

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA**  
**MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA**  
**CARRERA DE DERECHO**

**TÍTULO**

**"EL ART. 157 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE  
TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, VIOLA EL  
DERECHO A LA LIBERTAD Y A LA SEGURIDAD JURIDICA"**

Tesis previa a la  
obtención del Título  
de Abogado.

**Autor:**

John Willmer Valarezo Villacis

**Director de Tesis:**

Dr. Mg. Igor Eduardo Vivanco Müller.

**LOJA - ECUADOR**

**2014**

## CERTIFICACIÓN

Dr. Mg. Igor Eduardo Vivanco Müller.

CATEDRÁTICO DE LA CARRERA DE DERECHO DE LA MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA.

### **CERTIFICO:**

Haber revisado la presente tesis para la obtención del título de Abogado, realizada por el postulante: John Willmer Valarezo Villacis, con el título: "EL ART. 157 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, VIOLA EL DERECHO A LA LIBERTAD Y A LA SEGURIDAD JURÍDICA", la cual ha sido desarrollada bajo mi dirección, cumpliendo al momento con todos los requisitos de fondo y forma establecidos por el respectivo reglamento de la Universidad Nacional de Loja para los trabajos de esta categoría, por lo que autorizo su presentación, para la defensa y sustentación ante el tribuna correspondiente.

Loja, diciembre del 2014.



Dr. Mg. Igor Eduardo Vivanco Müller.

**DIRECTOR DE TESIS**

## AUTORÍA

Yo, John Willmer Valarezo Villacis, declaro ser autor del presente trabajo de tesis y eximo expresamente a la universidad nacional de Loja y a sus representantes jurídicos de posibles reclamos o acciones legales, por el contenido de la misma.

Adicionalmente acepto y autorizo a la Universidad Nacional de Loja, la publicación de mi tesis en el repositorio institucional-biblioteca Virtual.

AUTOR: John Willmer Valarezo Villacis

FIRMA:  .....

CÉDULA: 090940306-5

FECHA: Loja, diciembre de 2014

CARTA DE AUTORIZACIÓN DE TESIS POR PARTE DEL AUTOR PARA LA CONSULTA, REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL, Y PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DEL TEXTO COMPLETO.

Yo, John Willmer Valarezo Villacis, declaro ser el autor de la Tesis titulada: "NECESIDAD DE REFORMAR EL CÓDIGO DE TRABAJO EN RELACIÓN CON LA FIGURA DEL DESPIDO INTEMPESTIVO" Como requisito para optar al Grado de ABOGADO: autorizo al Sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que con fines académicos, muestre al mundo la reproducción intelectual de la Universidad, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera en el Repositorio Digital Institucional: Los usuarios pueden consultar el contenido de este trabajo en el RDI, en las redes de información del país y del exterior, con las cuales tenga convenio la Universidad.

La Universidad Nacional de Loja, no se responsabiliza por el plagio o copia de la Tesis que realice un tercero.

Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Loja, a los 18 del mes de diciembre del dos mil catorce, firma el autor.

FIRMA:.....

AUTOR: John Willmer Valarezo Villacis

CÉDULA: 090940306-5

DIRECCIÓN: Santa Rosa, Cda. El Paraiso Calle Gilberto Concha y Felipe Sánchez.

CORREO ELECTRONICO: jhonvalarezov@hotmail.com

TELEFONO: CÉLULAR: 0984668130 / 2944483

#### **DATOS COMPLEMENTARIOS**

**DIRECTOR DE TESIS:** Dr. Mg. Igor Eduardo Vivanco Müller.

**TRIBUNAL DE GRADO:** Dr. Mg. Augusto Patricio Astudillo Ontaneda

Dr. Mg. Marcelo Armando Costa Cevallos.

Dr. Mg. Felipe Neptalí Solano Gutiérrez.

## DEDICATORIA

Dedico este trabajo:

A Dios por darme la vida y los dones

Necesarios para poder cumplir las metas  
propuestas

A mis Padres, Orión Valarezo Tinoco

Y Fanny Villacis de Valarezo, en su memoria  
que con su sacrificio

constante me involucraron, valores y  
principios, que hicieron de mí una persona

Honorable, responsable y con ética

Profesional para asumir los retos que se  
presentan en la vida cotidiana y en el campo  
laboral.

Así mismo con cariño dedico a mi querida

Esposa María Fani Tenesaca Saltos, como

A mis hijos Verónica Valarezo Tenesaca; y

A mis hijos Dr.Jhon Valarezo Tenesaca, Eder

Valarezo Tenesaca y Karil Valarezo Tenesaca;

y por ultimo a mis nietos: Jhon Matio y Oriencito.

**John**

## **AGRADECIMIENTO**

Agradezco:

A mi Dios, por darme la oportunidad de estar  
En este mundo y ser parte activa de la misma.

A mis hijos, y mi esposa quienes siempre me  
motivaron para concluir esta meta y quienes  
en su temprana edad se han constituido en un  
muro en el que puedo apoyarme.

A mi director de Tesis  
al Doctor Igor Vivanco  
quien durante el avance de mi  
trabajo estuvo siempre motivándome y  
asesorándome con todo su contingente.

A todos y todas las personas que de una u otra  
manera me apoyaron, a la conclusión de mi  
meta.

**John**

## TABLA DE CONTENIDOS

CERTIFICACIÓN

AUTORÍA

CARTA DE AUTORIZACIÓN

DEDICATORIA

AGRADECIMIENTO

TABLA DE CONTENIDOS

1. TÍTULO

2. RESUMEN

2.1. ABSTRAC

3. INTRODUCCIÓN

4. REVISIÓN DE LITERATURA

4.1. MARCO CONCEPTUAL

4.1.1. Delito Contravención e infracción

4.1.2. Acción e indemnización

4.1.3. Accidente

4.1.4. Responsabilidad y reparación

4.1.5. Daño Material

4.1.6. La culpa, imprudencia, negligencia e impericia

4.1.7. Seguridad Jurídica

4.2. MARCO DOCTRINARIO

4.2.1. Historia e Importancia del Transporte Terrestre en el Ecuador

4.2.2. Evolución del Transporte Terrestre en el Ecuador

4.2.3. Accidente de Tránsito

4.2.4. Lesiones por Accidentes de Tránsito

4.2.5. Formas y mecanismos de lesiones, traumas y traumatismos.

4.2.6. Sanciones a los Infractores de Transito en el Ecuador

4.3. MARCO JURIDICO

4.3.1. El Derecho al Transito en la Constitución de la República

4.3.2. El Derecho al Tránsito en la Ley LOTTTSV

4.3.3. Contravenciones de Transito

4.3.5. Análisis Jurídico del Art. 157 de la LOTTTSV

4.4. LEGISLACIÓN COMPARADA

4.4.1. Legislación Colombiana

- 4.4.2. Legislación Chilena
- 4.4.3. Legislación Peruana
- 5. MATERIALES Y MÉTODOS
  - 5.1. Materiales utilizados
  - 5.2. Métodos
  - 5.3. Procedimientos y Técnicas.
- 6. RESULTADOS
  - 6.1. Presentación e interpretación de los resultados obtenidos del trabajo de campo mediante las encuestas
- 7. DISCUSIÓN
  - 7.1. Verificación de objetivos
  - 7.2. Contrastación de Hipótesis
- 8. CONCLUSIONES
- 9. RECOMENDACIONES
  - 9.1. Proyecto de reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.
- 10. BIBLIOGRAFÍA
- 11. ANEXOS
- INDICE



## **1. TÍTULO**

“EL ART. 157 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, VIOLA EL DERECHO A LA LIBERTAD Y A LA SEGURIDAD JURÍDICA”

## **2. RESUMEN**

El tema que dio origen a la presente investigación jurídica ha permitido proponer la necesidad de hacer la correspondiente reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, al Art. 157, viola el principio de inocencia y a las medidas cautelares alternativas en vez de la prisión no se puede coartar el derecho a la libertad y a la seguridad jurídica la obligación de indemnizar económicamente son exorbitantes considerando que la mayor parte de accidentes de tránsito son causados por choferes profesionales, que en calidad de trabajadores contratados realizan su labor, por lo que les es imposible cubrir valores exagerados ya que no cuentan con recursos económicos suficientes por lo que es necesario revisar minuciosamente los montos establecidos y ajustarlos a nuestra realidad social y económica.

Los derechos que establece la Constitución del Ecuador son irrenunciables, inviolables y de aplicación inmediata, toda persona puede reclamar cuando uno de esos derechos ha sido violado.

Bajo este contexto el objetivo primordial de este trabajo es el realizar una lectura científica de la legislación de tránsito y de los derechos que les otorga a los ciudadanos o choferes profesionales la Constitución de la República, en virtud de obtener la información necesaria así como los argumentos jurídicos que nos permitieron entrar a plantear una posible reforma normativa con el fin de evitar que se siga produciendo el problema detectado.

Sin embargo para alcanzar el objetivo de implementar una normativa que proteja los derechos de los conductores profesionales ante posibles vulneraciones llevadas a cabo por parte de normativas legales, además de la información documental, también fue necesario llevar a cabo una investigación de campo en la cual se logró recolectar información importantísima de la fuente misma del problema y de sus principales actores, es decir de los conductores profesionales.

Las violación del principio de inocencia que existe dentro de la ley de tránsito, crea múltiples necesidades, como la de contar con leyes que protejan la seguridad e integridad de los ecuatorianos en especial de los choferes profesionales, por lo que es necesario reformar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para llenar los vacíos e incongruencias legales que existen en ella.

Finalmente esta investigación cobra su importancia por tocar, investigar y proponer una solución a la vulneración a los derechos de los choferes profesionales como lo es el principio de inocencia

Por otra parte, se ha establecido un Proyecto en el que claramente se establecen las causas que conllevan a la propuesta de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, reformas que evitan violaciones a derechos constitucionales y que permiten que la justicia sea equitativa e igual para todos.

## 2.1. ABSTRAC

The issue that gave rise to this legal research has led to propose the need to make the appropriate amendments to the Land Transport Act , Road Traffic and Safety , at Section 157 , violates the presumption of innocence and alternative protective measures see prison can not restrict the right to freedom and legal certainty required to compensate financially exorbitant considering that the majority of traffic accidents are caused by professional drivers , who as hired workers do their work , so is impossible to cover them and exaggerated values that do not have sufficient financial resources so it is necessary to thoroughly review and adjust the amounts set our social and economic reality .

Rights under the Constitution of Ecuador are inalienable, inviolable and immediate application anyone can claim when one of those rights have been violated .

In this context the main objective of this work is to perform scientific reading traffic laws and rights granted to citizens or professional drivers the Constitution of the Republic, pursuant to obtain the necessary information and the arguments legal were allowed to pose a possible regulatory reform in order to prevent further causing the problem detected.

However, to achieve the goal of implementing regulations to safeguard the rights of professional drivers to potential violations carried out by legal regulations , in addition to the documentary, it was also necessary to carry out a field study in which achievement gather important information from the very source of the problem and its main actors , ie professional drivers .

The violation of the principle of innocence that exists within the traffic law , creates multiple needs, such as for laws that protect the security and integrity of

Ecuadorians especially professional drivers , so it is necessary to reform the Organic Law Ground Transportation, Traffic and Road Safety to fill legal gaps and inconsistencies that exist in it .

Finally this research takes its importance for touching, investigate and propose a solution to the violation of the rights of professional drivers such as the presumption of innocence Moreover, it has established a project which clearly

sets out the causes that lead to the proposal to amend the Road Transport Act , Traffic and Road Safety , reforms that prevent violations of constitutional rights and allow justice is fair and equal for all .

### 3. INTRODUCCIÓN

La presente investigación jurídica versa sobre **“El Art. 157 de la Ley orgánica de Transporte Terrestre, tránsito y seguridad vial, viola el derecho a la libertad y a la seguridad Jurídica”** en donde el alto índice de accidentes de tránsito mediante el uso de vehículos a motor crea la necesidad de contar con una legislación adecuada en la materia para sancionar al infractor y asegurar la movilidad de los ciudadanos.

La Ley Orgánica de Transporte terrestre, y Transito y Seguridad vial, en su Art. 157, se considera pertinente presentar una Propuesta de Reforma al referido artículo, por cuanto este artículo no cumple con las expectativas ni garantías establecidas en especial la de los derechos de los ciudadanos con lo referente a la libertad como derecho consagrado en la Constitución de la República. Ninguna persona puede menoscabar el derecho de otra, ni causar daño en su salud, en sus bienes, a consecuencia de una conducción descuidada, negligente, por exceso de velocidad o por conducir en estado de embriaguez.

Ahora bien es obligación del Estado perseguir y castigar todo delito pero al aplicarle le Art. 157 se está vulnerando los derechos de las personas donde muy claramente se sabe que la responsabilidad del conductor en tránsito, puede originar acciones en el área civil o en la penal, conllevando a las consecuencias indemnizatorias y de resarcimiento de daños y perjuicios por el actuar culposo y reprochable del conductor.

Desde el punto de vista jurídico, realicé un análisis a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y las leyes que lo complementan, ley penal, ley de procedimiento penal, leyes civiles, procedimiento civil, Código de Trabajo, basada en la Ley suprema que rige a los ecuatorianos, la Constitución del Ecuador.

Los delitos, contravenciones de tránsito, en ocasiones son “atípicos” que no se les puede juzgar, o no se le puede procesar, por falta de normativa en la ley, o porque no reúne los requisitos necesarios para establecer esta conducta.

Para el desarrollo de este trabajo se lo hizo en las siguientes etapas:

En primer lugar en cuanto tiene que ver con el acopio teórico o revisión de literatura, evolución, concepto, clasificación, la legislación comparada de Latinoamérica, incluida la nuestra.

Finalmente en la investigación jurídica de campo, ejecuto la aplicación de encuestas; la presentación y análisis de resultados; la constatación y verificación de hipótesis.

En la parte final del trabajo investigativo esgrimo las conclusiones y recomendaciones y termino presentando una propuesta tendiente a reforma el referido articulo de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, creando la obligación de indemnizar económicamente a quien fue víctima del accidente de tránsito pero de una manera consiente y sobre real, acorde alas posibilidades del infractor.

## 4. REVISIÓN DE LITERATURA

### 4.1. MARCO CONCEPTUAL

#### 4.1.1. Delito Contravención e infracción

Guillermo Cabanellas lo describe señalando que: “***Etimológicamente, la palabra delito proviene del latín delictum, expresión también de un hecho antijurídico y doloso castigado con una pena. En general, culpa, crimen quebrantamiento de una ley imperativa***”<sup>1</sup>.

Según esta definición, el delito tiene que ser un hecho antijurídico, entendiéndose por tal al acto humano que puede ser voluntario o involuntario, pero que al cometerlo incurre en lo no permitido o lo que está prohibido por la Ley.

El Diccionario Ruy Díaz sobre el delito señala: “***Es la infracción de la Ley del Estado, promulgada para seguridad de los ciudadanos, resultante de un acto externo del ser humano, positivo o negativo, moralmente imputable y políticamente dañoso***”<sup>2</sup>.

De acuerdo con esta definición, hablamos de delito cuando se ha violado o transgredido una norma establecida en las leyes de un Estado, las cuales velan por la seguridad de todos los ciudadanos.

Siendo además consecuencia de un acto externo del ser humano consagrado como delito y consecuentemente sancionado por la ley penal.

Según el Diccionario Enciclopédico Ilustrado Ruy Díaz contravención es: “***Falta Leve. La transgresión o quebrantamiento de alguna orden más bien por impericia o negligencia que por malicia. Incumplimiento de reglamentos municipales o policiales***”.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> CABANELAS, Guillermo. Obra Citada. p. 605.

<sup>2</sup> ROMBOLA, Néstor y REBOIRAS, Lucio, Ob. Cit., p. 351.

<sup>3</sup> Diccionario Enciclopédico Ilustrado Ruy Díaz, Editorial Ruy Díaz S.A.- Elpidio González 5562 (C1407GBT) Buenos Aires Argentina



Efectivamente a la contravención se la considera como una falta leve, de poca relevancia, que quebranta normas de un ordenamiento jurídico, a consecuencia de la imprudencia.

En el caso de Cabanellas contravención sería ***“La falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Transgresión de la ley cuando se obra contra ella o en fraude de la misma. Siempre que se quebranta lo mandado, existe contravención, unas veces sancionado y otras no, según la naturaleza y disposiciones de la ley contravenida y de las leyes penales en general”***<sup>4</sup>.

Considero que en esta definición falta una diferenciación del delito, señalando la imprudencia, negligencia o impericia como su causa.

De acuerdo con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su Art. 138:

Las contravenciones de tránsito, son leves, graves y muy graves, y se clasifican a su vez en leves de primera clase, segunda y tercera clase, y graves de primera, segunda y tercera clase.

De manera general podría decir que contravención es un acto leve que va en contra de las leyes del Estado, pero que no afecta al Estado en la manera que lo hacen los delitos.

Se puede señalar también que las contravenciones no llevan la intención perversa de causar lesiones a los intereses individuales o colectivos, sin embargo son susceptibles de una pena mediante reglamentación.

Guillermo Cabanellas define a la infracción como: ***“Transgresión, quebrantamiento, violación o incumplimiento de una ley, pacto o tratado. La infracción de lo obligatorio permite reclamar la ejecución forzosa; y, cuando***

---

<sup>4</sup> CABANELLAS, Guillermo. Ob. Cit. p. 518.

***no quepa lograrla, se traduce en el resarcimiento de daños y perjuicios en lo civil, o en la imposición de una pena, si el hecho constituye delito o falta***<sup>5</sup>.

Según el autor citado la infracción es el incumplimiento de una ley, que se castiga con la imposición de la pena por parte del Estado a través de las autoridades penales.

#### **4.1.2. Acción e indemnización**

De acuerdo a Guillermo Cabanellas, en su Diccionario Jurídico Elemental, sostiene que la acción proviene ***“Del latín agere, hacer, obra. La amplitud de esta palabra es superada difícilmente por otra alguna; pues toda la vida es acción, y sólo existe inacción absoluta- corporal al menos- en la muerte y en la nada. De acuerdo con tal extensión y para claridad mayor consideraremos, aun con brevedad, pero por separado, sus principales sentidos. En sus significados generales, acción equivale a ejercicio de una potencia o facultad.- Efecto o resultado de hacer. La impresión de un agente en un sujeto; así por ejemplo, de la resistencia de la víctima depende a veces que el avenamiento se frustre o se consuma.- Acción denota el derecho que se tiene a pedir alguna cosa o la forma legal de ejercitar éste. En cuanto derecho, consta en las leyes sustantivas (códigos civiles, de comercio, penales y demás leyes, reglamentos, etc.); en cuanto modo de ejercicio, se regula por las leyes adjetivas (códigos procesales, leyes de enjuiciamiento o partes especiales de textos sustantivos también).”***<sup>6</sup>

El diccionario de Cabanellas respecto al tema “acción” plantea algunos conceptos o significados, parte del vocablo en latín y manifiesta que todo en la vida es acción, que es equivalente a ejercicio y que la inacción únicamente se encuentra en la muerte.

---

<sup>5</sup> CABANELLAS. Guillermo “DICCIONARIO JURÍDICO ELEMENTAL” Editorial Heliasta Buenos Aires – Argentina, 1998, Pág. 380

<sup>6</sup>CABANELLAS. Guillermo “DICCIONARIO JURÍDICO ELEMENTAL” Editorial Heliasta Buenos Aires – Argentina, 1998, p. 17

Guillermo Cabanellas en su obra Diccionario de Derecho Usual señala que indemnización es:

***“El resarcimiento económico del daño o perjuicio causado, desde el punto de vista del culpable; y del que se ha recibido, enfocado desde la víctima. En general es la reparación de un mal, compensación, o satisfacción de ofensa o agravio”***.<sup>7</sup>

Según el autor la indemnización por daños y perjuicios consiste en la acción que tiene el acreedor o la víctima para exigir del deudor o causante del daño una cantidad de dinero que compense el mal causado. El perjuicio es la disminución patrimonial del acreedor a consecuencia del incumplimiento de la obligación.

La indemnización dentro de los delitos de tránsito se da cuando se demuestra la materialidad de la infracción, sumada a la responsabilidad del infractor por impericia o negligencia o inobservancia de las leyes o reglamentos en materia de tránsito.

#### **4.1.3. Accidente**

Guillermo Cabanellas en su obra Diccionario Jurídico Elemental define al accidente como: ***“Todo acontecimiento que ocasiona un daño. Puede provenir de hecho de la naturaleza o de acto del hombre; lo cual origina consecuencias jurídicas y hasta en ciertos casos responsabilidad puramente civil o, además criminal cuando los actos hayan sido ilícitos, se hayan ejecutado sin la debida diligencia, con infracción de los reglamentos o mediando negligencia o dolo”***<sup>8</sup>.

Por otro lado el Diccionario Jurídico Espasa define a accidente como: ***“1.- calidad o estado que aparece en alguna cosa sin que sea parte de su esencia,***

---

<sup>7</sup> IBIDEM, p. 384

<sup>8</sup> CABANELLAS, Guillermo. “Diccionario Jurídico Elemental, Editorial Heliasta, Buenos Aires- Argentina, 1998, p. 16.

**2.- suceso eventual que altera el orden regular de las cosas, 3.- suceso eventual del que resulta algún daño”<sup>9</sup>.**

La definición transcrita en forma general se refiere al accidente de manera general y haciendo hincapié en las consecuencias dañinas que ocasiona.

Guillermo Cabanellas respecto de los accidentes de Tránsito afirma que: **“Son los choques y los atropellos originados por vehículos: automóviles, camiones, motocicletas, bicicletas, y también los coches y los carros ya decadentes”<sup>10</sup>.**

En este caso el tratadista citado centra su definición en el accidente de tránsito señalando su origen pero dejando de lado las consecuencias que trae.

El jurista Hernán Daray define al accidente de tránsito como: **“Hecho que causa daño a personas, a material o a cosas causado por la acción de un vehículo, animal de tiro o silla”<sup>11</sup>**

Este concepto habla sobre las causas y consecuencias de los accidentes de tránsito, pero particularmente considero que dichos accidentes pueden ser causados también por los peatones.

De las definiciones transcritas puedo señalar a criterio personal que, accidente es aquel acontecimiento involuntario que causa daño y que puede ser ocasionado por el hombre o por la naturaleza, que podría tener consecuencias civiles o penales según su gravedad y de acuerdo a su tipificación en la ley.

---

<sup>9</sup> DICCIONARIO JURÍDICO ESPASA LEX, 2001, Nueva edición Totalmente Actualizada, Editorial Espasa Calpe S.A., Madrid-España, p. 12

<sup>10</sup> CABANELLAS, Guillermo. “Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual”, Tomo I, p. 67.

<sup>11</sup> DARAY, Hernán. “Accidentes de Tránsito” Doctrina y jurisprudencia sistematizada, 2da edición actualizada y ampliada, Editorial Astrea, Buenos Aires, 1989

#### 4.1.4. Responsabilidad y reparación

De acuerdo con el Diccionario jurídico de Cabanellas responsabilidad es: ***“La obligación de reparar y satisfacer por uno mismo o, en ocasiones especiales, por otro, la perdida causada, el mal inferido o el daño originado. Deuda moral. Cargo de conciencia por un error. Deber de sufrir las penas establecidas por los delitos o faltas cometidas por dolo o culpa”***<sup>12</sup>

Tal como señala el autor citado, la responsabilidad es un valor que está en la conciencia de la persona, que le permite reflexionar, administrar, orientar y valorar las consecuencias de sus actos, siempre en el plano de lo moral.

EL mismo autor define a la responsabilidad penal de la siguiente manera: ***“La que se concreta en la aplicación de una pena, por la acción u omisión – dolosa o culposa – del autor de una u otra. Es estrictamente personal, de interpretación restringida, de irretroactividad vedada, de voluntariedad presunta (una vez demostrada la relación de causalidad entre el ejecutor o inductor y el resultado) y de orden público”***<sup>13</sup>.

La responsabilidad penal, es personal e intransferible, solo la persona que cometió el hecho puede cumplir con la sanción. La responsabilidad penal solo es aplicable a aquellos hechos que se encuentran sancionados en la ley con anterioridad al hecho cometido.

De la responsabilidad penal nace la responsabilidad civil, para ello, en el Diccionario, Conceptual de Derecho Penal, de Editorial Jurídica Bolivariana, se cita a Cuello Calón quien señala que esa responsabilidad civil ***“Tiene una esfera más amplia que la penal, reparar el daño e indemnizar los perjuicios que transmite a los herederos del responsable y la acción para repetir la restitución,***

---

<sup>12</sup> CABANELLAS, Guillermo, Ob. Cit., p. 456

<sup>13</sup>CABANELLAS, Guillermo, Ob. Cit., p. 456

***reparación e indemnización se transmite igualmente a los herederos del perjudicado***<sup>14</sup>

En base a los criterios dados por los autores citados, puedo afirmar que la responsabilidad civil, es amplia y abarca inclusive a los herederos de quien cometió el delito, pero la responsabilidad penal se extingue con la muerte del criminal responsable. En cuanto a la reparación, el Doctor Galo Espinosa Merino, señala en su Enciclopedia Jurídica, que es la ***“Acción y efecto de reparar, componer o enmendar. Desagravio de una ofensa, daño o injuria”***<sup>15</sup>

La reparación del daño que deriva de la comisión de un delito es un derecho del ofendido o víctima de éste que le permite exigir ser resarcido de los perjuicios causados en sus bienes jurídicamente titulados como consecuencia del ilícito.

En la reparación de un daño causado nacen obligaciones y para ello, el tratadista Emilio Velasco Célleri cita a un autor chileno Alfredo Barros Errázuriz, quien señala que ***“se llaman efecto de las obligaciones los derechos que la ley conforme al acreedor para exigir y asegurar el cumplimiento oportuno y total de la obligación por parte del deudor”***<sup>16</sup>

#### **4.1.5. Daño Material**

Doctrinariamente, Emilio Velasco Célleri señala que ***“Hay daño penal y daño civil. El vocablo daño, lleva a equivocaciones, inclusive en la aplicación jurídica, y sobre todo en el área penal, campo en el que designa o puede designarse tanto el mal implícito en la acción ilícita, como lo ocasionado en el mundo exterior. Para separar los dos conceptos, frecuentemente se confunde en la dogmática penal esta terminología por lo que Antolesey, ha propuesto una doble terminología, esto es, la de la ofensa para el mal que la ilicitud***

---

<sup>14</sup> DICCIONARIO, CONCEPTUAL DE DERECHO PENAL, Editorial Jurídica Bolivariana, 2004,

<sup>15</sup> ESPINOSA MERINO, Galo: La más Práctica Enciclopedia Jurídica, Volumen II, Vocabulario Jurídico, Instituto de Informática Legal, Quito – Ecuador, 1986, p. 632

<sup>16</sup> VELASCO CÉLLERI, Emilio: Sistema de Práctica Procesal Civil, Teoría y Práctica de la Acción de Daños y Perjuicios, Tomo VII, Colección Teoría y Práctica del Derecho, PUDELECO Editores S.A., Quito – 2005, p. 10,11

***ocasiona en el orden jurídico, y el daño en el sentido estricto, para su efecto eventual y jurídicamente secundario. Se oponen a esta tesis, tratadistas como Carnelutti, que identifica sistemática ambas nociones, en una visión total de resultado de la infracción y lesión de interés, pero esto según Antonio Quintano, en el orden conceptual y en el positivo, la confusión es fácilmente salvable, dado que el daño de la lesión de interés jurídico, se presupone en cada tipo de delito y el del estudio externo se ha de apreciar imperativo concreto de la norma penal.***<sup>17</sup>

Daño es el detrimento, perjuicio o menoscabo causado por culpa de otro en el patrimonio o la persona. En Derecho civil, la palabra "daño" significa el detrimento, perjuicio o menoscabo que una persona sufre a consecuencia de la acción u omisión de otra, y que afecta a sus bienes, derechos o intereses.

Galo Espinosa Merino, al referirse a los daños materiales señala que es el “***Daño que incide sobre integridad física o el patrimonio de una persona, y que, por tanto, es apreciable económicamente***”<sup>18</sup>.

El monto de la reparación monetaria, pretende que el perjudicado obtenga satisfacciones racionalmente equivalentes, por ello un Juez para fijar el monto debe basarse en la prudencia y equidad.

En doctrina se dice que es contrario a la Ley estimar la fortuna del autor del daño, para aumentar o reducir la indemnización; de tal manera para fijar el monto, hay que tener en cuenta la comisión del acto que causó el daño y que obliga a su reparación, medida a través de la intensidad del daño y no la mayor o menor fortuna o culpabilidad de su autor.

Lo indicado se relaciona a los hechos y a la prueba en un acto cometido, por lo tanto la prueba se constituye en la pieza principal de todo sistema de justicia, porque a través de ella se logra encontrar la verdad objetiva.

---

<sup>17</sup>VELASCO CÉLLERI, Emilio: Ob. Cit., p. 28

<sup>18</sup>IBIDEM , p. 142

La indemnización de daños y perjuicios comprende el daño emergente y el lucro cesante. Agotado el juicio y una vez que se ha determinado la responsabilidad penal, surge la acción civil de daños y perjuicios que pretende la reparación integral de los daños causados como producto del acto antijurídico.

Los resultados de la acción ilícita, ocasionan un menoscabo en el patrimonio de la víctima, afectando su actual composición y sus posibilidades futuras.

La indemnización del daño tiene una función de carácter satisfactoria, es decir, está dirigida a conseguir por lo menos el equivalente al perjuicio ocasionado.

#### **4.1.6. La culpa, imprudencia, negligencia e impericia**

El autor de la obra Manual de Derecho Penal, Bramont Arias al referirse a la culpa manifiesta: ***“la culpabilidad es el elemento subjetivo del delito y el eslabón que asocia lo material del acontecimiento típico y antijurídico con la subjetividad del autor de la conducta”***<sup>19</sup>.

Se puede definir a la imprudencia como la falta de cuidado, de atención, precaución, etc., en la realización de los actos de una persona en materia de tránsito del conductor o también del peatón, precaución que debe estar orientada a chequear o hacer revisar el vehículo a fin de detectar problemas mecánicos, al circular tomar las calles y carreteras con sumo cuidado evitando tomar direcciones imprudentes que desemboquen en accidentes.

Diríamos entonces que imprudencia en materias de tránsito es la conducta inadecuada del conductor o peatón que no prevé el peligro y que podrían desencadenar en infracciones a la LOTTTSV.

El Dr. José García Falconí en su obra: “El juicio por accidentes de Tránsito”, conceptúa la negligencia como *“la desidia frente al cumplimiento exacto de los propios deberes por deficiencia de atención o de sensibilidad”*. Luego manifiesta:

---

<sup>19</sup> ARIAS TORRES, Bramont, Manual de Derecho Penal, Tercera Edición, Editorial y Distribuidora de Libros S.A., Lima –Perú, año 2005, p. 67



***“En materia de Tránsito se manifiesta en la obligación de cerciorarse del buen funcionamiento del vehículo, de cuidar sus propias condiciones personales etc.”<sup>20</sup>.***

Partiendo de esta definición puedo afirmar que la negligencia es la inobservancia de los deberes que cada quien tiene que cumplir frente a una determinada situación.

En la LOTTTSV se sanciona a la persona que conduce un vehículo sin estar legalmente autorizado para hacerlo, esta autorización –licencia- garantiza que todo chofer, profesional o no profesional está técnicamente capacitado para conducir un vehículo, según sea el caso, documento que además acredita la pericia del conductor.

En consecuencia la impericia sería entonces la falta de destreza para conducir un vehículo automotor y que también involucra la falta de preparación respecto al conocimiento y aplicación de las leyes y disposiciones de Tránsito.

#### **4.1.7. Seguridad Jurídica**

El artículo 82 de la Constitución de la República señala “El derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y a la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes”<sup>21</sup>.

El artículo 25 del Código Orgánico de la Función Judicial dice que el: PRINCIPIO DE SEGURIDAD JURIDICA, es cuando las juezas y jueces tienen la obligación de velar por la constante, uniforme y fiel aplicación de la Constitución, los instrumentos internacionales de los derechos humanos, los instrumentos internacionales ratificados por el Estado y las leyes y demás normas jurídicas”.

---

<sup>20</sup> GARCIA FALCONI, José, El Juicio Por Accidentes de Tránsito, Primera edición, Quito- Ecuador, 1997, p. 186

<sup>21</sup> Constitución de la república del Ecuador, Edición 2008.

De lo que se desprende que la seguridad jurídica, no es otra cosa que la posibilidad que el Estado debe darnos mediante el derecho, de proveer los efectos y consecuencias de nuestros actos o de la celebración de los contratos para realizarlos en los términos prescritos en la norma, para que ellos surtan los efectos que deseamos o para tomar las medidas actualizadas para evitar los efectos que no deseamos, y que debían producirse según la ley.

Como lo señala la doctrina, esta es la recta interpretación de la ley e integración del derecho que hacen los jueces; pero este derecho fundamental en el estado Constitucional de Derechos y justicia, hay que entenderla como señala Roberto Dromi en su obra sobre esta materia, “La seguridad originaria, que fue el nuevo derecho para el proceso de reformas del Estado, debe ceder a la seguridad jurídica sobreviniente o derivada que permitirá asegurar la relocalización del estado, la redistribución de la economía, y la recreación del control..”

El tratadista Antonio Enrique Pérez Luño, en su obra La seguridad jurídica, señala “En su acepción estrictamente empírica puede existir una seguridad impuesta a través de un derecho que garantice coactiva e inexorablemente el cumplimiento de una legalidad incua. De hecho la manipulación de la seguridad jurídica por los despotismos de todo signo representa una constante histórica. En los Estados totalitarios los dogmas de la plenitud y autosuficiencia del ordenamiento jurídico, el principio de la inquebrantabilidad e inexorabilidad de la legalidad, la publicidad exagerada hasta la propaganda de la ley, así como el control de la discrecionalidad judicial, han sido instrumentalizados al máximo para la imposición del monopolio político e ideológico. La seguridad jurídica, así entendida y degradada, no ha impedido la promulgación de leyes dirigidas a consagrar diversas formas de discriminación racial y política, y, en suma, el control opresivo de la sociedad. Estas manifestaciones de seguridad de la inseguridad son incompatibles con la razón de ser del Estado de Derecho. En esta forma política se instaura la protección de los derechos y libertades en la cúspide de las funciones estatales.

En el Estado de Derecho la seguridad jurídica asume unos perfiles definidos como: presupuesto del derecho, pero no de cualquier forma de legalidad positiva, sino de aquella que dimana de los derechos fundamentales, es decir, los que fundamentan el entero orden constitucional; y, función del derecho que “asegura la realización de las libertades”. Con ello la seguridad jurídica no sólo se inmuniza frente al riesgo de su manipulación, sino que se convierte en un valor jurídico ineludible para el logro de los restantes valores constitucionales”<sup>22</sup>.

El Tribunal Constitucional español al respecto señala “En función de ello recuerda que los principios de: irretroactividad, seguridad, interdicción de la arbitrariedad, como los otros que integran el Art. 9.3 de la Constitución-legalidad, jerarquía normativa, responsabilidad- no son compartimientos estancos, sino que, al contrario cada uno de ellos cobra valor en función de los demás y en tanto sirva a promover los valores superiores del ordenamiento jurídico que propugna en Estado Social y Democrático de Derecho. De lo que se infiere un concepto de seguridad jurídica como suma de certeza y legalidad, jerarquía y publicidad normativa, irretroactividad de lo no favorable, interdicción de la arbitrariedad, pero que, sí se agotará en la visión de estos principios no hubiera precisado de ser formulada expresamente. La seguridad jurídica es la suma de estos principios, equilibrada a tal suerte que permita promover, en el orden jurídico, la justicia, y la igualdad en libertad”.

Para dar una seguridad jurídica y precautelar los intereses de las personas existen leyes que garantizan la misma tales como: la constitución de la República del Ecuador, el Código Orgánico de la Función Judicial donde los jueces y juezas tendrán que velar por la constante, y fiel aplicación de la Constitución, los instrumentos internacionales de los derechos humanos, los instrumentos internacionales ratificados por el Estado y las leyes y demás normas jurídicas.

---

<sup>22</sup> Pérez Luño Antonio Enrique, Sociedad, Jurídica, edición 2009.

## **4.2. MARCO DOCTRINARIO**

### **4.2.1. Historia e Importancia del Transporte Terrestre en el Ecuador**

Las características físicas del ser humano son el principal motivo por el cual el transporte terrestre fue siempre el más utilizado. En un comienzo las personas solo se trasladaban caminando, con el transcurso del tiempo se domesticaron animales para ganadería y transporte de personas y de mercancías. Como en todo el mundo, el transporte es y ha sido un elemento central para el progreso o el atraso de las distintas civilizaciones y culturas.

Para lograr una correcta organización económica en el período Formativo, un señorío debía poseer un buen manejo y conocimiento del medio ambiente andino, de manera que pudiera desarrollar un sistema de intercambio para un máximo aprovechamiento del entorno natural y el uso óptimo de la fuerza del trabajo. Los tipos de intercambio que se efectuaban era de proximidad (el trayecto de ida y vuelta se hacía en una o dos jornadas), de distancia mediana o interregional (en el caso de entornos geográficos y cultivos diferentes) y de larga distancia (de varios centenares a miles de kilómetros). El intercambio terrestre, marítimo o fluvial permitía complementar la producción de las diferentes sociedades aborígenes. En el período Precolombino, los Incas poseían un rudimentario pero eficiente sistema de caminos interconectados a lo largo y ancho de su Imperio, por el cual trasladaban distintos tipos de mercaderías. Bien a pie o a lomo de llamas, sus mercaderías lograban llegar a su destino; muchas veces a través de puentes de cuerdas entre las montañas. Otros pueblos utilizaron canoas o botes como medio de comunicación.

La conquista española de la región andina es un fenómeno que produjo grandes cambios en los medios de transporte. El principal modo de comunicación era el marítimo, dado que era el más eficiente y rápido. La empresa conquistadora española se benefició de los avances de la época en tecnología naval e instrumentos de orientación.

En la presidencia de Gabriel García Moreno se inició la construcción del ferrocarril, en 1873. La Asamblea Constituyente de 1861 autorizó la contratación de empresas nacionales y extranjeras para que se construya una línea férrea. Este proyecto finalizó luego de 35 años, cuando finalmente el tren arribó a la estación de Chimbacalle de Quito, el 25 de junio de 1908. En la actualidad, en Ecuador y de acuerdo al Ministerio de Obras Públicas, solo en el año 2000 se transportaron 117.484 personas en tren o autoferro. Ambos son considerados un atractivo turístico en el país.

La magnífica calidad de los suelos y la gran red vial para el transporte fueron condiciones favorables para la economía nacional. En el siglo XX la formación e instalación de grandes corporaciones de fabricantes ha dado un gran impulso a la producción de vehículos tanto para el uso particular como para el transporte público y de mercancías, así como la exportación a terceros países.

El 15 de enero de 2007, el Presidente de la República, Ec. Rafael Correa Delgado, mediante Decreto Ejecutivo 053, cambia la estructura de este portafolio y crea el Ministerio de Transporte y Obras Públicas con cuatro subsecretarías:

- De Obras Públicas y Comunicaciones.
- De transporte vial y ferroviario.
- De Puertos y transporte marítimo y fluvial.
- De aeropuertos y transporte aéreo”.<sup>23</sup>

La historia del Ecuador nos indica que fuimos conquistados por los Incas. Ellos tuvieron una organización que permitía la pronta llegada de mensajes o productos mediante la movilización de LOS CHASQUIS, nombre dado a los hombres que en un sistema de relevos se encargaban de este oficio. Otra característica de esa época era que ya utilizaban el transporte marítimo, hecho del

---

<sup>23</sup> <http://www.slideshare.net/cabodero76/historia-e-importancia-del-transporte-terrestre-en-el/>

que se beneficiaron los españoles, La construcción del ferrocarril en el Ecuador, se inició en la presidencia del Dr. Gabriel García Moreno, obra que culminó tras 35 años de trabajo.

Bajo la presidencia del Economista Rafael Correa, el Ministerio de Obras Públicas cambia a lo que actualmente se denomina Ministerio de Transporte y Obras Públicas; siendo la característica más importante la renovación del sistema vial del Ecuador, con carreteras y caminos de óptima calidad.

#### **4.2.2. Evolución del Transporte Terrestre en el Ecuador**

*“1983 Creación de Transporte (Rutas y Terminal Terrestre)*

*1985 Gobierno Nacional crea el sistema de Transporte que otorga un plan de transporte para Quito y una provisión de 100 buses articulados para Quito y Guayaquil.*

*1990 Gobierno Nacional compra locomotoras en un intento de recuperar el ferrocarril e implementar el transporte fluvial en Guayaquil.*

*1991 Creación del Estudio de Transporte (Estudios de Diagnóstico y Propuesta Proyecto Trolebús).*

*1993 Municipio de Quito demandó al Estado la transferencia de la competencia de varios servicios, entre ellos el transporte.*

*1995 Municipio de Quito crea el sistema de Planificación y Gestión de Transporte.*

*1999 Mediante reforma constitucional se establece la posibilidad de transferir a los municipios la competencia del tránsito y el transporte terrestre.*

*La Constitución del Ecuador, protege los derechos de los ecuatorianos; partimos de la premisa “los derechos de una persona termina, cuando empiezan los derechos de la otra”, por lo que el responsable del accidente no exime su*

*responsabilidad hacia la otra persona, por cuanto la víctima sufre disminución en salud, economía, y tranquilidad familiar, sea a causa de impericia, negligencia, impericia, inobservancia de las leyes de Tránsito, reglamentos y ordenanzas.*

*Los accidentes de tránsito son causados por personas que sin querer cometer el acto lo produjeron cuando se encontraba transitando por las carreteras, con la utilización de un automotor”.<sup>24</sup>*

La necesidad del hombre de transportarse de un lugar a otro en forma organizada, ha permitido la creación de sistemas de transportes, así como de leyes y reglamentos que la rigen. El Estado, a través de los gobiernos de turno, ha implementado reformas a las leyes, de acuerdo a la necesidad de proteger y garantizar la movilización de las personas.

Actualmente, nos rige la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que se fundamenta en la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación de espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados, y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables.

#### **4.2.3. Accidente de Tránsito**

Manuel Ossorio, médico forense en su Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociológica, dice:

*“Es el que sufre una persona por el hecho de un tercero, cuando aquella transita por vías o parajes públicos, generalmente a causa de la intensidad, la complejidad, y la velocidad del tráfico de vehículos. Su manifestación habitual y frecuentísima es el choque de los automotores y el atropello por ellos de los peatones”.*

---

<sup>24</sup> <http://www.slideshare.net/cabodero76/historia-e-importancia-del-transporte-terrestre-en-el>

El concepto del médico forense expone que el elemento que debe ser tomado en cuenta es la intensidad, gravedad, complejidad y velocidad del automotor causante del accidente, jurídicamente se toma en cuenta la responsabilidad del conductor sin dejar de lado el daño causado<sup>25</sup>.

El autor Jaime Ferreto Mellafe en su obra “El Procedimiento Civil de Tránsito”, manifiesta:

*Accidente de Tránsito “Es todo suceso eventual, o acción de la cual se derivan involuntariamente daños en las cosas o en las personas, cuando el factor contribuyente de este hecho es la circulación de por lo menos un vehículo”.*

El concepto del autor es claro y preciso, señala que accidente de tránsito, es un evento casual, provocado involuntariamente y que ha causado perjuicio en bienes sean cosas o en las personas, cuyo elemento que lo provocó fue el ser humano como consecuencia de utilizar en vehículo.

El Dr. García Falconí expresa que el accidente de tránsito es:

*“Todo suceso o acontecimiento anormal e imprevisto que acarrea un daño en las cosas o en las personas y que es causado con ocasión directa del empleo o uso de un vehículo motorizado o tracción animal o fuerza humana<sup>26</sup>.”*

Jurídicamente accidente de tránsito son los eventos dañosos, típicos, culposos, en que no intervienen la intención sino la falta de previsibilidad.

Una persona no siempre puede prever un accidente de tránsito, ya que no puede conocer anticipadamente el daño o peligro que va a acontecer, para evitar o impedir este suceso.

---

<sup>25</sup> YAVAR Fernando, MANUEAL TERORICO – PRACTICO SOBRE DELITOS DE TRANSITO, Edición 2011- Guayaquil – Ecuador. Introito.

<sup>26</sup> GARCIA, José, Manual de Derecho Procesal. El Juicio por Accidentes de Tránsito, págs. 94 -95.



#### 4.2.4. Lesiones por Accidentes de Tránsito

*“Dentro del campo legal las lesiones producidas por los accidentes de tránsito, producen debilidad de la salud, cuando se ha originado una lesión o traumatismo, se ha restado las resistencias orgánicas normales, calificándole como lesión grave”<sup>27</sup>.*

Los autores Carrillo P. Y Von Reckow, consideran que las lesiones producidas en un accidente de tránsito, en la vía pública, motivados por el tránsito de vehículos, origina cambios en el cuerpo humano, por las pocas defensas que posee el organismo, contra la dureza metálica de las carrocerías lo cual da origen a las contusiones.

Podemos ver que el accidente de tránsito es:

*“Todo deterioro o de la salud o de la integridad corporal. Comprende tanto las enfermedades somáticas como las psíquicas, los defectos que provengan de ellas y la pérdida de una parte de la sustancia corporal.*

*Los bienes jurídicos protegidos en el delito de lesiones son la salud, psíquica y mental, así como la integridad corporal.”<sup>28</sup>*

A consecuencia del accidente de tránsito la salud, la integridad anatómica se ve quebrantada, estas enfermedades afecta también en el aspecto psicológico (espiritualidad, anímica, moral, que son parte del ser humano), con las consecuencias adecuadas que se desarrollan por este efecto.

#### **Lesiones.**

Lesión. *“Herida, golpe u otro detrimento corporal, es un daño, lesión en la estructura y vitalidad de los tejidos, causado por cualquier circunstancia, hecho o proceso violento. Las lesiones se refieren a los daños injustos causados en el*

---

<sup>27</sup> Carrillo P. NOTAS DE MEDICINA LEGAL. Universidad Central del Ecuador. Facultad de Ciencias Médicas.. pág. 36.

<sup>28</sup> IBIDEM. Pag. 567.

*cuerpo o salud de una persona*<sup>29</sup>

Generalizando, se puede decir que lesión son los daños recibidos por una persona, a consecuencia de un golpe, herida, etc. en los cuales ha sufrido quebranto en la salud quien fue víctima, por un hecho o suceso violento.

Se puede definir desde cuatro puntos de vista:

*En Medicina.- Se denomina lesión a la alteración provocada por una causa patológica o por una causa traumática*<sup>30</sup>.

Dentro de la ciencia médica a la lesión se le conoce como una alteración, una variación, o el cambio que sufre el cuerpo humano a causa de una acción que lo ha provocado, puede ser de diferente manera.

*Dentro del Campo Médico Legal.- hablamos de lesión cuando existe una alteración anatómica o funcional provocada por un traumatismo violento.*

La lesión dentro del aspecto médico legal, es más directa, cuando expresa que es una alteración en el sistema orgánico – funcional del ser humano, que provoca un cambio, un traumatismo, golpe, contusión, u otra circunstancia que puede alterar el organismo.

*En el aspecto jurídico.- Lesión quiere decir: herir, dar de golpes a una persona, provocándole enfermedad o incapacidad física para el trabajo.*

Jurídicamente la lesión se considera como golpes, heridas, lesiones, laceraciones que recibe una persona, y a causa del herido se ve incapacitado para efectuar su actividad física de costumbre.

*Bajo el punto de vista pericial.- La podemos definir como el trastorno*

---

<sup>29</sup> Cabanellas, Guillermo. Diccionario de Derecho Usual. Editorial Heliastico. S.r.l, Buenos Aires Argentina, 1974. Pág. 194.

<sup>30</sup> CARRILLO, p. NOTAS DE MEDICINA LEGAL. Universidad Central del Ecuador. Facultad de Ciencias Médicas. Pág. 567

*provocado por un traumatismo que al obrar sobre el organismo humano, produce signos que pueden ser valorados por el médico legista.*

*Para emitir un informe sobre las lesiones se debe considerar todas las consecuencias o complicaciones de un traumatismo, cualquiera que sea el hecho, resultados o conclusiones”.*<sup>31</sup>

El perito médico legal, considera a la lesión el trastorno o perturbación que recibe el cuerpo a causa de un golpe, contusión, lesión, magulladura que afecta el organismo humano, valorado por el experto médico, mediante su experticia.

#### **4.2.5. Formas y mecanismos de lesiones, traumas y traumatismos.**

En medicina las lesiones, son toda herida golpe o enfermedad, puede causar daño, perjuicio o detrimento corporal, con pérdida o quebranto en la salud, este detrimento orgánico y/o funcional responde a las violencias ejercidas sobre el organismo.

#### **Jurídicamente.**

La lesión es todo cambio patológico producido en un organismo, pero en medicina legal involucra el aspecto jurídico, que implica presunción de daño (culposo o doloso) de origen accidental o voluntario, intencionado o inesperado, por negligencia o impericia en el proceder, por ignorancia, o por falta de cumplimiento de deberes o de funciones de un cargo, que implica un deber de cuidado y da lugar a sanciones previstas en la ley (códigos, otras normas legales, etc.)

En la práctica médica las heridas es una solución de continuidad en los tejidos ya sea superficial o profunda. Las heridas presentan sus características de acuerdo a los antecedentes, forma de producción, conformación y evolución que están supeditadas al terapéutico adecuado y adaptado para intentar la curación.

---

<sup>31</sup> CARRILLO P., NOTAS DE MEDICINA LEGAL, Universidad Central del Ecuador. Págs. 30 -31

Pero a las heridas también se las identifica como traumas:

*“Trauma proviene de un concepto griego que significa **“herida”**. Se trata de una **lesión física** generada por un agente externo o de un **golpe emocional** que genera un perjuicio persistente en el inconsciente.*

*El **trauma físico** está vinculado a una avería que sufre el cuerpo. Una herida es técnicamente la interrupción de la extensión continuada de las mucosas o de la piel, lo que genera que el interior corporal quede comunicado con el exterior.*

*Los esguinces, las fracturas y las luxaciones son ejemplos de traumas. Por lo general no suponen un riesgo de vida, aunque pueden ocasionar discapacidad en la persona. Un **traumatismo de cráneo**, en cambio, puede ser muy riesgoso ya que amenaza el sistema nervioso central”.<sup>32</sup>*

Los autores vinculan los términos trauma, lesiones, herida que sufre una persona contra un agente externo, un golpe, que provocan alteraciones y cambios en el cuerpo, generalmente en su piel, en su sistema sanguíneo, soportando variaciones en el color de su piel.

En los accidentes de tránsito, los politraumatismos son frecuentes y el aplastamiento es común, tanto en el peatón como en el conductor, dependiendo ello de la forma y condiciones en que el accidente se produce.

**TRAUMATISMO.-** Del término “trauma” (del griego trauma, herida), sinónimo de lesión, que Defilippis Novoa y Segastume lo comprenden bajo el término genérico común a todas las lesiones provocadas por una lesión exterior.

Los mecanismos de producción de las lesiones o traumatismos, en relación con el agente vulnerante son:

---

<sup>32</sup> Definición de trauma. Que es, Significado y concepto <http://definición de trauma/ Dcz2DUyl806w>.

**Contusión.-** “Del latín *contusion*, una **contusión** es un **daño** que se produce en alguna parte del cuerpo a causa de un golpe que no genera una herida exterior. Se trata de una **lesión física no penetrante** por la acción de un objeto duro que actúa sobre el organismo con fuerza considerable.

Las contusiones pueden tener distinta gravedad de acuerdo a la energía que se haya aplicado sobre el organismo. Las contusiones superficiales se conocen como **equimosis**, mientras que las lesiones sobre los huesos pueden ser **fracturas** (la pérdida de continuidad normal de la sustancia ósea).

Entre los síntomas de una contusión, se encuentran el aumento de volumen en el lugar del golpe, la aparición de edemas y el dolor. Cabe destacar que, como la contusión no altera la integridad de la piel, no afecta la epidermis. La piel, en cambio, puede cambiar de color por la sangre derramada.

Las contusiones leves no requieren de mayores tratamientos. Los especialistas recomiendan aplicar compresas frías o de hielo en el sector del golpe para reducir la inflamación. Si la contusión es moderada, se puede elevar la parte afectada para facilitar la circulación. En el caso de las contusiones fuertes, que incluso pueden afectar los órganos sólidos, la mejor es consultar a un médico”<sup>33</sup>.

A la contusión también se le conoce como lesión causada por una fuerza obrante sobre el organismo, con las consecuentes reacciones locales (heridas, tumor, rubor, calor, inflamación) o generales (shock, inhibición, derrames, vómitos, etc.).

La fuerza puede actuar por golpe o choque, por la acción de pesos y, en ciertos casos, por deslizamiento prevalerte (fricción o presión tangencial).<sup>34</sup>

Nerio Rojas, describió las lesiones por contusiones profundas, sin herida en

---

<sup>33</sup> Lee todo en: definición de contusión- Qué es, significado y concepto <http://definición.de/contusión//·ixzz2DudH2PCz>

<sup>34</sup> Basile, Alejandro, Fundamentos de Medicina Legal Deontología y Biótica, pag. 73

la piel y músculos, provocadas por la elasticidad de los tejidos superficiales.

El mecanismo varía: simple presión, o aplastamiento, bajo un cuerpo pesado (techo, vehículo, etc.); otras veces puede tratarse de un choque o percusión de un cuerpo con movimiento o del mismo sujeto contra el piso, una piedra, etc. El cuerpo contundente duro puede ser una piedra, palo, etc., así como también la mano de otra persona ya sea abierta o cerrada en forma de puño.

**Excoriación.-** *“El término excoriación tiene dos significados diferentes:*

*Excoriación en dermatología, es la falta sustancial de una porción de piel que llega hasta la dermis (literalmente, "barrer hacia fuera", "sacar a la luz" la dermis = corium*

*Excoriación (física) o excoriación mecánica, cuando se produce una dificultad en el deslizamiento de piezas pesadas como consecuencia de crearse escamas en las superficies que se deslizan con dificultad. Para prevenir la excoriación y deterioro prematuro de estos componentes, hay que utilizar el lubricante adecuado que impida la aparición de la excoriación”<sup>35</sup>.*

Esta excoriación es la lesión producida por el roce de un cuerpo duro sobre la piel, que da como resultado la descamación (desprendimiento) de la epidermis o de esta capa y la dermis. Esta lesión trae consigo la exudación de un líquido incoloro, seroso en unas veces, seroso sanguinolento en otras, o francamente sanguinolento. Este derrame se organiza y forma una costra, que cae con el tiempo sin dejar cicatriz.<sup>36</sup>

La excoriación no se produce en el cadáver ni en las personas agónicas. Cuando la excoriación se ha producido en vida, hay que buscar una sufusión sanguínea o equimosis bajo la excoriación, que se presenta cuando la lesión se ha producida por una fuerte presión.

---

<sup>35</sup> <http://es.wikipedia.org/wiki/Excoriacion>

<sup>36</sup> Carrillo P. A. Von Reckow .Notas de Medicina Legal, Universidad Central del Ecuador. Pag. 39.

Las excoriaciones que ocupan superficies más grandes del cuerpo se observan especialmente en ciertos accidentes de tránsito, pero aunque éstas son más largas que anchas contrastan en su gravedad con las lesiones profundas, que puede haber conexamente, como los estallidos viscerales.

## **HEMATOMA.**

*“Acumulación de sangre que ha salido de los vasos sanguíneos por algún traumatismo o por alteración de los mecanismos de coagulación. Cambia de color con el paso del tiempo y puede tardar unos quince días en desaparecer”.*<sup>37</sup>

Este concepto en medicina claramente establece los cambios que sufre una persona cuando ha sido víctima de un traumatismo, cambios éstos que no solo pueden ser en la estructura del cuerpo humano, sino también sufre alteraciones en el sistema sanguíneo, el cual modificará hasta su color en la sangre.

*Hematoma.- “Un hematoma también puede ser llamado contusión o magulladura. Son lesiones originadas por una acción que chocan de forma violenta contra nuestro organismo, apareciendo una zona de nuestra piel de distinto color, debido a una acumulación de sangre producida por la rotura de pequeños vasos sanguíneos. Nuestra piel no se rompe, gracias a su elasticidad, lo que se produce es un sangrado interno.”*<sup>38</sup>

Al hematoma también se le considera como una lesión, la cual se ha producido en nuestra piel, induciendo a que cambie de color, por la presencia de acumulación de sangre ocasionada por la rotura de pequeños vasos sanguíneos.

Diferentes autores de medicina, coinciden que los hematomas son derramas de sangre coagulada y encapsulada, con aspecto edematoso de los tejidos que involucran e impregnan como resultado de la ruptura o solución de continuidad de las paredes de vasos sanguíneos de mayor calibre que en las equimosis. El hematoma es la consecuencia de un derrame importante, producido casi siempre

---

<sup>37</sup> <http://es.mimi.hu/medicina/hematoma.html>

<sup>38</sup> <http://www.euroresidentes.com/salud/consejos/primeros-ayudias/hematoma.htm>

con traumatismos violentos, que generan cavidades de colección hemática. En el cuero son las bolas hemáticas o “chichones”, casi siempre por traumatismos.

Es posible determinar el tiempo aproximado de evolución de los hematomas, desde el momento en que ocurrieron hasta su desaparición, determinados por el cambio de color al transcurso de los días. En el inicio, después de la congestión inicial, es morado oscuro (primeros 3 días), luego violeta (4 a 6 días), para mimetizarse con el tono de la piel después de los 15 días. El viraje se aprecia visiblemente cada 3 o 4 días, y en el lapso de 15 a 20 días desaparecen estas etapas cromáticas, son importantes el tamaño de los hematomas, la irrigación del área anatómica y la normalidad biológica de los tejidos involucrados.

## **EQUIMOSIS.**

*“Equimosis es un término médico para determinar una lesión subcutánea caracterizada por depósitos de sangre (sangre extravasada) debajo de la piel intacta. Clasificada como contusión simple, y es un signo inequívoco de vitalidad. Su tamaño puede variar, también llamado hematoma o comúnmente llamado moretón. Si su tamaño es muy pequeño se le llama petequias se puede localizar en la piel o en la membrana mucosa”.*<sup>39</sup>

En términos médicos la equimosis es la contusión, golpe, que ha recibido el cuerpo humano a consecuencia de un golpe, que afecta el sistema sanguíneo con la presencia de depósitos de sangre formados debajo de la piel, caracterizado por un cambio en el color de la piel, cambios que modificarán según el tiempo de haberse producido.

**Otra definición** *“Lesión resultante de una contusión sin solución de continuidad de la piel, que produce una extravasación de sangre en el tejido celular subcutáneo por rotura de los capilares, así como dolor por desgarramiento de los filetes nerviosos. La sangre derramada se infiltra y difunde por el tejido celular subcutáneo, dando a la piel un color que evoluciona en el tiempo por la*

---

<sup>39</sup> <http://es.wikipedia.org/wiki/Equimosis>



*degradación de la hemoglobina, desde el rojo de los primeros momentos hasta el amarillo previo a su desaparición, pasando por el azul y el verde. || Cardenal. || Extravasación hemorrágica de la piel o de la mucosa de extensión mayor que las petequias y menor que el hematoma, debida a la realización de cirugía de la zona, a traumatismo o a necrosis tisular. Ver hematoma”<sup>40</sup>.*

Las equimosis son derramamientos sanguíneos producidos por los vasos de la piel y tejido celular subcutáneo, que no forma colección sino que infiltra los tejidos vecinos. Su estudio tiene gran importancia por cuatro hechos:

1. Se puede determinar el arma que lo produjo. Ella es producida por cualquier cuerpo duro no cortante: puño, bastón martillo, etc. La equimosis puede reproducir o aproximarse a la forma y al tamaño del instrumento, aunque por la elasticidad de la piel aquélla suele ser un poco más chica que éste.

La equimosis se hace visible en el sitio mismo del traumatismo, pero a veces emigra a través de los tejidos profundos y aparece en la piel en otra región, siguiendo las partes de tejido más flácido (blando).

2. Se puede calcular en forma aproximada el tiempo de su producción.

Es importante determinar la época del traumatismo, lo cual es posible de acuerdo con la evolución sufrida por la equimosis, no se puede precisar el día exacto del golpe, pues la marcha del derrame varía según diversos factores.

Al inicio aparece como una zona congestiva colorada, posteriormente toma los colores violáceos oscuros, azules, verdes y amarillos en los días siguientes, apareciendo los primeros colores hacia el centro y el último en la periferia. Todo por alteraciones de la hemoglobina.

Las coloraciones varían de acuerdo al tiempo y son variables: se presenta azul alrededor de tres días; el verde al quinto y sexto y el amarillo el octavo - décimo día

---

<sup>40</sup> <http://www.definicionesdemedicina.com/equimosis/>

depende también de la zona traumatizada, de su vascularización, de la edad. etc.

En los niños por la abundante irrigación de los tejidos, no dura mucho tiempo, siendo lo contrario en el viejo, en el que la absorción es lenta.

3. Da alteraciones titulares y hemáticas, especialmente en glóbulos rojos. También sufren cambios histológicos, los que en las primeras 24 horas se hinchan, a los tres días se deforman y de los 6 a los 8 días disminuyen su volumen y luego desaparecen atrapados por los linfocitos.
4. Puede cambiar de sitio. Las huellas equimóticas se encuentran en sitios diferentes a los traumatizados.

#### **4.2.6. Sanciones a los Infractores de Transito en el Ecuador**

El Ecuador con nuevas multas para las infracciones de tránsito. El Ministerio de Relaciones Laborales, en uso de sus atribuciones conferidas en los artículos 154, numeral 1 de la Constitución de la República del Ecuador, y 17 del Estatuto del Régimen Jurídico Administrativo de la Función Ejecutiva, y de conformidad con lo establecido en el Art. 18 del Código de Trabajo, emite el Acuerdo Ministerial 0215, cuyo artículo único dice:

**“Art.1 1.- Del salario Básico Unificado para el 2013.-** Fijar a partir del 1 de enero del 2013, el salario básico unificado para el trabajador en general, incluidos los trabajadores de la pequeña industria, trabajadores agrícolas, y trabajadores de maquila; trabajador o trabajadora del servicio doméstico; operarios de artesanías y colaboradores de la microempresa, en 318,00/100 dólares de los Estados Unidos de Norteamérica mensuales.

El valor del salario básico unificado (SBU) servirá de base para el cálculo de los salarios mínimos sectoriales de las 22 Comisiones Sectoriales, los cuales en ningún caso podrán ser inferiores al salario básico unificado.

**Disposición Final.-** El presente acuerdo ministerial entrará en vigencia a partir del 1 de enero del 2013, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.”<sup>41</sup>

“Recordemos que la ley Orgánica de Transporte terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, instituye que las multas por infracciones de Tránsito se establecerán en función de un porcentaje (%) del SBU, por lo que creemos que es importante dar a conocer a nuestros visitantes, las nuevas multas vigentes para el año 2013, resaltando que estos nuevos valores serán aplicados para aquellas infracciones cometidas a partir del 1 de enero del 2013.

<b>CONTRAVENCIONES:</b>					
<b>CONTRAVENCIONES:</b>	<b>PUNTOS</b>	<b>MULTA</b>	<b>2011 (SBU=264)</b>	<b>2012 (SBU=292)</b>	<b>2013 (SBU=318)</b>
LEVES DE PRIMERA CLASE	-1,5	5%	\$ 13,20	\$ 14,69	\$ 15,90
LEVES DE SEGUNDA CLASE	-3	10%	\$ 26,40	\$ 29,20	\$ 31,80
LEVES DE TERCERA CLASE	-4,5	15%	\$ 39,60	\$ 43,80	\$ 47,70
GRAVES DE PRIMERA CLASE	-6	30%	\$ 79,20	\$ 87,60	\$ 95,40
GRAVES DE SEGUNDA CLASE	-7,5	40%	\$ 105,60	\$ 116,80	\$ 127,20
GRAVES DE TERCERA CLASE	-9	50%	\$ 132,00	\$ 146,00	\$ 159,00

**Art.146 LOT.-** La reincidencia en la comisión de cualquiera de las contravenciones será sancionada con el doble del máximo de la multa establecida para la contravención.

<sup>41</sup> Código del trabajo, edición especial, 2011.

<b>CONTRAVENCIONES MUY GRAVES ART. 145 LOTT:</b>				
<b>CONTRAVENCIONES MUY GRAVES</b>	<b>PUNTOS</b>	<b>MULTA</b>	<b>PRISIÓN</b>	<b>APREHENSIÓN</b>
a) Quién conduzca un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducir;	0	\$ 318	3 días	.....
b) Quién conduzca con licencia anulada, revocada o suspendida, la misma que será retirada;	-10	\$ 318	3 días	.....
c) Quién conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente;	-10	\$ 636	—	7 días al vehículo
d) El conductor que faltare de obra a la autoridad o agente de tránsito;	-10	\$ 318	3 días	.....
e) Exceder la velocidad fuera del rango moderado, de conformidad con el reglamento correspondiente;	-10	\$ 318	3 días	.....
f) Transportar pasajeros o bienes sin contar con el título habilitante correspondiente, o realice un servicio diferente al autorizado;	-10	\$ 636	—	7 días al vehículo
g) Quienes con vehículos a motor, participen en competencias en la vía pública sin el permiso correspondiente; y,	-10	\$ 318	3 días	.....
h) Quién cause accidente de tránsito con heridos con incapacidad física menor a quince días.	-10	\$ 636	—	7 días al vehículo

La reincidencia en el cometimiento de cualquiera de estas contravenciones, será sancionada con el doble de lo establecido en el presente artículo.

<b>CONTRAVENCIONES MUY GRAVES POR CONDUCIR BAJO EFECTOS DEL ALCOHOL O DROGAS:</b>				
<b>ART.</b>	<b>CAUSA</b>	<b>PUNTOS</b>	<b>MULTA</b>	<b>PRISIÓN</b>
145.1	Conducir un vehículo bajo los efectos de drogas o sustancias estupefacientes;	-15	\$ 318	30 días
145.2	Conducir un vehículo con una tasa de alcohol mayor a 0,3 e inferior a 0,8gr/l en sangre (0,15 mg/l e inferior a 0,4 mg/l en aire expirado);	-5	\$ 318	5 días
	Conducir con tasas de alcohol de 0,8gr/l. gramos o más (0,4mg/l en aire expirado);	-10	\$ 318	15 días
145,3	Quién conduzca un vehículo de transporte público, comercial o de carga con tasas superiores a 0,1gr/l en sangre (0,05mg/l en aire expirado).	-30	\$ 636	60 días

La primera reincidencia en el cometimiento de estas contravenciones, será sancionada además con la suspensión de un año de la licencia de conducir. La segunda reincidencia será sancionada con la revocatoria definitiva de la licencia de conducir.

NOTA: En los delitos de tránsito, la sanción económica se calculará con un SBU de 318 dólares.

Quienes hacemos ecuador-vial.com, invitamos a los usuarios de las vías a respetar las normas y señales de tránsito, para lograr una convivencia pacífica con el fin de consolidar una sociedad sin accidentes de tránsito”<sup>42</sup>.

<sup>42</sup> [www.ecuador-vial.com](http://www.ecuador-vial.com). Quito., mayo2011.

### **4.3. MARCO JURIDICO**

#### **4.3.1. El Derecho al Transito en la Constitución de la República**

El artículo 66 de la Constitución de la República del Ecuador, contempla los derechos que tenemos las personas en este país, entre ellos se encuentra el mencionado en el numeral 14 que en su parte pertinente dice: “el derecho a transitar libremente por el territorio nacional y a escoger su residencia.”<sup>43</sup>

El derecho a transitar libremente por el territorio nacional, no es suficiente, pues el Estado debe garantizar en que ese tránsito o esa circulación sea segura, es por ello que la misma Constitución en su artículo 393 garantiza la seguridad humana, al estipular:

“Art. 393.- El Estado garantizará la seguridad humana a través de políticas y acciones integradas, para asegurar la convivencia pacífica de las personas, promover una cultura de paz y prevenir las formas de violencia y discriminación y la comisión de infracciones y delitos. La planificación y aplicación de estas políticas se encargará a órganos especializados en los diferentes niveles de gobierno”<sup>44</sup>.

Como vemos el Estado está en la obligación de garantizar la seguridad a todos los habitantes, que no tiene que ver únicamente con la protección hacia los criminales o delincuentes que se encuentran en las ciudades del país, sino también en materia de tránsito, principalmente previniendo los accidentes o infracciones, que a su vez garantiza la seguridad de las personas y luego castigando a los infractores de las normas, para que en lo posterior no vuelvan a infringir la ley.

En materia de transporte, es también obligación del Estado regularlo, pues el artículo 394 de la Constitución de la República, claramente lo establece así:

---

<sup>43</sup> CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.- Tribunal Supremo Electoral.- Art. 66.- Pág. 47

<sup>44</sup> Ob. Cit. Art. 393.- Pág. 176

“Art. 394.- El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias”<sup>45</sup> .

El Art. 195 de la Constitución de la República en su parte pertinente dice “La Fiscalía dirigirá, de oficio o a petición de parte, la investigación pre procesal y procesal penal; durante el proceso ejercerá la acción pública con sujeción a los principios de **oportunidad** y mínima intervención penal, con especial atención al interés público y a los derechos de las víctimas (...)”<sup>46</sup>

#### **4.3.2. El Derecho al Tránsito en la Ley LOTTTSV**

Como ya hemos analizado, nuestra Constitución en su artículo 195 dispone que la Fiscalía dirigirá, de oficio o a petición de parte, la investigación preprocesal y procesal penal; durante el proceso ejercerá la acción pública con sujeción a los principios de oportunidad y mínima intervención penal, con especial atención al interés público y a los derechos de las víctimas. De hallar mérito acusará a los presuntos infractores ante el juez competente, e impulsará la acusación en la sustanciación del juicio penal.

El Artículo 173 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece que en aquellos delitos donde por las circunstancias, el infractor sufre un daño físico grave que le imposibilite llevar una vida normal o las únicas víctimas fuesen su cónyuge o pareja en unión libre y familiares comprendidos hasta el segundo grado de consanguinidad, a petición del Fiscal y luego de constatar que en el caso concreto la aplicación de la pena no responde a un interés social, el Juez puede conceder el principio de Oportunidad y archivar el

---

<sup>45</sup> Ob. Cit. Art. 394.- Pág. 176

<sup>46</sup> CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.- Tribunal Supremo Electoral.- Art. 195.- Pág. 104

caso previa audiencia.

Para Claus Roxin, el principio de oportunidad “autoriza a la fiscalía a decidir entre la formulación de la acusación y el sobreseimiento del procedimiento, aun cuando las investigaciones conducen, con probabilidad rayana en la certeza, al resultado de que el imputado ha cometido una acción punible”<sup>47</sup>.

Julio B.J. Maier concibe al principio de oportunidad como “la posibilidad de que los órganos públicos, a quienes se les encomienda la persecución penal, prescindan de ella, en presencia de la noticia de un hecho punible o, inclusive, frente a la prueba más o menos completa de su perpetración, formal o informalmente, temporal o definitivamente, condicionada o incondicionadamente, por motivos de utilidad social o razones político-criminales”<sup>48</sup>.

Gimeno Sendra señala que el principio de oportunidad es una “facultad que al titular de la acción penal asiste, para disponer, bajo determinadas condiciones, de su ejercicio, con independencia de que se haya acreditado la existencia de un hecho punible contra un autor determinado”<sup>49</sup>.

Hay que diferenciar el principio de oportunidad de la mínima intervención penal, al efecto en el artículo innumerado cuarto a continuación del artículo 5 del Código de Procedimiento Penal, prescribe que “En la investigación penal, el Estado se sujetará al principio de mínima intervención. En el ejercicio de la acción penal se prestará especial atención a los derechos de los procesados y ofendidos”; es decir la mínima intervención penal es una política estatal, que tiene a minimizar la actuación del derecho penal en los conflictos sociales.

Nuestro país reconoce el principio de oportunidad y su aplicación debe ser

---

47 ROXIN, CLAUS, Derecho Procesal Penal, *traducción de la 25ª edición alemana de Gabriela E. Cordoba y Daniel R. Pastor revisada por Julio B. J. Maier, Editores del Puerto, Buenos Aires, 2000. p. 89.*

48 MAIER, JULIO B. J., Derecho Procesal Penal, I. Fundamentos, *Editorial Del Puerto srl, 2ª edición 3ª reimpresión, 2004, pág. 836.*

49 GIMENO SENDRA, J.V., Los procedimientos penales simplificados (principios de oportunidad y proceso penal monitorio), *Justicia, Madrid, 1987, p. 350.*



paralela al ejercicio de la acción penal, es decir cuando el Fiscal ha concluido la indagación previa y da inicio a la etapa de Instrucción Fiscal teniendo elementos de convicción suficientes que sustenten la imputación.

El Código de Procedimiento Penal señala en su artículo 39.3 que: “El fiscal en razón de una eficiente utilización de los recursos disponibles para la investigación penal y de los derechos de las partes, podrá abstenerse de iniciar la investigación penal o desistir de la ya iniciada cuando:

1. El hecho constitutivo de presunto delito no comprometa gravemente el interés público, no implique vulneración a los intereses del Estado y tenga una pena máxima de hasta cinco años de prisión.

2. En aquellos delitos donde por sus circunstancias el infractor sufiere un daño físico grave que le imposibilite llevar una vida normal o cuando tratándose de un delito culposos los únicos ofendidos fuesen su cónyuge o pareja y familiares comprendidos hasta el segundo grado de consanguinidad.

Cuando se trate de delitos de violencia sexual, violencia intrafamiliar o delitos de odio, el fiscal no podrá abstenerse en ningún caso de iniciar la investigación penal”<sup>50</sup>.

Respecto al principio de oportunidad, la Dra. Mariana Yépez Andrade, ex Fiscal General del Estado, realiza algunas reflexiones, que me permito transcribir:

“No existe unidad de criterio respecto de la categoría de la oportunidad como principio, o de que se la considere como una institución procesal, o de excepción al principio de legalidad. El doctor Darío Bazzani Montoya hace notar además que tampoco hay posiciones unánimes acerca de su conceptualización en ninguno de los niveles: doctrinario, positivo y jurisprudencial. Es así que partiendo siempre de que la oportunidad es igual a discrecionalidad, se discute sobre su alcance; para

---

<sup>50</sup> Artículo agregado por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 555 de 24 de Marzo 2009

unos sectores significa no ejercer la acción penal, mientras que para otros son formas de abreviación del proceso. El mismo autor sostiene que no hay un concepto uniforme de la oportunidad; que su contenido y alcance, dependen de la forma como en cada sistema se desarrolle, pero que lo único cierto y universal es que la oportunidad es sinónimo de discrecionalidad.

De acuerdo al diseño del esquema procesal acusatorio, o sea al modelo teórico adoptado, el principio de oportunidad puede implicar una decisión definitiva de no ejercer la acción penal; o también el condicionamiento para no ejercerla, pero igualmente hay la posibilidad de aplicarlo una vez ejercida la acción. En todo caso, el principio de oportunidad se puede explicar por razones de política criminal o de necesidad frente a la congestión de la justicia penal”<sup>51</sup>.

#### **4.3.3. Contravenciones de Transito**

##### **Principio de Celeridad:**

*“La administración de justicia será rápida y oportuna, tanto en la tramitación y resolución de la causa, como en la ejecución de lo decidido. Por lo tanto en todas las materias, una vez iniciado un proceso, las juezas y jueces están obligados a proseguir el trámite dentro de los términos legales, sin esperar petición de parte, salvo los casos en que la ley disponga lo contrario” .Art. 20<sup>52</sup>*

Toda actuación, debe ser pronta y ágil, sin dilaciones injustificadas, en menor tiempo posible. La administración de justicia debe ser eficiente, oportuna y los funcionarios y empleados judiciales sustentarán las causas basado en la realidad procesal.

Este principio es violado frecuentemente por los administradores de justicia, ya que los procesos sufren demoras injustificadas e inexplicables, los cuales no son ajenos a la congestión de procesos que se ven obligados a resolver los

---

<sup>51</sup> Yepez Mariana Dra.- El Principio de Oportunidad y las Reformas al Código de Procedimiento Penal

<sup>52</sup> Código Orgánico de la Función Judicial. Corporación de Estudios y Publicaciones. 2011. Pág. 7

administradores de justicia en los Consejos de la Judicatura por la cantidad de trámites que tienen que resolver.

### ***Principio de Seguridad Jurídica***

*“Las juezas y jueces tienen la obligación de velar por la constante, uniforme y fiel aplicación de la Constitución, los instrumentos internacionales de derechos humanos, los instrumentos internacionales ratificados por el Estado y las leyes y demás normas jurídicas. Art. 25”<sup>53</sup>*

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

La seguridad jurídica está universalmente reconocida y es la confianza y estabilidad que una sociedad debe tener conforme con la Constitución y la ley. Garantiza que los derechos de los ciudadanos no sean vulnerados y se los respeten de acuerdo con el ordenamiento jurídico.

### ***Principio de Legalidad.-***

*“Conocido como principio de reserva de ley penal, se fundamenta en el apotegma latinizado “mullun crimen nulla poena sine lege”, sólo la ley, determinará la conducta delictiva Art. 7.”<sup>54</sup>*

Conocido como principio de reserva o de legalidad. Es bien conocido por todos, por tratarse de un derecho fundamental de todas las personas, que ninguna persona puede ser penada sin juicio previo por ello el Art. 2 del Código de Procedimiento Penal, puntualiza:

---

<sup>53</sup> ibidem. Pag. 8

<sup>54</sup> Código Orgánico de la Función Judicial. Corporación de Estudios y Publicaciones. 2011. Pág. 4

*“Legalidad. Nadie puede ser reprimido por un acto que no se halle expresamente declarado como infracción por la Ley Penal, ni sufrir una pena que no esté en ella establecida.*

*La infracción ha de ser declarada y la pena establecida con anterioridad al acto.*

*Deja de ser punible un acto si una ley posterior a su ejecución lo suprime el número de las infracciones; y, si ha mediado ya sentencia condenatoria, quedará extinguida la pena, haya o no comenzado a cumplirse”<sup>55</sup>.*

El principio de legalidad comprende varios aspectos:

- a) No hay delito sin ley previa, la ley debe tipificar previamente las conductas que en el futuro se considerará delictivas
- b) No hay pena sin ley previa, la ley debe determinar que sanción merecerá esas conductas.
- c) No hay juicio penal sin ley previa, la ley debe establecer los mecanismos procesales con los cuales se juzgará a los infractores.
- d) No hay condena sin juicio legal, nadie puede sufrir una sanción penal si ésta no ha sido establecida en una sentencia luego de un juicio.

*Principio de Proporcionalidad. Se fundamenta en el equilibrio y prudencia que debe existir entre el hecho punible y la pena que debe corresponder al autor.*

La consecuencia del delito es la pena. Imponiendo la sanción, la ley busca general y fundamentalmente castigar al infractor.

**C.P.P.** \* (...) *Principio de Mínima Intervención.*

*“En la investigación penal, el Estado se sujetará al principio de mínima intervención. En el ejercicio de la acción penal se prestará especial atención a los derechos de los procesos y ofendidos”<sup>56</sup>*

---

<sup>55</sup> CODIGOS PENAL, corporación de estudios y publicaciones 2013.

<sup>56</sup> CODIGOS PENAL Y DE PROCEDIMIENTO PENAL. Editorial Jurídica del Ecuador. Pag. 263

Este principio expresa la necesidad de que los sujetos procesales (ofendido – procesado), tengan apertura a presentar las pruebas y realicen cualquier actividad o gestión para fundamentar su acusación o su defensa sin que uno tenga mejor oportunidad que el otro. Igualdad de oportunidad deben tener al momento de las diligencias de investigación y de prueba, pruebas que lo llevarán al juez a garantizar los derechos de los sujetos procesales, a controlar el respeto a tales derechos; y, al finalizar el procedimiento valorar lo que ha podido aportar los sujetos procesales en defensa de sus intereses.

*Principio de Lealtad Procesal. Las partes procesales que intervienen en el proceso, están en el deber de actuar con absoluta lealtad y buena fe. Deben obrar sin temeridad en el ejercicio de los derechos y deberes procesales.*

Proceder con lealtad y buena fe en todos sus actos, se refiere al principio de moralidad procesal, por tanto, se debe erradicar el retorcido criterio que las maniobras de mala fe y deslealtad; no se puede confundir la inteligencia y la sabiduría con la inmoralidad y deshonestidad.

***Principio Indubio Pro Reo.-*** *Presupone un especial estado de ánimo del juez, por el cual no alcanza la convicción de certidumbre sobre los hechos, dicho estado no puede sustentarse en una pura subjetividad sino que debe derivarse racional y objetivamente de la valoración de las condiciones del proceso.*

Este principio de política procesal penal ha de llegarse a la absolución del imputado cuando la prueba proporcionada por los acusadores y aún la producida por el mismo tribunal no sea suficiente para lograr el convencimiento de éste sobre la verdad de los hechos constitutivos del fundamento fáctico de la pretensión, que ha de constituir, a su vez el fundamento fáctico de la decisión que acuerda su actuación o denegación.

En síntesis el juez debe decidir en sentencia con la certeza a la que llevan las pruebas, sea respecto de la existencia o no del delito; sea de la culpabilidad o

inocencia del procesado. El procesado está protegido por el derecho a ser considerado por inocente mientras no se pruebe lo contrario. Por eso el Trabajo del Ministerio Público como del Juez es acreditar el delito y descubrir al responsable para acusarlo y demostrar su culpabilidad. En caso de duda es mayor la responsabilidad de los juzgadores, el juez debe atenerse, estrictamente a la letra de la ley, en caso de duda el juez se la interpretará en el sentido más favorable al reo; pues no se debe dar paso para que el acusado goce del principio de presunción de inocencia, esta garantía constitucional debe dejarse en claro para no perjudicar al acusado.

### ***Principio de Buena Fe y Lealtad Procesal.***

*“En los procesos judiciales las juezas y los jueces exigirán a las partes y a sus abogados que observen una conducta de respeto recíproco e intervención ética, teniendo el deber de actuar con buena fe y lealtad. Se sancionará especialmente la prueba deformada, todo modo de abuso del derecho, el empleo de artimañas y procedimientos de mala fe para retardar indebidamente el progreso de la litis. Art. 26”<sup>57</sup>*

Principio en el cual los juzgadores exigen actuar con corrección, con verdad y presentando las pruebas que induzcan al juez a la correcta aplicación de la ley. La lealtad procesal induce al Juez, a la rebaja de la pena impuesta, cuando el infractor reconoce la infracción cometida y pide disculpas por lo sucedido. Este principio acoge también las actuaciones correctas con los que han litigado los abogados, los cuales deben actuar con capacidad, conciencia, probidad.

La buena fe con que actúan los litigantes deben ser aplicada dentro del procedimiento, si estas actuaciones manifiestan lo contrario, el Juez tiene la facultad de aplicar el Art. 293 del C.P.P. que expresa: “Presunción del perjurio.- si el “tribunal de garantías penales” observare que el declarante ha incurrido en alguno de los casos previstos en el Art. 137 de este Código, el presidente ordenará

---

<sup>57</sup> Código Orgánico de la Función Judicial. Corporación de Estudios y Publicaciones.2009. Pag. 8

la detención para los efectos señalados en dicho artículo”

**Art. 137 C.P.P.**

*“Detención de testigos sospechosos.- El Presidente del “Tribunal de garantías penales” podrá ordenar la detención, como sospechoso de faltar a sabiendas a la verdad, del testigo variante o que discordare consigo mismo del que usare respuestas evasivas o del que en su declaración vacilare de un modo equívoco, siempre que en estas circunstancias no proceden de rusticidad o torpeza del testigo”<sup>58</sup>*

La presentación de las pruebas, versiones de testigos, presentación de pruebas documentales, prueba técnica de fotografías, partes informativos, informes periciales, deben ser claras, precisas y apegadas a la verdad, caso contrario, el Juez de garantías penales, tiene la potestad de ordenar la detención del testigo que está faltando a la verdad, la prueba testimonial es la basa para justificar honorabilidad, y verdad de los hechos ocurridos.

**4.3.4. Juzgamiento de Contravenciones**

En la Fiscalía cuando ha llegado a conocer sobre un accidente de tránsito, avoca conocimiento del acto administrativo, y dispone la práctica de actos urgentes para determinar la responsabilidad del infractor y el hecho punible denunciado.

Si en la investigación y después del avalúo del daño material encuentran reparación de daños materiales, el informe del señor Fiscal lo calificará como una contravención de Tránsito y ordenará la tramitación en los organismos respectivos.

La fase preprocesal, y el proceso penal de tránsito son orales, pero la Fiscalía dejará constancia escrita de las diligencias efectuadas, en las que contenga el

---

<sup>58</sup> CODIGOS PENAL Y DE PROCEDIMIENTO PENAL. Editorial Jurídica del Ecuador. Pag. 304.

archivo histórico de dichos actos, para garantizar el derecho a la defensa de las partes. Art. 161 L.O.T.T.T.S.V.

La acción penal en materia de contravenciones de tránsito tiene como antecedente el parte policial; en tal virtud esta pieza procesal es el documento más importante del juicio y constituye la única forma para que el juzgador avoque conocimiento de este tipo de infracciones de tránsito.

El artículo 163 de la L.O.T.T.T.S.V. dispone:

*“El parte policial por delitos y contravenciones de tránsito, debe contener una relación detallada y minuciosa del hecho y sus circunstancias, incluyendo croquis y de ser posible, fotografías que evidencien el lugar del suceso y los resultados de la infracción”.*

El parte policial debe reflejar la realidad de los hechos, por cuanto el agente está presente en el lugar de la comisión de la contravención de tránsito y observa de manera clara y directa los acontecimientos, por tratarse de una infracción flagrante, el cual debe ser remitido en el plazo de veinte y cuatro horas bajo la responsabilidad legal de los agentes policiales.

Las Jefaturas de Tránsito a nivel nacional se han preocupado por elaborar un parte policial que se constituya en un documento claro, explicativo y que ubique los hechos en el tiempo y espacio; contiene los siguientes datos:

### ***CONTENIDO DEL PARTE POLICIAL***

Relación detallada del hecho.-

El agente de control de tránsito debe registrar en el parte policial la fecha de la comisión de la contravención, día, mes, año, la hora, el lugar exacto con la dirección precisa; y detallar con claridad la contravención que cometió el usuario de la vía pública, y las circunstancias que rodearon al hecho.



Elaboración de un croquis.

Consideramos que es necesario, ya que su presencia no cambia ni altera la realidad de los hechos. En la práctica los agentes de tránsito elaboran el croquis en el parte policial con el fin de hacer objetiva la infracción demostrar cuales fueron las circunstancias de la contravención.

## **VALORACIÓN DEL PARTE POLICIAL**

El artículo 164 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone:

*Art. 164. “Para la sustanciación de los procesos penales de tránsito, el juez considerará el parte policial como un elemento informativo y referencial”.*

El Juez de Tránsito al momento de resolver una contravención debe tomar en cuenta que el parte policial tiene únicamente carácter informativo y referencial, es decir no constituye prueba; para que adquiera fuerza probatoria debe ser sustentado por el agente de tránsito que lo elaboró, a través de su declaración.

De la declaración del agente de tránsito se extrae toda la verdad, a fin de que el Juez dicte una sentencia acorde a la realidad procesal, valorando desde luego las pruebas de descargo que haya presentado la defensa. La falta de presentación del Agente de Tránsito en la audiencia, será motivo suficiente para no ser sancionado el infractor, pues de lo contrario quien va a ser sancionado por su falta será el Agente de Tránsito, quien puede ser conducido a prisión.

## **BOLETA DE CITACIÓN**

El artículo 179 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone.

*Art 179. “En las contravenciones, los agentes de tránsito entregarán personalmente*

*al responsable de la comisión de la contravención, copia de la boleta correspondiente, en la cual se señalará la contravención, el nombre y el número de cédula del conductor del vehículo, o de no poder establecerse la identidad del conductor el número de placas del vehículo, debe tomar en cuenta el siguiente proceso: En caso de que no se pueda entregar la boleta personalmente, ésta de ser posible se remitirá al domicilio del propietario del vehículo en un plazo no mayor de setenta y dos horas contadas desde la fecha en que fue cometida la infracción. Dicha boleta llevará impreso el detalle de la contravención y la advertencia de las sanciones correspondientes que para ella prevé la Ley.*

*Las contravenciones podrán ser también detectadas y notificadas por medios electrónicos y tecnológicos en los términos establecidos para tal efecto en el reglamento. 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”<sup>59</sup>.*

La nueva Ley de Tránsito dispone que el agente de policía haga conocer al usuario de la vía pública la clase de contravención que ha cometido, es decir le notifica personalmente a través de una boleta de citación.

Esta norma jurídica es efectiva, comunica la responsabilidad del infractor trata de eliminar la vieja mala práctica de los oficiales de tránsito que se inventaban infracciones y ponían en conocimiento de las autoridades de tránsito, para que se cobre la respectiva multa.

La boleta de citación le permite al presunto contraventor enterarse del acto jurídico que ha cometido y que está en contra de la Ley, con lo cual queda facultado para ejercer su legítimo derecho a la defensa.

---

<sup>59</sup> LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, Edición 2012.

## Contenido de la boleta de citación

La Agencia Nacional de Tránsito (ANT) ha diseñado un formato de boleta de citación válido para todo el país, en el cual se detalla lo siguiente: En el anverso, es destinado para datos del usuario consta:

- Los casilleros con: día, mes, año y hora, el número de la boleta de citación se detalla
- Datos de cédula de ciudadanía, licencia – pasaporte, categoría de licencia, tipo, y el lugar de emisión de la notificación
- Nombres y apellidos del infractor.
- Un bloque determinado a detallar las características del vehículo: Placa, marca, tipo, color
- Caso de contravención, que se encuentra detallado los artículos que fundamentan las contravenciones
- Datos para el parte. Cantón, lugar de contravención
- Espacio para describir el breve relato del hecho y circunstancias
- Y los datos el agente de Tránsito–autor del arte. (firma, nombre, grado, fecha/hora, unidad, reparto, código, Cedula de ciudadanía)

En el reverso de la boleta de citación consta la palabra croquis y un espacio en blanco; los agentes de tránsito elaboran un croquis a mano alzada del lugar en donde se produjo la supuesta contravención, no es una exigencia legal.

Las boletas de citación son originales y tres copias, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone que el original de la boleta se entrega al usuario (color azul), una copia de (color rosado) es para (el policial) otra copia, de color (verde) se entregará al Juez de Contravenciones o a la autoridad competente, mientras, y la otra copia se envía a las oficina de la Comisión de Tránsito–Procesamiento color (amarillo), para hacer efectivo el pago de la multa.

## AUDIENCIA ORAL DE JUZGAMIENTO

El artículo 178 de Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone: Art 178.

*“Las contravenciones, en caso de que el infractor impugne el parte del agente de tránsito dentro del término de tres días, serán juzgadas por los jueces o por la autoridad competente determinada en la presente ley, en una sola audiencia oral; el juez concederá un término de tres días, vencido el cuál pronunciará sentencia aun en ausencia del infractor”<sup>60</sup>.*

La audiencia única oral de juzgamiento en contravenciones se puede realizar aún sin la presencia del infractor y se lo declarará en rebeldía, el juez pronunciará sentencia, la misma que no puede ser apelada.

Si el infractor impugne el parte policial con el cual fue notificado, el juez convocará a una audiencia oral (única), en el cual concederá tres días para las pruebas pertinentes, para inmediatamente pronunciar sentencia.

Si bien existe la creación de los Juzgados de Contravención, aún en Tungurahua, el conocimiento de las contravenciones de tránsito lo hace el Juez de Tránsito.

El procedimiento para juzgar las contravenciones de tránsito prevé que se lo haga en una sola audiencia oral, lo que garantiza el principio de celeridad previsto en la Constitución de la República en los artículos 169 y 172, principio que no puede ser aplicado en forma oportuna, por la cantidad de trámites que debe resolver el juzgador.

---

<sup>60</sup> LEY ORGANICA DE TRANSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL, edición especial. Pág. 91.

El infractor dentro del término de prueba concedido, puede presentar, atenuantes que le benefician para la modificación de la pena. Como lo dispone el Art. 74 del Código Penal, que habla sobre la aplicación y modificación de las penas.

La rebaja de la condena depende de la prueba que presente el infractor. Es común en este tipo de trámites judiciales que los infractores presentan: certificaciones a través de medios informáticos que no ha sido sancionado por otro asunto de tránsito; certificaciones que se encuentran afiliados al IESS y que dependen de alguna institución en donde laboran, presentan testigos de honorabilidad, testigos idóneos que acreditan que son quienes mantienen el hogar y en caso de ser conducidos a prisión se verá afectada su intimidad familiar, certificaciones de honorabilidad, etc..

## **LA SENTENCIA**

Hugo Picado en su obra “El razonamiento en la formulación de la sentencia”, expresa: “Es la resolución que pone fin a la relación procesal, emana de un funcionario público”.

Es la resolución que emite el juez que conoce de la causa, sobre el asunto que está litigando.

*\*Art. 304-A C.P.P. “La sentencia debe ser motivada y concluirá declarando la culpabilidad o confirmando la inocencia del procesado; en el primer caso, cuando el tribunal de garantías penales tenga la certeza de que está comprobada la existencia del delito y de que el procesado es responsable del mismo; y en el segundo caso, si no hubiere comprobado la existencia del delito o la responsabilidad del procesado, o cuando existiere duda sobre tales hechos”.<sup>61</sup>*

---

<sup>61</sup> CODIGOS PENAL Y DE PROCEDIMIENTO PENAL. Editorial Jurídica del Ecuador. Pag. 366

Cuando el tribunal tenga la certeza de que está comprobada la existencia del delito y de que el procesado es responsable del mismo, dictará sentencia condenatoria.

Si no estuviere comprobada la existencia del delito, o la responsabilidad del procesado, o existiera duda sobre tales hechos, o el procesado hubiere acreditado su inocencia, dictará sentencia absolutoria.

*“La sentencia es la decisión del juez acerca del asunto o asuntos principales del juicio” Art. 269<sup>62</sup>*

*“En las sentencias y en los autos se decidirán con claridad los puntos que fueren materia de la resolución, fundándose en la ley y en los méritos del proceso; a falta de ley, en precedentes jurisprudenciales obligatorios, y en los principios de justicia universal” Art. 274.<sup>63</sup>*

La sentencia es la resolución dictada por el Juez mediante la cual resuelve sobre el asunto principal. Una sentencia debe ser motivada y debe concluir aceptando o negando la demanda, la cual debe ser en base a los méritos del proceso, y aplicando la sana crítica por parte del juez para no perjudicar a los litigantes.

La sentencia está estructurada por tres partes: Expositiva, considerativa, resolutive.

**Expositiva.-** Es la parte de la sentencia en la que constan los antecedentes del conocimiento de la causa, la relación circunstanciada de la infracción.

**Considerativa.-** Se establece en primer lugar si el proceso ha cumplido con las

---

<sup>62</sup> Código de Procedimiento Civil. R.O. 58 del 12 de julio del 2005. Pág. 31

<sup>63</sup> IBIDEM. Pág. 32

garantías del debido proceso, si se ha dado el trámite establecido en ley, se declara su validez, además se hace un análisis pormenorizado de las pruebas presentadas tanto de cargo como de descargo y se realiza un análisis jurídico, aplicando la doctrina y la jurisprudencia.

**Resolutiva.-** El fallo dictado por el Juez, determina su decisión que legítimamente opina o siente, juzgando de acuerdo con su opinión y según la ley o norma aplicable. La misma puede declarar la responsabilidad del infractor señalando el tipo penal infringido y la pena impuesta; o se confirma su inocencia; se citan normas legales que fundamenten la resolución.

La Ley de Tránsito dispone en el artículo 178, inciso tercero que la sentencia que dicta el Juez, por una contravención de tránsito no será susceptible de recurso alguno, como bien lo sostiene el doctor Jorge Alvarado, al decir “la sentencia no podrá ser apelada, lo que significa que la sentencia causa estado”. Por tanto viola la expresa disposición de que toda sentencia debe ser revisada por el superior jerárquico lo cual garantiza una confiable administración de justicia.

El artículo 403 del Código de Procedimiento Penal, norma supletoria en materia de tránsito dispone:

Art.403. “Inadmisibilidad de recurso.- En las sentencias dictadas por contravenciones “no habrá recurso alguno”, quedando a salvo el ejercicio de la acción de indemnización por daños y perjuicios contra la jueza o juez que dictó”<sup>64</sup>. La seguridad jurídica se ve quebrantada, por cuanto no se puede aplicar esta norma de que la sentencia de contravención puede ser apelada.

*“El derecho a la Seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas, y aplicadas por las*

---

<sup>64</sup> Código de Procedimiento Penal.

*autoridades competentes”.*<sup>65</sup>

El principio a la seguridad jurídica, en forma imperativa señala que toda norma, precepto, ley que consta en la Constitución debe ser respetada, debe ser defendida, y exigir su cumplimiento; ya que ninguna de ellas puede ser transgredida, por actos involuntarios, por simple desconocimiento y peor aún por tratar de beneficiarse una persona a costa de sacrificar el derecho de otra.

Sobre las contravenciones de tránsito nada se ha dicho en la resolución de la Corte Constitucional a efecto de revisar la sentencia emitida por el Juez en segunda instancia, por lo tanto se mantiene el mismo trámite, hasta que se resuelva lo contrario.

Sin embargo el artículo 76 literal m) de la Constitución de la República al hablar de las garantías del debido proceso permite recurrir el fallo o resolución en todos los procedimientos en los que se decida sobre sus derechos. Además se puede hacer uso de las garantías jurisdiccionales, en este caso de la acción extraordinaria de protección ante la Corte Constitucional, para dejar sin efecto el fallo, artículo 94 de la Constitución de la República.

## **EJECUCIÓN.-**

La sentencia de contravención de tránsito dictada por el Juez, declara o absuelve la responsabilidad del contraventor, sanciona dependiendo de la clase de contravención, con prisión; multa en base a la remuneración básica unificada del trabajador en general, se aplican porcentajes; reducción de puntos en la licencia de conducir; y retención del vehículo por 7 horas.

Esta sentencia a más de notificarse al contraventor, obligatoriamente debe ser notificada a los Organismos de Tránsito correspondientes, a fin de que procedan a cumplir la resolución, reducir los puntos en la licencia de conducir y a cobrar las multas impuestas por el Juez.

---

<sup>65</sup> Constitución de la República del Ecuador. Art. 82



En cuanto al pago de multas, los contraventores tienen diez días hábiles para cancelar en las oficinas de recaudaciones de la Comisión Provincial de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, contados desde la fecha de notificación de la sentencia a los organismos de tránsito; en caso de mora cancelarán una multa adicional del dos por ciento mensual hasta un máximo equivalente del cien por ciento de la multa impuesta.

Sin perjuicio de que las multas se pueden cobrar al momento de canjear la licencia de conducir por parte del contraventor o al momento de matricular el vehículo que esté a su nombre so pena de no poder hacerlo; de ser necesario estos valores se recaudarán mediante procedimiento coactivo. El objetivo o intención del legislador es recaudar a toda costa las multas impuestas por los jueces, cuyo destino se desconoce; el dinero recaudado debe invertirse en compra de pintura para señalar permanentemente las vías públicas, adquisición de semáforos, instalación de señales de pedestal, etc., de esta forma se evitaría varias infracciones de tránsito.

## **PRESCRIPCIÓN.-**

El artículo 617 del Código Penal dispone:

*“La acción de policía prescribe en treinta días, y la pena en noventa, contados ambos términos desde el día en que se cometió la infracción, o desde la fecha en que la sentencia quedó ejecutoriada, respectivamente”<sup>66</sup>.*

En la Ley de Tránsito vigente no se dice nada respecto a la prescripción de las contravenciones, por lo que tenemos que recurrir al Código Penal, norma supletoria en materia de tránsito.

---

<sup>66</sup> CÓDIGO PENAL, Edición 2012.

#### 4.3.5. Análisis Jurídico del Art. 157 de la LOTTTSV

**El Art. 157.- Nos indica sobre el cálculo de caución en casos de muerte o incapacidad donde textualmente dice:** “La caución en casos de delitos que hayan provocado incapacidad o muerte, se calculará tomando como referencia las siguientes reglas:

- a) Por muerte, un mínimo de cuarenta remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, vigente en el momento de fijar la caución, más costas;
- b) Por incapacidad definitiva, el valor aproximado de los gastos médicos y la indemnización equivalente a treinta remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, más costas; y,

c) Por incapacidad temporal de hasta ciento veinte días, el valor aproximado de los gastos médicos que demanden la recuperación y rehabilitación, daños y perjuicios causados, una indemnización equivalente a diez remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, más costas.”<sup>67</sup>.

d) El antes analizado artículo regula el costo que debe de pagar la persona imputada o acusada de cometer un delito de tránsito, la misma que se calcula de acuerdo a la gravedad que sufra la persona afectada, es decir por muerte pagara 40 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, más costas; por incapacidad definitiva el valor aproximado de los gastos médicos es de 30 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, más costas y por incapacidad temporal de hasta 120 días, pagara 10 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, más costas procesales.

---

<sup>67</sup> Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial-2008.

## **4.4. LEGISLACIÓN COMPARADA**

### **4.4.1. Legislación Colombiana**

La ley 1383 del 2010 de tránsito de Colombia, dicta normas que rigen en el territorio nacional y regulan la circulación de peatones, usuarios, pasajeros, conductores, agentes de tránsitos, motociclistas y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público.

En los países de Chile, Colombia y Ecuador consta la tipificación de que las oficinas municipales reciban el dinero de multas y sanciones por infracciones de tránsito.

En Colombia en cambio se otorga el 10% por la Administración del Sistema, una vez que haya cobrado los valores por estas imposiciones.

En lo principal esta ley se regirá por los principios de seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, libre circulación, educación y descentralización.

“La aplicación correcta de los mencionados principios sancionará en forma ejemplar con:

1. Amonestación (recibir cursos obligatorios de educación Vial) será susceptible de una multa de 5 salarios mínimos.
2. Multa
3. Retención preventiva de la licencia de conducción
4. Suspensión o cancelación del permiso o registro
5. Retención preventiva del vehículo
6. Inmovilización del vehículo
7. Cancelación definitiva de la licencia de conducir.

En la legislación colombiana y la legislación de nuestro país encontramos que el propietario del vehículo es solidariamente responsable por el pago de multas por infracciones de tránsito, o por el cometimiento de una infracción.

En Colombia a los delitos de tránsito se sanciona con multa de 3 remuneraciones del trabajador en general y pérdida de 12 puntos en la licencia, al

infractor que causare accidente de tránsito del que resulte herida o lesionada, persona alguna, produciendo enfermedad o incapacidad para trabajar que exceda de 15 días y menor a 30 días.

Si los daños materiales cuyo costo sea superior a 4 remuneraciones básicas del trabajador en general, e inferior a 6 remuneraciones del trabajador en general, se establecen una multa de 3 remuneraciones del trabajador en general y pérdida de 12 puntos”<sup>68</sup>.

En nuestro país, poco a poco los municipios de tres ciudades ya han asumido las atribuciones de dirigir el tránsito.

#### **4.4.2. Legislación Chilena**

“A la Ley de Tránsito N.- 18290 de la República de Chile, están sujetas todas las personas: peatones, pasajeros o conductores de cualquier clase de vehículos, quienes transiten por caminos, calles, vías públicas rurales o urbanas, caminos rurales o particulares, destinados al uso público, de todo el territorio de la república.

La presente ley tiene por finalidad el proteger a los ciudadanos en su caminar por vías, caminos o rutas del país, quienes deben basarse en las normas establecidas en dicho territorio.

Así mismo el estado ha establecido una normativa en la que aseguran que el responsable de un perjuicio debe indemnizar económicamente a quien sufre o hace peligrar su seguridad. Art. 170.

Pero también son solidariamente responsables el conductor y el propietario del vehículo, de los daños y perjuicios que se ocasionen con motivo del uso de vehículos, sin perjuicios de responsabilidad de terceros.

Para administrar el funcionamiento del sistema de tránsito cada

---

<sup>68</sup> [www.derechocolombia.com](http://www.derechocolombia.com).

municipalidad tomará las atribuciones necesarias, quienes dictarán las normas específicas en sus respectivas comunidades. Estas normas se complementarán con las demás normas emanadas del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Art. 3.

La municipalidad respectiva o el Fisco serán responsables civilmente de los daños que se causaren con ocasión de un accidente que sea como consecuencia del mal estado de las vías públicas o de su falta o inadecuada señalización.

La Ley de Transito determina normativa para sancionar por los delitos, cuasidelitos y contravenciones, determinando si el presidio es menor máximo o presidio mayor en grado mínimo.

Como pena tenemos la suspensión de la licencia o inhabilidad para conducir, la cual puede obtener luego de cinco años. Imposición económica, que está determinada por el tipo de delito. Finalmente será sancionado con reclusión de 5 a 45 días cuando el delito se refiere a contravenciones gravísimas.

De la comparación de la legislación chilena con la legislación de nuestro país, encontramos varias semejanzas: La legislación chilena contempla normativa para asegurar la movilidad y libre tránsito en las carreteras por parte de pasajeros, peatones o conductores que circulen por las vías del país, igual propósito es en nuestro país. Se puede también determinar que las entidades municipales dictan normas para el buen funcionamiento del Transporte Terrestre juntamente con el Ministerio de Transporte y Comunicaciones”<sup>69</sup>.

A diferencia de nuestro país la legislación chilena hará responsable a las municipalidades o al Fisco por los daños que causaren un accidente de tránsito, producto del mal estado de las vías públicas, o de su falta de señalización. En nuestro país, ninguna parte de la L.O.T.T.T.S.V. determina que el Fisco o el municipio será el responsable por las malas condiciones de una vía o por falta de

---

<sup>69</sup> LEY DE TRANSITO N.-18290 de la República de Chile.

señalización en las mismas, que dieron origen a un accidente de tránsito.

En relación a los delitos menos graves, con incapacidad para el trabajo por menos de 30 días, se aplica una multa entre 4 y 12 U.T.M, suspensión de licencia por 36 meses, presidio menor en grado medios (541 días a 3 años de cárcel).

Si el conductor se encuentra bajo estado o influencia de alcohol, la multa será de 4 a 10 U.T.M., prisión de 1 a 120 días y suspensión de licencia por 9 meses.

En el Ecuador por contravenciones muy graves de tránsito se sanciona con prisión de 30 días, una multa de una remuneración básica del trabajador en general y reducción de 15 puntos en su licencia de conducir.

#### **4.4.3. Legislación Peruana**

Esta legislación guarda estrecha vinculación con la legislación ecuatoriana, en cuanto al propósito de la ley de Tránsito, que cubre, protege a los seres humanos (peatones, conductores, entre otros), quienes se encuentran transitando por una vía pública del territorio.

Dentro de esta legislación también encontramos definida la responsabilidad civil del propietario del vehículo, el prestador del servicio de transporte, quienes acudirán ante la autoridad administrativa de las infracciones, vinculadas a las condiciones técnicas del vehículo.

Específicamente el Art. 25 de la Ley de Tránsito peruana, “determina las clases de infracciones: leves, graves y muy graves, así también determina las formas de sancionar a quienes cometen infracciones a las normas de transporte terrestre y tránsito, las cuales son:

- Amonestación,
- Multa
- Internamiento del Vehículo,

- Suspensión de la licencia de conducir
- Cancelación definitiva de la licencia de conducir
- Inhabilitación del conductor
- Suspensión de la concesión
- Autorización o permiso según corresponda,
- Inhabilitación para brindar el servicio de transporte, según el caso”.

Con relación a lo escrito en los párrafos anteriores dentro del presente artículo indicamos que los conductores de vehículos deben conocer y defender perfectamente sus derechos al momento de ser sancionado, así también habla de la sanción que tiene que ver con la licencia de conducir, la misma que será analizado en el momento oportuno.

Igualmente la legislación peruana y colombiana, tienen como pena en los delitos de tránsito la reducción de 12 puntos en la licencia de conducir, imponen otra clase de sanción, la multa de 3 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, y en caso de reincidencia prisión de 15 días”<sup>70</sup>.

### **Análisis.**

De la comparación de las legislaciones de los países de Chile, Colombia, Perú y Ecuador se puede concluir que las Constituciones tienen como fundamental propósito el de proteger a los ciudadanos; en materia de Tránsito el propósito es la protección a los peatones, conductores, usuarios, pasajeros quienes transitan por las vías públicas o privadas del país, en definitiva garantizar a los ciudadanos la seguridad en la movilidad.

En cuanto a la sanción por los delitos o contravenciones de tránsito, encontramos mucha similitud en la sanción: prisión, multa económica, reducción de puntos en la licencia de conducir lo tipifican en los países de Colombia, Perú y

---

<sup>70</sup> LEY DE TRANSITO de la República de Perú.

Ecuador, no así en Chile donde no cuenta en su sanción la reducción de puntos en la licencia, sino aplica la suspensión de licencia por un determinado tiempo, de acuerdo al delito.

Con lo referente a la obligación de indemnizar daños y perjuicios por parte del infractor también encontramos similitud en las leyes de Tránsito de todos los países analizados, concuerdan que si han cometido un accidente donde incurren daños serios y irreparables los acusados tendrán la obligación civil de indemnizar al perjudicado.

Pero en cambio en la república de Chile es distinta, ya que en su legislación consta que la obligación de reparar el daño es por parte del Municipio cuando se ha originado un accidente de tránsito a causa del mal estado de las vías o por falta de señalización.

Finalmente el país en donde menos se sanciona por los delitos e infracciones de tránsito es nuestro país, principalmente por los siguientes puntos: la sanción económica es menor, la reducción de puntos igualmente es menor y también es menor la prisión impuesta.



## **5. MATERIALES Y MÉTODOS**

De acuerdo a la naturaleza del problema jurídico, me he permitido utilizar métodos generales y particulares, con las técnicas que detallo a continuación:

### **5.1. Materiales utilizados**

Para el desarrollo del trabajo investigativo se utilizó: material bibliográfico, obras jurídicas, textos de información referentes a la problemática planteada; página web especializada, diccionarios de derecho, información de periódicos, entre otros, guías orientadas al desarrollo del marco conceptual, marco jurídico, marco doctrinario, revisión de literatura y la legislación comparada.

Materiales de escritorio y útiles de oficina: papel, esferográficos, carpetas, discos compactos, flash memory, borrador etc.

Recursos técnicos: computadora, impresora, copiadora, scanner .

### **5.2. Métodos**

Ya dentro del proceso investigativo, utilicé entre otros, el método científico que fue el instrumento adecuado que me permitió llegar al conocimiento del fenómeno social en materia de tránsito que involucra a conductores, peatones, quienes aplican una conducta y comportamiento diario ajeno a la normativa jurídica, y ponen en peligro la seguridad humana, familiar y la paz social; sin que tomen ninguna medida de seguridad para evitar la comisión de este tipo de infracción, lo cual conjuga de la reflexión comprensiva y el contacto directo con la realidad, que es conocido como el método general del conocimiento.

Los métodos aplicados son: hipotético, deductivo e inductivo, que sirvieron para conocer la realidad de la problemática de investigación, partiendo desde lo particular para llegar a lo general en algunos casos, y también partiendo de lo general para arribar a lo particular y singular del problema, puesto que la investigación trasciende en el campo social, la unidad familiar, y las costumbres de

la sociedad; la problemática se vuelve compleja, por lo cual me remití al análisis de varias normas complementarias que sirvieron de orientación para el esclarecimiento de la problemática: materia laboral, Código Civil, Procedimiento Civil, Código Penal, Procedimiento Penal, guiándose en la Ley Suprema la Constitución, con el propósito de asimilar jurídicamente lo conciso, que fue la clave del éxito de la investigación.

La aplicación de ciencias jurídicas dentro del método materialista histórico permitió adentrarse en la Ley Suprema de la cual nacen nuestros deberes, derechos y obligaciones que son parte del convivir diario.

Y por último el método analítico me permitió realizar el estudio jurídico, práctico y crítico del problema, orientándolo desde el orden social, jurídico, político y económico, sus causas, efectos, llegando a obtener conclusiones y recomendaciones para luego plantear, la propuesta jurídica.

### **5.3. Procedimientos y Técnicas.**

Los procedimientos utilizados fueron el documental – bibliográfico y de campo, comparativamente me llevó a encontrar las diferentes normas comunes en el ordenamiento jurídico nacional y comparado, para descubrir sus relaciones y estimular sus diferencias o semejanzas, y por tratarse de una investigación analítica se manejó la interpretativa – explicativa.

Como técnica para la recolección de la información, utilicé fichas bibliográficas, nemotécnicas y de transcripción con la finalidad de recolectar información doctrinaria, y la recolección de información a través de la aplicación de la técnica de la encuesta.

La encuesta fue aplicada a treinta personas: 20 abogados en libre ejercicio profesional de la ciudad de Santa Rosa; a 5 jueces y fiscales que laboran en la Función Judicial, y a 5 profesionales del volante.

Los resultados de la investigación fueron expuestos en el informe final, que contiene la recopilación bibliográfica y análisis de los resultados, que se enunciaron mediante cuadros estadísticos y culminé realizando la comprobación de los objetivos, redactando las conclusiones, recomendaciones, propongo un proyecto de reformas legales consideradas necesarias e importantes, en nuestra legislación.

## 6. RESULTADOS

### 6.1. Presentación e interpretación de los resultados obtenidos del trabajo de campo mediante las encuestas

La encuesta es una técnica de la investigación que se caracteriza por la recopilación de testimonios orales o escritos, provocados y dirigidos con el propósito de averiguar hechos, opiniones o actitudes, posteriores se procede a la selección y la crítica de los datos obtenidos. Esta técnica suele ofrecer información más reciente sobre procesos actuales y, con frecuencia, constituye el único procedimiento viable para obtener información que hace falta.

Con el objeto de recopilar la información de primera fuente necesaria para la realización del estudio, el análisis y elaboración de Propuestas Jurídicas acorde a las falencias que se detecten, paralelamente a las encuestas, se procedió a realizar las encuestas a treinta profesionales del derecho. El cuestionario planteado fue el siguiente:

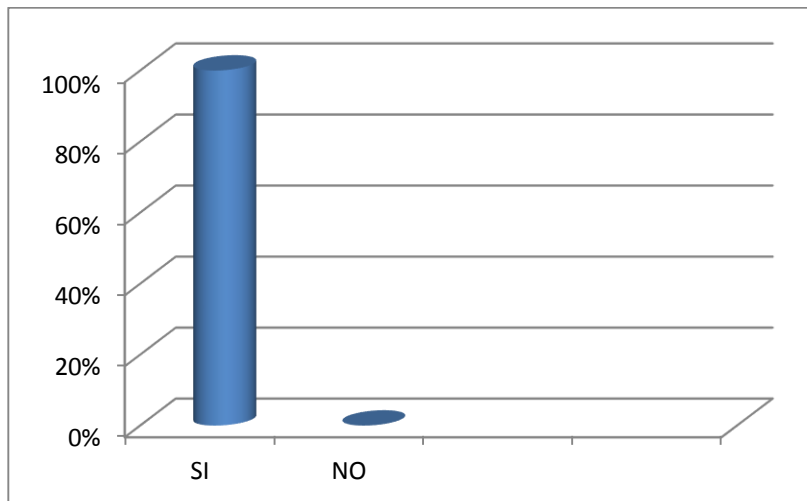
#### Primera Pregunta:

1.-) ¿Diga usted, si conoce lo que dispone el Art. 157 de la ley de transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial?

**CUADRO N° 1**

<b>INDICADORES</b>	<b>FRECUENCIA</b>	<b>PORCENTAJE</b>
SI	30	100%
NO	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>30</b>	<b>100%</b>

**GRÁFICO 1**



**Fuente:** Abogados libre ejercicio  
**Elaboración:** Jhon Valarezo

**INTERPRETACIÓN:**

En la primera pregunta, de los treinta encuestados, todos manifiestan que si conocen lo que dispone el Art. 157 de la ley de transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, lo que da un total de 100%.

**ANÁLISIS:**

La mayoría de encuestados de la Ciudad de Santa Rosa, consideran y de acuerdo a su experiencia manifiestan que si conocen lo que estipula el Art.157 de la Ley de transito. Indicando que ninguna persona de los encuestados desconoce esta disposición.

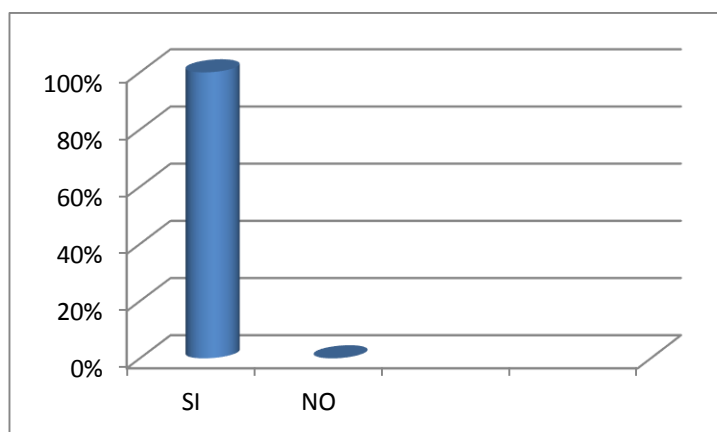
## Segunda Pregunta:

2.-) ¿Conoce usted, lo que es la caución en materia de Tránsito?

CUADRO Nº 2

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	30	100%
NO	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>30</b>	<b>100%</b>

GRÁFICO 2



**Fuente:** Abogados libre ejercicio  
**Elaboración:** Jhon Valarezo

## INTERPRETACIÓN:

En la segunda pregunta, de los treinta encuestados, todos manifiestan que si conocen lo que lo que es la caución en materia de Tránsito que es un total de 100%.

## ANÁLISIS:

En la presente interrogante todos los conocedores de este tema indicaron que si saben lo que es la caución en materia de transito y que es lo que se les impone a las personas que hayan cometido alguna infracción o delito grave.

**Tercera Pregunta:**

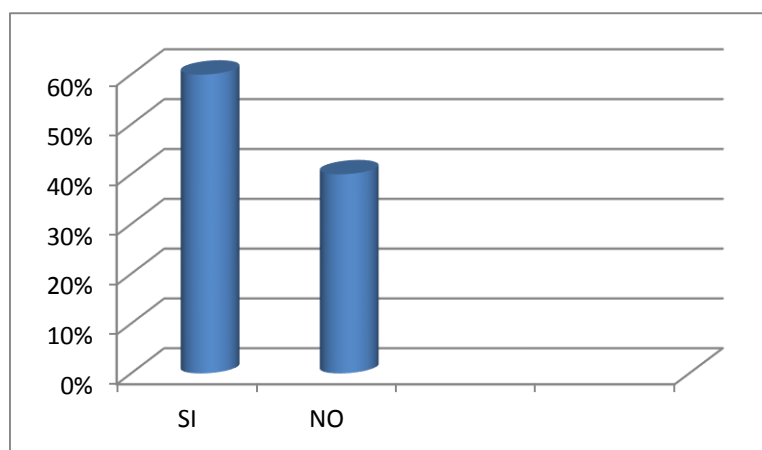
**3.-) ¿Considera usted, que la caución en materia de tránsito establecido en el Art. 157 de la mencionada ley afecta el derecho a la libertad de las personas**

**Por qué?.....**

**CUADRO N° 3**

<b>INDICADORES</b>	<b>FRECUENCIA</b>	<b>PORCENTAJE</b>
SI	18	60%
NO	12	40%
<b>TOTAL</b>	<b>30</b>	<b>100%</b>

**GRÁFICO 3**



**Fuente:** Abogados libre ejercicio  
**Elaboración:** Jhon Valarezo

**INTERPRETACIÓN:**

En la tercera pregunta, de los treinta encuestados, dieciocho de ellos manifiestan que la caución en materia de tránsito establecido en el Art. 157 de la mencionada ley afecta el derecho a la libertad de las personas, lo que representa el

60%; mientras que doce es decir el 40% manifiestan que la caución en materia de tránsito establecido en el Art. 157 de la mencionada ley no afecta el derecho a la libertad de las personas.

### **ANÁLISIS:**

De acuerdo a lo manifestado por los encuestados podemos determinar que la mayoría indican que el Art. 157 es decir la caución afecta a la libertad de las personas ya que ellas nos se les garantiza la misma que es el factor principal para poder laborar con tranquilidad y reparar los daños causados. Y por otro lado con un mínimo porcentaje podemos indicar que para ellos el referido Art. 157 no afecta en nada a las personas.

### **Cuarta Pregunta:**

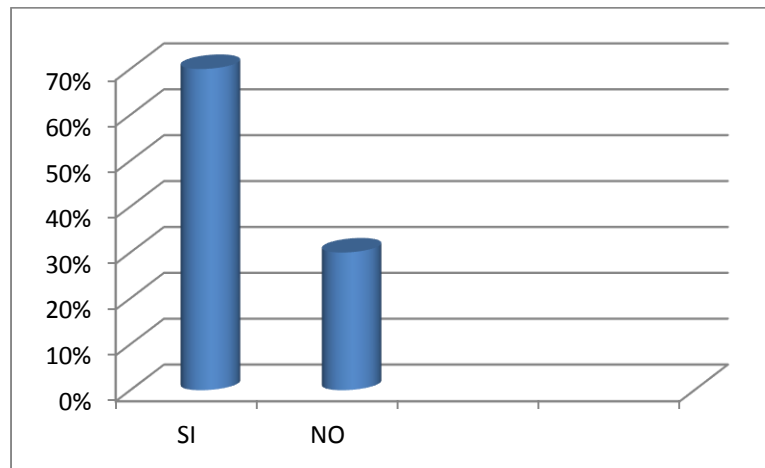
**4.-) ¿Considera usted que la caución genera inseguridad jurídica?**

**CUADRO N° 4**

<b>INDICADORES</b>	<b>FRECUENCIA</b>	<b>PORCENTAJE</b>
SI	21	70%
NO	9	30%
<b>TOTAL</b>	<b>30</b>	<b>100%</b>



**GRÁFICO 4**



**Fuente:** Abogados libre ejercicio  
**Elaboración:** Jhon Valarezo

**INTERPRETACIÓN:**

En la cuarta pregunta, de los treinta encuestados, veintiuno de ellos manifiestan que la caución genera inseguridad jurídica, lo que representa el 70%; mientras que nueve es decir el 30% manifiestan que la caución no genera inseguridad jurídica.

**ANÁLISIS:**

Para muchos de los encuestados la caución genera inseguridad jurídica ya que la misma solo con el simple hecho le privarle de libertad a la persona violenta el derecho constitucional de libertad y así mismo las exageradas multas que se encuentran establecidas especialmente en los numerales a y b, no permiten ser cancelados por no estar acordes con la realidad económica del infractor. Pero un porcentaje mínimo la caución no genera inseguridad jurídica para nada.

**Quinta Pregunta:**

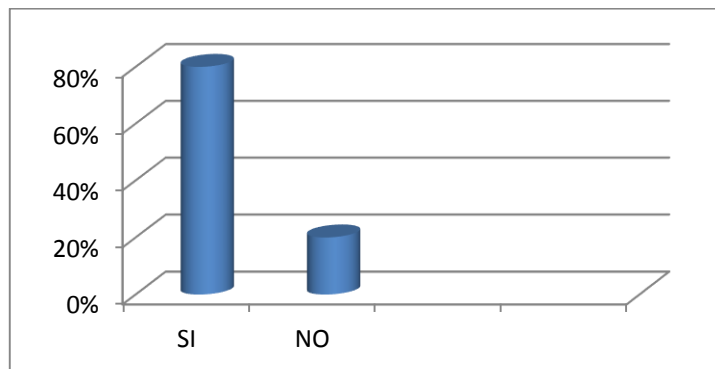
**5.-) ¿Diga usted, si la caución es totalmente exagerada y que afecta los intereses económicos de las personas**

**Por qué?.....**

**CUADRO Nº 5**

<b>INDICADORES</b>	<b>FRECUENCIA</b>	<b>PORCENTAJE</b>
SI	24	80%
NO	6	20%
<b>TOTAL</b>	<b>30</b>	<b>100%</b>

**GRÁFICO 5**



**Fuente:** Abogados libre ejercicio  
**Elaboración:** Jhon Valarezo

**INTERPRETACIÓN:**

En la quinta pregunta, de los treinta encuestados, veinticuatro de ellos manifiestan que la caución es totalmente exagerada y afecta los intereses económicos de las personas lo que representa el 80%; mientras que seis es decir el 20% manifiestan que la caución no es totalmente exagerada y no afecta los intereses económicos de las personas.

## ANÁLISIS:

De lo anotado podemos indicar que para la mayoría de encuestados rechazan el exagerado porcentaje que deben pagar las personas que hayan incurrido en una infracción por ser demasiado elevada, y por no estar acorde con la realidad económica de las personas, y que muchas de estas personas con lo poco que ganan se les hará muy difícil cubrir dicha deuda ya que ellos jamás salieron a causar una infracción pero a veces el destino es así, por otro lado para pocos consideran que estas multas están muy bien aplicadas con el animo de que escarmienten y no comentan mas infracciones las personas.

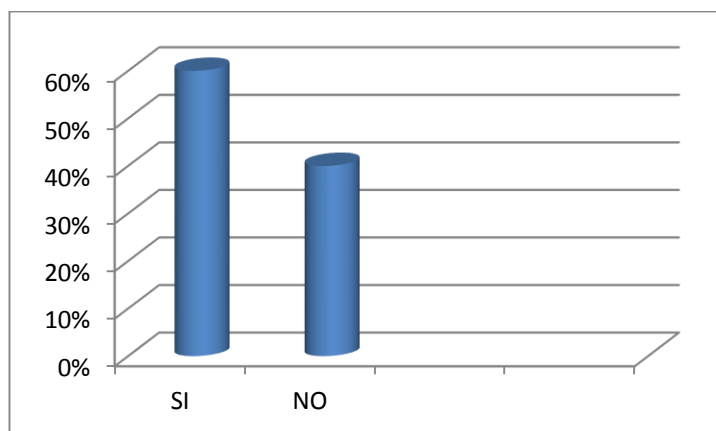
### Sexta Pregunta:

6.-) ¿Considera usted, que debería reformar el Art. 157 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial?

CUADRO N° 6

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	18	60%
NO	12	40%
<b>TOTAL</b>	<b>30</b>	<b>100%</b>

GRÁFICO 6



Fuente: Abogados libre ejercicio  
Elaboración: Jhon Valarezo

## **INTERPRETACIÓN:**

En la sexta pregunta, de los treinta encuestados, dieciocho de ellos manifiestan que se debería reformar el Art. 157 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial lo que representa el 60%; mientras que doce es decir el 40% manifiestan que no se debería reformar el Art. 157 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

## **ANÁLISIS:**

Para la mayoría de encuestados es necesario y primordial hacer una reforma urgente a la Ley de Transito en lo principal al Art. 157 que habla de la caución, en especial a las indemnizaciones que son muy exageradas e inalcanzables principalmente para personas con trabajo inestable con una remuneración baja que apenas les alcanza para cubrir a medias la canasta familiar básica. Y por ultimo es decir para pocas personas de las encuestadas creen que este artículo no se debe reformar ya que solo así las personas tomaran conciencia para conducir.

## **7. DISCUSIÓN**

### **7.1. Verificación de objetivos**

El trabajo de investigación jurídica, fue propuesto con un objetivo general y tres objetivos específicos:

#### **OBJETIVO GENERAL:**

“Realizar un estudio jurídico, analítico, jurídico y crítico del régimen jurídico de la caución en materia de tránsito en relación con la norma Constitucional.”

El objetivo general se verificó, por cuanto el Art. 157 de la referida ley, no es suficiente, castiga al infractor, y en nada restituye a quien fue víctima, el cual es lesionado no solo en su salud sino también en sus otros derechos constitucionales, los cuales deben ser totalmente reparados. Así mismo es ilógico que una persona se encuentre privada de libertad hasta que se ventile su juicio, sin permitirle o coartando el derecho al trabajo mismo que le servirá para reparar el daño causado y segundo coartarle de la libertad sabiendo que no tuvo la intención de cometer la infracción o delito.

Así mismo de acuerdo al análisis minucioso de las diferentes leyes conexas al tema como también por medio de la investigación de campo recabada, a través de encuestas, permitió esclarecer las interrogantes del problema planteado.

#### **OBJETIVOS ESPECÍFICOS:**

- “Determinar que la norma contenida en el artículo 157 de la ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial en relación a la caución, produce inseguridad jurídica”.

Dentro de la investigación realizada se ha podido determinar y como ya lo hemos dicho el simple hecho de pagar exorbitantes indemnizaciones y multas no va a reparar el daño mas bien va a violentar derechos constitucionales que goza todo ciudadano como: la libertad y el trabajo.

- “Demostrar que la caución en materia de transito afecta el derecho a la libertad de las personas y a poder obtener medidas cautelares alternativas a la privación de la libertad”.

A lo largo de la investigación se pudo evidenciar que con el simple hecho de privar de la libertad a los imputados se niega totalmente el poder obtener medidas alternativas como la prohibición de enajenar del vehículo, o medidas personales o reales tal como lo señala el Código de Procedimiento Civil, mismas que serán una ayuda para poder afrontar y reparar daños, ya que lo que se quiere es concientizar a la gente para rebajar el alto índice de accidentes de transito y mas no tener aglomeración de presos sin oficio o progreso.

- Sugerir un proyecto de reforma al artículo 157 de la Ley Orgánica de Transporte terrestre, Transito y Seguridad Vial en relación a la caución.

El último objetivo específico se verificó con los criterios, claros, precisos y

concordantes de los encuestados con su aceptación e interpretación legal de considerar necesaria que se incorpore en La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, tránsito y Seguridad Vial, al Art. 157, el establecimiento de sanciones menos rigurosas y drásticas en lo principal ya que son demasiado elevadas las multas que tienen que pagar los contraventores, así mismo tampoco se debe privar de la libertad al acusado o imputado ya si esta preso el no podrá trabajar para resarcir el daño causado.

## **7.2. Contrastación de Hipótesis**

“El artículo 157 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial en relación a la caución, en la forma como esta concebido viola el derecho a la seguridad jurídica de las personas, por cuanto se vulnera el principio de inocencia y de poder obtener medidas cautelares alternativas a la privación de la libertad, debido al monto elevado de las mismas.”

## 8. CONCLUSIONES

1. Se puede determinar que todos y cada uno de los profesionales del derecho conocen lo que dispone el art. 157, es decir consideran que es una garantía que existe por un accidente de tránsito que ocurriere.
2. Evidentemente el art. 157 de la Ley Orgánica de Transporte terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, viola preceptos constitucionales como la libertad y el trabajo.
3. Que en nuestras Leyes no existe inseguridad jurídica sino que el problema es que hay que reformarlas acorde con la realidad social y económica de las personas involucradas en cierto accidente, para que puedan cumplir y solventar con los daños causados.
4. La exagerada caución especialmente de que habla el art. 157, es totalmente elevada ya que muchos de los infractores jamás podrán cubrir ese pago o multa por lo que se tiran al abandono y prefieren estar en la cárcel el tiempo que sea necesario.
5. Es necesario y factible una reforma al Art. 157, especialmente a lo que habla sobre la indemnización, ya que de esta manera podrán cubrirse los daños causados y no se vera imposible para los imputados cubrir ese pago.



## **9. RECOMENDACIONES**

1. Se hace necesario realizar una reforma al Art. 157 especialmente con lo relacionado a las indemnizaciones que hablan los literales a, b, c y d. Ya que esta manera se podrá cumplir con los daños causados.
2. Las reformas a la L.O.T.T.T.S.V. deben establecerse en procura de contar con un sistema protector, ágil, que permita la rápida y efectiva aplicación de los derechos constitucionales, derechos humanos y derechos internacionales.
3. Es necesario dictar leyes eficaces para proteger los derechos ciudadanos, debido a que la falta de normas concretas en la L.O.T.T.T.S.V., conlleva al letrado a no cumplir con todas las garantías constitucionales, lo cual perjudica al litigante, transgrediendo sus derechos estipulados en la misma ley de Tránsito.
4. Los asambleístas quienes tienen a su cargo crear, modificar, reformar o derogar las leyes, y para legislar deben realizar debates, con análisis jurídicos, para que las leyes que dicten vayan en beneficio del pueblo ecuatoriano.
5. El desconocimiento de la L.O.T.T.T.S.V. y su Reglamento hacen que los ciudadanos sigan cometiendo contravenciones, delitos de tránsito que originan problemas de índole social, económico, familiar y hasta la pérdida de trabajo, por lo que es necesario que las instituciones encargadas del Transporte Terrestre, tránsito y seguridad vial realicen foros, conferencias, charlas para socializar sobre la materia y poner en conocimiento del público en general, además se debe realizar campañas dando a conocer el contenido de la L.O.T.T.T.S.V. y de algún modo frenar el cometimiento de infracciones de tránsito.

6. En la tramitación de procesos de contravenciones, el juez debe aplicar los principios de celeridad procesal, eficacia, legalidad, para una oportuna justicia, y así evitar violaciones procesales.

**9.1. Proyecto de reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.**

**LA HONORABLE ASAMBLEA NACIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR**

**CONSIDERANDO:**

**Que:** La Constitución de la República del Ecuador en su Art. 82, norma el derecho a la seguridad jurídica, cuyo fundamento se sustenta en el respeto al mandato constitucional y de las leyes de la República,

**Que:** El más alto deber del Estado consiste en respetar y hacer respetar las garantías constitucionales, el derecho al debido proceso en toda clase de trámites judiciales y la aplicación de los principios constitucionales.

**Que:** El Estado reconoce y garantiza a las personas, el derecho a la movilidad humana, el derecho al libre tránsito, el derecho a la seguridad humana, el derecho a la salud, el derecho al trabajo,

**Que:** Las garantías constitucionales someten a que la sociedad respete en todas sus dimensiones, la dignidad de las personas y las colectividades para alcanzar la armonía y el buen vivir de los ecuatorianos.

En ejercicio de sus facultades constitucionales prescritas en el Art. 120 numeral 6 de la Constitución de la República del Ecuador, expide la siguiente

**REFORMA:**

**A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, ART. 157.**

**Art. 157.-** La caución en casos de delitos que hayan provocado incapacidad o muerte, se calculará tomando como referencia las siguientes reglas:

- a) Por muerte, un mínimo de cuarenta remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, vigente en el momento de fijar la caución, más costas;
- b) Por incapacidad definitiva, el valor aproximado de los gastos médicos y la indemnización equivalente a treinta remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, más costas; y,
- c) Por incapacidad temporal de hasta ciento veinte días, el valor aproximado de los gastos médicos que demanden la recuperación y rehabilitación, daños y perjuicios causados, una indemnización equivalente a diez remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, más costas; y,
- d) Por incapacidad temporal de hasta 120 días, una equivalente al valor estimado de los gastos médicos que demande la recuperación y rehabilitación y la indemnización equivalente a 5 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general vigente en el momento de fijar la caución, más costas”.

Sustitúyase el artículo 157 por el siguiente:

**“Art. 157.- La caución en casos de delitos que hayan provocado incapacidad o muerte, a excepción del caso contemplado en el art. 126 de esta Ley, se calculará tomando como referencia las siguientes reglas:**

- a) Por muerte, un mínimo de 20 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, vigente en el momento de fijar la caución, más costas;
- b) Por incapacidad definitiva, un equivalente a la sumatoria del valor estimado de los gastos médicos y la indemnización de un mínimo de 15 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general vigente en el momento de fijar la caución, mas costas;
- c) Por incapacidad temporal de más de 120 días, una equivalente al valor estimado de los gastos médicos que demande la recuperación y rehabilitación de la víctima y la indemnización equivalente a 5 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general vigente en el momento de fijar la caución, más costas; y,
- d) Por incapacidad temporal de hasta 120 días, una equivalente al valor

estimado de los gastos médicos que demande la recuperación y rehabilitación y la indemnización equivalente a 2 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general vigente en el momento de fijar la caución, más costas”.

### **DISPOSICIÓN FINAL**

**Única.**- La presente Ley entrará en vigencia desde la fecha de su publicación en el Registro oficial.

## 10. BIBLIOGRAFÍA

- AULA, NUEVO DICCIONARIO DE SINÓNIMOS, IDEAS, AFINES, ANTÓNIMOS Y PARÓNIMOS. Pág. 40
- BASILE, Alejandro, FUNDAMENTOS DE MEDICINA LEGAL DEONTOLOGÍA Y BIOTICA, pág. 49, 73, 105
- CABANELLAS, Guillermo: DICCIONARIO JURÍDICO ELEMENTAL, Undécima Edición 1993, pág. 10,109, 170, 194
- CARRILLO, P. NOTAS DE MEDICINA LEGAL, Universidad Central del Ecuador. Facultad de Ciencias Médicas, pág.30, 31, 36, 37,39, 567
- CÓDIGO ORGÁNICO DE LA FUNCIÓN JUDICIAL. Corporación de Estudios y Publicaciones. 2011. Pág. 4, 7,8
- CODIGOS PENAL Y DE PROCEDIMIENTO PENAL. Editorial Jurídica del Ecuador. Pág. 262, 366.
- CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO CIVIL. R.O. 58 del 12 de julio del 2005. Pág. 31-32
- CÓDIGO DEL TRABAJO. Legislación Conexa, Concordancias, Jurisprudencia, Corporación de Estudios y Publicaciones CEP, III, Mayo 2011 – Quito – Ecuador. Pág.2, 20, 21, 26.
- CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR. Pág. 9, 21,22,30,56,96, 98, 114
- DICCIONARIO JURIDICO ESPASA, Siglo XXI, Madrid 1999, pág. 12,86, 277
- DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA DE LA REAL ACADEMIA, Pág. 45

- DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA ARISTOS, pág. 33, 38
- GALLEGOS, Bolívar, LA RESPONSABILIDAD EN EL DELITO DE TRÁNSITO – PRÁCTICA FORENSE, págs.- 65 -68.
- GARCIA, José: MANUAL DEL DERECHO PROCESAL. El juicio por accidentes de tránsito. Editorial Jurídica del Ecuador. 1º Edición. Pág. 94, 95, 96,97,98,99, 185
- GLOSARIO JURIDICO, Pág. 5,25, 26, 58, 62. 150
- GOLDSTEIN, Raúl: DICCIONARIO DE DERECHO PENAL y CRIMINOLOGÍA, ASTREA, 2º Edición, Buenos Aires, 1983, Pág.184, 429
- LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL. Pág. 41-77
- OSORIO, Manuel, DICCIONARIO DE CIENCIAS JURÍDICAS, POLÍTICAS Y SOCIOLÓGICAS, pág. 45
- YAVAR, Fernando. MANUAL TEÓRICO PRÁCTICO SOBRE DELITOS DE TRÁNSITO. Edición 2011- Guayaquil – Ecuador. introito

Páginas de Internet:

"<http://www.emailmeform.com/builder/embed/d0zSf0O946kmptl86fy6sr>"&gt;Fill out form.&lt;/a&gt.

Definición de trauma. Que es, Significado y concepto [http//definición de trauma/Dczz2DUyl806w](http://definición de trauma/Dczz2DUyl806w).

<http://wwwdefiniciónabc.com/categori/derecho>

<http://es.wikipedia.org/wiki/Excoriacion>

<http://es.mimi.hu/medicina/hematoma.html>

<http://www.euroresidentes.com/salud/consejos/primeros-auxilios/hematoma.htm>

<http://es.wikipedia.org/wiki/Equimosis>

<http://www.definicionesdemedicina.com/equimosis/>

<http://www.pool-economico.com.ar/nota-587.html>.

[http://www.colombia.com/actualidad/images/2010/Ley\\_1383\\_de\\_2010.pdf](http://www.colombia.com/actualidad/images/2010/Ley_1383_de_2010.pdf).

<http://www.servicioweb.cl/juridico/Ley%20del%20transito.htm>.

<http://www.seguridadidl.org.pe/normas/relevantes/transitopdf>.<http://www.cte.gob.ec/>.

[http://qacontent.edomex.gob.mx/ssc/transito/idc/groups/public/documents/edomex\\_archivo/ase\\_pdf\\_regedomex.pdf](http://qacontent.edomex.gob.mx/ssc/transito/idc/groups/public/documents/edomex_archivo/ase_pdf_regedomex.pdf).

[www.paginaschile.el/bibliotecajuridica/ley\\_transito\\_delarepublicadechile.htm](http://www.paginaschile.el/bibliotecajuridica/ley_transito_delarepublicadechile.htm).

[Arinsoft\\_colombia.com/2012/08](http://Arinsoft_colombia.com/2012/08).

[Wwwcolombia.com/noticias/codigotrnsito/tuc1asp](http://Wwwcolombia.com/noticias/codigotrnsito/tuc1asp).

[www.gtu.munlima.gob.p/normaslegales/disposiciones/ley\\_general\\_transportepdf](http://www.gtu.munlima.gob.p/normaslegales/disposiciones/ley_general_transportepdf).

<http://www.slideshare.net/cabodero76/historia-e-importancia-del-transporte-terrestre-en-el>

<http://lahistoriadelostransportes.blogspot.com/>



## 11. ANEXOS

### Formato de encuesta realizada a Profesionales del derecho



**UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA**  
**MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA**  
**CARRERA DE DERECHO**

En mi calidad de estudiante egresado de la Carrera de Derecho de la Universidad Nacional de Loja, y con la finalidad de obtener datos estadísticos para la elaboración de la Tesis sobre el Tema “La Ley Orgánica de Transporte terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Viola el Derecho a la Libertad y a la Seguridad Jurídica”, previa la obtención del Título de Abogada, solicito muy respetuosamente su colaboración, dando respuesta al siguiente cuestionario:

1.-Diga usted, si conoce lo que dispone el Art. 157 de la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.

.....  
.....

2.-Conoce usted, lo que es la caución en materia de Transito.

.....  
.....

3.- Considera usted, que la caución en materia de transito establecido en el Art. 157 de la mencionada Ley afecta el derecho a la libertad de las personas.

Por que.....  
.....

4.-Considera usted, que la caución genera inseguridad Jurídica.

.....  
.....

5.-Diga usted, si la caución es totalmente exagerada y que afecta los intereses económicos de las personas.

Por que.....  
.....

6.- Considera usted, que se debería reformar el Art. 157 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.

.....  
.....

¡Gracias!

## INDICE

CERTIFICACIÓN .....	II
AUTORÍA .....	III
CARTA DE AUTORIZACIÓN.....	IV
DEDICATORIA.....	V
AGRADECIMIENTO .....	VI
TABLA DE CONTENIDOS.....	VII
1. TÍTULO.....	1
2. RESUMEN .....	2
2.1. ABSTRAC.....	4
3. INTRODUCCIÓN.....	6
4. REVISIÓN DE LITERATURA .....	8
4.1. MARCO CONCEPTUAL .....	8
4.1.1. Delito Contravención e infracción .....	8
4.1.2. Acción e indemnización .....	10
4.1.3. Accidente.....	11
4.1.4. Responsabilidad y reparación .....	13
4.1.5. Daño Material.....	14
4.1.6. La culpa, imprudencia, negligencia e impericia.....	16
4.1.7. Seguridad Jurídica.....	17
4.2. MARCO DOCTRINARIO .....	20
4.2.1. Historia e Importancia del Transporte Terrestre en el Ecuador .....	20
4.2.2. Evolución del Transporte Terrestre en el Ecuador.....	22
4.2.3. Accidente de Tránsito .....	23
4.2.4. Lesiones por Accidentes de Tránsito .....	25
4.2.5. Formas y mecanismos de lesiones, traumas y traumatismos. ....	27
4.2.6. Sanciones a los Infractores de Transito en el Ecuador .....	34
4.3. MARCO JURIDICO .....	38
4.3.1. El Derecho al Transito en la Constitución de la República .....	38
4.3.2. El Derecho al Tránsito en la Ley LOTTTSV.....	39
4.3.3. Contravenciones de Transito.....	42
4.3.5. Análisis Jurídico del Art. 157 de la LOTTTSV .....	58
4.4. LEGISLACIÓN COMPARADA .....	59

4.4.1. Legislación Colombiana.....	59
4.4.2. Legislación Chilena .....	60
4.4.3. Legislación Peruana.....	62
5. MATERIALES Y MÉTODOS .....	65
5.1. Materiales utilizados.....	65
5.2. Métodos.....	65
5.3. Procedimientos y Técnicas.....	66
6. RESULTADOS.....	68
6.1. Presentación e interpretación de los resultados obtenidos del trabajo de campo mediante las encuestas.....	68
7. DISCUSIÓN .....	77
7.1. Verificación de objetivos .....	77
7.2. Contrastación de Hipótesis.....	79
8. CONCLUSIONES.....	80
9. RECOMENDACIONES.....	81
9.1. Proyecto de reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.....	83
10. BIBLIOGRAFÍA.....	86
11. ANEXOS.....	89
INDICE.....	91