es el ministerio rector quien tiene la competencia de aprobar el respectivo plan sectorial de infraestructura vial.

Mientras que los GAD, que tengan ya la competencia en infraestructura vial, serán quienes realicen la respectiva planificación, la cual constará en sus instrumentos de ordenamiento territorial.

En dichos planes se incluirá la infraestructura vial existente y aquella proyectada, en la que se deberá considerar espacios para la construcción de ciclovías cuando las condiciones técnicas lo permitan.

El gobierno central y los Gobiernos Autónomos Descentralizados en su jurisdicción tienen la obligación de mantener la infraestructura del transporte terrestre, la señalización y los dispositivos de control y de seguridad vial, que estuvieren a su cargo. Las tareas y obras de mantenimiento podrán ser ejecutadas por otro nivel de gobierno distinto al titular, previo convenio suscrito con la autoridad competente.



Actividades de aprendizaje recomendadas

Continuemos con el aprendizaje mediante su participación en las actividades que se describen a continuación:

1. Revise, por favor, las clases y tipos de licencias y responda lo siguiente, lo cual nos permitirá evaluar su aprendizaje:

- a. ¿Un conductor de moto qué tipo de licencia requiere?
- b. ¿En el caso de conducir un automóvil particular, qué tipo de licencia necesita?
- c. ¿En el caso de conducir una ambulancia, qué tipo de licencia necesita?

Nota: por favor, complete la actividad en un cuaderno o documento Word.

2. Le invito a reforzar sus conocimientos, participando en la siguiente autoevaluación:



Autoevaluación 3

Elija la respuesta correcta:

1. Según la LOTTTSV, indique qué personas están sujetas al ámbito de seguridad vial y tránsito:
 - a. Los transeúntes.
 - b. Los ciclistas.
 - c. Nadie.
 - d. Los peatones, pasajeros, ciclistas, motociclistas o conductores de cualquier clase de vehículos.

2. Indique cuál es un objetivo de los contemplados en la LOTTTSV, en materia de tránsito y seguridad vial:

- a. El sostenimiento económico de las actividades relacionadas con el tránsito y seguridad vial.
- b. Indemnización a los accidentados.
- c. Otorga compensaciones.
- d. Ninguno de los anteriores.



3. La circulación por las vías habilitadas al tránsito vehicular queda sometida al otorgamiento de una autorización administrativa.

- a. Si.
- b. No.



4. Se podrá autorizar la conducción de vehículos motorizados a los menores adultos, quienes deberán:

- a. Cumplir la ley.
- b. Contar con vehículo propio.
- c. Estar acompañados por una persona mayor de edad, que posea licencia de conducir.
- d. Ninguna de las anteriores.



5. En el caso no consentido que un menor de 16 años cometa una infracción de tránsito, este debe presentarse ante qué autoridad judicial:

- a. Ante el juzgado de lo penal.
- b. Ante el juzgado de la niñez y adolescencia.
- c. Ante el juzgado de lo laboral.
- d. Ante ninguna autoridad judicial.



6. La licencia constituye el título habilitante para conducir vehículos de motor, maquinaria agrícola, equipo caminero o pesado.

- a. Si.



b. No.

7. Para obtener la licencia de conducir se requiere haber aprobado:



- a. Solo las pruebas teóricas.
- b. Las pruebas psicosensométricas.
- c. Los exámenes médicos.
- d. Todas las anteriores.

8. Indique de las categorías de licencias señaladas a continuación, cuál no es:



- a. Funcional.
- b. Profesionales.
- c. No profesionales.
- d. Especiales.

9. Qué documento es el que habilita para la circulación de vehículos por las vías del país.



- a. La cédula de ciudadanía.
- b. El certificado de votación.
- c. La matrícula del automotor.

10. La LOTTTSV establece la duración que tendrá la licencia de conducir, indique el correcto:



- a. 1 año.
- b. 3 años.
- c. 10 años.
- d. 5 años.

[Ir al solucionario](#)



¿Cómo le fue en la resolución de esta autoevaluación? Estoy seguro de que ha obtenido buenos resultados.

Ahora, continuemos.

Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje recomendadas



Semana 7

Actividades finales del bimestre

Hemos llegado a la semana 7, en la cual es necesario tomar una pausa para realizar una revisión minuciosa de todas las unidades abordadas durante el primer bimestre en la guía virtualizada, además del desarrollo de las actividades recomendadas y repaso de autoevaluaciones, todo ello a manera de preparación para la evaluación presencial bimestral.

Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje recomendadas



Semana 8

Actividades finales del bimestre

Hemos llegado a la semana 8, en la cual es necesario tomar una pausa para realizar una revisión minuciosa de todas las unidades abordadas durante el primer bimestre en la guía. Estos son los contenidos de las unidades 1, 2 y 3, así como la profundización de los temas de la presente guía virtualizada. Por tal motivo, además, el desarrollo de las actividades recomendadas y repaso de autoevaluaciones, todo ello a manera de preparación para la evaluación presencial bimestral.





Segundo bimestre



Resultados de aprendizaje 1:

Define el marco jurídico y conoce las leyes que regulan el transporte en el Ecuador.

Mediante este resultado de aprendizaje, usted conocerá las diferentes leyes, códigos y reglamentos que regulan los medios de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial en la República del Ecuador.

A través de la revisión y análisis crítico de estos marcos legales, usted obtendrá un conocimiento integral y actualizado de las regulaciones que afectan a los diversos modos de transporte en el país.

Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje recomendadas

Recuerde revisar de manera paralela los contenidos con las actividades de aprendizaje recomendadas y actividades de aprendizaje evaluadas.



Unidad 4. Reglamentos y leyes

Figura 13

Reglamentos y leyes



Nota. Tomado de gavel del juez, oficina del abogado. derecho y justicia [Fotografía], por Iusia83, s.f., [shutterstock.com](https://www.shutterstock.com), CC BY 4.0.

4.1. Reglamento específico para el transporte comercial de carga liviana y mixto de la república del Ecuador

Estimado(a) estudiante:

Iniciamos el segundo bimestre con la cuarta unidad, correspondiente a los reglamentos y leyes, para lo cual revisaremos la siguiente normativa: Reglamento Específico para el Transporte Comercial de Carga Liviana y Mixto de la República del Ecuador, Reglamento de Transporte por Cuenta Propia, Reglamento para el Funcionamiento de las Compañías de Renta, Arrendamiento o Alquiler de Vehículos, Reglamento de Servicio Escolar e Institucional, Ley de Aviación Civil, Ley General de Transporte Marítimo y Fluvial y Código Orgánico de la Producción. Es importante que para el estudio de esta unidad se utilice la normativa aquí propuesta en lo relacionado con el transporte.

Estimado alumno, para conceptualizar lo que es un reglamento, podemos hacer mención de lo siguiente:

Jorge Zavala Egas (2001), nos menciona al respecto:

- Estos reglamentos jamás pueden ser independientes de la ley. Pues, en nuestro ordenamiento, no es posible crear derecho objetivo. Esto es, derecho que incide sobre los ciudadanos sin el concurso de una ley. La función del Reglamento Ejecutivo no es, naturalmente, suplantar a la ley, sino la de complementarla, desarrollarla o ejecutarla. Los reglamentos administrativos, no obstante, su posibilidad de ser independientes, se encuentran igualmente sometidos a la jerarquía de la ley; y, por lo tanto, no pueden contradecirla. Pero, indudablemente, pueden tener como efecto legítimo la creación de situaciones jurídicas nuevas que decida discrecionalmente el Ejecutivo, con las limitaciones que la Constitución impone y teniendo presente siempre la interdicción a la arbitrariedad (pp. 288-289).

Estimado alumno, con base en lo transrito en líneas anteriores, podemos decir que los reglamentos, por lo general, son en número mayor a los que existen en comparación a las leyes. Pero estos reglamentos, si bien pueden ser “independientes”, deben estar sometidos a cuerpos normativos en plena vigencia y no contravenir dichas disposiciones previamente ya existentes, como, por ejemplo, ningún reglamento puede violentar lo señalado en la Constitución. Muchos reglamentos tienen sus génesis en la necesidad de desarrollar o aplicar la ley general, como, por ejemplo, posibilitar la atención pormenorizada de los servicios públicos, cobro de tasas, etc. En algunas legislaciones el reglamento se denomina ordenanza, especialmente en la administración municipal.

4.1.1. Objeto del Reglamento Específico para el Transporte Comercial de Carga Liviana y Mixto de la República del Ecuador

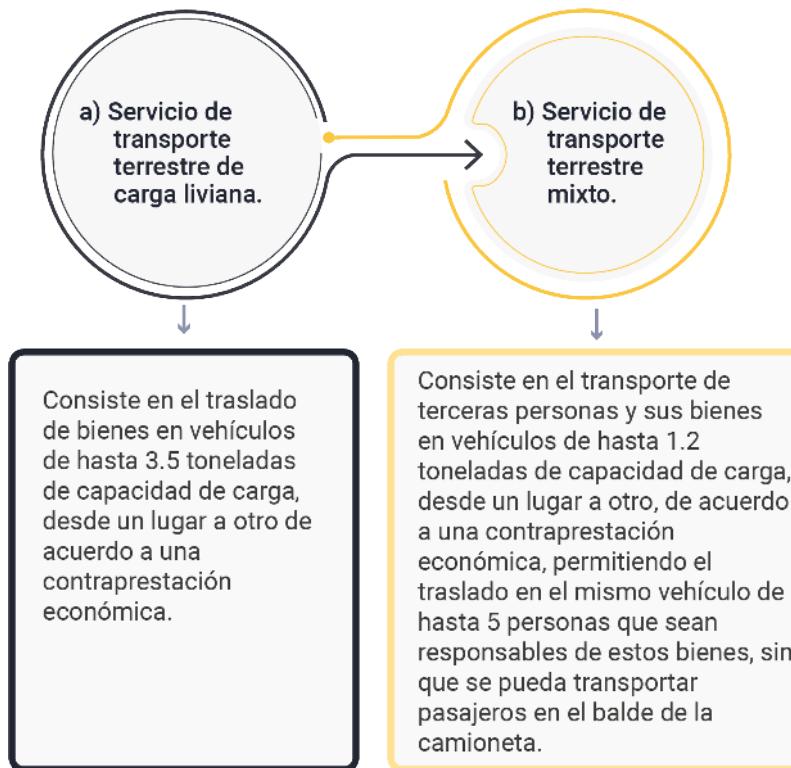
Estimado alumno, dentro de este acápite, vamos a estudiar el Reglamento Específico para el Transporte Comercial de Carga Liviana y Mixto de la República del Ecuador, para lo cual les solicito que revisen el Reglamento antes mencionado desde el Art. 1 al 38.

Este Reglamento tiene por objeto regular el servicio de transporte comercial de carga liviana o mixta a nivel nacional y garantizar que las operadoras cumplan con las normas y requisitos generales y específicos que, sobre transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se establece en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su Reglamento y demás regulaciones emitidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

El mismo está organizado de la siguiente manera.

Figura 14

Transporte comercial de carga liviana o mixta a nivel nacional



Nota. Loyola, D., 2021.

Recuerde que: el permiso de operación para prestar servicio de transporte de carga liviana o mixta, pertenece al Estado y así constará en el título habilitante.

Estimado alumno, es necesario acotar que la Agencia Nacional de Tránsito o los GAD que hayan asumido las competencias, autorizarán, revisarán y supervisarán la prestación de este tipo de servicio, sujetándose a la LOTTTSV, normas aplicables y disposiciones del reglamento, materia del presente estudio, así como de las resoluciones que a futuro expida la Agencia Nacional de Tránsito.

4.1.2. Ámbito

Figura 15

Clasificación de la materia



Nota. Loyola, D., 2021.

Como podemos ver, estimado alumno, el ámbito de aplicación del presente Reglamento contempla, que en el caso de transporte comercial de carga liviana, dicho Reglamento rige para todo el territorio intracantonal (dentro del cantón), mientras que en el caso del transporte comercial mixto su ámbito es intraprovincial (dentro de la provincia).

Estimado alumno, hay que tener en cuenta que para poder prestar y/u ofertar este tipo de servicio de transporte de carga liviana y mixta, se deberá obtener previamente el permiso de operación, mismo que será otorgado por la Agencia Nacional de Tránsito o por los Gobiernos Autónomos Descentralizados competentes, según el domicilio donde se brindará el servicio de transporte.

Para la obtención del permiso de operación, habilitación operacional, cambio de socio, unidad y/o incrementos de cupos, se aplicarán de manera obligatoria, las disposiciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y

Seguridad Vial, el Reglamento General de aplicación, el presente reglamento y las resoluciones expedidas por la Agencia Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que serán de carácter nacional.

Estimado alumno, por favor revise los artículos 14 y 17 del Reglamento específico para el Transporte Comercial de Carga Liviana y Mixto de la República del Ecuador, sobre los requisitos para solicitar el permiso de operación y de la renovación, respectivamente.

¿Lo revisó? ¡Excelente!

Como podemos darnos cuenta, para poder optar por el permiso de operación de esta clase de servicio de transporte, se debe cumplir una serie de requisitos formales, como por ejemplo: Solicitud escrita en el formato establecido dirigida al director ejecutivo de la ANT o los GAD, adjuntar copias certificadas de la escritura pública de la constitución jurídica debidamente registrada en el Registro Mercantil, listado de los socios, matrículas de los vehículos, así como también de las licencias de todos los socios que componen la Cooperativa, entre otros.

4.1.3. De las operadoras

Se entiende por operadoras, a las compañías y cooperativas legalmente constituidas, con sujeción a las leyes pertinentes y con permiso de operación vigente otorgado por la Agencia Nacional de Tránsito, o GAD, que hayan asumido las competencias, cuyo objeto social sea exclusivo para la prestación del servicio de transporte comercial en carga liviana o mixta.

Estimado alumno, debemos recalcar que los operadores de transporte son los encargados del movimiento de las mercancías con la ayuda de diferentes medios de transporte que facilitan el traslado de los productos, para llevarlo a cabo de la forma más eficiente y rápida posible. En este sentido, las principales tareas de las que se ocupa esta figura son:

- Son los responsables de decidir cuáles serán las rutas y transportistas.
- Se encargan de negociar las tarifas e itinerarios a seguir.

- Reservan el espacio en el que se realizan las cargas y descargas.
- Elabora los presupuestos y facturas.

Estimado alumno, usted como estudiante de la carrera de Logística, sabe muy bien que las importaciones y exportaciones requieren un sinnúmero de trámites burocráticos y los que llevan aparejados documentos administrativos exigidos por la ley, mismos que de una u otra forma son abreviados, dentro de los rangos legales claro está, por los operadores de transporte para hacer más sencilla la tarea.

En conclusión, son los encargados de que la mercancía llegue en perfecto estado hasta su destino final en las instalaciones del comprador o importador.

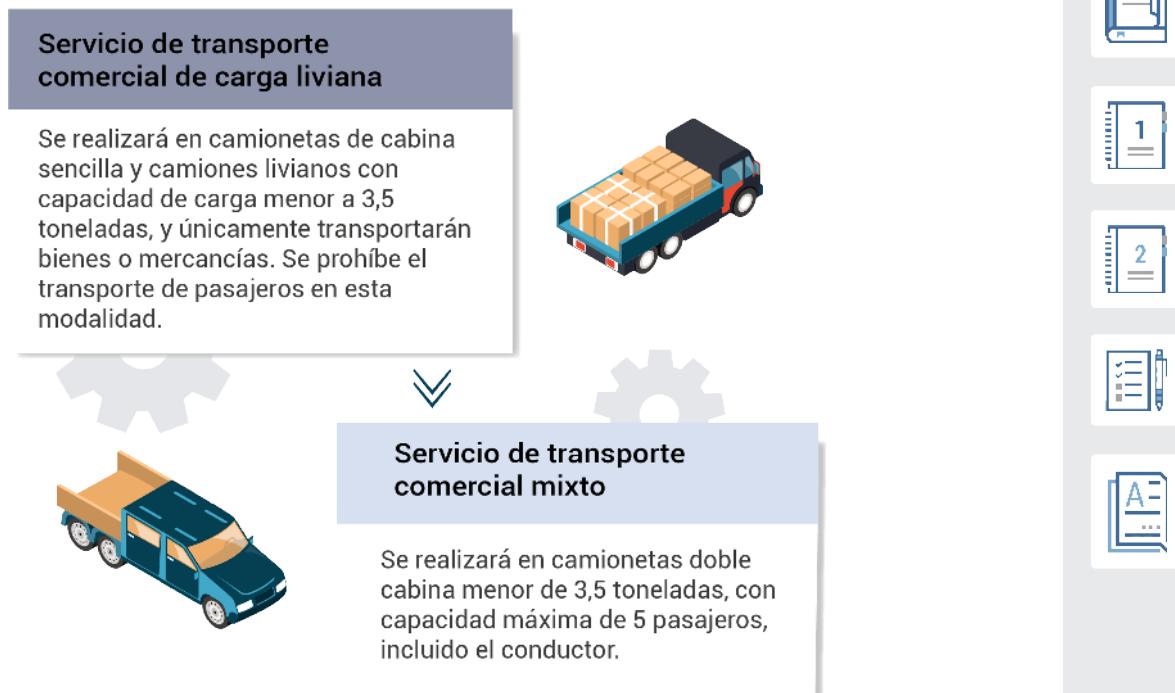
Estimado alumno, el reglamento dispone en su artículo 21, que las operadoras de transporte comercial de carga liviana y mixto deberán tener una infraestructura mínima; es decir, debe contar con áreas de administración, de atención al público, un área de espera, deberán contar con una zona de parqueo, equipo informático de computación y mobiliario que permita el desarrollo de sus actividades en servicio de la colectividad. Esta infraestructura será requisito para otorgar el permiso de operación o en su defecto, la renovación del mismo.

Ahora bien, revisemos estimado alumno, en qué clase de vehículos se podrá dar el servicio de transporte comercial de carga liviana y el servicio de transporte comercial mixto:



Figura 16

Clase de vehículos en servicio de transporte comercial.



Nota. Tomado de *Clasificación de la materia [Tabla]* por Burns, R., 2011, Fundamentos de Química CC BY 4.0

Tengamos en cuenta, estimado alumno, que las unidades que presten el servicio de transporte comercial de carga liviana y mixta serán identificadas con los colores oficiales blanco y verde. Además, deberán ubicar el sello de la compañía o cooperativa a la cual pertenecen, portando los adhesivos con sellos y autorizaciones otorgados y colocados por la autoridad competente. Adicionalmente, el número de la placa del automotor deberá ser pintado en el techo de la unidad en su parte exterior.

Le invito a continuar con el estudio de la unidad 4 en el apartado 4.2. Reglamento de Transporte por Cuenta Propia.

4.2 Reglamento de transporte por cuenta propia

Figura 17

Transporte por cuenta propia



Nota. Tomado de Truck of Chokechai engineering company. Photo at road no 121 about 8 km from downtown Chiangmai, thailand [Fotografía], por nitinut380, 2014, [shutterstock](#), CC BY 4.0.

Estimado alumno, dentro de este acápite, vamos a estudiar el Reglamento por Cuenta Propia, para lo cual les solicito que revisen el reglamento antes mencionado desde el Art.1 al 25.

El Reglamento por Cuenta Propia (RCP, 2018), se sustenta en los siguientes principios: el derecho al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, desconcentración, equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes; y, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación (art. 1).

Estimado alumno, el Reglamento por Cuenta Propia (RCP, 2015), conceptualiza esta clase de servicio:

Es el transporte que satisface necesidades de movilización de personas o bienes, dentro del ámbito de las actividades comerciales relacionadas con la producción exclusiva de las personas naturales y/o jurídicas, mediante el uso de su propio vehículo o flota privada.

No se incluye en esta clase el transporte particular, personal o familiar. Para la autorización por cuenta propia se requerirá obligatoriamente del título habilitante. Se prohíbe la prestación del transporte público o comercial mediante el uso de unidades (vehículos) que cuenten con autorización por cuenta propia (art. 3).

Podemos conceptualizar al transporte por cuenta propia como un servicio sin fines comerciales ni lucrativos, con este servicio se compensa la necesidad de movilización, ya sea de personas o bienes mediante el uso de su propio vehículo, teniendo por su cuenta la potestad de planificación, organización, regulación del tránsito y transporte terrestre en su competencia geográfica, con base en su autonomía de acuerdo a la Ley Orgánica de Régimen Municipal y a la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre y sus reglamentos.

Es importante mencionar que los usuarios de este tipo de servicio tienen responsabilidades que cumplir, mismas que no van más allá de las obligaciones que tenemos todas las personas que transitamos en la vía, ya sea como peatones o pasajeros. Entre ellas tenemos: no realizar actividades a bordo de la unidad que prestan este servicio, sucesos que quebranten leyes y reglamentos, no arrojar a la calzada desechos desde el interior del vehículo, hacer uso del cinturón de seguridad, terminantemente prohibido transportar en el asiento delantero niñas o niños o sobre las rodillas del copiloto o junto al conductor, e inhibirse de transportar bultos de cualquier naturaleza en las rodillas ya sea del conductor o del copiloto.

El transporte terrestre por cuenta propia puede ser intracantonal, intraprovincial, intrarregional, interprovincial.

El transporte por cuenta propia, es un servicio que nace con el objetivo de cumplir la necesidad de movilización de personas o bienes, conforme a la actividad económica principal y aquellas actividades descritas para cada uno

de sus establecimientos concordantes con la autorización de operación de cuenta propia. Las autoridades pertinentes realizarán el respectivo control, en el que se solicitará el Registro Único de Contribuyentes, RUC y/o registros vinculados al SRI, en el que constará el uso de su propio vehículo o flota privada; es decir, que enmarquen el uso de su propio vehículo o flota privada, matriculados a nombre de la persona natural o jurídica.

No se incluye en esta clase de servicio, entre otros, al transporte terrestre particular (de uso personal/ familiar), comercial y público; así como aquellos vehículos estatales u oficiales, diplomáticos, consulares, de organismos internacionales, de internación temporal, emergencia (ambulancias, patrulleros, motobombas, entre otros), maquinaria agrícola, vehículos que sean destinados a la capacitación en las escuelas de conducción, vehículos que realizan actividades turísticas y hoteleras, vehículos que brindan servicio de courier o logística, y, vehículos que transporten mercancías peligrosas como GLP para venta al usuario final en vehículos particulares a excepción de autotanques (gas centralizado).

Se prohíbe prestar, mediante la autorización por cuenta propia, servicios de transporte público o comercial, tales como: turismo, carga pesada, carga liviana, carga mixta, escolar e institucional, tricimotos y taxis convencional y ejecutivo.

Está terminantemente prohibido que los costos de operación del transporte sean transferidos al consumidor. Estos costos deberán ser asumidos por la persona natural o jurídica a nombre de la cual se emitió el título habilitante.

El ámbito del reglamento del servicio de transporte por cuenta propia es de carácter nacional y desconcentrado en las unidades administrativas provinciales de la ANT.

Le compete a la ANT y a sus unidades administrativas provinciales, otorgar la autorización de operación por cuenta propia. La autorización se emitirá a través de las unidades administrativas provinciales de la ANT, en lo que



corresponde al ámbito interprovincial, intrarregional, intraprovincial e intracantonal, debiendo efectuar la matriz del proceso de autorización en el ámbito internacional.

4.2.1. Ámbito de la prestación del servicio

En la siguiente figura podemos observar la clasificación del transporte por cuenta propia.

Figura 18
Clasificación del transporte



Nota. Loyola, D., 2021.

Estimado alumno, la autorización concedida por la autoridad competente, le faculta a la operadora o cooperativa, cumplir con la prestación de servicios de transporte por cuenta propia.

Hay que tener en cuenta que la vigencia de los títulos habilitantes de transporte por cuenta propia, de conformidad con lo que señala la LOTTSV y su reglamento general de aplicación, será de diez (10) años renovables de acuerdo con el procedimiento establecido por la ANT.

Los vehículos que pretendan realizar transporte por cuenta propia, deberán obligatoriamente ser parte y constar en los activos de las personas naturales o jurídicas que pretenden habilitarse; y, estar debidamente matriculados a nombre de las referidas personas.

Hay que recalcar, estimado alumno, que los vehículos que han sido autorizados para el transporte terrestre por cuenta propia, no podrán ser deshabilitados del título habilitante otorgado, en al menos cinco (5) años desde que la unidad vehicular fue habilitada.

En casos excepcionales tales como: siniestro, robo, cumplimiento de vida útil, fallecimiento o declaración de insolvencia del propietario del vehículo, entre otros, en que se requiera deshabitar el vehículo antes de los cinco (5) años, se deberá solicitar a la ANT, que analice técnica y jurídicamente dicho requerimiento y autorice la deshabilitación de la autorización por cuenta propia.

En la siguiente figura podremos observar cuáles son los vehículos autorizados para el transporte por cuenta propia:

Figura 19

Autorización de vehículos para transporte



Nota. Loyola, D., 2021.

En lo que tiene que ver a la actividad económica, esta debe concordar con lo señalado en el RUC, es decir, la persona natural o jurídica que solicite ser habilitada para prestar esta clase de servicio, debe ser la que establece el Registro Único del Contribuyente; y, una vez habilitada, la actividad a la que debe dedicarse esta persona jurídica o natural es únicamente la que se señala el RUC. En caso de incumplir esta disposición, se atendrán a las responsabilidades administrativas que dieren a lugar.

Estimado alumno, el interesado en obtener la [autorización por cuenta propia](#), deberá ingresar la solicitud en el formato establecido ([anexo 1](#)), el mismo que estará publicado en la página web de la ANT.

Es importante mencionar, estimado alumno, que la renovación de la autorización por cuenta propia será solicitada por lo menos con sesenta días previos a la culminación de la vigencia del título habilitante que es de diez años, conforme lo dispone el Reglamento de Aplicación a la LOTTTSV.

El título habilitante, es decir, la habilitación para prestar esta clase de servicios, se extingue por haber transcurrido el tiempo de vigencia sin haber sido renovado, vigencia que es de diez años, como ya lo mencionamos; y, su renovación, se solicitará como mínimo con sesenta días previos a la culminación de la vigencia del título habilitante.

Nuestra normativa le faculta a la autoridad suspender por quince días la habilitación operacional del vehículo que cuente con autorización de servicio por cuenta propia, en caso de que dicho vehículo circule fuera del ámbito de operación previsto en el título habilitante, siempre y cuando claro está, se encuentre realizando su actividad económica de servicio de transporte establecido en el RUC.

El título habilitante podrá ser revocado cuando se cometan las siguientes irregularidades, entre otras: cuando esté prestando servicio público o comercial, por transportar bienes y servicios diferentes a los declarados en su actividad comercial, según lo establecido en la autorización por cuenta propia; si las actividades comerciales del titular son diferentes o no concuerdan con las autorizadas; si el titular de la autorización de cuenta propia cambió de domicilio, cambió de razón social u otras modificaciones a la información que consta en el título habilitante y no se reportó a la ANT sobre estas actualizaciones y cambios, y, por el incumplimiento de la LOTTTSV, su Reglamento General de Aplicación, al Reglamento por Cuenta Propia y demás normativa inherente.



Semana 10

Unidad 4. Reglamentos y leyes

4.3. Reglamento para el funcionamiento de las compañías de renta, arrendamiento o alquiler de vehículos

Figura 20

Compañías de renta, arrendamiento o alquiler de vehículos



Nota. Tomado de Vendedor sonriente mostrando un nuevo camión a una pareja en el salón de exposición [Fotografía], por Dean Drobot, s.f., [shutterstock.com](https://www.shutterstock.com), CC BY 4.0.

Dentro de este acápite de la semana 10, en la cual seguimos con el estudio de la unidad N.^o 4, Reglamentos y Leyes, vamos a estudiar el Reglamento para el funcionamiento de las compañías de renta, arrendamiento o alquiler de vehículos, para lo cual les solicito que revisen el reglamento antes mencionado, desde el Art. 1 al 27.

El presente reglamento tiene como objeto regular el otorgamiento de la autorización de funcionamiento de las compañías de renta, arrendamiento o alquiler de vehículos a nivel nacional.

Estimado alumno, le pido por favor revisar el Plan Estratégico en lo relacionado con: nuevas infraestructuras para modernización del sistema portuario; integración de todos los puertos en un sistema portuario único; sostenibilidad urbana de los puertos; conservación de las infraestructuras portuarias y logística.

Estimado estudiante, lo invito a revisar la siguiente infografía denominada Funcionamiento de compañías de alquiler de vehículos, en donde podrá observar las definiciones para la operación de las compañías de renta, arrendamiento o alquiler de vehículos.

Funcionamiento de compañías de alquiler de vehículos

¿Qué le parecieron estas definiciones estimado alumno?, interesante, ¿verdad? Bien, continuemos.

Es importante mencionar que la Superintendencia de Compañías, de conformidad con la Lly de la materia, podrá autorizar la constitución de compañías de renta, arrendamiento o alquiler de vehículos, siempre y cuando el objeto social principal de la compañía sea la renta, arrendamiento o alquiler de vehículos de transporte terrestre; por lo que el objeto no será exclusivo, siempre y cuando cumpla con este condicionamiento.

Le pido estimado alumno, revisar el Art. 6 del [Reglamento para el funcionamiento de las compañías de renta, arrendamiento o alquiler de vehículos](#), en cuanto se refiere a las prohibiciones a las que están sujetas las compañías de renta de vehículos.

¿Lo revisó? ¡Excelente!

Ya sabemos entonces, que, por ejemplo, las compañías de renta, arrendamiento o alquiler de vehículos están prohibidas, entre otras actividades de: prestar servicios de manera directa en el traslado de personas o mercaderías, realizar transporte de servicio público, comercial o por cuenta propia.

Es importante mencionar, estimado alumno, que, para el cumplimiento de su objeto social, las compañías de renta de vehículos podrán contar con una flota de vehículos comprendidos en las subcategorías L1, L3, L7, M1, N1, y SA de la [Norma Técnica Ecuatoriana NTE 2656 “Clasificación Vehicular”, Primera Revisión.](#)

Los propietarios de los vehículos que prestan esta clase de servicio, están obligados a someterlos a una revisión técnica vehicular; y, el certificado de esta revisión vehicular es uno de los requisitos establecidos para el otorgamiento de la matrícula respectiva y para operar dentro del servicio; y, la autoridad que otorgará las autorizaciones de funcionamiento es el director o directora ejecutiva de la ANT.

Por favor, estimado alumno, revisar el Art. 10, 11 y 12 del eglamento para el funcionamiento de las compañías de renta, arrendamiento o alquiler de vehículos.

¿Lo revisó? ¡Excelente!

Podemos darnos cuenta, estimado alumno, que para obtener la autorización de funcionamiento, las compañías deberán haber presentado previamente a la ANT, la solicitud en el formato que para ello la Agencia tiene establecido a través de su directorio; además, debe cumplir con cada uno de los requisitos como son, entre otros: copia de la escritura de constitución jurídica de la compañía debidamente inscrita, copia certificada del nombramiento del representante legal, impresión del Registro Único de Contribuyentes (RUC) actualizado, listado de la flota de vehículos, detallando el número de placa de cada uno, adjuntando la copia de la matrícula actualizada, informe de revisión de flota vehicular actualizado o certificado de revisión técnica vehicular vigente y copia certificada de la póliza de seguro del vehículo.

Recordemos que la compañía de renta, arrendamiento o alquiler de vehículos de transporte terrestre, está obligada a contar con instalaciones propias o de terceros debidamente legalizadas mediante un contrato. Además, contará con el espacio suficiente para mantener su parque automotor dentro de las instalaciones de su sede y/o sucursales.

Es importante mencionar, estimado alumno, que la Agencia Nacional de Tránsito, realizará una inspección de los vehículos y la verificación de las instalaciones donde funciona la compañía de renta, arrendamiento o alquiler de los mismos. Únicamente con el informe favorable de la inspección, se otorgará la autorización de funcionamiento correspondiente.

La vigencia de la autorización de funcionamiento, tendrá un plazo de tres años, contados a partir de la expedición de la misma.

Es importante mencionar que la compañía de renta, arrendamiento o alquiler de vehículos, en el caso de querer implementar sucursales, lo puede hacer, pero deberá cumplir con los mismos requisitos establecidos en el artículo 10 del Reglamento, normativa que usted ya la revisó.

Para la renovación de la autorización de funcionamiento de las compañías de renta de vehículos, se deberá seguir el mismo procedimiento que el requerido para obtenerlo por primera vez; y, el mismo, se podrá iniciar 6 meses antes o hasta la fecha de la caducidad de la autorización de funcionamiento. En el caso de que no se solicite la renovación de la autorización, se considerará, por parte de la ANT, la terminación automática de la misma. Las compañías de renta, arrendamiento o alquiler de vehículos podrán realizar sus actividades hasta el último día de la fecha determinada en su autorización; concluida la misma, no estarán autorizados para continuar rentando, arrendando o alquilando sus vehículos.

El director ejecutivo de la ANT, podrá suspender o revocar la autorización de funcionamiento de las compañías de renta, arrendamiento o alquiler de vehículos, de conformidad con su reglamento. Por lo que le solicito, estimado alumno, revisar el Art. 19 del reglamento en estudio.

¿Lo revisó? ¡Excelente!

Conforme lo establecido en el reglamento, conocemos que el director ejecutivo de la ANT, puede suspender la operación de la compañía hasta 20 días calendario cuando se arriende un vehículo que no conste dentro de la autorización de funcionamiento. También por rentar, arrendar o alquilar vehículos con chofer; y, por rentar, vehículos de más de 5 años de antigüedad.

También sabemos que la autorización de funcionamiento podrá ser revocada anticipadamente en caso de comprobarse un incumplimiento de los requisitos para su funcionamiento; y, cuando hubiere sido suspendida la compañía de renta, arrendamiento o alquiler por dos ocasiones en un año, y, será causal de revocatoria definitiva de la autorización de funcionamiento, si se utiliza los vehículos de la compañía de renta, arrendamiento o alquiler en la prestación del servicio público o comercial.

Únicamente, sobre la resolución de revocatoria adoptada por la máxima autoridad de la institución, cabrán los recursos de reposición, apelación y extraordinario de revisión.

Recuerde estimado alumno:

Las compañías a las que se les haya revocado la autorización de funcionamiento, quedarán inhabilitadas para volver a solicitar la concesión del mismo.

Las compañías de renta de vehículos deberán celebrar con los usuarios del servicio, los respectivos contratos escritos que deberán ser aprobados por la ANT.



Los vehículos para la renta, arrendamiento o alquiler no podrán transportar sustancias psicotrópicas, ni estupefacientes ilícitos, ni armas de fuego o punzo cortantes, así como materiales inflamables, explosivos, corrosivos, venenosos o similares.

Hay que tener presente que las compañías de renta de vehículos deberán remitir anualmente a la ANT su tarifario por la renta, arrendamiento o alquiler de los vehículos.



Semana 11

Unidad 4. Reglamentos y leyes

4.4. Reglamento para el servicio de transporte comercial, escolar e institucional

Figura 21

Transporte comercial escolar e institucional



Nota. Tomado de Three yellow buses waiting [Fotografía], por Jung U, s.f., [shutterstock.com](https://www.shutterstock.com), CC BY 4.0.

Estimado alumno, seguimos avanzando, ya nos encontramos en la semana 11, en la cual seguimos con el estudio de la unidad 4.

Reglamentos y leyes. Esta semana vamos a estudiar el Reglamento para el Servicio de Transporte Comercial Escolar e Institucional, para lo cual les solicito que revisen el reglamento antes mencionado desde el Art. 1 al 43.

4.4.1. De la organización, definición, naturaleza y objeto

Revise la siguiente presentación interactiva denominada La organización, definición, naturaleza y objeto, en el cual encontrará información respecto a los responsables del ordenamiento de las diferentes modalidades de transporte.

[Organización, definición, naturaleza y objeto](#)

Estimado alumno, el presente reglamento (RSTCEI, 2014), nos dice que previo a la celebración del contrato de servicios de transporte escolar e institucional, el servicio en esta modalidad, por parte de la compañía ofertante, ya debe estar legalmente constituida (Art 5).

Las operadoras de transporte escolar e institucional, deberán mantener procesos de selección, contratación, evaluación, control y capacitación de sus conductores, programas de mantenimiento de su flota vehicular, programación operacional mensual, de acuerdo a metodologías y formatos definidos por la Agencia Nacional de Tránsito; procesos que estarán a disposición de los organismos de tránsito para su revisión.

4.4.2. Del ámbito de operación

El reglamento en estudio, con respecto a este particular, es claro, al manifestar que el servicio de transporte escolar e institucional se prestará exclusivamente dentro del ámbito intercantonal; es decir, dentro del cantón en el cual opera o presta el servicio. Por lo que las operadoras habilitadas para presentar este tipo de servicio, quedan expresamente prohibidas de ofertar otro servicio que no sea para el cual fueron autorizados y dentro de su jurisdicción territorial.

Sin embargo, conforme lo señala el reglamento aplicativo a la LOTTTSV, podrán por excepción extender su servicio a zonas pertenecientes a otros cantones, que por su ubicación y características conformen una sola zona geográfica urbana consolidada, para satisfacer una necesidad específica acorde al Contrato de Servicio de Transporte, debidamente autorizado y registrado por la Agencia Nacional de Tránsito.

Estimado alumno, no obstante, existe una prohibición para las operadoras autorizadas a la prestación del servicio de transporte escolar e institucional, la que consiste en que no podrán realizar otro tipo de servicio para el cual fueron constituidas y autorizadas.

4.4.3. Clases de servicio

El servicio de transporte escolar e institucional se prestará conforme el siguiente detalle:

Figura 22

Clases de servicio de transporte



Nota. Loyola, D., 2021.

Estimado alumno, como podemos darnos cuenta, este es un servicio puerta a puerta y su ruta debe ser por vías principales, conllevando con ello a una seguridad en el traslado del usuario de este servicio.

Es importante destacar que la transportación escolar e institucional se realizará en vehículos automotores que se encuentren debidamente homologados y equipados para la prestación de un servicio de calidad y seguridad, siguiendo y cumpliendo las normas técnicas, fielmente vigilados por el órgano competente.

Para la constitución jurídica de una compañía de transporte terrestre escolar e institucional, los interesados deberán obtener el informe previo de factibilidad favorable ante la ANT.

4.4.4. De los permisos de operación

Estimado alumno, el permiso de operación, o podríamos decir, la autorización para prestar este servicio, vendría a ser el título habilitante, el cual es otorgado por el organismo de tránsito competente, facultando a la persona jurídica debidamente constituida a prestar el servicio de transporte terrestre escolar e institucional, previo el cumplimiento de las condiciones y verificación de las especificaciones técnicas de la flota vehicular y la presentación de los requisitos establecidos por la ANT.

Los GAD municipales que hayan asumido las competencias en materia de transporte, deberán sujetarse a las políticas dictadas por el ministerio del sector y las regulaciones de carácter nacional emitidas por la Agencia Nacional de Tránsito, para conceder o renovar el permiso de operación de esta clase de transporte.

4.4.5. De las operadoras

Estimado alumno, para operar un servicio público de transporte se deberá cumplir con los términos establecidos en la ley y su reglamento. La empresa interesada en constituirse en una operadora de transporte terrestre, en primera instancia, deberá constituirse como cooperativa o compañía, cumpliendo con lo establecido en los Art. 136 y 137 de la Ley de Compañías del Ecuador. Una vez adquirida la calidad de compañía o empresa, el siguiente paso será cumplir con los requisitos establecidos por la LOTTTSV y las ordenanzas de

cada uno de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, tanto regionales, provinciales o municipales, dependiendo el caso. Una vez cumplidos estos requisitos la empresa interesada podrá adquirir el título habilitante para funcionar como operadora de este tipo de transporte.

De acuerdo con el Reglamento para el Servicio de Transporte Comercial, Escolar e Institucional, Art. 17 (2014) las operadoras que prestan el servicio comercial de transporte escolar e institucional están obligadas a:

1. Garantizar la prestación de servicios de calidad y seguridad.
2. Responder por sus obligaciones tributarias.
3. Mantener un registro de información de cada uno de los socios o accionistas.
4. Realizar el pago de las remuneraciones y de todos los beneficios de ley al personal y los conductores profesionales que tienen derecho.
5. Verificar permanentemente que los conductores cuenten con el tipo de licencia requerido para brindar el servicio y que la misma se encuentre vigente.
6. Equipar a las unidades que presten el servicio de transporte comercial, escolar e institucional de todos los dispositivos de seguridad.
7. Mantener el estado mecánico de las unidades habilitadas en el permiso de operación.
8. Las demás que establezcan las normas pertinentes.

Estimado alumno, cabe recalcar que las operadoras de transporte escolar e institucional deben contar con infraestructura para su funcionamiento, como mínimo, con áreas de: gerencia, administración, atención al público, equipos informáticos, mobiliarios, entre otros; que le permitan desarrollar su objeto social dentro del domicilio señalado por la operadora, sin esto no podrán obtener el respectivo permiso de operación o sus renovaciones.

4.4.6. De los conductores

Estimado alumno, ya conocemos el concepto de conductores. Vale recalcar que conductor es toda persona mayor de edad, que reúne los requisitos legales para conducir el tipo de vehículo de motor, en este caso en particular, “escolar e institucional”. Los vehículos que prestan esta clase de servicio, deberán ser conducidos con la licencia correspondiente al tipo determinado en el Reglamento para la Aplicación de la LOTTTSV.

Las máximas autoridades de las instituciones educativas verificarán permanentemente que los conductores de las unidades de transporte escolar sean profesionales, que cuenten con el tipo de licencia requerido para brindar dicho servicio; y, que la misma se encuentre vigente. Todos los conductores deberán ser contratados directamente por la operadora de transporte escolar que preste sus servicios en la institución educativa.

4.4.7. De los vehículos

Estimado alumno, el servicio de transporte comercial, escolar e institucional, se prestará en furgonetas, microbuses, minibuses y buses, de conformidad con el [Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 041](#), el cual les solicito lo revisen para que tengan mayor conocimiento en lo referente a los vehículos de transporte escolar e institucional. Operativamente, se determina que la capacidad de pasajeros en las unidades vehiculares, es la siguiente:

Tabla 2
Disposiciones técnicas

Nº	Denominación	Número de ocupantes incluido el conductor
1	Furgoneta	Desde 12 hasta 18
2	Microbús	Desde 19 hasta 26
3	Minibús	Desde 27 hasta 35
4	Bus	A partir de 36

Nota. Adaptado de Legislación Codificada (p. 8), por CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES, 2014.

Importante: las características de las unidades que presten el servicio de transporte comercial, escolar e institucional estarán identificadas con los colores amarillo y negro, llevarán el logotipo de la operadora a la cual pertenecen y la expresión “Escolar e Institucional”, pintado conforme se detalla en el [anexo 1](#), además de contar con un “Disco Pare”, el mismo que deberá ser abatible al costado izquierdo del automotor, el cual debe activarse al momento que el conductor detenga el vehículo, así como los adhesivos con sellos y autorizaciones. En la parte frontal del vehículo portarán una identificación móvil de la Institución a la cual prestan el servicio. El número de placa del automotor deberá ser pintado en el techo de la unidad por la parte exterior.

4.4.8. Instituciones del sector público

Con el fin de evitar y disminuir la contaminación ambiental y el consumo del combustible; y, reducir el uso del vehículo particular, las instituciones del sector público, como política interna, deberán implementar el servicio de transporte para facilitar la movilización de las y los servidores públicos desde sus hogares hasta sus lugares de trabajo y viceversa.

La contratación

Se realizará únicamente y en forma directa con las operadoras de transporte escolar e institucional legalmente autorizadas, prohibiendo cualquier tipo de intermediación.

- Las instituciones públicas se sujetarán al proceso de contratación establecido en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública.
- Las instituciones educativas, para la contratación del transporte escolar e institucional, deberán tomar en cuenta los acuerdos ministeriales pertinentes, emitidos por el Ministerio de Educación. (Reglamento para el servicio de transporte comercial, escolar e institucional, Art. 32, 2014).

4.4.9. Causales para revocatoria de los permisos de operación

Estimado alumno, dentro de las causales para la revocatoria de los permisos de operación, tenemos:

1. Por disolución y liquidación de la operadora.
2. Cambio del objeto social de la operadora, con uno que no sea exclusivo al de transporte escolar e institucional.
3. Imposibilidad técnica para prestar el servicio de transporte escolar e institucional por no contar con flota vehicular.
4. Declaración judicial de nulidad de la resolución que otorga el permiso de operación.
5. La autoridad competente podrá declarar la conclusión de los títulos habilitantes, permisos de operación y autorizaciones de operación, de oficio o a pedido de parte.
6. Por las demás causales determinadas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, reglamento de aplicación y permiso de operación respectivo.



Semana 12

Unidad 4. Reglamentos y leyes

4.5. Código aeronáutico, ley general de transporte marítimo y fluvial, código orgánico de la producción, comercio e inversiones

Estimado alumno, seguimos avanzando, ya nos encontramos en la semana 12, en la cual continuamos con el estudio de la unidad 4. Reglamentos y leyes. Esta semana vamos a estudiar el Código Aeronáutico, la Ley de Transporte Marítimo y Fluvial, y el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.

4.5.1. Código aeronáutico

Figura 23

Código aeronáutico



Nota. Tomado de aeronave moderna de un aeródromo [Fotografía], por frank_peters, s.f., [shutterstock](#), CC BY 4.0.

Para el estudio de esta normativa legal, le solicito por favor que revise el Código Aeronáutico en sus artículos del 1 al 17, del Art. 48 al 90 y del Art. 102 al 104.

Carolina Revelo nos dice: transporte puede definirse como “el movimiento de personas y mercancías a lo largo del espacio físico mediante tres modos principales: terrestre, aéreo, marítimo o alguna combinación de estos”.

El Reglamento de Permisos de Operación para la prestación de transporte aéreo comercial, define al servicio de transporte aéreo como una modalidad del sistema del transporte, para la prestación de un servicio de transporte aéreo público de pasajeros, carga y correo, con fines comerciales.

No existe una definición expresa de transporte aéreo, más podemos definirlo como un servicio regular efectuado por aeronaves de transporte público de pasajeros, correo o carga. En el Código Aeronáutico ecuatoriano está establecido, que, dentro de los servicios de transporte, está el transporte aéreo. Entonces, el transporte aéreo es el servicio regular en el traslado de personas, correo, equipaje, mercancías y demás cargamento de un lugar a otro a través de la utilización de aeronaves, con fines de lucro” (p. 49).

Estimado alumno, la aeronáutica en la república del Ecuador se rige por los principios constitucionales, los tratados internacionales suscritos por el Ecuador y demás leyes y reglamentos que no contravengan estos acuerdos y principios.

Debemos mencionar que le corresponde al Estado la planificación, regulación y control aeroportuario y de la aeronavegación civil en el territorio ecuatoriano, así como la construcción, operación y mantenimiento de los aeródromos, aeropuertos y helipuertos civiles; y, de sus servicios e instalaciones, incluyendo aquellos característicos de las rutas aéreas, en forma directa o por delegación, según sean las conveniencias del Estado.

Previa autorización del presidente de la República, los municipios podrán construir, administrar y mantener los aeropuertos. Para el efecto, podrán ejercer estas facultades directamente o delegarlas a empresas mixtas o privadas mediante concesión, asociación, capitalización o cualquier otra forma contractual de acuerdo a la ley.

Estimado alumno, continuando con este estudio, podemos decir que la aeronáutica civil, es el conjunto de actividades directas o indirectamente vinculadas con la circulación y utilización de aeronaves privadas o particulares; es decir, que no está destinada a servicios militares, de aduana ni de policía. En palabras sencillas, estas aeronaves no pertenecen a la aviación o no son activos del Estado.

En cambio, las aeronaves públicas son aeronaves que pertenecen al Estado y estarán sujetas a las disposiciones del código aeronáutico, solamente cuando la Ley así lo disponga.

La República del Ecuador tiene y ejerce soberanía plena y exclusiva sobre el espacio aéreo que cubre su territorio y aguas jurisdiccionales.

4.5.1.1. Tránsito de aeronaves

Nuestro [Código Aeronáutico](#) (CA, 2015) nos dice que:

Es libre el tránsito de aeronaves privadas sobre el territorio nacional, siempre que se observen las disposiciones contenidas en este código, así como en las leyes y reglamentos pertinentes (Art. 4).

Nos menciona de igual manera que ninguna persona, bajo ningún concepto, en razón de un derecho de propiedad, podrá oponerse al sobrevuelo de una aeronave.

Estimados alumnos, en este sentido, el fin del transporte aéreo es permitir y concretar el derecho a la movilidad.

Según lo expresado por Georges Amar, experto francés en transporte público, la noción misma de persona o existencia personal se ve afectada por la movilidad. También afirma que, en términos filosóficos, la movilidad es un atributo esencial. ¡Somos homo móviles! En este sentido, insiste en la idea de que la movilidad debe ser considerada un derecho social, que posibilita el ejercicio de otros derechos, lo cual debe ser un compromiso y deber estatal.

Que opinan ustedes estimados alumnos, con lo manifestado por el autor, respecto a que la movilidad debe ser entendida como un derecho, creemos que la movilidad es un atributo de la persona, sin el cual cualquier ser humano no se desenvolvería plenamente. Es así que el artículo 13 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos contempla la libertad de circulación o movimiento para viajar por cualquier parte del Estado donde habite; así como, ir y salir de cualquier país. Es decir, la movilidad debe ser entendida más allá del mero desplazamiento de un lugar a otro, involucra una serie de hechos relevantes para alcanzar uno de los objetivos esenciales de la sociedad que es el desarrollo.

La Dirección General de Aviación Civil efectúa y permite la publicación de mapas y cartas aeronáuticas de su territorio; esto con la finalidad de facilitar el libre tránsito de las aeronaves.

Solamente en circunstancias excepcionales y en defensa del interés público, el Gobierno Nacional podrá prohibir o restringir, en forma provisional o permanente, el tránsito de aeronaves en el territorio nacional con efecto inmediato.

Importante:

Ninguna aeronave podrá transportar, salvo permiso de la autoridad competente, explosivos, municiones, armas de fuego, material bélico o equipos destinados al levantamiento aerofotogramétrico, elementos radiactivos u otros objetos y sustancias que sean expresamente determinados.

Se prohíbe pilotear una aeronave o actuar como miembro de su tripulación de vuelo, mientras se esté bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de cualquier narcótico o estupefaciente.

Se prohíbe así mismo el transporte de personas que se hallen bajo los efectos de estupefacientes o en estado notorio de embriaguez.

Código Aeronáutico art. 16 y 17 (2015).

4.5.1.2. De la infraestructura de los aeródromos y aeropuertos

Las superficies dispuestas para la llegada y partida de aeronaves se clasifican en: aeródromos y aeropuertos.

Ricardo A Foglia y Ángel Mercado en su obra Derecho Aeronáutico nos dice que: "Las infraestructuras son instalaciones y espacios utilizados para los servicios de aeronavegación en tierra, agua o aire; y, agrupan todos los elementos que colaboran en el desarrollo de la actividad aérea. Estos pueden ser: los aeródromos, aeroparques y todas las instalaciones que estos posean para posibilitar el desarrollo de la aeronavegación, etc.".

Ofelia Betancor y Roberto Rendeiro, Aeropuertos, citado en Antonio Estache, Privatización y regulación de infraestructuras de transporte, nos dicen que: "Los aeropuertos son las infraestructuras en donde se sustenta el transporte aéreo; y, su desarrollo depende de cuatro elementos fundamentales: el flujo de pasajeros y bienes que tiene lugar en sus terminales; su entorno físico, social y económico; su naturaleza como unidad generadora de negocios, y, los agentes que operan dentro del mismo, principalmente líneas aéreas y concesionarios de servicios comerciales".

Según el Código Aeronáutico ecuatoriano (CA, 2015), en el artículo 25 nos dice claramente que los aeródromos se clasifican en públicos, privados y militares. Conforme lo establece este cuerpo normativo, en su artículo 24 los aeródromos están compuestos por edificios e instalaciones, en donde despegan y aterrizan las aeronaves, siendo la autoridad aeronáutica la encargada de habilitarlos y establecer regulaciones para su funcionamiento. Los públicos están abiertos al público y su administración y operación estará a cargo de la Dirección General de Aviación Civil, según su artículo 25; y, en los privados su administración es de responsabilidad de las personas a quienes pertenezcan o posea el derecho sobre ellos, según lo determina su artículo 31 del mismo cuerpo legal invocado.

La Constitución de la República del Ecuador (CRE, 2008), nos dice que "el Estado central tiene competencias exclusivas; es decir, facultades y derechos sobre los aeropuertos, siendo considerado servicio público, según lo cual, el Estado garantizará que este servicio responda a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad (Art. 261).

4.5.1.3. De las aeronaves

Clasificación

Estimados alumnos, el Código Aeronáutico (CA, 2015), las clasifica a las aeronaves en públicas y privadas.

Son aeronaves públicas las destinadas al servicio de la función pública, como las militares, de aduana y de policía. Las demás aeronaves son privadas, aunque pertenezcan al Estado.

La condición de su propiedad no califica a las aeronaves como públicas o privadas (Art. 48).

4.5.1.4. De los servicios aéreos

Estimados alumnos, les pido revisar el artículo 90 del código aeronáutico.

¿Lo revisó? ¡Excelente!

Como podemos ver, los servicios aéreos están sometidos a las prescripciones del Código Acrónico, a sus reglamentos y las leyes especiales, las aeronaves deberán ser operadas dentro de las especificaciones que figuren en el Registro Técnico Aeronáutico y en el certificado de aeronavegabilidad debidamente aprobado, las aeronaves solo podrán ser utilizadas en el fin específico correspondiente a la categoría en la que se hallen matriculadas, además cuando las aeronaves sean utilizadas en fines distintos, deberá solicitarse previamente a la Dirección General de Aviación Civil la autorización necesaria. Toda aeronave estará provista de los equipos de operaciones y seguridad que,

de acuerdo a sus características y a las operaciones que realice, será prohibido el ingreso o permanencia durante el vuelo de pasajeros o personas extrañas a la tripulación en la cabina en las aeronaves comerciales, entre otros.

4.5.1.5. Tipos de transporte aéreo

El artículo 102 del Código Aeronáutico del Ecuador divide a los servicios de transporte aéreo en:

- **Servicio doméstico o interno:** es prestado dentro del territorio nacional.
- **Servicio internacional:** es el efectuado entre el Estado ecuatoriano y un Estado extranjero o entre dos puntos del Ecuador, con escala prevista en un Estado extranjero.

Código Aeronáutico art. 102 (2015).

Estimados alumnos, el artículo 103 del Código Aeronáutico divide al servicio de transporte aéreo en regular y no regular:

- **Servicios de transporte aéreo regular:** servicio de transporte aéreo regular de pasajeros, carga y correo, en forma combinada o exclusiva de carga. Aquellos vuelos que se ofrecen al público y se realizan con sujeción a rutas, frecuencias, horarios e itinerarios aprobados.
- **Servicios de transporte aéreo no regular:** son los que carecen de las características que reúnen los vuelos regulares, no se sujetan a rutas, frecuencias, ni itinerarios prefijados.

Código Aeronáutico art. 103 (2015).

Entonces, estimados alumnos, podemos decir que serán considerados como servicios no regulares: el taxi aéreo, vuelos charters, vuelos especiales y vuelos estacionales. El transporte aéreo no regular tiene como finalidad atender una demanda eventual; por lo tanto, se caracteriza por ser complementario del transporte regular.

Debemos aclarar también que en los vuelos regulares prevalece la soberanía de los Estados; por tanto, tienen la libertad de limitar el acceso si no hay la correspondiente autorización. En tanto, si se trata de vuelos no regulares, existe la libertad de sobrevuelo y de escala técnica; y, además, se puede embarcar y desembarcar pasajeros, carga, correo con sujeción a las normas que determine el Estado correspondiente. Es así que los que deseen prestar un servicio de transporte aéreo, ya sea regular o no regular, tienen la obligación de solicitar ante el Consejo de Aviación Civil el permiso de operación según las disposiciones del reglamento de permisos de operación para la prestación de los servicios de transporte aéreo comercial y la certificación técnica, que será otorgada por la Dirección General de Aviación Civil, en observancia a las Regulaciones Técnicas de la Aviación Civil (RDAC).

Estimados alumnos, como ya sabemos, el Estado ha desarrollado el Plan Estratégico de Movilidad, en el cual se establece que "la proyección de la red aeroportuaria del Ecuador al 2020 es: 21 aeropuertos y 3 pistas, 6 aeropuertos concesionados (Quito, Guayaquil, Cuenca, Baltra, Manta y Latacunga), 1 aeropuerto administrado por el MIDENA (Riobamba).

En este escenario, la plataforma logística de Santo Domingo tendrá un importante avance en su desarrollo, en el cual se proyecta la inclusión de un centro de apoyo logístico de transporte CALT. Estará operativo el CEBAF de Rumichaca. Se contará con una red de al menos 9 CALT a nivel nacional, en los puntos identificados con mayor circulación de vehículos pesados. Se proyecta ampliar la red de equipamientos logísticos con las Plataformas.

Logísticas de Santo Domingo en pleno funcionamiento, Cuenca, Loja y Guayllabamba en el norte de Quito" (PEM).

Por favor les pido revisar el [Plan estratégico de movilidad](#), en lo relacionado con conocer los aeropuertos de primera y segunda categoría, nuevas infraestructuras en la Amazonía, distribución de las infraestructuras aeroportuarias, equipamientos logísticos para el transporte interior, plataforma logística, centro logístico en frontera.

4.5.2. Ley de Transporte Marítimo y Fluvial

Figura 24

Transporte marítimo y fluvial



Nota. Tomado de Buque de contenedores en la terminal de puertos marítimos, compañía de transporte de carga de buques contenedores en todo el mundo, buque de transporte de mercancías, carga de transporte mundial e importación y exportación de actividades logísticas [Fotografía], por Aviator Fortuner, s.f., [shutterstock.com](https://www.shutterstock.com), CC BY 4.0.

Estimados alumnos, para continuar con el presente estudio, les solicito por favor revisar la Ley General de Transporte Marítimo y Fluvial, para lo cual les pido revisar la normativa desde el art. 1 al 10.

Para empezar a desarrollar este interesante tema, les invito a revisar el siguiente video que tiene como nombre: [Transportes fluviales](#).

¿Lo revisó? ¡Excelente!

4.5.2.1. Transporte marítimo

El manual de comercio exterior nos dice que “el transporte marítimo consiste en el traslado de carga o pasajeros a través del mar, dentro de un país o de un país a otro, utilizando medios de transporte como barcos u otra clase de embarcaciones, según el tipo de carga que se quiera transportar.

El tráfico marítimo permite desarrollar el comercio exterior en gran escala; y, a un costo relativamente económico en comparación con otros medios de transportes. Si nos ponemos a pensar que nuestro planeta está cubierto por océanos en las dos terceras partes, es lógico que el hombre haya buscado desde tiempos inmemoriales la forma de viajar a través de los mares.

Tengamos en cuenta estimado alumno, que, entre todos los medios de transporte, el marítimo es el que, por su capacidad, mueve el mayor volumen de mercancías en el tráfico internacional".

Un barco o barca es una construcción cóncava y fusiforme, de madera, metal u otro material, que tiene la capacidad de flotar en el agua y que se utiliza como medio de transporte, se puede referir tanto a una ligera canoa como a un imponente portaaviones. No obstante, hay que tener en cuenta que una balsa formada con maderos o troncos unidos no se considera una embarcación por más que flote en el mar. Aquellos barcos con una o varias cubiertas, cuyo tamaño, solidez o fuerza es adecuado para actividades o prestan servicios marítimos a gran escala, reciben el nombre de buques.

El buque es un barco con cubierta que por su tamaño, solidez y fuerza es apropiado para navegaciones o empresas marítimas de importancia. En función a su utilización, podemos mencionar algunas clases de buques que existen en nuestra actualidad: tenemos los buques de pasajeros (cruceros), buques de guerra (fragatas, portaaviones armados) y a los buques mercantiles.

Tomando en cuenta la posición geográfica del Ecuador en el continente sudamericano, los puertos marítimos con los que cuenta nuestro país, tienen una importancia trascendental en cuanto a las exportaciones e importaciones de mercaderías y pasajeros que llegan y salen de nuestro territorio nacional, reflejándose esto en nuestra economía, por lo que los puertos marítimos juegan un papel económico muy importante ya sean estos marítimos o fluviales, para el desarrollo y crecimiento económico de nuestro país. Tanto es así que nuestro archipiélago de las islas Galápagos, ubicado en el océano



Pacífico, a 1000 km de la costa de nuestro país, cumple un papel primordial en el ingreso de divisas por concepto de turismo, el cual recibe aproximadamente 200 000 turistas al año.

“Los principales puertos marítimos ecuatorianos son:

Puerto de Guayaquil

El puerto de Guayaquil es el puerto exportador más importante de Ecuador, a través del cual se moviliza el 70 % de su comercio exterior. Fue construido durante el período 1.959 - 1963.

La ubicación del puerto de Guayaquil resulta ideal para el tráfico y comercio de mercadería y bienes entre Asia y América; y, muy especialmente, con los países de la costa del Pacífico. Además, su cercanía al canal de Panamá lo hace muy atractivo como plataforma logística del transporte marítimo entre Sudamérica y las costas de continentes, como Asia, Europa y África.

El puerto de Guayaquil cuenta con una moderna infraestructura ideal para el desarrollo del comercio internacional. Además, cuenta con una amplia gama de servicios especializados, lo que le convierte en el destino ideal para el transporte marítimo al Ecuador.

Puerto Bolívar

Puerto Bolívar es el segundo puerto marítimo más importante de Ecuador y el primero en la exportación de banano hacia el mundo, principalmente Europa.

Debido a esto, una de las áreas más importantes de Puerto Bolívar son sus zonas de almacenamiento. Cuenta con más de 27.00 m² de bodegas y patios, destacando las 6 bodegas para el paletizado de plátanos con una superficie total de más de 14.000 m².

Además, cuenta con dos muelles (muelle de Espigón y muelle Marginal Longitudinal) con una longitud conjunta de casi 500 metros. A estos se le suma un muelle de cabotaje, dedicado al servicio del turismo, cuya longitud es de 60 metros.

Puerto de Manta

El puerto de Manta es el primer puerto turístico y pesquero de Ecuador. Su cercanía a unos de los aeropuertos más importantes de Ecuador, hacen de esta zona un clúster logístico de primer orden con relación al turismo y al comercio.

Su ubicación geo-estratégica, a tan solo 600 millas del canal de Panamá, lo convierte en un punto de enlace del comercio exterior de Ecuador con el resto del mundo.

4.5.2.2. El transporte fluvial

Comprende el transporte de pasajeros o carga a través del uso de canoas de motor y/o a remo, que diariamente cumplen su labor en beneficio de la población a través de los ejes fluviales existentes en nuestro territorio nacional.

El transporte fluvial está compuesto por aquellos modos de transporte acuático que se dan en lagos, ríos y canales fluviales dotados de la profundidad adecuada. Este modelo de transporte cumple un rol muy importante en las dinámicas socioeconómicas de nuestros tiempos, puntuizando que sus orígenes, se pueden remontar a los inicios de la humanidad.

El transporte fluvial puede ocuparse del movimiento de bienes, mercancía y también de pasajeros. En muchos casos sirve de nexo entre dos regiones marítimas de importancia en los muy conocidos brazos de mar.

Muchos de los grandes ríos de nuestra Amazonía ecuatoriana son navegables y cumplen un papel primordial en el desarrollo de las comunidades adyacentes a los cuerpos hídricos, ofreciendo muchas veces la única oportunidad para el desarrollo de dicha comunidad o pueblo. Esto a través del transporte fluvial, como por ejemplo en la zona amazónica de nuestro ecuador continental.

Los problemas que enfrenta la comunidad respecto a movilidad son los senderos existentes, que no cuentan con mantenimiento, falta de acceso a los pueblos o comunidades, altos costos de transportación aérea en avionetas de 3 y 5 pasajeros como máximo, que limitan el servicio, los traslados vía fluvial son temporalmente extensos, entre 6, 8 y hasta 12 horas, dependiendo de las características del río y el medio de transporte. El movimiento, tanto de personas como de carga y el comercio entre las poblaciones que se encuentran en la zona de influencia directa e indirecta, se realiza con pequeñas embarcaciones, como canoas para un solo hombre, canoas medianas con motor fuera de borda, en el mejor de los casos en deslizadores entre otros.

La diferencia fundamental entre el transporte fluvial y el marítimo tiene que ver, como es obvio, con el cuerpo de agua que sus embarcaciones atraviesan. El transporte marítimo se desplaza por mares y océanos, mientras que, en el caso del fluvial, este se realiza en lagos, ríos y otros cuerpos de agua continentales.

A continuación, lo invito a revisar el siguiente módulo didáctico Proporcionando información detallada del panorama jurídico y legal del transporte fluvial.

[Marco jurídico del transporte fluvial en Ecuador](#)

Luego de revisar el módulo didáctico, por favor revisar el Plan Estratégico en lo relacionado con: nuevas infraestructuras para modernización del sistema portuario; Integración de todos los puertos en un sistema portuario único; sostenibilidad urbana de los puertos; conservación de las infraestructuras portuarias y logística. De igual forma, le pido revisar el artículo 3 de la Ley de Transporte Marítimo y Fluvial, en lo relacionado con las funciones del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos.

Finalmente, le pido revisar el documento acerca del [Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones](#).

Estimado estudiante, lo invito a seguir revisando la unidad 4, acerca de las aduanas.

4.5.3. Aduanas

Figura 25

Aduanas



Nota. Tomado de Jefe del Depósito de Contenedores hablando con el capataz femenino sobre el documento personalizado de los productos dentro del Depósito de Contenedores Vacíos en la luz del día de Broad [Fotografía], por Fluid Shutter, s.f., [shutterstock](#), CC BY 4.0.

Estimados alumnos, para continuar con el presente estudio, les solicito por favor revisar el [Código Orgánico de la Producción, comercio e inversiones, COPCI](#), para lo cual les pido revisar la normativa desde el Art. 1 al 40 y del 96 al 172 y 212.

Aduana es el Organismo encargado de aplicar la legislación relativa a la importación y exportación de mercancías y a los regímenes aduaneros, de percibir y hacer percibir los gravámenes que le sean aplicables y de cumplir las demás funciones que les encomienden.

La Aduana, según su Plan Estratégico (2015), nos dice que tiene a su cargo la vigilancia y el control de la entrada y salida de personas, mercancías y medios de transporte por las fronteras y zonas aduaneras de la República; la determinación y recaudación de las obligaciones tributarias causadas por tales hechos.

Podemos decir que la Aduana es la institución a través de la cual el Estado, controla el tráfico internacional de mercancías, con el fin de vigilar el cobro y pago de impuestos que se originan a consecuencia de las diferentes actividades de comercio exterior, así mismo establecer todas aquellas medidas que debe adoptar el Estado con el propósito de regular fomentar o restringir el intercambio comercial, para de esta manera proteger y desarrollar la economía nacional. El [Código orgánico de la producción, comercio e inversiones, COPCI](#), nos habla sobre el ámbito de aplicación:

Ámbito. - Se rigen por la presente normativa todas las personas naturales y jurídicas y demás formas asociativas que desarrollen una actividad productiva, en cualquier parte del territorio nacional.

El ámbito de esta normativa abarcará en su aplicación el proceso productivo en su conjunto, desde el aprovechamiento de los factores de producción, la transformación productiva, la distribución y el intercambio comercial, el consumo, el aprovechamiento de las externalidades positivas y políticas que desincentiven las externalidades negativas (Art. 1).

Actividad productiva. - Se considerará actividad productiva al proceso mediante el cual la actividad humana transforma insumos en bienes y servicios lícitos, socialmente necesarios y ambientalmente sustentables, incluyendo actividades comerciales y otras que generen valor agregado (Art. 2).

Objeto. - El presente Código tiene por objeto regular el proceso productivo en las etapas de producción, distribución, intercambio, comercio, consumo, manejo de externalidades e inversiones productivas orientadas a la realización del Buen Vivir (Art. 3).

El COPCI establece en su artículo 34 y 35 que el gobierno nacional podrá autorizar el establecimiento de Zonas Especiales de Desarrollo Económico (ZEDE), como un destino aduanero, en espacios delimitados del territorio nacional, para que se asienten nuevas inversiones, con los incentivos que se detallan en la presente normativa; los que estarán condicionados al cumplimiento de los objetivos específicos establecidos en este Código, de

conformidad con los parámetros que serán fijados mediante norma reglamentaria y los previstos en los planes de ordenamiento territorial, las cuales se instalarán en áreas geográficas delimitadas del territorio nacional, considerando condiciones tales como: preservación del medioambiente, territorialidad, potencialidad de cada localidad, infraestructura vial, servicios básicos, conexión con otros puntos del país, entre otros, previamente determinadas por el organismo rector en materia de desarrollo productivo, y en coordinación con el ente a cargo de la planificación nacional y estarán sujetas a un tratamiento especial de comercio exterior, tributario y financiero.

Estimado alumno, le solicito por favor revisar el art. 36 que trata sobre los tipos de Zonas Especiales de Desarrollo Económico, permitidas en el presente cuerpo legal.

Lo reviso. Excelente.

Continuemos.

Las personas y medios de transporte que ingresen o salgan de una ZEDE, así como los límites, puntos de acceso y de salida de las zonas especiales de desarrollo económico, deberán estar sometidos a la vigilancia de la administración aduanera. El control aduanero podrá efectuarse previo al ingreso, durante la permanencia de las mercancías en la zona o con posterioridad a su salida. Los procedimientos que para el control establezca la administración aduanera, no constituirán obstáculo para el flujo de los procesos productivos de las actividades que se desarrollen en las ZEDE; y deberán ser simplificados para el ingreso y salida de mercancías en estos territorios (Art. 37).

El artículo 103 del cuerpo legal que estamos revisando nos habla del ámbito de aplicación, nos dice que:

Regula las relaciones jurídicas entre el Estado y las personas naturales o jurídicas que realizan actividades directa o indirectamente relacionadas con el tráfico internacional de mercancías.

Para efectos aduaneros, se entiende por mercancía a todos los bienes muebles de naturaleza corporal.

En su artículo 104 nos habla sobre los Principios Fundamentales, nos dice que serán principios fundamentales de esta normativa los siguientes:

a. Facilitación al comercio exterior

Los procesos aduaneros serán rápidos, simplificados, expeditos y electrónicos, procurando el aseguramiento de la cadena logística a fin de incentivar la productividad y la competitividad nacional.

b. Control aduanero

En todas las operaciones de comercio exterior se aplicarán controles precisos por medio de la gestión de riesgo, velando por el respeto al ordenamiento jurídico y por el interés fiscal.

c. Cooperación e intercambio de información

Se procurará el intercambio de información e integración a nivel nacional e internacional tanto con entes públicos como privados.

d. Buena fe

Se presumirá la buena fe en todo trámite o procedimiento aduanero.

e. Publicidad

Toda disposición de carácter general emitida por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador será pública.

f. Aplicación de buenas prácticas internacionales

Se aplicarán las mejores prácticas aduaneras para alcanzar estándares internacionales de calidad del servicio.

• **Territorio aduanero**



Es el territorio nacional en el cual se aplican las disposiciones de este Código y comprende las zonas primaria y secundaria. La frontera aduanera coincide con la frontera nacional, con las excepciones previstas en este Código.

Nota. Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI, 2018. Art. 105).

- **Zonas aduaneras**

- a. **Primaria.** - Constituida por el área interior de los puertos y aeropuertos, recintos aduaneros y locales habilitados en las fronteras terrestres; así como otros lugares que fijare la administración aduanera, en los cuales se efectúen operaciones de carga, descarga y movilización de mercaderías procedentes del exterior o con destino a él,
- b. **Secundaria.** - Que comprende la parte restante del territorio ecuatoriano, incluidas las aguas territoriales y espacio aéreo.

Nota. Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI, 2018, Art. 106).

Nacimiento de la obligación aduanera. - La obligación aduanera nace con el ingreso de mercancías al territorio aduanero, o con la salida de mercancías de dicho territorio, que se encuentran sometidas a la potestad aduanera.

Dicha obligación se perfecciona en el momento de producirse la aceptación de la declaración aduanera de mercancías por parte del sujeto activo o en el momento en que se constate que se generó la misma (COPCI, 2018. Art. 109).

4.5.3.1. Concepto aduanas

El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) es una institución pública responsable de impulsar el buen vivir de la población ecuatoriana, a través del control eficiente del comercio exterior, es decir, las exportaciones e

importaciones y su facilitación, promoviendo un comercio justo entre los comerciantes que cumplen con las formalidades aduaneras y con los productos locales que producen bienes con firma ecuatoriana.

Conforme lo establece el Plan Estratégico (2015), “El servicio de aduana es una potestad pública que ejerce el Estado, a través del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, sin perjuicio del ejercicio de atribuciones por parte de sus delegatarios debidamente autorizados y de la coordinación o cooperación de otras entidades u órganos del sector público, con sujeción a la ley, sus reglamentos, manuales de operación y procedimientos, y demás normas aplicables.

La Aduana tiene por objeto: facilitar el comercio exterior y ejercer el control de la entrada y salida de mercancías, unidades de carga y medios de transporte por las fronteras y zonas aduaneras de la República, así como quienes efectúen actividades directas o indirectamente relacionadas con el tráfico internacional de mercancías; determinar y recaudar las obligaciones tributarias causadas por efecto de la importación y exportación de mercancías, conforme los sistemas previstos en el código tributario; resolver los reclamos, recursos, peticiones y consultas de los interesados; prevenir, perseguir y sancionar las infracciones aduaneras; y, en general, las atribuciones que le son propias a las Administraciones Aduaneras en la normativa adoptada por el Ecuador en los convenios internacionales” (p. 12).

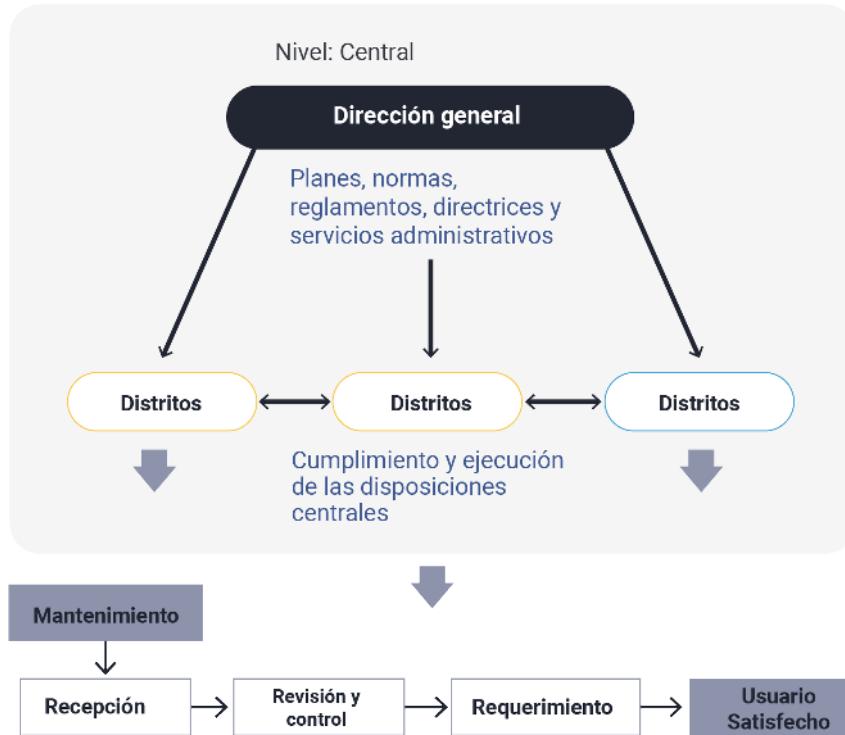
Importante de remarcar estimado alumno, es que toda persona que realicen actos que impliquen la entrada o salida de mercancías, las mercancías y los medios de transporte que crucen la frontera, están sujetos a la Potestad Aduanera.

4.5.3.2. Estructura orgánica

Figura 26
Mapa de procesos

Estructura Orgánica

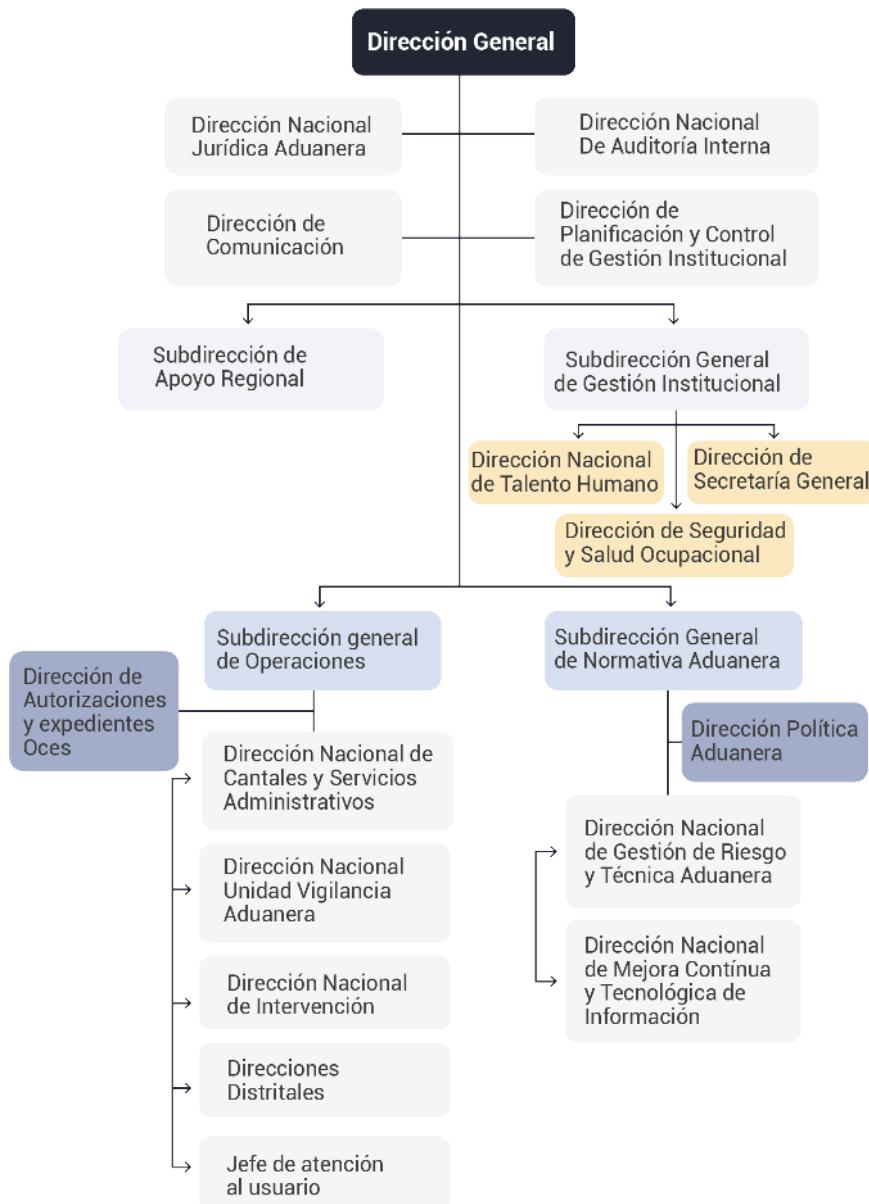
Mapa de procesos



Nota. Adaptado de Estructura Organizacional [Ilustración], por Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, s.f., [SENAE](#), CC BY 4.0.

Figura 27

Estructura organizacional



Nota. Adaptado de Estructura Organizacional [Ilustración], por Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, s.f., [SENAE](#), CC BY 4.0.

Estimado estudiante, le invito a dar lectura al siguiente documento titulado [Servicio nacional de aduana del ecuador, plan estratégico.](#)

El Art. 212 del Código orgánico de la producción, comercio e inversiones nos habla del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, nos dice que:

El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador es una persona jurídica de derecho público, de duración indefinida, con autonomía técnica, administrativa, financiera y presupuestaria, domiciliada en la ciudad de Guayaquil y con competencia en todo el territorio nacional. Es un organismo al que se le atribuye, en virtud de este Código, las competencias técnico-administrativas, necesarias para llevar adelante la planificación y ejecución de la política aduanera del país y para ejercer, en forma reglada, las facultades tributarias, de determinación, de resolución, de sanción y reglamentaria en materia aduanera, de conformidad con este código y sus reglamentos.

Podemos notar, estimado alumno, que el servicio nacional de aduanas cuenta con personería jurídica de derecho público, es decir, está adscrita al Estado, cuenta con autonomía y su competencia es a nivel nacional, es la institución que tiene a su cargo la responsabilidad de llevar adelante la política aduanera y ejecutar la misma, dándole potestad sancionatoria a quien contravenga sus disposiciones.

Hay que tener en cuenta estimado alumno que:

Son sujetos de la obligación tributaria: el sujeto activo y el sujeto pasivo.

- a. Sujeto activo de la obligación tributaria aduanera es el Estado, por intermedio del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.
- b. Sujeto pasivo de la obligación tributaria aduanera es quien debe satisfacer el respectivo tributo en calidad de contribuyente o responsable.

Nota. Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI, 2018, Art. 111).

Estimado alumno, la obligación aduanera es el vínculo jurídico entre la Administración Aduanera y la persona directa o indirectamente relacionada con cualquier formalidad, destino u operación aduanera, derivado del cumplimiento de las obligaciones correspondientes a cada una de ellas, en virtud de lo cual, aquellas mercancías quedan sometidas a la potestad aduanera, y los obligados al pago de los tributos al comercio exterior, recargos y sanciones a las que hubiere lugar.

Importante:

La obligación tributaria aduanera a la que está obligada el sujeto pasivo, se extingue por:

- a. Pago.
- b. Compensación.
- c. Prescripción.
- d. Aceptación del abandono expreso.
- e. Declaratoria del abandono definitivo de las mercancías.
- f. Pérdida o destrucción total de las mercancías; y.
- g. Decomiso administrativo o judicial de las mercancías.

Nota. Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, (COPCI, 2018. Art. 114).

Interesante lo relacionado con el abandono y destrucción de la mercadería, verdad.

Continuemos.

Es importante mencionar sobre la figura denominada el abandono expreso, que es la renuncia escrita o formal de la propiedad de las mercancías hechas en favor del Estado por quien tiene la facultad legal de hacerlo, es decir, que es la renuncia escrita de la propiedad de las mercancías a favor del Estado ecuatoriano, no procede para mercancías en presunción de delito o abandono tácito, y es aplicable siempre que no se haya presentado la declaración aduanera.

En el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, (COPCI, 2018), se define el abandono expreso como:

La renuncia escrita y voluntaria de la propiedad de las mercancías efectuada por el importador, dejando todo a favor del Estado y su aceptación lo extingue de la obligación tributaria aduanera. Se acepta el abandono expreso cuando se presuma de un delito o de un abandono tácito. Cuando se trata de mercancías de fácil descomposición, estas son donadas directamente a la secretaría de Estado, la cual se encarga de la política social del país (Art. 121).

Al Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE), se le ha dado la potestad o se encuentran dentro de sus facultades, el decomiso de mercancías, que no es otra cosa que la pérdida de la propiedad de las mercancías por declaratoria del servidor o servidora a cargo de la dirección distrital, esto únicamente cuando exista irregularidades en el control de mercancías o contravenga norma expresa.

La obligación tributaria aduanera se extingue por pérdida o destrucción total de las mercancías, ocurrida antes de su arribo, durante su depósito temporal o en instalaciones industriales autorizadas para operar habitualmente bajo el régimen de admisión temporal para perfeccionamiento activo, siempre y cuando se produzca por caso fortuito o fuerza mayor, aceptado por la Administración Aduanera.

Los casos en los cuales se puede realizar el decomiso de la mercadería conforme lo establece el Art. 123 del cuerpo legal invocado.

- A. Mercancías rezagadas, inclusive en la zona primaria, cuando se desconozca su propietario, consignatario y consignante.
- B. Mercancías náufragas.
- C. Mercancías que hayan sido objeto de hurto o robo en los recintos aduaneros, o a bordo de los medios de transporte, cuando luego de recuperadas se ignore quién es su propietario, consignatario o consignante; y.
- D. Mercancías respecto de las cuales se haya ordenado el reembarque y no se hubiere realizado dentro del plazo concedido para el efecto, en cuyo caso

no se extingue la obligación de pagar las tasas por servicios aduaneros (COPCI, Art. 123).

Están exentas del pago de tributos al comercio exterior, excepto las tasas por servicio aduanero, las importaciones a consumo de: efectos personales de viajeros; menajes de casa y equipos de trabajo; envíos de socorro por catástrofes naturales o siniestros análogos a favor de entidades del Sector Público o de organizaciones privadas de beneficencia o de socorro; donaciones provenientes del exterior, a favor de las instituciones del Estado o del sector privado sin fines de lucro, destinadas a cubrir servicios de salubridad, alimentación, asistencia técnica, beneficencia, asistencia médica, educación, investigación científica y cultural, siempre que tengan suscritos contratos de cooperación con instituciones del Estado, entre otras.

Nuestra normativa aduanera establece claramente que no habrá exención de impuestos en las donaciones de vehículos, más el cuerpo legal antes referido si establece privilegios cuando se trate de aquellos necesarios para usos especiales, pudiendo ser estas ambulancias, vehículos clínicos o radiológicos, coches biblioteca, carros de bomberos, etc., siempre y cuando la función de estos vehículos, sea compatible con la actividad de la institución a la cual se estaría donando.

Es importante mencionar que todo ingreso o salida de personas, mercancías o medios de transporte, al Ecuador o desde el territorio nacional con destino otro lugar fuera de nuestro límite territorial, se efectuará únicamente por los lugares y en los días y horas habilitados por el director general del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.

Carga y descarga. - La mercancía que provenga del exterior, por cualquier vía, deberá estar expresamente descrita en el manifiesto de carga. Cuando por motivos de cantidad, volumen o naturaleza de las mercancías, resulte necesario, la servidora o el servidor a cargo de la dirección distrital podrá autorizar la descarga fuera de los lugares habilitados para el efecto. Las

mercancías destinadas a la exportación estará sometida a la potestad de la Administración Aduanera hasta que la autoridad naval, aérea o terrestre que corresponda, autorice la salida del medio de transporte (COPCI, Art. 131).

El medio de transporte que arribe por causas de mal tiempo u otras de fuerza mayor a un puerto distinto al de su destino se sujetará al control de la administración aduanera más cercana, estimado alumno, esto nos quiere decir que se considera arribo forzoso, cuando un medio de transporte por razones climáticas, fuerza mayor o caso fortuito debidamente comprobado por la autoridad competente, obligue a arribar a un punto del territorio aduanero no previsto en su ruta original.

La autoridad naval, aérea o terrestre, según corresponda, autorizará el arribo del medio de transporte, no obstante, a la notificación que deba realizar la autoridad de transporte competente, el transportista deberá comunicar el hecho a la autoridad aduanera. ([Reglamento al título de la facilitación aduanera para el comercio, del libro v del código orgánico de la producción, comercio e inversiones](#) Art 45).

Las mercancías que lleguen al país y figuren en el manifiesto de carga como destinadas a un puerto, en el caso analizado de fuerza mayor o caso fortuito, a solicitud del transportista, podrán descargarse para su despacho en otro puerto habilitado. En los casos en que por disposición de autoridad competente se cambie el puerto de descarga de las mercancías, los consignatarios o dueños de las mercancías podrán efectuar los trámites para desaduanizar en dicho puerto.

Estimado alumno, debemos mencionar sobre las responsabilidades que les atañen a los propietarios o concesionarios de bodegas destinadas al almacenamiento temporal de mercancías y depósitos aduaneros, quienes deber indemnizar al dueño o consignatario por el valor equivalente a la pérdida o daño de la mercadería, excepto cuando este daño o deterioro se dé por circunstancias de caso fortuito o fuerza mayor aceptadas por la administración aduanera.

En cambio, el dueño de la mercadería, o el consignante que es aquella persona natural o jurídica que entrega su mercancía a un consignatario localizado dentro del país o en el extranjero, este último, es quien ofrecerá a la venta los productos recibidos, en definitiva, es el agente que da su mercadería en consignación para que sea vendida a través de un consignatario, en este caso es quien indemnizará por los daños y perjuicios causados en las bodegas, ya por la naturaleza o peligro de sus mercancías, por no haber manifestado estas condiciones en los documentos de embarque, o no haber expresamente informado de ellas a quienes tienen su custodia.



El control aduanero se aplicará al ingreso, permanencia, traslado, circulación, almacenamiento y salida de mercancías, unidades de carga y medios de transporte hacia y desde el territorio nacional, inclusive la mercadería que entre y salga de las Zonas Especiales de Desarrollo Económico, por cualquier motivo (COPCI, Art. 144).

4.5.3.3. Regímenes aduaneros

Estimado estudiante, lo invito a revisar el siguiente módulo didáctico en donde podrá aprender acerca de los diferentes regímenes aduaneros que existen en nuestro país.

[Regímenes aduaneros](#)

Felicitaciones, ¡Apreciado estudiante!, hemos culminado con éxito la unidad número cuatro que corresponde al segundo bimestre. Espero que todas las actividades le hayan servido para el aprendizaje satisfactorio.





Actividades de aprendizaje recomendadas

Es hora de reforzar los conocimientos adquiridos resolviendo las siguientes actividades:

1. Revise los regímenes aduaneros y asocie cuáles de estos regímenes obliga el pago de impuestos, cuál tiene el carácter suspensivo del pago de impuestos, cuál tiene el carácter de exoneración del pago de impuestos.

Nota: por favor, complete la actividad en un cuaderno o documento Word

2. Realice la autoevaluación para comprobar sus conocimientos.



Autoevaluación 4

1. () El objetivo del reglamento de servicio de transporte comercial de carga liviana o mixta a nivel nacional, es regular el servicio de esta clase de transporte a nivel nacional y garantizar que las operadoras cumplan con las normas y requisitos generales y específicos que sobre transporte terrestre, tránsito y seguridad vial existen.
2. () Las compañías o cooperativas de transporte comercial de carga liviana y mixto, podrán realizar otro tipo de servicio que el fijado en su permiso de operación.
3. () El transporte comercial de carga liviana se realizará en el ámbito intracantonal; mientras que el transporte comercial mixto, en el ámbito intraprovincial.
4. () Uno de los principios del reglamento de transporte por cuenta propia es el derecho a la movilidad de personas y bienes.
5. () Los costos de operación del transporte por cuenta propia podrán ser transferidos al consumidor.

6. () La compañía de renta, arrendamiento o alquiler de vehículos de transporte terrestre está obligada a contar con instalaciones propias.
7. () Las operadoras autorizadas a la prestación del servicio de transporte escolar e institucional, podrán realizar otro tipo de servicio para el cual fueron constituidas y autorizadas.
8. () Para la constitución jurídica de operadoras de transporte comercial, escolar e institucional, el objeto social será exclusivo y no se autorizará prestar otro tipo de servicio.
9. () Según el código aeronáutico, una persona, en razón de un derecho de propiedad, puede oponerse al sobrevuelo de una aeronave.
10. () Las aeronaves se clasifican en públicas y privadas.
11. () La sede del Consejo Nacional de Marina Mercante y Puertos, estará en la ciudad de Quito.
12. () Uno de los organismos que está encargado de las funciones de orientación, administración y fiscalización de las actividades relacionadas con el transporte por agua, es el Ministerio de Defensa Nacional.
13. () El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador es una persona jurídica de derecho público, domiciliada en la ciudad de Guayaquil.
14. () La obligación tributaria aduanera a la que está obligada el sujeto pasivo, se extingue por la prescripción.

[Ir al solucionario](#)

¿Cómo le fue en la resolución de esta autoevaluación? Estoy seguro de que ha obtenido buenos resultados.

Ahora, continuemos.



Semana 13

Unidad 5. Prevención

Figura 28

Prevención



Nota. Tomado de Preguntas y una estrategia clara para soluciones en liderazgo empresarial con un camino recto al éxito eligiendo el plan estratégico correcto con señales amarillas de tráfico cortando a través de un laberinto de autopistas [Ilustración], por Lightspring, s.f., [shutterstock.com](https://www.shutterstock.com), CC BY 4.0.

Estimado(a) estudiante:

La quinta unidad corresponde a la semana 13 del segundo bimestre.



5.1. Comportamientos de usuarios en las vías

Para definición y etimología (2021), la [prevención](#) es un vocabulario que define a la acción y resultado de prevenir o prevenirse. La disposición, planificación, preparación o preparativos que se hace de una manera anticipada para evitar un peligro, riesgo, contingencia o realizar algo.

El objetivo estratégico de la prevención y seguridad vial es prevenir lesiones no intencionadas de todo tipo, ya que se tiene el pleno convencimiento de que la inmensa mayoría de ellas son evitables.

Prestamos una particular atención a la seguridad vial, por ser este el ámbito donde se produce el mayor número de lesiones graves y mortales; así como a la prevención de muertes o lesiones que pudieren conllevar, en el mejor de los casos, únicamente a daños materiales. No obstante, estos pueden afectar de manera significativa a la calidad de vida de las personas.

 Los usuarios de las vías deben optar por una actitud responsable, concientizándose al punto de que no obstaculicen el transporte vehicular; y, sobre todo, prevenir el peligro para sí y para terceros, evitando molestias a los transeúntes y evitar pérdidas materiales.

Recuerde, estimado alumno, que es prohibido conducir vehículos automotores si se encuentra en estado etílico o ha consumido algún tipo de drogas, ya que el riesgo potencial a sufrir o provocar accidentes de tránsito se acrecienta, siendo este estado de la persona una agravante que se refleja en las consecuencias de la sanción penal.

La Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial (LOTTTSV, 2021) dispone:

Todos los conductores están obligados a someterse, en el momento que el agente de tránsito lo solicite, a las pruebas para la detección de alcohol o de la presencia de sustancias estupefacientes, o psicotrópicas en el organismo. La negativa de los conductores a realizarse los exámenes que se señalen en esta



ley y su reglamento, será considerada como presunción de estar en el máximo grado de intoxicación. A igual control están obligados los usuarios de las vías cuando se hallen implicados en algún siniestro de tránsito. Adicionalmente, se establecerán pruebas periódicas o esporádicas para conductores de vehículos de transporte público para la detección de posibles intoxicaciones por alcohol o sustancias estupefacientes o psicotrópicas (Art. 182).



Las empresas, agencias de publicidad o medios de comunicación en general no podrán utilizar en sus campañas publicitarias o divulgativas, mensajes, imágenes, sonidos que induzcan al espectador al riesgo en la circulación vehicular, imprudencia, conducción peligrosa u otros de igual connotación.

Nota. LOTTTSV Art. 184.

5.2. La educación vial y capacitación

En este punto, la LOTTTSV (2021), nos hace mención sobre la educación para el tránsito y seguridad vial, en la cual se establece los siguientes objetivos:

- a. Reducir de forma sistemática los siniestros de tránsito.
- b. Proteger la integridad de las personas y sus bienes.
- c. Conferir seguridad en el tránsito peatonal y vehicular.
- d. Formar y capacitar a las personas en general para el uso correcto de todos los medios de transporte terrestre.
- e. Prevenir y controlar la contaminación ambiental.
- f. Procurar la disminución del cometimiento de infracciones de tránsito.
- g. Capacitar a los docentes de educación inicial, básica y bachillerato, de escuelas de capacitación de conductores profesionales y no profesionales, en coordinación con la entidad responsable del Sistema Nacional de Cualificaciones Profesionales, así como de las instituciones de Educación Superior, en materia de educación vial, conducción defensiva y normas generales de tránsito, acreditadas por el ente encargado del sistema de calidad de la educación superior y en coordinación con el ministerio rector de la educación.

- h. Difundir, por los medios de comunicación, los principios y normas generales de señalización universal y comportamiento en el tránsito.
- i. Garantizar la capacitación permanente para el mejoramiento profesional de docentes, instructores, agentes de control y conductores.
- j. Promover la utilización de formas de transportes no contaminantes como medio de movilización.
- k. Salvaguardar la integridad física y precautelar los derechos de personas pertenecientes a los grupos de atención prioritaria.
- l. Promover el respeto de los derechos humanos, eliminando toda forma de discriminación y generar un trato inclusivo hacia las personas que forman parte de los grupos de atención prioritaria, pueblos y nacionalidades y demás usuarios de las vías; y.
- m. Difundir la cultura de la convivencia y seguridad vial entre todos los actores de la movilidad.

Nota. Tabla 3 LOTTTSV (2021) art. 185.

El ministerio rector de la educación, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y los Gobiernos Autónomos Descentralizados, en el ámbito de sus competencias, velarán por el estricto cumplimiento de los objetivos consignados en este artículo.

5.3. Las escuelas de conducción

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a través de su representante, es la autoridad administrativa que tiene la facultad emanada de la ley, que autoriza el funcionamiento de las escuelas de capacitación, en las cuales se formarán y adiestrarán las personas que aspiran a conseguir su licencia de conducción, en sus dos categorías: profesional y no profesional.

La formación, capacitación y entrenamiento de los aspirantes a conductores profesionales y no profesionales estará a cargo de las escuelas de conducción; y, las instituciones de educación superior con especialización en transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, acreditadas en el país por el ente encargado del Sistema de Calidad de la Educación Superior.

Es obligación de estas entidades, educar, capacitar y entrenar en su propia lengua, en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial a los aspirantes a conductores profesionales y no profesionales.

Los cursos para la obtención de la licencia de conducción no profesional, no podrán tener una duración menor a noventa (90) horas académicas.

Para el caso de cursos para la obtención de la licencia de conducción profesional, el número mínimo de horas académicas es de cuatrocientos ochenta (480).

Nota. LOTTTSV (2021) art. 188, 188A.

Estimado alumno, el director ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como los directores provinciales, conocerán y sancionarán a las personas naturales o jurídicas titulares de una autorización o permiso para el funcionamiento de una escuela de conducción y centro de capacitación de conductores profesionales y no profesionales; y, estas se clasifican en leves, graves y muy graves (LOTTTSV, 2021):

- **Leves:** estas infracciones serán sancionadas con multa de cinco (5) remuneraciones básicas y hasta quince (15) días de suspensión temporal a la autorización de funcionamiento, en caso de reincidencia se aplicará la sanción correspondiente a las faltas graves.
- **Graves:** estas faltas serán sancionadas con una multa de diez (10) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general y la suspensión de actividades de la escuela o instituto hasta por treinta (30) días y en caso de reincidencia dentro del mismo año, se aplicará la sanción establecida para faltas muy graves.

- **Muy graves:** estas faltas serán sancionadas con multa de veinte (20) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general y la suspensión temporal de sesenta (60) días de la autorización de funcionamiento. En caso de reincidencia por la cual haya sido sancionado con falta muy grave por dos ocasiones, dentro del mismo año se procederá aplicar la revocatoria de la autorización.

Nota. LOTTTSV (2021) art. 1494.

5.4. Actores de la seguridad vial

Estimado alumno, la Constitución de la República del Ecuador, como ya sabemos, a más de precautelar los derechos de las personas, también determina obligaciones para con los habitantes de un Estado de derecho. Los ciudadanos, si bien es cierto, son sujetos de derechos, beneficios, concesiones, etc. También la ley les exige obligaciones, por lo que es importante recordar que el derecho de una persona termina donde empieza el del otro. De esta manera, todos los ciudadanos que circulan por las vías públicas tienen derechos y obligaciones que cumplir.

Peatones

Son derechos de los peatones

- a. Contar con las garantías necesarias para una movilidad segura.
- b. Disponer de vías públicas libres de obstáculos y no invadidas.
- c. Contar con infraestructura y señalización vial adecuadas que brinden seguridad a los peatones, en especial para las personas pertenecientes a los grupos de atención prioritaria.
- d. Contar con infraestructura urbana para descanso.
- e. Tener preferencia en el cruce de vía en todas las intersecciones, inclusive en aquellas reguladas por semáforos, cuando la luz verde de cruce peatonal esté encendida; todo el tiempo en los cruces cebra, con mayor énfasis en las zonas escolares, y, en las esquinas de las intersecciones no reguladas por semáforos procurando su propia seguridad y la de los demás.

- f. Tener libre circulación sobre las aceras y en las zonas peatonales exclusivas.
- g. Ser atendidos por las autoridades pertinentes en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, en sus denuncias sobre el incumplimiento de lo establecido en la presente Ley, así como a ser informados sobre las acciones adoptadas para su resolución.
- h. Recibir orientación adecuada de los agentes de tránsito sobre señalización vial, ubicación de calles y nominativas que regulen el desplazamiento de personas y recibir de estos y de los demás ciudadanos la asistencia oportuna cuando sea necesario.
- i. Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.

Obligaciones de los peatones durante su desplazamiento por la vía pública

- a. Cumplir con la ley, acatar las indicaciones de los servidores encargados del control de tránsito, las señales de tránsito, así como las disposiciones que para el efecto se dicten.
- b. Utilizar el espacio público sin poner en riesgo su seguridad, la de terceros o bienes.
- c. Abstenerse de solicitar transporte o pedir ayuda a los automovilistas en lugares inapropiados o prohibidos.
- d. Cruzar las calles por los cruces cebra y pasos elevados o deprimidos, de no existir pasos cebra, cruzar por las esquinas de las intersecciones.
- e. No caminar sobre la calzada de las calles abiertas al tránsito vehicular.
- f. No cruzar la calle por la parte anterior y posterior de los automotores que se hayan detenido momentáneamente.
- g. Cuando no existan aceras junto a la calzada, circular al margen de los lugares marcados y, a falta de marca, por el espaldón de la vía y siempre en sentido contrario al tránsito de vehículos.
- h. Embarcarse o desembarcarse de un vehículo sin invadir la calle, solo cuando el vehículo esté detenido y próximo a la orilla de la acera.
- i. Cuidar en todo momento su propia seguridad y la de los demás.
- j. Caminar con atención y concentración, evitar elementos distractores; y.
- k. Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.

Nota. Tabla 4 LOTTTSV. (2021) art. 198-199.

Derechos y preferencias de las personas con discapacidad, movilidad reducida y grupos vulnerables

- a. En las intersecciones, pasos peatonales, cruces, cebra y donde no existan semáforos, gozarán de derecho de paso sobre las personas y los vehículos. Es obligación de todo usuario vial, incluyendo a los conductores, ceder el paso y mantenerse detenidos hasta que concluyan el cruce; y.
- b. Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.

Nota. Tabla 5 LOTTTSV. (2021) art. 200.

Derechos de los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros

- a. Ser transportados con un adecuado nivel de servicio, pagando la tarifa correspondiente.
- b. Exigir de los operadores la observancia de las disposiciones de la Ley y sus reglamentos.
- c. Que se otorgue un comprobante o etiqueta que ampare el equipaje, en rutas intraprovinciales, interprovinciales e internacionales; y, en caso de pérdida, al pago del valor declarado por el pasajero.
- d. Denunciar las deficiencias o irregularidades del servicio de transporte de conformidad con la normativa vigente.
- e. Que se respete las tarifas aprobadas, en especial la de los niños, estudiantes, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidad.
- f. Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.

Obligaciones de usuarios y pasajeros

- a. Denunciar ante la autoridad de tránsito competente cuando observe que el conductor se encuentre con signos de ebriedad, influencia de estupefacientes o sustancias psicotrópicas.

- b. No ejecutar a bordo de la unidad, actos que atenten contra la tranquilidad, comodidad, seguridad o integridad de los usuarios o que contravengan disposiciones legales o reglamentarias.
- c. Exigir la utilización de las paradas autorizadas para el embarque o desembarque de pasajeros, y solicitarla con la anticipación debida.
- d. No ejecutar o hacer ejecutar actos contra el buen estado de las unidades de transporte y el mobiliario público.
- e. En el transporte público ceder el asiento a las personas pertenecientes a los grupos de atención prioritaria.
- f. No fumar, ni ingerir bebidas alcohólicas, sustancias psicotrópicas o sujetas a fiscalización.
- g. No arrojar desechos que contaminen el ambiente, desde el interior del vehículo.
- h. No realizar comercio de productos dentro de las unidades de transporte público mientras estas se encuentran en circulación y sin contar con la autorización de la autoridad de tránsito dentro del ámbito de su competencia.
- i. Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.

Nota. Tabla 6 LOTTTSV. (2021) art. 201-202.

Derechos de los biciusuarios

- a. Transitar por todas las vías públicas del país, con respeto y seguridad, excepto en aquellos en la que la infraestructura actual ponga en riesgo su seguridad, como túneles y pasos a desnivel sin carril para biciusuarios, en los que se deberá adecuar espacios para hacerlo.
- b. Disponer de vías de circulación privilegiada dentro de las ciudades y en las carreteras, como ciclovías y espacios similares.
- c. Disponer de espacios gratuitos y libres de obstáculos, con las adecuaciones correspondientes, para el parqueo de las bicicletas en los terminales terrestres, estaciones de bus o similares.
- d. Derecho preferente de vía o circulación en los desvíos de avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovía.

- e. A transportar sus bicicletas en los vehículos de transporte público, cantonal e interprovincial, sin ningún costo adicional. Para facilitar este derecho, y sin perjuicio de su cumplimiento incondicional, los transportistas dotarán a sus unidades de estructuras portabicicletas en sus partes anterior y superior.
- f. A tener días de circulación preferente de las bicicletas en el área urbana, con determinación de recorridos, que favorezcan e impulsen el desarrollo de ciclopaseos ciudadanos.
- g. A ser atendidos por los agentes de tránsito sobre sus denuncias por la obstaculización a su circulación por parte de los vehículos automotores y el irrespeto a sus derechos de preferencia de vía y transportación pública.

Deberes de los biciusuarios

- a. Usar los equipos de seguridad determinados en el Reglamento General de la presente ley, así como mantener sus bicicletas equipadas con aditamentos de seguridad establecidos en las regulaciones de tránsito, el transporte y la movilidad en el país.
- b. Mantener la bicicleta y sus partes en buen estado mecánico.
- c. No usar artículos o elementos distractores que impidan una correcta visualización y audición del entorno.
- d. Respetar la prioridad de paso de los peatones.
- e. Circular por carriles seguros en vías de media y alta velocidad.
- f. No circular por las aceras o por lugares destinados al tránsito exclusivo de peatones. En caso de necesitar hacerlo, bajarse de la bicicleta y caminar junto a ella.
- g. No asirse o sujetarse a otros vehículos en movimiento.
- h. Respetar las señales de tránsito y disposiciones de los servidores encargados del control del tránsito, así como a peatones y usuarios de otros medios de transporte.
- i. No conducir bajo los efectos de bebidas alcohólicas, sustancias psicotrópicas o sujetas a fiscalización.
- j. Los demás que determinen los reglamentos, ordenanzas y otras normativas.



Prohibiciones

- a. Sujetarse a cualquier otro vehículo que transite por la vía pública o viajar cerca de otro carroaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transitén en sentido contrario.
- b. Transitar en forma paralela o rebasar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transitén por sus respectivos carriles.
- c. Llevar cualquier tipo de carga que dificulte su visibilidad, equilibrio, adecuada operación o que constituya un peligro para sí o para otros usuarios en la vía pública.
- d. Realizar virajes o giros sin utilizar las señales reglamentarias respectivas.
- e. Circular sobre las aceras, áreas destinadas al uso exclusivo de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban.
- f. Transportar a personas sin equipamiento y las medidas de seguridad necesarias.
- g. Otras prohibiciones contenidas en los respectivos reglamentos.

Fuente. LOTTTSV (2021) art. 204-204A-204B.



Todos los automotores que circulen dentro del territorio ecuatoriano deberán estar provistos de partes, componentes y equipos que aseguren que no rebasen los límites máximos permisibles de emisión de gases y ruidos contaminantes establecidos en la normativa vigente (Art. 211).

¡Felicitaciones! Hemos culminado con el desarrollo de la quinta unidad. Pongamos en práctica lo que hemos aprendido.



Actividades de aprendizaje recomendadas

Es momento de aplicar su conocimiento a través de las actividades que se han planteado a continuación:

1. Revise, por favor, la LOTTTSV en su Art. 185; y, establezcamos a su criterio, qué objetivos se cumplen y cuáles no en lo relacionado con la educación para el tránsito y la seguridad vial.

Nota: por favor, complete la actividad en un cuaderno o documento Word

2. Realizada la actividad anterior, lo invito a desarrollar la siguiente autoevaluación de donde evaluaremos su aprendizaje:



Autoevaluación 5

Elija la respuesta correcta:

1. Queda prohibido conducir de modo negligente o temerario:
 - a. Si.
 - b. No.
2. No se podrá conducir vehículos automotores, si se ha ingerido alcohol en niveles:
 - a. Superiores a los límites permitidos.
 - b. Bajo los límites permitidos.
 - c. No influye.
3. En qué momento todos los conductores están obligados a someterse a las pruebas para la detección de posibles intoxicaciones por alcohol o sustancias psicotrópicas:
 - a. Cuando el agente lo solicite.
 - b. Al matricular el vehículo.

- c. No tiene relevancia.
4. Con la educación en tránsito y seguridad vial se consigue:
- Salvaguardar la integridad física y precautelar los derechos de personas pertenecientes a los grupos de atención prioritaria.
 - Promover la utilización de formas de transportes no contaminantes como medio de movilización.
 - Reducir de forma sistemática los siniestros de tránsito.
 - Todas las anteriores.
5. Indique si es un objetivo de la LOTTTSV el proteger la integridad de las personas y sus bienes.
- Si.
 - No.
6. La formación, capacitación y entrenamiento de los aspirantes a conductores no profesionales estará a cargo de:
- De la ANT.
 - De la CTG.
 - De los sindicatos de conductores.
 - De las escuelas de conducción; y, las instituciones de educación superior con especialización en transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.
7. Las escuelas de capacitación de conductores serán autorizadas por el:
- Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
 - Por el órgano rector.
 - Son autónomas.
8. Los peatones son susceptibles de:
- Derechos y obligaciones.



- b. Ninguno de los dos.
- c. Lo que crea pertinente el peatón.
9. Indique si es un derecho de las personas con discapacidad, movilidad reducida y grupos vulnerables, que, en las intersecciones, pasos peatonales, cruces, cebra y donde no existan semáforos, gozarán de derecho de paso sobre las personas y los vehículos.
- a. Si.
- b. No.
10. Indique si es un derecho de los ciclistas el tener días de circulación preferente de las bicicletas en el área urbana, con determinación de recorridos, favoreciéndose e impulsándose el desarrollo de ciclo paseos ciudadanos.
- a. Si.
- b. No.

[Ir al solucionario](#)

¿Cómo le fue en la resolución de esta autoevaluación? Estoy seguro de que ha obtenido buenos resultados.

Ahora, continuemos.





Unidad 6. Infracciones de tránsito

6.1. Jurisdicción y competencia

Figura 29

Jurisdicción y competencia



Nota. Tomado de Juez con gavel a la mesa en la sala, clausura. Concepto de derecho y justicia [Fotografía], por New Africa, s.f., [shutterstock.com](https://www.shutterstock.com), CC BY 4.0.

Nos encontramos ya en la semana 14 y corresponde abordar la temática de la sexta unidad correspondiente al estudio de las infracciones de tránsito, para lo cual les solicito por favor revisar los artículos 147 al 179 de la LOTTTSV, del Art. 371 al 392, del 409 al 411, 589, 595, 601, 603, 617; y, 644 del Código Orgánico Integral Penal.

Estimado alumno, comenzaremos indicando lo que es jurisdicción y competencia.

- **Jurisdicción:** el juzgamiento de los delitos de tránsito les corresponde a los jueces especializados en esta materia, dentro de sus respectivas

 jurisdicciones territoriales, para lo cual conocerán, sustanciarán y dictarán sentencia; y, para conocer y juzgar las contravenciones en materia de tránsito, serán competentes los jueces de contravenciones de tránsito.

La jurisdicción, conforme lo menciona el Código Orgánico de la Función Judicial (COFJ, 2015) el cual nos dice:

- **Jurisdicción:** la jurisdicción consiste en la potestad pública de juzgar y hacer ejecutar lo juzgado, potestad que corresponde a las juezas y jueces establecidos por la Constitución y las leyes; y, que se ejerce según las reglas de la competencia (Art. 150).


Podemos decir que jurisdicción es el poder o autoridad que tiene alguno para gobernar y poner ejecución a las leyes; y, especialmente, la potestad de que se hallan investidos los jueces, para administrar justicia; o sea, para conocer los asuntos civiles o criminales, o, así de unos como de otros; y, decidirlos o sentenciarlos con arreglo a las leyes.

La competencia, conforme lo menciona el Código Orgánico de la Función Judicial (COFJ, 2015) el cual nos dice:

- **Competencia:** es la medida dentro de la cual la potestad jurisdiccional está distribuida entre las diversas cortes, tribunales y juzgados, en razón de las personas, del territorio, de la materia; y, de los grados (Art. 156).


Podemos decir que la competencia es la medida dentro de la cual se ejerce la jurisdicción; es decir, la jurisdicción se ve limitada por efecto de la competencia, que establece la medida y el campo en que los jueces de garantías y tribunales de garantías penales pueden ejercer tal potestad administradora de justicia.

Con todo lo analizado, estimado alumno, podemos decir que los juzgadores de tránsito, por razón de la materia, conocerán, sustanciarán y dictarán sentencia, en lo que respecta a las infracciones de tránsito, en concordancia con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

6.2. Las infracciones de tránsito

Figura 30

Infracción de tránsito



Nota. Tomado de Una mujer fotografía un auto roto en un smartphone y tiene documentos de seguro en sus manos. Evaluación de daños tras el concepto de accidente de automóvil [Fotografía], por ITisha, s.f., [shutterstock.com](https://www.shutterstock.com), CC BY 4.0.

En la legislación penal ecuatoriana, en el Código Orgánico Integral Penal (COIP, 2020), se clasifican las infracciones de la siguiente manera:

Las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones (Art.19).

Esta clasificación, el legislador la realiza en mérito de la duración de la pena establecida a cada infracción, las sancionadas con pena privativa de la libertad mayor a treinta días son delitos; y, por consiguiente, las infracciones sancionadas con pena privativa o no privativa de la libertad no mayor a treinta días, son contravenciones.

Estimado alumno, podemos retomar lo que anteriormente contemplaba la LOTTTS en su artículo 106, hoy derogado, en la cual nos daba un concepto de infracción, nos decía: "Las infracciones de tránsito son las acciones u omisiones que, pudiendo ser previstas, pero no queridas por el agente, se

verifican por causa de negligencia, imprudencia, impericia, inobservancia de las leyes, reglamentos y ordenanzas de tránsito, o, de órdenes legítimas de las autoridades competentes y agentes de tránsito" (LOTTTSV, derogada).

En suma, en ella se define doctrinariamente y conceptualmente al delito culposo, con la clásica representatividad de la acción u omisión con la que se ocasiona un evento de daño, ajeno a la intención de producirla. Dicho de otro modo, el COIP acoge a las nociones doctrinarias de la culpa: es decir, a la falta de diligencia o cuidado que debemos acatar al dirigir nuestra diaria conducta, diferenciándola radicalmente de los delitos dolosos.

- **Delito:** originariamente, el término delito viene de "dolo", que significa, intención de causar daño.

Bien lo manifiesta el Código Orgánico Integral Penal (COIP, 2020) que textualmente dice:

- **Dolo:** actúa con dolo la persona que, conociendo los elementos objetivos del tipo penal, ejecuta voluntariamente la conducta (Art. 26).
- **Culpa:** actúa con culpa la persona que infringe el deber objetivo de cuidado, que personalmente le corresponde, produciendo un resultado dañoso (ART. 27).

Ahora bien, hay que señalar que el delito en materia de tránsito es un acontecimiento, inesperado, no deseado, no inmediato, generalmente de consecuencias desagradables, en las personas y/o cosa.

Partiendo del concepto de delito, como un acto típico, antijurídico y culpable que tiene como consecuencia la sanción de una pena; en materia de tránsito, para que exista un delito, se debe cumplir el siguiente presupuesto:

La presunción constante en el COIP sobre las infracciones de tránsito, acciones u omisiones no queridas por el agente (sujeto activo), nos trae la idea que los accidentes de tránsito son hechos causados sin ninguna intención de causar daño, criterio acorde que empata con la culpabilidad; esto es, que la

persona está ante la presencia de la negligencia, imprudencia, impericia o inobservancia de la ley, que en su conjunto constituye el delito culposo, por ende, carente de dolo.

Por lo que se puede concluir que el delito de tránsito es todo acto, positivo o negativo, tipificado en el Código Orgánico Integral Penal, antijurídico y culpable, que resulta de un acontecimiento eventual e imprevisto, no querido por el agente, ocurrido en la vía pública, ocasionado en general con vehículos, por el cual se altera el estado y la condición de las personas o las cosas y en cuya virtud se genera responsabilidad civil y penal.

El Código Orgánico Integral Penal, al hablar de agente, se refiere a la persona o ser humano que ejecuta un determinado acto, ya sea por acción o por omisión, sin dolo, pero con culpa. Por lo tanto, para encontrarnos ante un delito de tránsito se deben reunir los siguientes aspectos:

- Debe ser típico, esto es, que la conducta debe estar previa y expresamente descrita como delito en el Código Orgánico Integral Penal.
- Debe ser antijurídico, esto es, que la conducta sea contraria a derecho y lesiones, un bien jurídico penalmente protegido.
- Culpable, ya que, desde el punto de vista subjetivo, el acto debe ser reprochado al autor.

Para analizar las conductas descritas como delitos de tránsito, es necesario resaltar, que las infracciones de tránsito, son culposas, ya que existe la falta de intención de causar daño. Se pretende sancionar a las personas porque incumplen un deber asignado a todo individuo que es el de actuar con el necesario cuidado (deber objetivo de cuidado), con la diligencia indispensable, para evitar que sus actos causen daños a las personas o a la comunidad. Tal como indica el Art. 371 del Código Orgánico Integral Penal, anteriormente citado.



Estimado alumno, podemos decir entonces que delitos culposos son los cometidos sin dolo y bajo las premisas de la imprudencia, negligencia, impericia, inobservancia de la Ley.

Ahora bien, la culpa en materia de tránsito se puede considerar como una falta de disciplina de las personas que habitan en una colectividad; y, este concepto se podría aplicar a todos los sujetos que incurran en culpa, tanto por exceso de velocidad como por reducir peligrosamente la misma, también tendríamos el caso de las personas que conducen sin luces en horarios nocturnos, conducir sin cinturón de seguridad, utilizar el teléfono celular mientras conduce, incluso la culpa se extendería a los peatones que provoquen accidentes de tránsito.

El deber objetivo de cuidado conceptualizado por el profesor Hans Welzel es un concepto objetivo y normativo, apuntando que, para la determinación de su contenido, “no tiene importancia el cuidado que el sujeto pudo observar, conocer y evitar, si no solo el que debió conocer y evitar. Además, nos indica que es cuidadosa la conducta que habría seguido un hombre razonable y prudente en la misma situación del autor”.

- **Contravención**

Guillermo Cabanellas establece que la contravención es la “falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Transgresión a la ley cuando se obra contra ella o en fraude de la misma”.

Según manifiesta Zavala Jorge, la “contravención, en sentido estricto, es definido como una conducta, acción u omisión típica (tipificada por la ley), antijurídica (contraria a Derecho), culpable y punible, supone una conducta infraccional del Derecho Penal, es decir, una acción u omisión tipificada y penada por la ley”.

De acuerdo a los criterios de los autores mencionados en párrafos anteriores, se puede establecer que las contravenciones de tránsito, se pudieren llegar a cometer por la acción y la omisión de carácter culposo de los conductores, que infrinjan las disposiciones sobre el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, que se encuentran presupuestadas en el COIP, transgresión a la norma que es sancionada con una pena. Se puede decir, entonces, que es un tipo de infracción de menor gravedad que un delito, o, que causa mucho menos daño frente a otros bienes jurídicos protegidos por el Derecho Penal,

tienen como finalidad el control del orden público o respeto al ámbito moral, en el COIP se encuentran institucionalizadas las contravenciones penales y además el procedimiento para su juzgamiento que es el expedito.

Nuestro COIP sanciona a las contravenciones con penas que pueden ser no privativas de la libertad, como por ejemplo, realizar trabajo comunitario, o, pueden ser privativas de libertad no mayor a treinta días, según la infracción de tránsito cometida.



Las contravenciones se dividen, según su mayor o menor gravedad, en contravenciones de primera, de segunda, de tercera y de cuarta clase.

Importante:

En materia de tránsito, existen circunstancias agravantes propias que son:

Art.- 374 del Código Orgánico Integral Penal (COIP, 2020), el cual señala las conductas que vendrían a agravar la pena en las infracciones de tránsito, entre las que tenemos: la persona que conduzca un vehículo de motor con licencia de conducir caducada, suspendida; la persona que sin estar legalmente autorizada para conducir vehículos de motor o haciendo uso de una licencia de conducir de categoría y tipo inferior a la necesaria; la persona que ocasione un accidente de tránsito y huya del lugar de los hechos; la persona que ocasione un accidente de tránsito con un vehículo sustraído; el conductor que utilice un vehículo para cometer un delito será responsable en calidad de autor o cómplice de la infracción penal, y, además, será sancionado con la suspensión de la licencia para conducir el tiempo que dure la condena (ART. 374).

Estimado alumno, le comparto el siguiente video que lleva por nombre: "[En tránsito, ¿Cuándo son contravenciones y cuando son delitos?](#)" Por favor revisarlo, en el mismo se explica cuándo son contravenciones y cuando son delitos de tránsito.

Estimado estudiante, en el siguiente módulo didáctico lo invito a revisar los delitos y contravenciones de tránsito que constan en el COIP de nuestro país.

Delitos y contravenciones de tránsito

Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje recomendadas



Semana 15

Unidad 6. Infracciones de tránsito

Estimado(a) estudiante:

Continuamos estudiando la sexta unidad que corresponde a la semana 15 del segundo bimestre; así que, corresponde ahora, dar a ustedes el conocimiento básico de los procedimientos para juzgar las infracciones de tránsito.

6.3. Procedimiento para juzgamiento de delitos

Estimado alumno, debemos de saber que los agentes policiales, dentro de sus funciones, si toman procedimiento en una infracción de tránsito, deben remitir al fiscal de manera inmediata el parte policial. Esta es la noticia del evento ocurrido (infracción), el cual debe contener una redacción clara y minuciosa de todo lo acontecido. Deberá contener con precisión exacta el lugar de los hechos, fecha y hora, hacer constar los nombres de las personas que están involucradas, nombres de testigos, detallar las evidencias encontradas en el lugar. Al parte se deberá adjuntar fotografías y un croquis del lugar de los hechos, etc., todo esto para que la autoridad, ya sea la fiscalía o el juez de tránsito, conozca de manera precisa lo que se pretende juzgar.

Recuerda:

En casos de siniestros de tránsito para garantizar la seguridad ciudadana, las y los servidores encargados del control de tránsito dentro de su jurisdicción y ámbito de competencia, tomarán procedimiento y deberán elaborar el parte de siniestro de tránsito correspondiente en un formato único establecido por el Ministerio rector del Transporte y Obras Públicas. Los vehículos detenidos por



siniestros de tránsito serán trasladados a los centros de retención vehicular, que estarán a cargo de los Gobiernos Autónomos Descentralizados que se encuentren en ejercicio de su competencia, de la Policía Nacional, de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o de la Comisión de Tránsito del Ecuador en sus respectivas jurisdicciones.

Nota. LOTTTSV Art. 165.1 (2021).

▪ **La investigación previa e instrucción fiscal**

Conforme lo establece la Constitución de la República del Ecuador (CRE, 2008), que en lo pertinente señala:

La Fiscalía dirigirá, de oficio o a petición de parte, la investigación pre procesal y procesal penal. De hallar mérito, acusará a los presuntos infractores ante el juez competente e impulsará la acusación en la sustanciación del juicio penal (Art. 195).

El Código Orgánico Integral Penal (COIP, 2020), señala en lo pertinente que:

En la fase de investigación previa se reunirán los elementos de convicción, de cargo y de descargo, que permitan a la o al fiscal decidir si formula o no la imputación; y, de hacerlo, posibilitará al investigado preparar su defensa (art. 580).

En la investigación previa (etapa pre procesal penal), se deben promover todos los actos o diligencias tendientes a descubrir el delito; es decir, recogiendo los llamados indicios o elementos de convicción, como prefiera usted llamarlos. Es un simple tecnicismo; lo importante es que estos elementos serán luego convertidos en elementos probatorios y determinarán, si los hechos denunciados constituyen un hecho punible. Establecerá la fiscalía la identidad de sus autores y partícipes; y, establecerá si los elementos de convicción recabados son suficientes para realizar una imputación.

Cuando el fiscal, como dueño de la acción penal, pública, conforme lo señalado en el artículo 411 del COIP, dice: "La Fiscalía ejercerá la acción penal pública, cuando tenga los elementos de convicción suficientes sobre la existencia de la infracción y de la responsabilidad de la persona procesada"; es decir, cuando la fiscalía cuente con los elementos de convicción que establezcan que los hechos constituyen un delito y tenga la certeza de la responsabilidad del investigado en el hecho en materia de tránsito. Esta autoridad está obligada a solicitar a la señora o señor juez de garantías penales, que se convoque a una audiencia denominada de formulación de cargos, dando inicio al proceso en materia penal.

El COIP (2020), señala que la etapa de instrucción tiene por finalidad determinar elementos de convicción, de cargo y descargo, que permitan formular o no una acusación en contra de la persona procesada. Esta etapa se inicia con la audiencia de formulación de cargos convocada por la o el juzgador a petición de la o el fiscal, cuando la o el fiscal cuente con los elementos suficientes para deducir una imputación Art. (590-591).

▪ **Evaluación y preparatoria de juicio**

El COIP (2020), establece la finalidad de esta audiencia y nos dice que: "Tiene como finalidad conocer y resolver sobre cuestiones de procedibilidad, prejudicialidad, competencia y procedimiento; establecer la validez procesal, valorar y evaluar los elementos de convicción en que se sustenta la acusación fiscal, excluir los elementos de convicción que son ilegales, delimitar los temas por debatirse en el juicio oral, anunciar las pruebas que serán practicadas en la audiencia de juicio y aprobar los acuerdos probatorios a que llegan las partes" (Art. 601).

El COIP (2020), establece los requisitos que debe tener la acusación fiscal, entre los que tenemos: "La individualización concreta de la persona o personas acusadas y su grado de participación en la infracción; la relación clara y sucinta de los hechos atribuidos de la infracción en un lenguaje comprensible; los elementos en los que se funda la acusación (...); la expresión de los preceptos legales aplicables al hecho que acusa; anuncio de los medios



de prueba con los que la o el fiscal sustentará su acusación en el juicio; una lista de testigos individualizándolos; la solicitud de aplicación de medidas cautelares o de protección no dictadas hasta el momento o su ratificación, revocación o sustitución de aquellas dispuestas con antelación” (Art. 603).

▪ Juicio

Es el momento propiamente del juicio, en el que se van a evacuar las pruebas ofrecidas en la audiencia preparatoria, con las cuales se pretenderá comprobar conforme a derecho la materialidad de la infracción y la responsabilidad del procesado, con la finalidad de imponer la pena correspondiente o, en su defecto, ratificar su estado constitucional de inocencia. Se rige por los principios de oralidad, publicidad, inmediación y contradicción.

La audiencia de juicio se llevará a cabo por cuatro momentos esenciales que son:

1. Alegatos de apertura.
2. Práctica de pruebas.
3. Alegatos de cierre.
4. Deliberación en la cual se llega a la resolución o sentencia.

De la sentencia condenatoria, o si se llega a ratificar el estado de inocencia del procesado, se puede impugnar a través de los recursos de apelación y casación.

6.4. Procedimiento para juzgamiento de contravenciones

El Código Orgánico Integral Penal (2020), establece lo siguiente:

Son susceptibles de procedimiento expedito todas las contravenciones de tránsito, flagrantes o no. La persona citada podrá impugnar la boleta de tránsito, dentro del término de tres días contados a partir de la citación, para lo cual el impugnante presentará la copia de la boleta de citación ante la o el



juzgador de contravenciones de tránsito, quien juzgará sumariamente en una sola audiencia convocada para el efecto, en donde se le dará a la o al infractor el legítimo derecho a la defensa.

Las boletas de citación que no sean impugnadas dentro del término de tres días se entenderán aceptadas voluntariamente y el valor de las multas será cancelada en las oficinas de recaudaciones de los GAD regionales, municipales y metropolitanos de la circunscripción territorial, de los organismos de tránsito o en cualquiera de las instituciones financieras autorizadas para tales cobros, dentro del plazo de diez días siguientes a la emisión de la boleta. La boleta de citación constituirá título de crédito para dichos cobros, no necesitando para el efecto sentencia judicial. La sentencia dictada en esta audiencia, de acuerdo con las reglas de este Código, será de condena o ratificatoria de inocencia y podrá ser apelada ante la Corte Provincial, únicamente si la pena es privativa de libertad. La aceptación voluntaria del cometimiento de la infracción no le eximirá de la pérdida de los puntos de la licencia de conducir (Art. 644).

Esta norma guarda estrecha relación con lo que establece el Art. 179 de la LOTTTSV: en caso de impugnación de la contravención, el impugnante presentará la copia de la boleta de citación ante el juez o la autoridad competente. El original de la boleta, con el parte correspondiente, será elevado al juez de Contravenciones o a la autoridad competente, quien juzgará sumariamente en una sola audiencia convocada para el efecto, en donde se le dará al contraventor el legítimo derecho a la defensa e impondrá las sanciones que correspondan.

¡Felicitaciones! Hemos culminado con el desarrollo de la sexta unidad. Pongamos en práctica lo que hemos aprendido.



Actividades de aprendizaje recomendadas

Es hora de reforzar los conocimientos adquiridos resolviendo las siguientes actividades:

1. Establezca las diferencias entre delitos de tránsito y contravenciones de tránsito conforme la clasificación que nos determina el COIP.

Nota: por favor, complete la actividad en un cuaderno o documento Word.

2. Estimado estudiante, para evaluar los aprendizajes adquiridos sobre esta temática, le invito a desarrollar la autoevaluación que a continuación se presenta



Autoevaluación 6

Escoja la respuesta correcta

1. Indique: en materia de tránsito, las infracciones cometidas por el agente son:

- a. Culposas.
- b. Dolosas.

2. ¿Qué autoridad judicial es competente para conocer y juzgar las contravenciones y delitos de tránsito?

- a. El juez de la familia, niñez y adolescencia.
- b. El juzgador de contravenciones de tránsito.
- c. El juez provincial.

3. Establezca qué son las infracciones de tránsito:

- a. Las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.
- b. Las acciones dolosas producidas por inobservancia de la ley.



- c. Las infracciones dolosas que se producen por negligencia e impericia del conductor.
4. 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.
- a. Si.
b. No.
5. Cuando el responsable del accidente no sea la o el conductor de un vehículo, sino la o el peatón, pasajero, controlador, este recibirá una pena.
- a. Si.
b. No.
6. Indique cuál es el procedimiento con el que se juzga las contravenciones de tránsito.
- a. Procedimiento abreviado.
b. Procedimiento expedito.
c. Procedimiento directo.
d. Procedimiento ordinario.
7. ¿Es una agravante, si la persona que conduzca un vehículo de motor con licencia de conducir caducada, suspendida temporal o definitivamente, cause una infracción de tránsito?
- a. Si.
b. No.
8. Las contravenciones se juzgará sumariamente en:
- a. Una sola audiencia.



- b. Varias audiencias
9. La persona citada podrá impugnar la boleta de tránsito, dentro del término de:
- a. 3 días.
 - b. 8 días.
 - c. 24 horas.
10. Las boletas de citación que no sean impugnadas dentro del término de tres días se entenderán:
- a. Aceptadas voluntariamente.
 - b. Impugnadas.
 - c. Ninguna consecuencia.

[Ir al solucionario](#)



¿Cómo le fue en la resolución de esta autoevaluación? Estoy seguro de que ha obtenido buenos resultados.

Contenidos, recursos y actividades de aprendizaje recomendadas



Semana 16

Actividades finales del bimestre

Hemos llegado a la semana 16, en la cual es necesario tomar una pausa para realizar una revisión minuciosa de las unidades abordadas durante el segundo bimestre. Por este motivo, además, el desarrollo de las actividades recomendadas y repaso de autoevaluaciones. Todo ello a manera de preparación para la evaluación presencial bimestral.



4. Autoevaluaciones

Autoevaluación 1

Pregunta	Respuesta	Retroalimentación
1	a	Art. 1 LOTTTSV. La organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
2	b	Art. 2 LOTTTSV. El derecho a la equidad.
3	c	Art. 3 LOTTTSV. A tarifas socialmente justas.
4	d	Art. 5 LOTTSSV. Conductores no profesionales y profesionales.
5	a	Art. 6 LOTTTSV. El Estado.
6	b	Art. 8 LOTTTSV. El presidente de la República.
7	c	Art. 9 LOTTTSV. Los peatones, bici-usuarios, pasajeros, conductores, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica.
8	d	Art. 12 LOTTTSV. La presente ley establece los lineamientos generales, económicos y organizacionales de la movilidad, a través del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, y sus disposiciones son aplicables en todo el territorio nacional.
9	a	Art. 9 LOTTTSV. Sí puede.
10	b	Art. 7 LOTTTSV. Público.

[Ir a la autoevaluación](#)

Autoevaluación 2

Pregunta	Respuesta	Retroalimentación
1	a	ART. 13 LOTTTSV. El Ministerio del Sector.
2	a	ART. 15 LOTTTSV. El ministro del Sector.
3	b	ART.23 LOTTTSV. No son de carácter vinculante.
4	b	ART.28 LOTTTSV. El presidente de la República.
5	c	ART. 30 LOTTTSV. Las recaudaciones por concepto de multas impuestas en delitos y contravenciones de tránsito.
6	a	ART. 30.1 LOTTTSV. Servidores públicos.
7	a	ART. 52 LOTTTSV. Si
8	a	ART. 53 LOTTSV. Si
9	c	ART. 85 LOTTTSV. Directorio.
10	d	ART. 72 LOTTTSV. Los contratos de operación, permisos de operación y autorizaciones.

[Ir a la autoevaluación](#)



Autoevaluación 3

Pregunta	Respuesta	Retroalimentación
1	d	ART. 87 LOTTTSV. Los peatones, pasajeros, ciclistas, motociclistas o conductores de cualquier clase de vehículos.
2	a	ART. 88 LOTTTSV. El sostenimiento económico de las actividades relacionadas con el tránsito y seguridad vial.
3	a	ART. 89 LOTTTSV. Si.
4	c	ART.90 LOTTTSV. Estar acompañados por una persona mayor de edad, que posea licencia de conducir.
5	b	ART. 90 LOTTTSV. El Juzgado de la Niñez y Adolescencia.
6	a	ART. 92 LOTTTSV. Si.
7	d	ART. 93 LOTTTSV. Todas las anteriores.
8	a	ART. 93 LOTTSV. Funcional.
9	c	ART.102 LOTTTSV. La matrícula del automotor.
10	b	ART.104 LOTTTSV. 5 años.

[Ir a la autoevaluación](#)

Autoevaluación 4

Pregunta	Respuesta	Retroalimentación
1	V	Art. 1. Reglamento de servicio de transporte comercial de carga liviana o mixta.
2	F	Art 8. Reglamento de servicio de transporte comercial de carga liviana o mixta.
3	V	Art. 7. Reglamento de servicio de transporte comercial de carga liviana o mixta.
4	V	A. 1. Reglamento de transporte por cuenta propia.
5	F	Art. 7. Reglamento de transporte por cuenta propia.
6	V	Art. 13. Reglamento para el funcionamiento de las compañías de renta, arrendamiento o alquiler de vehículos.
7	F	Art. 8. Reglamento para el servicio de transporte comercial, escolar e institucional.
8	V	Art. 10. Reglamento para el servicio de transporte comercial, escolar e institucional.
9	F	Art. 5. Código Aeronáutico.
10	V	Art. 48. Código Aeronáutico.
11	F	Art. 6. Ley General de Transporte Marítimo y Fluvial.
12	V	Art. 1. Ley General de Transporte Marítimo y Fluvial.
13	V	Art. 212. Código orgánico de la producción, comercio e inversiones.
14	V	Art. 114. Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.

[Ir a la autoevaluación](#)

Autoevaluación 5

Pregunta	Respuesta	Retroalimentación
1	a	Art. 181. LOTTSV. Si.
2	a	Art. 182. LOTTSV. Superiores a los permitidos.
3	a	Art. 182. LOTTSV. En el momento que el agente de tránsito lo solicite.
4	d	Art. 185. LOTTSV. Todas las anteriores.
5	a	Art. 185. LOTTSV. Si
6	d	Art. 188. LOTTSV. Las escuelas de conducción; y, las instituciones de educación superior con especialización en transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.
7	a	Art. 188. LOTTSV. Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
8	a	Art. 198. y 199 LOTTSV. Derechos y Obligaciones.
9	a	Art. 200. LOTTSV. Si.
10	a	Art. 204. LOTTSV. Si.

[Ir a la autoevaluación](#)



Autoevaluación 6

Pregunta	Respuesta	Retroalimentación
1	a	Art 27. COIP. Culposo.
2	b	Art.644. COIP. El juzgador de contravenciones de tránsito.
3	a	Art. 371.COIP. Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.
4	a	Art. 372. COIP. Si
5	a	Art 373. COIP. Si
6	b	Art. 634. COIP. Procedimiento expedito.
7	a	Art. 374. COIP. Si.
8	b	Art. 644. COIP. Una sola audiencia convocada para el efecto.
9	a	Art. 644. COIP. 3 días.
10	a	Art.644. COIP. Aceptadas voluntariamente.

[Ir a la autoevaluación](#)



5. Referencias bibliográficas

Aguirre, C.B. (2008) Los regímenes aduaneros, Quito: COMEX Al volante.
(14 de julio de 2016). Que significa seguridad vial.

ANT Ecuador, (19 de mayo de 2015) Video ANT SECAP. <https://www.youtube.com/watch?v=UbMeBArkmDs>

Cabanellas, Diccionario Jurídico Elemental, 1993, pág. 360.

Carsync. (S/A) Distribución logística: La enfermedad del sector transporte <https://www.carsync.com/blog/distribucion-logistica-sector-transporte/> trasnporte/ Código Aeronáutico (2015).

Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, (2018)
Código Orgánico Integral Penal, (COIP, 2021). Corporación de
Estudios y Publicaciones. Quito-Ecuador. <https://www.lexis.com.ec/biblioteca>

Código Orgánico Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD, 2010).

Constitución Política del Ecuador (2008) https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf

Correa, B., & Luna, A. (2011). Logística integral: la voz del cliente es el primer eslabón. Pág. 11

Dirección de Policía Vial Municipal Camargo, Organización gubernamental, 19 de octubre de 2016 <https://www.facebook.com/100064553837870/posts/1803387193238543/>

Fiscalía General del Estado (22 de junio del 2016), 1 TRÁNSITO En tránsito ¿Cuándo son contravenciones y cuándo son delitos? <https://www.youtube.com/watch?v=xBV7F6C1iB8>



Fuentes, P. Los principios rectores del tráfico y su aplicación en la Educación Vial <https://www.daccapote.com/wp-content/uploads/2019/10/EX-Esqu-Tema-13-TE.pdf>



Jaramillo, P (2018). Leyes Especiales II, Tránsito, Ejecución de Penas, Rehabilitación Social, Loja: Ecuador, EDILOJA Cia. Ltda.



Ley General de Transporte Marítimo y Fluvial (1972), La Ley Orgánica de Aduanas (2001)



Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTSV, 2021) Corporación de estudios y publicaciones. Quito-Ecuador. <https://www.lexis.com.ec/biblioteca/ley-organica-transporte-terrestre-transito-seguridad-vial>



Lima, V. (2019). Desempeño Logístico en el Ecuador: Propuesta metodológica para la medición de indicadores de calidad, en empresas grandes y medianas, con enfoque en el transporte de carga. Trabajo de titulación Ingeniera Industrial USFQ <https://repositorio.usfq.edu.ec/bitstream/23000/8317/1/142763.pdf>

Manual de comercio exterior, (S/A) El transporte marítimo de carga. <https://acrosslogistics.com/blog/transporte-maritimo-tipos-y-caracteristicas>

Plan Estratégico de Movilidad. (2016) https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/04/Plan_Estrategico-de-Movilidad.pdf

Projecte AlfaDigital (13 de octubre del 2013) Historia del automóvil. https://www.youtube.com/watch?v=Q_pmviGWg8

Ramírez, X. (6 de diciembre de 2015). Educación Vial. <https://www.youtube.com/watch?v=XHjkkvJTD0k>

Registro Oficial Suplemento (2012), Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (13-sep.-2017), Decreto Ejecutivo 1196. <https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/Decreto-Ejecutivo-No.-1196-de-11-06-2012-REGLAMENTO-A-LA-LEY-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIA.pdf>

Registro Oficial Suplemento (2013), Reglamento para Funcionamiento Compañías de Renta Alquiler Vehículos, Resolución de la Agencia Nacional de Tránsito 85. <https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/04/renta-de-vehiculos.pdf>

Reglamento de Transporte por Cuenta Propia <https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2019/02/13Reglamento-de-transporte-por-cuenta-propia.pdf>

Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (RGALOTTSV, 2012).

Reglamento Específico para el Transporte Comercial de Carga Liviana y Mixto de la República del Ecuador (2012). <https://es.scribd.com/document/501332486/REGLAMENTO-TRANSPORTE-COMERCIAL-DE-CARGA-LIVIANA-Y-MIXTA>

Reglamento para el funcionamiento de las compañías de renta, arrendamiento o alquiler (2013).

Reglamento para el servicio de transporte comercial, escolar e institucional (2014). <https://es.scribd.com/document/443771417/resolucion-no-112-dir-2014-ant-pdf>

Resolución No. 112-Dir-2014-ANT. Reglamento para el Servicio de Transporte Comercial Escolar e Institucional. <https://es.scribd.com/document/443771417/resolucion-no-112-dir-2014-ant-pdf>



Revelo, C. (2019) Análisis del régimen jurídico del transporte aéreo como sector estratégico. Maestría en Derecho Administrativo. Universidad Andina Simón Bolívar. <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/6496/1/T2791-MDA-Revelo-Analysis.pdf>



Rosero, S. (2014). La aplicación del artículo 170 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para la extinción de la acción penal y archivo de la causa en la ciudad de Quito en el periodo 2012-2013. Trabajo de Titulación Abogado. <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/3892/1/T-UCE-0013-Ab-87.pdf> pág. 21



Sánchez, A (26 de abril 2020), Transportes Fluviales <https://www.youtube.com/watch?v=QsRw91hJ-Cl>



Silva, J. (2001) La Expansión del Derecho Penal. Edi. 2. Madrid: Civitas Ediciones



Subdirección general de intervención y políticas viales, unidad de intervención educativa: Los conductores. Principios fundamentales del tráfico.

Tribunal Constitucional. (21 de mayo de 2019). Detalle sentencia TC/0083/19 <https://www.tribunalconstitucional.gob.do/consultas/secretar%C3%A3da/sentencias/tc008319/#:~:text=Derecho%20Libre%20tr%C3%A1nsito%3A%20ius%20movendi,2876%2D2005%2DPHC>

Urquiza &Asociados (8 de agosto del 2013), Origen etimológico de la ley. https://sga.unemi.edu.ec/media/recursotema/Documento_20199616535.pdf

Zambrano, A. (2014) Estudio Introductorio al Código Orgánico Integral Penal, referido al libro primero, parte general, Tomo I. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones



Zavala, E, (2001) Constitución, ley y reglamento.



Zavala, J. (2014) Código Orgánico Integral Penal: Teoría del delito y Sistema Acusatorio, Perú

