



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

ÁREA JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA

CARRERA DE DERECHO

TÍTULO:

“REFORMAR EL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL EN LAS CONTRAVENCIONES DE TRANSITO DE PRIMERA CLASE ESTABLECIENDO UNA SOLA SANCIÓN EN CONCORDANCIA CON LOS DERECHOS CONSTITUCIONALES”.

**TESIS PREVIA A
OPTAR EL GRADO DE
ABOGADO.**

AUTOR:

José Vicente Soto Santacruz

DIRECTOR DE TESIS:

Dr. José Riofrío Mora Mg. Sc.

LOJA-ECUADOR

2016

CERTIFICACIÓN

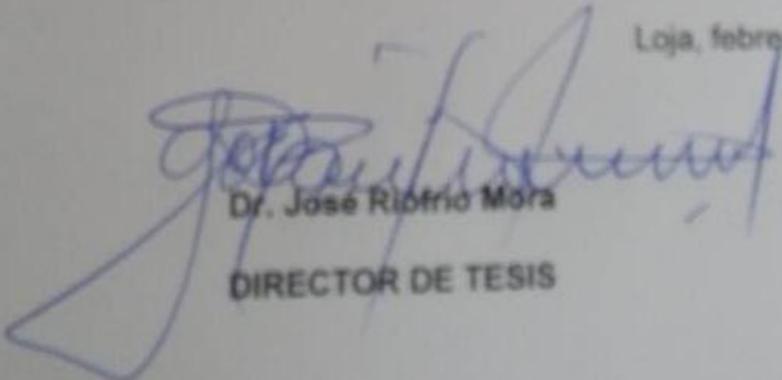
Dr. José Riofrio Mora

DOCENTE DE LA CARRERA DE DERECHO DEL ÁREA JURÍDICA,
SOCIAL Y ADMINISTRATIVA, DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE
LOJA Y DIRECTOR DE TESIS

CERTIFICO:

Que el presente informe de tesis denominado: "REFORMAR EL CÓDIGO
ORGÁNICO INTEGRAL PENAL EN LAS CONTRAVENCIONES DE
TRANSITO DE PRIMERA CLASE ESTABLECIENDO UNA SOLA
SANCIÓN EN CONCORDANCIA CON LOS DERECHOS
CONSTITUCIONALES "; ha sido realizado personalmente por el señor
postulante: JOSE VICENTE SOTO SANTACRUZ, en calidad de integrante
del sílabo denominado: trabajo de titulación desarrollado desde el dieciséis
de Marzo al siete de Agosto del 2015; ha sido realizado exclusivamente por
su actor cumpliendo las exigencia de la normatividad de la Universidad
Ecuatoriana y de la Universidad Nacional de Loja, por cuyo motivo autorizo
su presentación y sustentación ante el Tribunal de grado sobre un tema de
relevancia jurídica.

Loja, febrero de 2016



Dr. José Riofrio Mora

DIRECTOR DE TESIS

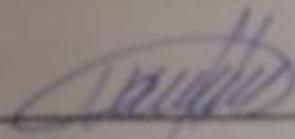
AUTORÍA

Yo, José Vicente Soto Santacruz, 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: José Vicente Soto Santacruz

Firma: _____



Cédula: 1714064712

Fecha: Loja, Febrero de 2016

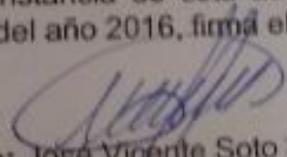
**CARTA DE AUTORIZACIÓN DE TESIS POR PARTE DE LA AUTORA
PARA LA CONSULTA, REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL, Y
PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DEL TEXTO COMPLETO.**

Yo, José Vicente Soto Santacruz, con Número de ciudadanía 171406471-2, declaro ser el autor de la tesis titulada "REFORMAR EL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL EN LAS CONTRAVENCIONES DE TRANSITO DE PRIMERA CLASE ESTABLECIENDO UNA SOLA SANCIÓN EN CONCORDANCIA CON LOS DERECHOS CONSTITUCIONALES.". Como requisito para optar al Grado de **ABOGADO**: Autorizo al sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja, para que con fines académicos, muestre la producción intelectual de la Universidad, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera en el Repertorio Digital Institucional.

Los Usuarios pueden consultar el contenido de este trabajo, en el Repertorio Digital Institucional, 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, al día 12 de febrero del año 2016, firma el autor.


Nombre: José Vicente Soto Santacruz

Cedula: 1714064712

Domicilio: Barrio Obrapia

Correo Electrónico: vicente067@hotmail.es

Teléfono: 0983456223

Datos complementarios:

Director de tesis: Dr. José Riofrio Mora, Mg. Sc.

Tribunal de grado:

Dr. Mauricio Aguirre Mg. Sc.

Dr. Gilberth Hurtado Ms. Sc.

Dr. José Alexis Erazo Ms. Sc.

(Presidente del H. Tribunal)

(Primer Vocal)

(Segundo Vocal)

DEDICATORIA

Este trabajo lo dedico a Dios y a mis padres por darme la vida (Sara María Santacruz Pérez y Luis Gonzalo Soto Velázquez), a mis hijos José Santiago Soto Silva, Tania Guadalupe Soto Silva Kelly Lisbeth Soto Silva y a mis hermanas, Nelly María Soto Santacruz, Carmen Narcisa Soto Santacruz, Gloria Beatriz Soto Santacruz, Rosa Matilde Soto Santacruz, Luis Alfredo Soto Santacruz y en especial a todas las personas que me han ayudado en el transcurso de este estudio. A través de este testimonio a su vez dejamos constancia de nuestro respeto y admiración por habernos ayudado en lograr nuestra formación académica y luego la ejecución de este trabajo que nos habilita para nuestra profesión Licenciados en Jurisprudencia y Abogados diciéndoles los mejores éxitos en el futuro.

AGRADECIMIENTO

El suscrito investigador deja constancia de su agradecimiento muy sentido a la Universidad Nacional de Loja al Área Jurídica Social y Administrativa y a la carrera de Derecho en las personas de sus autoridades, empleador y funcionarios administrativos por su colaboración brindada en la formación académica de los diez módulos que fue la oferta académica en cinco años académicos; por habernos brindado todos sus conocimientos y habilitarnos para optar por nuestra profesión. En las personas de las autoridades Universitarias expresamos el agradecimiento muy sincero al pueblo Ecuatoriano que con su esfuerzo y recursos económicos nos ha formado como profesionales, con nuestro trabajo rendimos cuenta a este esfuerzo realizado.

Loja febrero de 2016

1. TITULO

“REFORMAR EL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL EN LAS CONTRAVENCIONES DE TRANSITO DE PRIMERA CLASE ESTABLECIENDO UNA SOLA SANCIÓN EN CONCORDANCIA CON LOS DERECHOS CONSTITUCIONALES.”

2. RESUMEN

El presente tema investigativo se lo efectuó sobre la problemática que existe en Reformar el Código Orgánico Integral Penal en las Contravenciones de Tránsito de primera clase, con la necesidad de una sola sanción en concordancia con los derechos constitucionales, lo que es un problema vigente en nuestra realidad social.

Para el desarrollo de esta tesis nos propusimos como objetivo general el “Realizar el Análisis crítico del Código Orgánico Integral Penal en el capítulo que trata las contravenciones de tránsito y transporte terrestre y la constitución en el debido proceso y la legítima defensa.

Esta problemática de las infracciones de tránsito y transporte terrestre en el grado de las contravenciones se va a realizar dentro de un marco conceptual que permita entender las diferentes instituciones como Código Integral Penal, y la Reglamentación sobre el Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en la búsqueda de la información y la verdad para eso se utilizó conceptos, para referirnos a la hipótesis como la idea que forma el entendimiento tomando en sentido normal en el orden interno o como pensamiento manifestado con palabras en la expresión intelectual externa o de relación.

A más de la recolección doctrinaria bibliográfica, se realizaron treinta encuestas a personas conocedoras del derecho y esto me ha ayudado para

poder desarrollar mi investigación, y que las autoridades competentes deben tomar las acciones pertinentes para mitigar estos actos o hechos que se dan en las contravenciones de primera clase. La investigación de campo evidenció que se debe realizar una reforma al Código Orgánico Integral Penal, a fin de garantizar los derechos de los ciudadanos, tal como lo establece la Constitución de la República del Ecuador.

ABSTRACT

The present fears investigative it made it to him on the problem that exists in Reforming the Code Penal Organic Integral in the Breaches of Traffic of first class, establishing a single sanction in agreement with the constitutional rights, what is an effective problem in our social reality.

For the development of this thesis I intended as general objective Carrying out the critical Analysis of the Code Penal Organic Integral in the chapter that treats the traffic breaches and terrestrial transport and the constitution in the due process and it legitimates it defense.

This problem of the traffic infractions and terrestrial transport in the grade of the breaches will be carried out inside a conceptual mark that allows to understand the different institutions like Integral Penal Code, and Law of Terrestrial Transport, Traffic and Security Vial, with the regulation, in the search of the information and the truth for that will be used concepts, to refer to the hypothesis like the idea that it forms the understanding taking in normal sense in the internal order or I eat thought manifested with words in the intellectual external expression or of relationship.

To more than the doctrinal bibliographical gathering, they were carried out thirty surveys to people experts of the right and this has helped me to be able to develop my investigation, and that the competent authorities should take

the pertinent actions to mitigate these acts or facts that are given in the breaches of first class. The field investigation evidenced that he/she should be carried out a reformation Code Penal Organic Integral, in order to guarantee the rights of the citizens, just as it establishes it the Constitution of the Republic of Ecuador.

3. INTRODUCCIÓN

La oferta académica para este ciclo de trabajo correspondió desarrollar el silabo denominado trabajo de titulación que tienen por objeto la complementación de la formación académica y a su vez la planificación y desarrollo, evaluación y socialización de la tesis previo a optar el grado de licenciado en jurisprudencia y el título de abogado, en este empeño y durante la planificación del silabo se ha ido cumpliendo las diferentes actividades para la titulación ya en el trabajo utilizando la matriz problemática con el aporte de problemas y temas. Se procedió a seleccionar el objeto de estudio y a fijar el tema de investigación. Este entrenamiento mental permitió que en el consenso que cada uno de los investigadores decida su problema y tema de estudio.

A continuación cumpliendo las secuencias metodológicas he procedido a realizar el plan de investigación que fue sometido a conocimiento y aprobación de la carrera habiendo designado al Dr. José Riofrío Mora director de tesis docente del paralelo "D" al que nos pertenecemos. De la investigación se envió o se acoplo la información empírica y bibliográfica que me sirvió para sustento de los marcos conceptuales doctrinarios y jurídico adicional utilizamos la Constitución de la República del Ecuador y las leyes de nuestro tema de investigación.

En la redacción del informe final recogimos la información que se trato en el marco conceptual además de la utilización de los conceptos de tratadistas y

de investigadores, puse en práctica el marco conceptual con el análisis y la síntesis de los distintos puntos a tratar. Para el marco doctrinario se utilizó diferentes textos de la biblioteca de la Universidad Nacional de Loja y también de carácter privado buscando las pertinencias de los temas delimitados en la investigación.

La redacción del marco jurídico, permitió realizar un estudio amplio de la Constitución de la República del Ecuador dividido en sus tres partes donde se hallan las garantías derechos principios y relevancia a las normas constitucionales con su carácter de superioridad, el estudio de la ley fruto de nuestro cuestionamiento donde se hallan los cambios a sugerir fueron analizados a través de los métodos auxiliares como son el histórico, documental y gramatical reforzado por la doctrina del derecho cumpliendo con la planificación a fin de demostrar nuestra propuesta hipótesis.

Seleccionamos un instrumento de investigación que es la encuesta dirigida para que contesten las personas relacionadas con el estudio del derecho, constando en cuadro y en grafico para el análisis y estudio de quienes serán nuestros lectores redactado el informe de su parte final las conclusiones que son el producto de nuestra investigación las recomendaciones o sugerencias para mejorar el derecho y la propuesta jurídica simulando como si fuera la asamblea la que redacta el mismo.

Todo el trabajo mereció la verificación o comprobación de los objetivos generales, objetivos específicos y así mismo hemos hecho la contrastación

de la hipótesis, hemos aprovechado la oportunidad que nos brinda el pueblo ecuatoriano, para formarnos académicamente y titularnos así nosotros rendimos a través de esta de tesis, el pueblo ecuatoriano con su apoyo incondicional.

He tenido dificultades en la información bibliográfica a base nuestro estudio logramos cumplir nuestra tareas este es un pequeño esfuerzo que me permitirá egresar de la Carrera de Derecho y la consecuente graduación y titulación

Queda a consideración del tribunal examinador y de quienes serán los lectores de este trabajo que lo he realizado con dedicación, ya antes de cumplir con la nota del maestro, que nuestro deseo de inclusiones en el campo jurídico. Nosotros hemos realizado un análisis de estos temas con la esperanza que de otras personas realicen estudios sobre la misma problemática con mayor brillantes y versación.

Que conforme a las indicaciones citadas el investigador tomo en consideración la temática planteada referente a “reformular el Código Integral Penal en las contravenciones de tránsito de primera clase, estableciendo una sola sanción en concordancia con los Derechos Constitucionales que toda personas somos acreedores.

4. REVISIÓN DE LITERATURA

4.1. MARCO CONCEPTUAL

4.1.1. Generalidades

Desde que el hombre se hizo sedentario necesito movilizarse de un lugar a otro, por lo que estableció caminos y vías de transporte que le permitieran el traslado tanto de personas como de víveres para su forma de vida y supervivencia; más tarde se inventó la rueda y se hicieron los primeros carros mecánicos alados por animales lo que le sirvió para transportarse e incluso afrontar las guerras.

Con el desarrollo de los pueblos o aglomeraciones nació la necesidad de crear el primer vehículo de vapor, medio que transformo a la humanidad, pues fue beneficioso por el adelanto tecnológico y las facilidades que éste prestaba, pero así mismo trajo consigo problemas en el tránsito debido a que las máquinas conducidas por personas algún día iba ha fallar.

Luego al inventar el motor a gasolina existía la urgencia de crear y habilitar vías de transporte terrestre que permitan un fácil acceso al transporte y mayor seguridad para los pasajeros, este avance trajo consigo el desarrollo económico de los pueblos convirtiéndose en una prioridad hoy en día, a tal punto que, nuestro País se vio obligado a regular el tránsito y transporte terrestre a objeto de garantizar los derechos de los ciudadanos, puesto que

el continuo uso y movilización en los medios de transporte terrestre específicamente vehicular genera responsabilidades por los accidentes que producen, por lo que se regula en nuestra legislación de acuerdo a la gravedad como delitos y contravenciones; razón por la cual se estudia su pertinencia.

La presente Tesis se refiere a una investigación que tiene relación con las contravenciones de tránsito de primera clase, con el propósito de que al producirse sé que establezca una sola sanción en concordancia con los derechos constitucionales.

El hombre a través de los medios de transporte se ha podido movilizar a deferentes lugares de nuestro país, ya que el transporte desde hace mucho tiempo atrás fue la herramienta con que las ciudadanas y ciudadanos se puedan movilizar a sus lugares de trabajo, situación que dio los inicios de los accidentes de tránsito, los cuales se originaban por la irresponsabilidad de algunos conductores, como por las condiciones de las carreteras y vías.

El desarrollo de los pueblos y la movilización ha originado el incremento del sistema vial y por ello el tránsito terrestre, lo que es evidenciado por los conductores que manejan por las vías del país. Con estos indicios se ha establecido en el ámbito urbano y rural los controles respectivos para evitar accidentes; sin embargo, pese a estas revisiones y frente a ésta actividad es cuando encontramos que los accidentes de tránsito se producen por la

imprudencia, impericia e incumplimiento de la ley y los reglamentos; La sociedad se halla afectada por los conductores que no respetan las señales de tránsito produciendo infracción son culposos que para reprimir se ha clasificado en delitos y contravenciones dentro de la normativa penal vigente.

Las contravenciones de tránsito lamentablemente no están estructuradas de acuerdo con la realidad ecuatoriana, la Asamblea Nacional ha buscado formas de regular y mitigar los accidentes de tránsito por cuanto el derecho a la vida ha sido excesivamente afectada, en virtud de que algunos conductores salen a las vías en sus diferentes medios de transporte sin tomar las precauciones para evitar accidentes, la falta de concienciación es unos de los problemas latentes en nuestro medio, porque la ley sancionatoria existe, norma que actualmente ya es drástica para sancionar a los conductores que infringen la ley.

El índice de accidentes de tránsito no ha disminuido como el ente legislativo esperaba con la nueva norma aplicada a los infractores, inducen con las sanciones drásticas estas han aumentado y con ello las vulneraciones de los principios constitucionales. En su aplicación sea la prisión preventiva debe ser tomada cómo ultima predisposición por tener carácter de excepción, se responsabilizan a los jueces de tránsito su aplicación, siendo fundamental proteger los derechos de libertad establecidos en la Constitución.

4.1.1.1. Conceptos

Se realizará una recopilación de cada uno de los ítems planteados para el desarrollo de los mismos, los cuales servirán de un aporte a la investigación por ser un tema de gran relevancia, es decir, definir lo que es en esencia y cada vez perfeccionar, los cuales a futuro serán de apoyo para el desarrollo del proyecto de tesis.

Esta problemática de las infracciones de tránsito y transporte terrestre en el grado de las contravenciones se va a realizar dentro de un marco conceptual que permita entender las diferentes instituciones como Código Integral Penal, y Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el reglamento, en la búsqueda de la información y la verdad para eso se utilizará conceptos, para referirnos a la hipótesis como la idea que forma el entendimiento tomando en sentido normal en el orden interno o como pensamiento manifestado con palabras en la expresión intelectual externa o de relación. Aquella entrega para entenderse que cada una de las instituciones es de carácter jurídico.

4.1.1.2. Tránsito y transporte

“La palabra tránsito, proveniente etimológicamente del latín “transitus” alude a la acción de circular, de pasar de un sitio hacia otro, ya sea a pie o conduciendo algún vehículo, por calles u otros caminos, aunque también

puede referirse a la circulación que se produce en el interior de las viviendas para desplazarse de un cuarto a otro”¹.

Quienes transitan pueden ser personas, animales o cosas, obedeciendo el desplazamiento a múltiples fines: las personas pueden transitar para trabajar, para visitar amigos o parientes, para conocer lugares, etc.

Tránsito es la acción de transitar (ir de un lugar a otro por vías o parajes públicos). El concepto suele utilizarse para nombrar al movimiento de los vehículos y las personas que pasan por una calle, una carretera u otro tipo de camino.

Para nosotros el tránsito es el libre movimiento de traslado de un lugar a otro por las diferentes rutas de la ciudad o del país, pueden ser personas o animales o cosas. Que sirve actualmente en beneficio para la sociedad y la colectividad en general y viene desde hace mucho tiempo atrás donde el hombre empezó a explorar el mundo conforme a sus avances y la tecnología.

“Etimológicamente la palabra transporte proviene de dos vocablos latinos: “trans” y “portare” que respectivamente, significan “al otro lado” y “llevar”, entendiéndose entonces por transporte, la acción de llevar de un lado a otro, personas o cosas”².

¹ ALBUJA, Byron Curso Elemental de Transito; Editorial, Corporación Nacional, Quito Ecuador 1996, pág.4.

² ARAUJO Granda, M. Paulina, “Consultor Penal”, Corporación de Estudios y Publicaciones- Quito- Ecuador. Año 2014, Pág. 17.

El transporte es una actividad del sector terciario, entendida como el desplazamiento de objetos o personas (contenido) de un lugar (punto de origen) a otro (punto de destino) en un vehículo (medio o sistema de transporte) que utiliza una determinada infraestructura (red de transporte).

Esta ha sido una de las actividades terciarias que mayor expansión ha experimentado a lo largo de los últimos dos siglos, debido a la industrialización; al aumento del comercio y de los desplazamientos humanos tanto a escala nacional como internacional; y los avances técnicos que se han producido y que han repercutido en una mayor rapidez, capacidad, seguridad y menor costo de los transportes

Según los modos de transporte utilizados, el transporte se clasifica o categoriza en:

Transporte por carretera: peatones, bicicletas, automóviles y otros vehículos sin rieles.

Transporte marítimo; Transporte terrestre; Transporte aéreo; Transporte fluvial.

“Transporte es el Traslado o conducción de personas o cosas entre dos lugares”³.

³ CABANELLAS, Guillermo, Diccionario Jurídico Elemental, Edición actualizada por Cabanellas de Torres Guillermo-17ª.ed. Buenos Aires- Argentina 2005, pág. 379.

Al respecto en la actualidad el transporte ha sido una herramienta de gran importancia para el hombre que sirve para poder trasladarse de un lugar a otro, como puede ser personas animales o cosas hoy en día solo se puede circular a través de estos medios.

*“En función de quién sea el propietario hablamos de transportes **privados**, si pertenecen a una persona o empresa (por ejemplo, el coche familiar) o **públicos** (por ejemplo, el metro)”⁴.*

Es importante diferenciar entre el transporte público y el privado, pues el público se dedica a la prestación de un servicio a la ciudadanía el mismo que debe ser óptimo y eficiente,, cuya prestación de calidad debe asumir la responsabilidad de las personas que lleva a cambio de una retribución económica.

4.1.1.3. Contravenciones tránsito

“Etimológicamente contravención proviene del latín contravenir y significa obrar en contra de lo que está mandado. La acepción corriente, lo mismo que la jurídica es: cometer una infracción o una falta. El termino contravención es un término del ámbito del derecho que se utiliza para designar aquellos actos que van en contra de las leyes o los legalmente

⁴Microsoft ® Encarta ® 2009. © 1993-2008 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos.

establecido y que por lo tanto puede representar un peligro tanto para quien lo lleva a cabo como también para otros”⁵.

Normalmente, la idea de la contravención se aplica a situaciones de falta de respeto a las normas de tránsito; cuando tratamos de una contravención estamos frente siempre a un acto que está tipificado en el derecho y que supone un tipo de castigo o sanción.

“Sin embargo los vehículos a motor son un artefacto o aparato apto para circular por las vías o terrenos, el vehículo de motor es todo vehículo previsto de motor para su propulsión quedando expresamente excluido de esta definición los ciclos y los tranvías, esta excluidos en la definición administrativa de vehículo de motor es la que obliga a que finalmente la introdujera expresamente en cada uno de los tipos relativos”⁶

Las sanciones establecidas por el cometimiento de contravenciones de tránsito sirven para frenar a los conductores que infringen las leyes o reglamentos de tránsito y así poder evitar los accidentes pero sin embargo no hacen conciencia esto se da por la imprudencia impericia negligencia e incumplimiento de leyes y reglamentos de estos conductores que no respetan las leyes.

“Las contravenciones son delitos pequeños de escasa trascendencia social respecto de los cuales el legislador es benévolo; en atención a los bienes

⁵ OLANO VARDERRAMA Carlos “Tratado Técnico Jurídico Sobre Accidentes de Circulación y Materias a Fines”, Octava Edición, Ediciones del profesional LTDA. Bogotá 2006. Buenos Aires- Argentina 2005, pág. 379.

⁶ HERNADEZ, Daniel “Los Grandes Inventos de la Historia”, Editorial Salvat SA., Madrid España 2005, pág. 117.

jurídicos, por cuya protección deben velar; se considera suficiente una pena de arresto por pocos días o la imposición de una multa, como sanción variable en su monto, según los caso”⁷.

Las sanciones a los contraventores o infractores con la aplicación del sistema de reducción o pérdida de puntos en las licencias de conducir por cada infracción cometida, obliga a los conductores de vehículos a actuar con responsabilidad y prudencia en las vías, a fin de proteger y tutelar el bien jurídico que en este caso es la vida de los seres humanos.

Entonces lo que se pretende es cambiar la vieja forma de conducir, que ha ocasionado un sinnúmero de accidentes de tránsito y pérdida de muchas vidas a lo largo y ancho del Ecuador, dolencias que han dejado marcadas tristezas en los familiares de las víctimas de accidentes, también cabe resaltar la participación que ahora tienen los peatones en la nueva Ley, en contra de quienes se tipifica una serie de acciones y omisiones que son sancionadas con multa.

Para poder definir a la contravención de tránsito es necesario tener en consideración que las contravenciones se producen al igual que los delitos por cuatro formas de culpa fundamental como son la negligencia, imprudencia, impericia e inobservancia de las Leyes y Reglamentos; sin embargo debemos señalar que las contravenciones de tránsito por su

⁷ OLANO Valderrama Carlos “Tratado Técnico Jurídico Sobre Accidentes de Circulación y Materias a Fines”, Octava Edición, Ediciones del profesional LTDA. Bogotá 2006, pág. 58.

naturaleza tienen sus propios fundamentos tanto en la comisión, juzgamiento y no es la pena peculiar lo que hace la diferencia, sino que la diferencia radica en que las contravenciones son actos distintos con resultados distintos.

Es por esto que para criterio del autor de esta tesis, las contravenciones de tránsito son pequeñas irregularidades de la conducta (actos antijurídicos) que vulneran o ponen en inminente peligro tanto a las personas que se trasladan de un lugar a otro por la red vial ecuatoriana como también a las personas, lugares y bienes susceptibles de dicho desplazamiento, al hablar de contravenciones de tránsito debemos referirnos a la Ley y al Reglamento de esta materia pero también al principio de convivencia como las normas morales.

Según el diccionario jurídico elemental del Dr. Guillermo Cabanellas dice: “contravención.- Falta que se comete al no cumplir lo ordenado”⁸

4.1.1.4. Tipificación y pena

“Tipificación.- es la descripción precisa de las acciones u omisiones que son consideradas como delito y a los que se les asigna una pena o sanción”⁹.

Una pena debe estar legalmente tipificada para que constituya la legalidad de la infracción o la sanción como tal, pues no habría infracción alguna sin la

⁸ CABANELLAS, Guillermo, Diccionario Jurídico Elemental, Edición actualizada por Cabanellas de Torres Guillermo- 17ª.ed. Buenos Aires- Argentina 2005, pág. 94.

⁹ ALVARADO, Jorge E. “Manual de Tránsito y Transporte Terrestre”, Editorial de la Universidad Técnica Particular de Loja, Año 2.005, primera edición, Loja Ecuador, Pág. 98.

tipificación previa de la infracción que no es otra cosa que una restricción legal para tratar de minimizar acciones que vulneren los derechos de las personas.

La obligación del Estado de tipificar los delitos deriva del principio de legalidad («todo lo que no está prohibido está permitido»), una de las reglas fundamentales del Estado de Derecho. De este modo, en cada legislación nacional o internacional, cada uno de los delitos que se pretenden castigar debe ser tipificado o lo que es lo mismo, descrito con precisión. Si una conducta humana no se ajusta exactamente al tipo penal vigente, no puede considerarse delito por un juez. De este modo una norma penal está integrada por dos partes: el tipo y la pena.

“Etimológicamente la palabra pena deriva del vocablo latino “poena” este a su vez tiene su origen en la voz griega “poine” la cual significa dolor en relación, con la expresión “ponos” que quiere decir trabajo, fatiga o sufrimiento”¹⁰.

De acuerdo a la pena privativa de libertad está en el centro de los sistemas de todos los Estados, la moderna pena privativa de libertad no tiene estrecha relación con el derecho romano o medieval.

¹⁰ GÓMEZ TOAPANTA, Jesús, “Aprender a Conducir” 3ra. Edición, Año 2.005, Quito - Ecuador, Pág. 11.

Hay penas principales que son aplicadas por si solas, como son las penas privativas. Pero las penas privativas de libertad en penas de presidio y de reclusión es casi imposible de realizar durante la ejecución de la pena.

De acuerdo a nuestra legislación la pena privativa de libertad; puede ser reclusión y prisión no es encaminada como un máximo especial, la pena privativa de libertad en reclusión es de 5 años y la pena prisión es de 6 semanas.

Las penas privativas pueden ser inferiores a un año que se cuentan en días, semanas y meses completos y las penas de mayor duración son de un año completo.

De acuerdo a la legislación se da lugar a la pena privativa que se la elimina y se aplica una multa en aquellos casos que lo permite la ley.

Existen posibilidades de la atenuación si el juez atenúa la pena según su arbitrio de acuerdo una ley que se remite, que puede descender hasta una mínima legal de la pena privativa de libertad que puede ser una multa.

Las penas pecuniarias se miden de acuerdo a la gravedad de la misma, y al social del grado de peligrosidad del autor, además debe sobrepasar el equivalente que el autor haya recibido por el hecho, y el provecho que haya obtenido de este, pudiendo accederse del máximo legal.

Según el diccionario jurídico elemental Dr. Guillermo Cabanellas dice: “que la pena es una sanción previamente fijada por la ley, para quién cometa un delito o falta, también especificados”¹¹.

De acuerdo al tratadista que manifiesta textualmente que la pena será impuesta a los conductores que infrinjan las leyes y los reglamentos de tránsito y así evitar los accidentes imponiendo sanciones drásticas como los legisladores han propuesto en el Código Orgánico Integral Penal.

4.1.2. RELATO HISTÓRICO LEY DE TRÁNSITO

Al abordar este subtema consignamos un acto bibliográfico

“Nació en respuesta a una creciente necesidad de la ciudad y la provincia. El 29 de enero de 1948 el entonces presidente Carlos Julio Arosemena Tola creó la Comisión de Tránsito del Guayas (CTG). Fue mediante Decreto Ley de Emergencia 140, publicado en el Registro Oficial 112 del 30 de Enero de 1948. La flamante institución sería la encargada de cuidar y ordenar el tránsito vehicular en la ciudad y la provincia.

Esta organización del tránsito terrestre regulada surgió en 1947. Frente a la situación del tránsito en esa época en la ciudad de Guayaquil, Guillermo Arosemena le recomendó a su tío, suegro y Primer Mandatario la creación de un cuerpo de vigilantes de tránsito, independiente y autónomo.

¹¹ CABANELLAS, Guillermo, Diccionario Jurídico Elemental, Edición actualizada por Cabanellas de Torres Guillermo- 17ª.ed. Buenos Aires- Argentina 2005, pág. 291.

Planteaba que constase de 120 miembros, además de los jefes y empleados de oficina. También soñaba con que esta División de Tránsito, como él la llamó, operase tanto en Guayaquil como en Quito. Tras la quiebra de la Empresa de Carros Urbanos y la liquidación de la Empresa de Tranvías Eléctricos hacia 1940 creció el parque automotor de buses y en 1950 ya había 145 unidades recorriendo las calles de la ciudad. En 1947 aparecieron los colectivos; la primera versión fueron los Station Wagon en que iban seis personas sentadas y el pasaje costaba un sucre. Como la demanda aumentó se adaptaron carrocerías para convertirlos en vehículos tipo micro bus para 16 personas.”¹²

En la década de los años cincuenta los colectivos aumentaron en el 179% con relación a los buses (78%); y en los 60, el primero aumentó en 528% y los buses disminuyeron en el 3%. La Comisión de Tránsito del Guayas inició sus labores con un cuerpo de 12 oficiales y 90 vigilantes. Su escuela de formación y sede comenzó en la manzana de las calles Chile, Brasil, Cuenca y Chimborazo que es donde se ubican sus actuales dependencias administrativas. Tres meses después la Comisión de Tránsito del Guayas hizo el primer llamado a los ciudadanos que desearan formar parte de sus filas como vigilantes, y prestan servicio al Control y Manejo de Tránsito.

4.1.2.1. La creación de normatividad de tránsito

“En el Ecuador la primera ley sobre tránsito que se dicta es “El Reglamento del Tránsito en el cruce de Caminos Públicos con los Ferrocarriles” emitido

¹² PUDELECO, Editores S.A, Quito- Ecuador, enero de 1.996, Pág. 245.

*en el Gobierno de Federico Páez, el 11 de noviembre de 1935, contenido en 21 artículos...*¹³

Esta reglamentación simple pero que contenía tres aspectos fundamentales:

1. Sobre empresas ferrocarrileras
2. Sobre conductores de vehículos automotores
3. Sobre peatones y acémilas.

En esta no se imponen sanciones ya que no se tipifican infracciones ni en calidad de delitos, prohibiciones, etc. Que deben ser observadas de buena fe por parte de las personas, este reglamento era vigilado por los Comisarios Nacionales y Municipales.

El 20 de abril de 1940 se dictó el “Reglamento General de Tránsito Terrestre del Ecuador en este se incorporó la creación de la Policía de Tránsito con una Dirección General de Transito, Jefaturas Provinciales y Carabineros de Transito, la matriculación de vehículos, licencia, pero tampoco indica cuales son los hechos que constituyen infracciones de tránsito peor aún sanciones sino prohibiciones, deberes y obligaciones sin represión.

Desde 1963 en el Gobierno de la Junta Militar presidida por el Contralmirante Ramón Castro Jijón, se dictó la Ley de “Transporte Nacional” en la que por fin aparecen las infracciones y con ella también las sanciones.

¹³ KARDINER, Abrahán, *El Individuo y su Sociedad*, Editorial Fondo de Cultura Económica, México D.F., 1998, pág. 47

Estas acciones u omisiones son las llamadas culposas pues no pueden ser cometidas intencionalmente pues entraría en el campo doloso por lo tanto correspondería conocer al Juez de lo Penal, según esta ley las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones las mismas que serán reprimidas con prisión y multa o con una de estas penas solamente y son de primera, segunda y tercera clase.

El 2 de Agosto de 1996 se expidió en el país la “Ley de Tránsito y Transporte Terrestre. Pero la nueva ley con reformas introducidas el 7 de agosto del 2008 aborda aspectos que involucran tanto a la vía, conductor y peatón asumiendo por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial bajo la dirección de ciertos principios generales como: Derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, principios que buscan garantizar la calidad de vida del ciudadano y preservación del medio ambiente, la desconcentración y descentralización.

4.1.2.2. La creación de los juzgados de tránsito

Este acto con el propósito de descentralizar los juzgados penales ahora de garantías penales en lo que se establecieron los juzgados de tránsito, hoy en día tiene la competencia las Unidades Judiciales de Tránsito y de esta manera sancionar a los contraventores que han infringido la ley.

De acuerdo a la resolución obligatoria dictada por la Corte Suprema de Justicia con fecha siete de octubre del 2003, publicado en el registro oficial

N° 192 de fecha 17 de Octubre del 2003, dispone que el juzgamiento del delito de tránsito se inicie conforme a las normas del código de Procedimiento Penal vigente, así lo señala expresamente el Art 2 de la Resolución obligatoria que dice:

“Los juicios de tránsito se iniciaran con la instrucción fiscal, que tendrá un plazo de 90 días pudiendo concluirse antes, sin perjuicio de que, cuando no se conociere al responsable del delito de tránsito, o hubiere méritos para investigación procesal, se realice la investigación previa conforme al Art.t 215 del Código del Procedimiento Penal”¹⁴.

Del contenido de la resolución obligatoria le corresponderá al señor Agente Fiscal conocer e iniciar en forma inmediata la investigación de los hechos presumiblemente constitutivos de la infracción penal de tránsito que por cualquier medio haya llegado a su conocimiento. Esta es la premisa, no debe haber equivocaciones peormente criterios subjetivos que vayan en contra de esta resolución.

Posteriormente en el año 2013 en el caso de la ciudad de Loja, se crearon las Unidades Judiciales de Tránsito que son actualmente las competentes para sancionar los delitos o contravenciones de tránsito conforme lo prevé la ley de la materia que en este caso se reformo con la entrada en vigencia del Código Orgánico Integral penal.

¹⁴ BENITEZ JULIO, “Análisis Jurídico de los Delitos y Contravenciones Dolosas en la Legislación Ecuatoriana”, Quito 2009.

Es verdad que con esta disposición obligatoria se altera, se reforma y hasta se deroga ciertas normas de la ley de tránsito y transporte terrestres pero siendo obligatorio y que promueve del más alto tribunal de la justicia ecuatoriana, tenemos que someternos todos los ciudadanos a su decisión y debemos estar conscientes que nuestra colaboración conllevará a la aceptación ciudadana para el éxito del proceso penal acusatorio en que se encuentran empañados todos los estamentos de la justicia ecuatoriana.

4.1.2.3. La creación de los agentes de tránsito

Para facilitar el control y operatividad de tránsito hubo la necesidad de formar el personal, por lo que se buscó las personas que identificadas con Agentes de Tránsito se preparó al personal y para ello iniciamos esta parte con una cita bibliográfica.

*“La fecha de creación de los agentes de tránsito se dio el 29 de Enero de 1948 se crea la Comisión de Tránsito de la Provincia del Guayas, mediante Decreto Ley de Emergencia Nro. 140, el mismo que fue publicado en el Registro Oficial Nro.112 del 30 de Enero de 1948, cuando ejercía la presidencia de la República del Ecuador el Doctor Carlos Julio Arosemena Tola. Además la Primera escuela de formación fue: Ubicada al sur de la ciudad, en un edificio que ocupaba la manzana de las calles Chile, Brasil, Cuenca y Chimborazo (actual matriz), es desde aquí donde se inicia la carrera del Vigilante de tránsito, (Agentes de Tránsito) contando con la participación de 12 Oficiales y 90 Agentes de Tránsito”.*¹⁵

¹⁵ GUERRERO VIVANCO Walter, “Derecho Procesal Penal”, tomo I, PUDELECO, Editores S.A, Quito-Ecuador, enero de 1.996, Pág. 245.

Estos primeros vigilantes se formaron en la ciudad de Guayaquil en vista de que ya se estaban educando, como mayores de Oficiales, jefes y Subjefe de Tránsito, así les dieron la debida orientación, lo que correspondía hacer, en el Cuerpo de Vigilancia, subordinado a la autoridad de los directivos de la Institución. Dándose como Primer llamado para formar vigilantes, el día 18 de Abril de 1948, el cual publicó por los periódicos de la ciudad el primer llamado a los ciudadanos que quisieran formar parte de la Comisión de Tránsito en calidad de Aspirantes a Vigilante.

“La acogida fue grande que llegaron cerca de 500 hombres. Teniendo como inicio. La (Comisión de Tránsito del Guayas) fue la primera Institución que puso en servicio policial a la mujer ecuatoriana en las calles de Guayaquil. De un grupo de aproximadamente 400 mujeres aspirantes, solo 12 lograron aprobar el curso y graduarse de vigilantes en el año 1971.”¹⁶

Lo/as agentes transito fueron creados en el Ecuador para el control de los vehículos y conductores en las vías del país ya que muchos conductores han incumplido las leyes y los reglamentos de transito hoy en la actualidad con la nueva normatividad ha bajado el índice de los accidentes de tránsito.

4.1.3. CONSECUENCIAS DE LAS CONTRAVENCIONES DE PRIMERA CLASE

Como se estudió anteriormente el tránsito es la movilización que dentro de un territorio realizan las personas, animales, o cosas como medio de

¹⁶ GUERRERO VIVANCO Walter, “Derecho Procesal Penal”, tomo I, PUDELECO, Editores S.A, Quito-Ecuador, enero de 1.996, Pág. 245.

traslado de un lugar a otro, y que por la falta de previsión o por otras circunstancias que las estudiaremos a continuación, produce accidentes de tránsito esto se da por la negligencia impericia imprudencia inobservancia de la ley y reglamentos.

4.1.3.1. Económico

Al cometerse una contravención de tránsito como parte de las infracciones estas traen resultados quizá no graves pero si representativas en el ámbito económico ya que repercuten como limitante para el infractor desde el punto de vista familiar, puesto que en ocasiones las multas que se tiene que pagar disminuyen quizá la calidad de alimentación, de estudio y en si la forma de vida de la familia del contraventor; pero resulta beneficiosa quizá en cierto sentido para el Estado que es el que al fin de cuentas recauda esas multas a través de sus instituciones, y por concepto de infracciones.

“Se investiga los delitos por accidentes de tránsito, disponiendo de manera inmediata los reconocimientos médicos legales de las víctimas, así como los informes técnicos, mecánicos y avalúo de los daños materiales de los vehículos accidentados. Coordina sus labores con la Subdirección de Investigación de Accidentes de Tránsito (SIAT). El Servicio de Investigación de Accidentes de Tránsito SIAT realiza peritajes y avalúos de daños materiales, reconocimiento del lugar de los hechos, huellas, vestigios, daños a propiedad pública y privada, reconstrucción y simulación de accidentes de

*tránsito, que sirven como elementos fundamentales para el esclarecimiento de las causas que generan estos accidentes*¹⁷.

En lo que respecta a los delitos es más el perjuicio económico que ocasionan una vez determinada la responsabilidad, puesto que este debe cubrir los gastos en que incurrió la parte afectada, por ello el legislador creó la ley que previene al conductor y peatón con las diferentes sanciones por contravención a efecto de reducir los índices de delitos de tránsito; claro cabe recalcar que los delitos de tránsito siempre se consideran como culposos, más no como dolosos en otros casos.

El impacto económico que generan los accidentes de tránsito en la economía de un país es de gran magnitud debido a que se involucran una serie de situaciones y actores que incrementan los gastos. Entre los más significativos se citan los siguientes: Gastos médicos, cuando hay víctimas lesionadas principalmente por la atención de las lesiones y pago de incapacidades de las víctimas de un accidente, cuando estas son serias generalmente requieren de un tratamiento especializado, constituyéndose en una carga importante para los centros de salud, gastos materiales, a razón de pagos por daños en la propiedad o refacción de vehículos.

4.1.3.2. Sociales

Los accidentes y las contravenciones según las estadísticas anuales, son los que más problemas sociales que causan en el Ecuador y en América Latina,

¹⁷ GALLEGOS Gallegos, Simón Bolívar, "La Responsabilidad en el Delito de Tránsito", Impresores HEAN, Quito –Ecuador, 2.009, Pág. 25.

aunque el Ecuador ha mejorado mucho en el sistema de salud casi siempre se ve que las casas de salud y hospitales públicos se encuentran llenos de pacientes que han sufrido accidentes de tránsito sean delitos o contravenciones, fenómeno que muestra una tendencia de crecimiento y que por sus proporciones epidémicas sólo es superado como causa de muerte por las enfermedades cardiovasculares y los tumores.

Entre las causas que se le atribuye al crecimiento de este flagelo se pueden citar las siguientes: crecimiento de la población, del parque automotor y de los alcances y consecuencias del proceso de modernización de la sociedad. Sin lugar a duda estas consecuencias producto de las infracciones de tránsito traen consigo disgustos familiares, entre las partes de los afectados y del culpable de la infracción, lo que se le atribuye que desde el ámbito social se reduce la armonía mutua entre las partes que es la que debe imperar en los pueblos.

4.1.3.3. Públicos

El accidente de tránsito se caracteriza como un acontecimiento imprevisible, inesperado y fruto de la acumulación de una serie de circunstancias que llevaron a un desenlace por nadie deseado.

Aquí los accidentados y familiares o amigos víctimas de conductas irresponsables por parte del conductor que genera consecuencias posteriores, se ven afectados psicológicamente lo que repercute en gastos al Estado ya que

es quien prevé los medicamentos y del personal médico para para la recuperación de los afectados, así mismo cuando el causante del accidente no responde por los daños ocasionados el afectado concurre hacia la justicia a lo cual es un gasto más para el estado ecuatoriano ya que existe cada vez más la necesidad de incrementar juzgados y el personal suficiente para la aplicación de la ley y tutelar el bien jurídico del ciudadano, que es lo que garantiza el estado.

En si esos dineros afectan al público a la ciudadanía que es la que puede beneficiarse de otros proyectos y obras colectivas que van en beneficio común y no de problemas causados por particulares y que asume el estado.

“La atención de emergencias es una de las acciones y tareas más sensibles, ya que implica salvar o perder vidas. Al trabajar en esos ámbitos es fundamental impulsar procesos sostenidos de socialización a fin que la ciudadanía conozca los servicios que brinda el Sistema Integrado de Seguridad ECU 911”¹⁸.

4.2. MARCO JURIDICO

4.2.1. FUNDAMENTOS LEGALES

Siendo el trabajo de carácter jurídico es necesario iniciar este tratamiento teniendo en consideración que en el Ecuador el Derecho es positivo, este es en base ha las normas preestablecidas, el problema y el tema son fuentes

¹⁸ ORTEGA JARAMILLO, Rubén, “Introducción al derecho”, página 74.

del análisis de carácter legal, pues en la siguiente temática objeto de estudio se sustenta en el análisis de la Constitución, las Leyes Orgánicas y Ordinarias, fueren del caso toda normatividad se relacionó con el proyecto de investigación.

Resulta indispensable investigar aquellas normas que están vigentes y que se las aplica en todos los ámbitos administrativos judiciales de operatividad, para luego saber nuestra pretensión a través de la propuesta que vamos a mejorar, cambiar o sugerir las fuentes indiscutibles del Derecho que está en la Constitución.

En nuestro caso particular porque ahora define como aún Estado Constitucional de Derechos y justicia lo que oblige a todos a iniciar su aplicación y tratamiento con estas normas superiores. También tenemos luego las leyes que regulan los temas de nuestra investigación que serán abordados dentro de este campo de aspectos puntuales del Derecho.

4.2.1.1. La constitución

El sistema jurídico de un estado se halla en la Constitución y para nuestra investigación es un documento que hay que tratarlo porque en este texto se consagra el inicio y desarrollo de todas las normas del Derecho.

El elemento indispensable para la existencia de un estado es la Constitución y en nuestro caso representa el anhelo del pueblo que fue votada y aprobada en las urnas. Sobre las teorías de las Constituciones se ha escrito

mucho por versados tratadistas del Derecho Constitucional, pero nuestra investigación se concreta en el estudio de las Instituciones Jurídicas y las incidencias que tienen en el desarrollo del país, nuestra idea o plan de estudio ha sido segmentado en tres puntos.

Para descubrir los aspectos sobresalientes de nuestro trabajo así lo dogmático, la organización y la calidad de normas superiores frente a las normas secundarias, lo que presenta y se proclama en la llamada seguridad jurídica del País.

4.2.1.2. Parte dogmática

“La palabra dogmática proviene del latín dogmáticus, y esta a su vez del griego (dogmatikós), y se deriva de dogma, que significa pensamiento, principio, doctrina”¹⁹.

La parte dogmática se la concibe como el conjunto de dogmas, de los grandes principios y valores que orientan el ordenamiento jurídico. Los Derechos Fundamentales forman parte de esos principios porque son el puntal básico del estado constitucional, pues éste se fundamenta en esos Derechos básicos, naturales.

La parte dogmática se refiere a aquellas disposiciones que tratan de la definición y fines del Estado y de nuestros derechos, como los derechos

¹⁹ SAMBRANO SIMBALL, Mario Rafael, Los principios constitucionales del debido proceso y las garantías jurisdiccionales, Primera Edición, junio del 2009.

fundamentales, con garantías protectoras que garantizan la libertad, salud, vida y honor, etc.

Igualmente establecen el principio constitucional de inocencia hasta que no se compruebe lo contrario.

El debido proceso, donde se incluye nuestra temática frente a una contravención puede ser en forma horizontal o vertical.

El derecho Constitucional garantiza la libertad e igualdad de las personas, frente a la ley, sin distinción de raza, condición social, color, etc., de ahí que para una mejor comprensión se analiza a continuación los siguientes aspectos fundamentales en relación con nuestra investigación.

“Art. 1.- (Forma de Estado y Gobierno).- El Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico. Se organiza en forma de república y se gobierna de manera descentralizada.

La soberanía radica en el pueblo, cuya voluntad es el fundamento de la autoridad, y se ejerce a través de los órganos del poder público y de las formas de participación directa previstas en la Constitución.”²⁰

²⁰ CONSTITUCIÓN de la República del Ecuador (RO 449: 20-Oct-2008), Quito, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Art 1.

De la transcripción se estableció dogmáticamente a la forma de organización del estado ecuatoriano para el cumplimiento de sus fines como tal y la obligación de jueces y administradores de aplicar la Constitución, para garantizar la seguridad jurídica

El Art.11.- establece.- El ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios: ... Numeral 9.- El más alto deber del estado consiste en respetar y hacer respetar los derechos garantizados en la constitución, (Inciso 4).- El estado será responsable por detención arbitraria, error judicial, retardo injustificado o inadecuada administración de justicia, violación del derecho a la tutela judicial efectiva, y por las violaciones de los principios y reglas del debido proceso...²¹.

Los principios y garantías de los derechos humanos en el ordenamiento jurídico para la aplicación, mismos que son tan inherentes, para que el juzgador al momento de la aplicabilidad de la norma, instante en el que se positivizan desde el punto de vista en que son interpretados, en una debida forma para ser aplicados sin dilatorias en forma dual.

Algunos principios son indispensables en toda causa en el que se juzgue y se trate de derechos personalismos aquí es de gran relevancia el principio de igualdad ante la ley, el principio de irrenunciabilidad de derechos, siendo

²¹ Ibidem.Art. 11.

obligación del estado a través de los aplicadores de justicia hacer respetar las garantías constitucionales.

Cuando en una contravención se imponen tres penas por una infracción o contravención de primera clase estamos liquidando el debido proceso de la profesionalidad.

De ahí se deriva que el estado es el responsable por las detenciones arbitrarias o por los errores que cometan los encargados de la administración de justicia, a ello nos referimos en el párrafo anterior; y aunque la ley diga lo contrario está obligado a aplicar la Constitución.

Art. 51.- (Derechos de las personas privadas de la libertad).

De entre otros derechos reconoce a las personas privadas de libertad el no ser sometidas al aislamiento como sanción disciplinaria, esto a efecto de garantizar y fortalecer la rehabilitación social que es el fin objetivo de la privación de la libertad, no se puede dejarlos incomunicados con sus familiares, amigos y mucho menos con el abogado personal del procesado.

Bajo ninguna circunstancia una persona que esta privada de la libertad sin importar la razón o el cometimiento del delito pueden ser aislados, puesto que de lo contrario se estaría atentando a los derechos de libertad.

“Art. 66.- (Derechos de libertad).- *Se reconoce y garantiza a las personas: de entre otras los siguientes: 1.- El derecho a la inviolabilidad de la vida; 3.-*

El derecho a la integridad personal; 28.- literal c) Ninguna persona puede ser privada de su libertad, por deudas, costas, multas, tributos ni otras obligaciones excepto el pago de pensiones alimenticias...²²

En un Estado Constitucional de Derechos y Justicia como en el caso del Ecuador prevalecen los derechos de libertad donde siempre debe aceptarse la posición preferente de los derechos sobre el poder. Las personas están protegidas por la actuación estatal siendo el objetivo y finalidad principal, por lo tanto el poder público siempre deberá estar al servicio de la dignidad y de los derechos de la persona humana.

“Art. 76.- (Garantías básicas del debido proceso).- En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurara el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas:...”²³

Se presumirá la inocencia de toda persona, mientras no haya demostrado lo contrario en sentencia ejecutoriada que declare la responsabilidad del individuo, esto quiere decir que todos son y somos inocentes mientras no se demuestre fehacientemente la culpabilidad o responsabilidad de que tal persona fue el que cometió tal delito o infracción sancionada por la ley como una conducta atípica o antijurídica.

²² Ibidem, Art. 66.

²³ Ibidem,, Art. 76.

El numeral 3 del mencionado artículo hace referencia a que nadie puede ser sancionado por un acto que no esté tipificado en la ley, pues sencillamente por la razón de que si no está tipificado como una infracción entonces no contravino ninguna disposición legal ya que ninguna persona está obligada a hacer o dejar de hacer algo que no está prohibido por la ley.

Las pruebas deben obtenerse y actuarse dentro del ámbito legal para que puedan tener eficacia probatoria, además se tiene en cuenta que se debe aplicar en cuanto a las sanciones la que vaya en el sentido más favorable al reo, es decir a la persona infractora. También incluye el derecho a la legítima defensa, como es a contar con el tiempo para prepararla y ser escuchado en el momento oportuno que es donde se aplica el principio de oralidad y de réplicas y a fin de argumentar la defensa en el patrocinio de las causas.

El derecho al debido proceso manifiesta que las penas a aplicarse deben estar acorde con el principio de proporcionalidad, es decir, debe existir cierta relación coherente entre el grado de vulneración de un derecho y la gravedad de la pena.

“Art. 78.- (Protección a las víctimas).- Las víctimas de infracciones penales gozaran de protección especial, se les garantizará su no revictimización, particularmente en la obtención y valoración de la pruebas, y se las protegerá de cualquier amenaza u otras formas de intimidación. Se adoptaran mecanismos para una reparación integral que incluirá, sus

dilaciones, el conocimiento de la verdad de los hechos de restitución, indemnización, rehabilitación, garantía de no repetición y satisfacción del derecho violado.

*Se establecerá un sistema de protección y asistencia a víctimas, testigos y participantes procesales*²⁴.

En esta transcripción se incorpora la figura de la reparación integral. Para ello se integran algunas instituciones, con el fin de evitar la severidad del derecho penal y procurar que las soluciones sean más eficaces. Pues obligación del sometimiento a todas las funciones reguladoras en la Constitución y a respetar y promover los derechos humanos no solamente establece el deber de los órganos del Estado de no lesionar al ámbito individual o institucional protegido por tales derechos, sino también la obligación positiva de contribuir a la efectividad de ellos, los que constituyen un componente esencial del orden público nacional.

4.2.1.3. Parte orgánica

En esta parte se establece las competencias que se otorga a los organismos superiores de control de la actividad del estado (Contraloría General del Estado, superintendencias de Bancos y Compañías, Fiscalía General del Estado, procuraduría, Defensoría del Pueblo etc.). Con una aclaración todo lo que se contraponga a la Constitución carece de valor jurídico.

²⁴ Ibidem, Art. 78.

“Art. 167.- La potestad de administrar justicia emana del pueblo y se ejerce por los órganos de la Función Judicial y por los demás órganos y funciones establecidos en la Constitución”²⁵.

La Función Judicial es el órgano encargado de administrar justicia en sus diferentes ámbitos quienes se encuentran en el ejercicio de potestad jurisdiccional, esta potestad pública debe ser ejercida con las formas requeridas por la ley con el objeto de dirimir sus conflictos y controversias de relevancia jurídica mediante decisiones eventualmente factibles de ejecución, aquí se tramita las contravenciones de primera clase y se incorporan las sanciones aplicando el Código Orgánico Integral Penal.

“Art. 169 (Sistema procesal).- El sistema procesal es un medio para la realización de la justicia. Las normas procesales consagrarán los principios de simplificación, uniformidad, eficacia, inmediación, celeridad y economía procesal, y harán efectivas las garantías del debido proceso. No se sacrificará la justicia por la sola omisión de formalidades”²⁶.

El sistema procesal constituye un mandato constitucional en el que los procesos en todas las materias, instancias, etapas y diligencias, se sustancia a través del sistema oral, de acuerdo a los principios de concentración, contradicción y dispositivo. También se ha pronunciado pidiendo que se deje lo formal, a lado y que no se desatienda la justicia por este motivo pidiendo

²⁵ Ibídem, Art. 167.

²⁶ Ibídem, Art. 169.

que el juzgador mire lo justo y rechace los formalismos, igualmente la dispersión de los actos y la falta de inmediación en la recepción de la prueba se han conducido a la tendencia a sobrevalorar los temas de derecho sobre las cuestiones de hecho, la prueba documental tiene una preponderancia no connatural, y la prueba testimonial pierde fuerza pues no es tomada por el juez, sino por algún funcionario judicial delegado por costumbre más que por facultad legal.

Se basan la mayoría de los juicios en el derecho material que se discute o la relevancia social o política, o aún noticiosa, de las partes que litigan, ya sea por el interés académico que lo discutido pierde importancia, o aún por el precedente jurisprudencial que podría constituir. Pero, también es irreprochable que la forma escriturada garantiza que todo acto procesal quede registrado, otorgando mayor seguridad cognitiva de lo que se ha hecho para que quede como fuente de revisión de las partes procesales, cuando hoy en día se está optimizando y tratando de mejorar el sistema procesal con la aplicación de la oralidad y dejar atrás ese viejo formalismo inquisitivo de los papeles y el de todo acto que era escrito, especialmente en lo penal.

“Art. 172.- Las juezas y jueces administrarán justicia con sujeción a la Constitución, a los instrumentos internacionales de derechos humanos y a la ley.

Las servidoras y servidores judiciales, que incluyen a juezas y jueces, y los otros operadores de justicia, aplicarán el principio de la debida diligencia en los procesos de administración de justicia.

Las juezas y jueces serán responsables por el perjuicio que se cause a las partes por retardo, negligencia, denegación de justicia o quebrantamiento de la ley²⁷.

De la transcripción se colige que en todo proceso, en general, está regido por principios necesarios que lo cimientan de acuerdo a la dogmática constitucional de tutela judicial efectiva, como son los principios de contradicción, de igualdad y de legítima defensa; y luego, que los procesos civiles, ciertamente estén inspirados en el principio dispositivo que hace del juez la autoridad a la que le compete dirigirlo de acuerdo a su modo de proceder, sea como un garantizador de la aplicación de la ley; que espera de las partes el impulso de la causa y el aporte de las pruebas, con una intervención mínima en virtud de la cual se entiende al proceso como el poder del Estado para resolver un conflicto y como garantía constitucional, disponiendo de los medios probatorios que permitan la aprehensión de los hechos y la aplicación de la ley en aras de alcanzar la justicia, en una intervención activa amplia que no afecte los derechos materiales de las partes ni influya en el contenido de la sentencia, circunscrita exclusivamente al trámite del proceso y a la actitud procesal del juez.

²⁷ *Ibidem* Art. 172.

4.2.1.4. Supremacía

A partir del Art. 424 se regula la supremacía de la Constitución en el capítulo denominado principios, es relevante entender que a través de esta norma se declara a la Constitución como norma suprema o superior o como se ha estudiado en la pirámide de Kelsen en la cúspide más alta y como consecuencia se declara que prevalece sobre cualquier normatividad; debajo de la Constitución están las leyes Orgánicas (Organización), las leyes ordinarias de uso común y toda normatividad.

Todo lo que hagan los Administradores o Jueces deben guardar absoluta armonía si eso no es así carecen de validez Jurídica (Nulidad).

La pirámide de supremacía de la Legislación Ecuatoriana se integra de esta manera:

1. La Constitución.
2. Tratados y convenios internacionales.
3. Leyes Orgánicas.
4. Leyes Ordinarias.
5. Normas regionales.
6. Ordenanzas Distritales.
7. Los Decretos y Reglamentos
8. Ordenanzas.
9. Acuerdos y resoluciones.
10. Otros

El conflicto que pudiera producirse entre normas de distintas jerarquía, la Corte Constitucional, los Jueces y las Autoridades Administrativas están obligados a resolver los asuntos sometidos a su decisión utilizando la jerarquía descrita anteriormente. Donde se observará el principio indispensable de la competencia y la exclusividad del órgano que ejerce.

Esta jerarquía obliga a los Jueces y Autoridades Administrativas y todo servidor público a aplicar las normas constitucionales y las previstas en los instrumentos internacionales de los derechos humanos en lo que sea favorable a la norma constitucional.

Las normas constitucionales a través de este principio de jerarquía son aplicables en forma directa e inmediata y no podrá negarse la falta de leyes o normas para justificar la disminución o extinción de los derechos humanos. La interpretación de las leyes se hace en base al tenor literal, en caso de duda la interpretación se hará en favor a la plena vigencia de los derechos consagrados a la constitución.

En el ejercicio de la ejecución de las controversias o reclamos administrativos los Jueces y los Administradores están obligados a invocar la Constitución aunque las partes no lo hubieren pedido expresamente lo que concuerda con la declaratoria del Estado Constitucional de Derechos; y justicia la supremacía está por encima de todo ordenamiento jurídico

legalmente vigente, y que genera seguridad jurídica, de allí analizaremos los siguientes artículos:

Es indispensable la Supremacía para destacar que siendo el Código integral Penal que regula las contravenciones de primera clase, y establece sanciones fuera de la norma constitucional significa que estas normas no pueden aplicarse y hay que saber que la pena se sustentó en el principio de proporcionalidad y uno solo.

“Art. 424: (Jerarquía de la Constitución).- *La Constitución es la norma suprema y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico. Las normas y los actos del poder público deberán mantener conformidad con las disposiciones constitucionales; en caso contrario carecerán de eficacia jurídica²⁸.*

La Constitución es la norma suprema que rige la vida de una sociedad políticamente organizada.

En ella se definen los principios sobre los cuales se constituye las características que tendrá su organización.

Uno de los principios básicos de cualquier Estado Constitucional es la supremacía constitucional que, sin tener excepciones de ningún tipo se

²⁸ Ibidem art. 424

refiere al hecho del respeto de la jerarquía normativa, siendo la Constitución la norma superior o suprema, y luego vienen los tratados internacionales como se lo menciona en los párrafos precedentes.

Se establecen así las bases sobre las cuales debe construirse toda la vida de la República que, legalmente, debe regirse por la propia Constitución, más las leyes, reglamentos y demás normas, que no podrán contradecir el texto constitucional.

4.2.2. CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL

En este subtema nos corresponde analizar todo lo relativo a la causas de las infracciones de tránsito tales como: la imprudencia, impericia, negligencia e inobservancia de la ley; y reglamentos así como las contravenciones de tránsito de primera clase que están regulados en el Código Orgánico Integral Penal.

4.2.2.1. Imprudencia, Impericia, Negligencia e Inobservancia del reglamento

Imprudencia.- Se afirma que la imprudencia es un obrar irreflexivo sin precauciones ni cautela.

“El diccionario jurídico de Manuel Osorio, define la imprudencia como: la falta de prudencia, cautela o precaución, así podemos decir, también que es una expresión vinculada íntimamente con el derecho penal por que divide los delitos en dolosos y culposos, la imprudencia constituye uno de los

*elementos característicos de estos últimos incurriendo en ella por acción u omisión si bien la omisión parece ajustarse mejor a la negligencia que es otro de los elementos de la culpa*²⁹.

Existe imprudencia grave e imprudencia simple; la primera se caracteriza por el olvido de las precauciones que arroja la más vulgar prudencia, por la omisión de las precauciones más elementales obrando con inexcusable reflexión y ligereza. La segunda se da cuando el sujeto ha omitido la diligencia acostumbrada en una esfera especial de actividad.

A lado de la doctrina general sobre la imprudencia se abrió paso a una especial calificación de determinadas conductas negligentes o imperitas realizadas por profesionales en el ejercicio de su específica actividad o cualificación técnica. Se dice que la profesión puede ser un factor que puede influir en la determinación de la culpa y en la graduación de su intensidad, ya que en la actuación que para un particular puede ser considerada como simple culpa, puede adquirir proporciones de notoria temeridad para un profesional de un arte o ciencia determinada.

Impericia.- impericia, de acuerdo al Diccionario de la Real Academia de la Lengua proviene del latín *imperitia* y es la falta de práctica, experiencia o habilidad en una ciencia o arte, que se ocurre en la conducción de vehículos.

²⁹ OSORIO, Manuel, "Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales", 28ava, Edición, Editorial, Obra Grande, Buenos Aires Argentina 2001.

El tratadista Jorge E. Alvarado, respecto a la impericia considera en su “Manual de Tránsito y Transporte Terrestre” que: *“Es el desconocimiento total de la conducción de un vehículo a motor, de tracción humana o tracción animal, no reconocido por institución alguna como elemento profesional. Impericia es la incapacidad técnica”*³⁰ (Alvarado, 2005, pág. 55).

La ley de tránsito y transporte sanciona a la persona que ha tomado la conducción de un vehículo sin estar legalmente habilitado o autorizado para hacerlo, se deriva de todo chofer profesional o no profesional que tiene que estar técnica y legalmente autorizado para conducir un vehículo a motor de tracción humana o tracción mecánica, facultad que solo le concede la credencial de conductor, documento que le otorga la facultad para conducir un vehículo, no puede ser de otra manera ,ya que la actividad de chofer es una profesión como cualquier otra y para desempeñarla debe estar acreditado con la correspondiente certificación conferida por una institución u organismo legalmente acreditado.

Se considera que puede comprender a cualquier conductor fuere o no profesional y tenga o carezca de permiso consagrado de su aptitud. En fin es cuando el conductor de un vehículo, no está familiarizado con el manejo del mismo, y realiza alguna acción que lo haga perder el control del automotor o le haga poner en peligro la integridad física de los circundantes. Por ejemplo una persona que dirige a alta velocidad un vehículo sin observar la potencia

³⁰ ALVARADO, Jorge E., “Manual de tránsito y transporte terrestre”, año 2005, pág. 55.

del mismo, y la distancia que necesitaría para detener ese vehículo en caso de una frenada de emergencia.

Negligencia.- De acuerdo al Diccionario de la Real Academia de la Lengua proviene del latín negligencia y significa falta de cuidado.

Para entender la negligencia es la omisión más o menos voluntaria pero consciente de la diligencia que corresponde en los actos jurídicos, en los nexos personales y en la guarda o gestión de los bienes. Este es uno de los factores de mayor importancia entre los que pueden dar nacimiento a la culpa, principalmente en lo concerniente a la circulación vial; para comprender mejor dicho concepto ubiquemos lo contrario o antónimo, vale decir la diligencia, a la cual tiene que someterse todos los usuarios de las vías públicas.

El tratadista Guillermo Cabanellas considera: “Negligencia, omisión de la diligencia, o cuidado que debe ponerse en los negocios, en las relaciones con las personas, en el manejo o custodia de las cosas y en el cumplimiento de los deberes y misiones. Dejadez, abandono, desidia, falta de aplicación, defecto de atención, olvido de órdenes o precauciones. Ejecución imperfecta contra la posibilidad de obrar mejor”³¹.

El problema del tránsito o tráfico vehicular, que ya es de carácter nacional impone en la actualidad que las personas adopten un comportamiento en

³¹ CABANELLAS, Guillermo, Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, Tomo VII, Editorial Elisat, Buenos Aires – Argentina 2003.

extremo diligente que no entrañe peligro ni mucho menos daño para sí mismo ni para los demás, debiendo actuar con cautela y mayor atención para sortear con éxito todos los inconvenientes propios de la circulación.

La atención de los usuarios de las vías públicas constituye un requisito indispensable para participar con fortuna en los movimientos del tráfico en cualquiera de sus fases y con cualquier medio de locomoción, su falta es causa concurrente de grandes accidentes de tránsito. La negligencia es causa de las contravenciones cuando los resultados no son tan graves y se encasquillan en esta tipificación.

Inobservancia del Reglamento.

La ley de tránsito y transporte terrestre y sus reglamentos tiene como objetivo principal organizar, planificar la reglamentación y control de tránsito y el transporte terrestre para este fin se sirve de una serie de elementos entre los que constan: las autoridades de tránsito que son quienes basados en la misma ley y sus reglamentos dictan una serie de normas que permiten una disciplina adecuada en el tránsito vehicular y peatonal.

La inobservancia de la ley bien podemos llamarlo violación del ordenamiento jurídico vigente donde se regula la conducta que debe tener un conductor, al dejar de lado lo estipulado, se generan las infracciones de tránsito. Al tratar de estos delitos se hace referencia a las principales causas de cometimientos de hechos que llegan a los juzgados por la falta de prudencia

al conducir; es decir que los conductores ocasionan los accidentes de tránsito y como consecuencia caen en delito que el legislador ha previsto.

En la temática planteada se ha analizado algunas causas que nos conllevan a cometer accidentes de tránsito, siendo estas totalmente sancionadas por el Código Orgánico Integral Penal respectivamente de acuerdo al grado de culpabilidad e infracción cometida por el transgresor, es por ello que al momento de conducir un vehículo recordemos siempre la responsabilidad que debemos tener, ya que estamos poniendo en peligro nuestra vida y de terceras personas si actuamos con imprudencia e irresponsabilidad.

4.2.2.2. Clases de contravenciones de tránsito

Las infracciones de tránsito según el Art. 371 del Código Orgánico Integral penal, son las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.

La contravención de tránsito no es otra cosa que la falta de respeto a las normas de tránsito y se lo utiliza para llamar a los actos que pueden representar un peligro para la sociedad, es decir para quien comete la contravención o a terceros.

“La contravención.- Es una infracción a las normas, de menor gravedad que los delitos, en sí son conductas reprobables de las acciones u omisiones

*que impliquen daños o peligros a bienes jurídicos individuales o colectivos por las que tendrán que ser juzgadas*³².

Con la vigencia del Código Integral Penal, las contravenciones de tránsito establecidas en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, fueron reformadas y se dividen así:

Contravenciones de primera clase.-“son sancionadas con penas de privación de la libertad de tres días, en la actualidad multa de trescientos cincuenta y cuatro dólares y reducción de diez puntos en su licencia de conducir” (Art. 386)³³

Los conductores que incumplan estas contravenciones por ser de primera clase serán sancionadas de manera leve y preventiva; así podemos reducir el número de accidentes de tránsito en nuestro país.

Contravenciones de segunda clase.- “al conductor que comete una infracción de esta naturaleza el Código lo sanciona con multa del cincuenta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de nueve puntos en la licencia” (Art. 387).³⁴

El conductor que cometa esta infracción, será sancionado como estipula en el Código Orgánico Integral ya que para el Estado es un ingreso más, pero a la vez perjudica a futuro para la sociedad.

³² BENÍTEZ JULIO, “Análisis Jurídico de los Delitos y Contravenciones Dolosas en la Legislación Ecuatoriana”, Quito 2009.

³³ CÓDIGO Orgánico Integral Penal, EDITORIAL JURÍDICA EL FORUM, pág. 232. Art. 386

³⁴ *Ibidem* pág. 232- 233. Art. 387

Contravenciones de tercera clase.- “son sancionadas con multa equivalente al cuarenta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general (USD. 141,60) y reducción de siete punto cinco puntos en su licencia” (Art. 388)³⁵.

Se debería concientizar a todos los conductores de una manera general en el asunto del tránsito porque muchas de las veces, estos accidentes se da por la imprudencia e inobservancia de la Ley y el Reglamento.

Contravenciones de cuarta clase.- “el que comete una contravención de cuarta clase se le impone una multa del treinta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general (USD: 106.20), y reducción de seis puntos en su licencia” (Art. 389).³⁶

Las contravenciones de cuarta clase prescrita en el art. 380 del Código Integral Penal; es una más de las sanciones graduales a que se arriban estas disposiciones

Para evitarlo el Estado también debe preocuparse de sus obligaciones estatales de esta materia puesto que son imprescindibles también las señalizaciones de circulación y la concientización de los conductores y peatones en general.

³⁵ *Ibidem* pág. 233-234. Art. 388

³⁶ *Ibidem* pág. 234-235. Art. 389

Contravenciones de quinta clase.- “Será sancionado con multa equivalente al quince por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general (USD. 53.10) y reducción de cuatro punto cinco puntos en su licencia de conducir” (Art. 390).³⁷

Contravenciones de sexta clase.- “se le impone una multa del diez por ciento de un salario básico unificado del trabajador general (USD: 35.40) y reducción de tres puntos en su licencia de conducir” (Art. 391)³⁸.

Las acciones para los conductores en nuestro medio se da ya sea por, negligencia o desobediencia a las leyes; pero también se debe tomar en cuenta que no solamente a estos aspectos señalados producen los accidentes.

Contravenciones de séptima clase.- “al contraventor que haya infringido lo dispuesto en el Art. 392 del COIP., se le impone multa equivalente al cinco por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general (USD. 17.70) y reducción de uno punto cinco puntos en su licencia de conducir”.³⁹

Analizando la temática planteada es importante conocer los tipos de contravenciones de tránsito, y el grado de responsabilidad de sanción al que estamos expuestos todos los conductores, estas sanciones irán de acuerdo con el grado y clase de infracción que están establecidas en el Código

³⁷ *Ibidem* pág. 235-237. Art. 390

³⁸ *Ibidem* pág. 238-239. Art. 391

³⁹ *Ibidem*. pág. 238-239. Art. 392

Orgánico Integral Penal conforme se lo describió anteriormente; y que se sustentan en el grado de gravedad y secuelas de la insolvencia de la Ley y Reglamentación y la responsabilidad.

4.2.2.3. Contravenciones de primera clase

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

- 1. La persona que conduzca sin haber obtenido licencia.*
- 2. La o el conductor que falte de obra a la autoridad o agente de tránsito.*
- 3. La o el conductor que con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado, establecidos en el reglamento correspondiente.*

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

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

1. La o el conductor que transporte pasajeros o bienes, sin contar con el título habilitante correspondiente, la autorización de frecuencia o que realice un servicio diferente para el que fue autorizado. Si además el vehículo ha sido pintado ilegalmente con el mismo color y características de los vehículos autorizados, la o el juzgador dispondrá que el vehículo sea pintado con un color distinto al de las unidades de transporte público o comercial y prohibirá su circulación, hasta tanto se cumpla con dicho mandamiento.

El cumplimiento de esta orden solo será probado con la certificación que para el efecto extenderá el responsable del sitio de retención vehicular al que será trasladado el vehículo no autorizado. Los costos del cambio de pintura del vehículo estarán a cargo de la persona contraventora.

2. La persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce.

3. Las personas que participen con vehículos a motor en competencias en la vía pública.”⁴⁰

Planteando un análisis en relación a lo establecido en este artículo que trata sobre las contravenciones de tránsito de primera clase, en el cual se establece la triple sanción que se impondrá a las personas que cometan este tipo de contravenciones, es por ello que siempre se debe tener en cuenta estas consideraciones para no encontrarnos inmersos en este tipo de infracciones.

⁴⁰ *Ibídem* pág. 95. Art. 386

Sin embargo a criterio nuestro estimamos que la pena punitiva de tres días es exagerada en virtud de que en esos tres días ya puede perder el puesto de trabajo el contraventor, tal es el caso que sería considerado por el patrono como abandono de puesto de trabajo, y esto causa pérdidas para la empresa o para el Estado en el caso de empleados o servidores públicos; por otro lado se restringen derechos como en el caso de la retención del vehículo por siete días cuando el conductor lleve pasajeros en su carro esto vulnera el derecho al trabajo, puesto que si bien es cierto tras de éstos conductores hay familias que deben ser sostenidas económicamente, y también en ocasiones, hay personas que para viajar necesitamos del servicio de un medio de transporte, a veces es demasiado tiempo y no permiten cumplir con la agenda de trabajo o de viaje quizá para el pasajero, entonces hay que tener en cuenta la facilidad de transporte y el servicio que nos prestan. Lo que no estamos de acuerdo es en el transportar de pasajeros en exceso o donde se ponga en peligro la vida de los seres humanos como en el caso de hacerlo en el cajón de la camioneta o camión, aunque esto es relativo, si la movilización exige y la falta de medios de transporte en los lugares apartados bien valiera utilizar este transporte inadecuado.

4.2.3. REGLAMENTO DE TRANSITO

La ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Código Orgánico Integral Penal han regulado la descripción en las cuales se encuentran las infracciones de tránsito; sin embargo la materia del tránsito y

transporte es amplia por lo que la ley se complementa con los Reglamentos que sirven para aplicar las descripciones y tipificaciones en las contravenciones, cuando mencionamos las contravenciones nos referimos al incumplimiento de las señaléticas que tiene que observarse en la circulación y la iluminación de las vías respecto a los conductores y peatones.

Las contravenciones se hallan en el Código Orgánico Integral Penal pero en doctrina debemos comprender que cada reglamento corresponde a una relación para la actividad de la ley de tránsito en todo el país.

“Asimismo en los reglamentos de tránsito se establece la forma de los conductores en la calidad de choferes en las instituciones públicas y privadas.”⁴¹

En la temática planteada trata sobre el ordenamiento y regulación de tránsito en nuestro país, existiendo leyes adecuadas y formalizadas para garantizar la seguridad de la ciudadanía y el respeto hacia las leyes y señales de tránsito. Es así que la Asamblea tomó la decisión de unificar las sanciones de tránsito en el Código Orgánico Integral Penal, con la finalidad de imponer sanciones más drásticas a los contraventores con el objeto de reducir las infracciones de tránsito y tener mayor responsabilidad a la hora de conducir un vehículo particular o un medio de transporte público.

⁴¹ VALDIVIESO. Simón. Litigación Penal en el Ecuador. Primera Edición. Ediciones Carpol. Cuenca julio 2014

4.2.3.1. Descripción de las contravenciones

Hasta antes que entre en vigencia el Código Orgánico Integral Penal la regulación de descripción y tipificación de las contravenciones de tránsito se encontraban previstas en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, actualmente se halla en el Código Orgánico Integral Penal figurando en el capítulo ocho denominado contravención de tránsito en la sección tercera que trata de las contravenciones de tránsito donde se halla reglados todo el régimen de contravenciones incluido en el diferente grados y los generales.

Si hemos puesto descripciones a la contravención de tránsito significa que cada una de las causas regladas debe ser tratada en cuenta antes de su cometimiento, para impregnar las reglas y cada uno de ellas con sus respectivas especificaciones.

De acuerdo al Diccionario de la Real Academia de la Lengua, contravención es la acción y efecto de contravenir y contravenir mientras que contravenir es obrar en contra de lo que está mandado.

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

En lo Penal.- Dentro de los ordenamientos, como el francés, que se establece una división tripartita de las infracciones penales: crímenes, delitos

*y contravenciones, la más leve, el simple quebrantamiento de ordenanzas municipales o reglamentos de policía, reprimidos con penas de carácter más bien administrativo. Vienen a constituir así las faltas de la legislación penal hispanoamericana*⁴² (Cabanellas, 1998, pág. 360). (Análisis)

Para un mejor entendimiento se presentara a continuación las contravenciones pertinentes de primera, segunda, tercera, cuarta, quinta, sexta y séptima clase. No se hace referencia a las contravenciones de primera clase por cuanto en el numeral 2.2.3 de la presente tesis ya se hace un análisis detallado de las mismas por ser el tema central que motivo la presente investigación.

4.2.3.2. Proporcionalidad

En la práctica esto no ocurre a tal punto que ha generado esta investigación que se propone mejorar el sistema procesal en la eficiencia de las garantías constitucionales.

Además hay que dejar constancia que las contravenciones de tránsito no son dolosas si no son de carácter culposo donde el juzgador tiene su convicción de observar que los hechos sucedidos han sido fruto del incumplimiento de los reglamentos de tránsito, imprudencia en la conducción de un vehículo en mal estado e impericia esto es no tener la

⁴² CABANELLAS, Guillermo, Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, Tomo VII, Editorial Elisat, Buenos Aires – 1998, pág. 360.

preparación y destreza para el manejo. Al efecto creo convincente referimos a:

“Concepto de proporcionalidad.- Se llama proporcionalidad a una expresa relación entre partes que hace que estas conserven entre sí un orden capaz de especificarse. El término puede aplicarse de forma diversa y en una formidable cantidad de campos, pero es especialmente utilizado en algunas disciplinas. Esta circunstancia se explica especialmente por el hecho de que guardar una proporción entre distintos elementos se hace crucial y debe reflejarse de la manera más fiel posible”⁴³.

De la transcripción se sobre entiende de manera precisa, que la proporcionalidad es sinónimo de origen, fuente, causa, inicio, base o fundamento. De allí que transportando al campo de las ciencias, se entiende como el punto de partida de un razonamiento, como un axioma o como verdad teórica evidente, como esencia, como propiedad definitoria, como máxima, como aforismo, etc. Esta amplitud de significancia ha dado lugar para que en el ámbito del derecho, el término principio sea empleado en diversos sentidos; según la naturaleza y especialidad de cada disciplina interna.

La proporcionalidad es un principio de carácter constitucional que se aplica sobre las materias en las que corresponde observar determinados grados

⁴³ MORALES Tobar, Marco, “Manual de derecho Procesal Administrativo”, Corporación de Estudios y publicaciones, Quito-Ecuador, 2005.

hacia las funciones judiciales para interponer penas en materia de tránsito, para establecer y modificar tributos y en otras ramas de acuerdo a las modificaciones como estas se presentan, y teniendo en cuenta los resultados de la infracción.

En el Art. 76 numeral 6 de la Constitución de la República del Ecuador, establece el principio de proporcionalidad entre las infracciones y sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza, y en el caso que nos ocupa no existe pues las contravenciones sin usar este principio, por las tres penas que cuentan.

Se entiende que la Función Judicial y la Asamblea nacional están obligadas en el caso de las sanciones a aplicar el derecho a la libertad que varias veces ha sido incumplido cuando las personas exceden y comenten infracciones, entonces ordenan que los jueces y los administradores que les corresponde juzgar y sancionar tiene que observar este principio jurídico de proporcionalidad entre la infracción que comete el infractor y la pena o sanciones que se pueden imponer, esto es la gradualidad de la pena.

En el Código Orgánico Integral Penal al regular las contravenciones de primera clase no se ha observado este principio constitucional como podemos establecer en una contravención de tránsito imponer tres sanciones lo que vulnera los derechos de los ciudadanos que incluso en algunos casos no han cometido, sino por error del peatón.

En el artículo 179 de la Constitución de la República del Ecuador al referirse al sistema procesal lo considera como un medio para obtener justicia en base a los principios y las garantías del debido proceso, en el análisis que indicamos la casuística ordena que se debe actuar con proporcionalidad para afianzar el ejercicio de los derechos y garantías de las personas.

4.2.3.3. Legalidad

En el derecho público todo se sustenta a base de principios de legalidad y siendo el Código Orgánico Integral Penal que regula los delitos de contravenciones de tránsito se supone que son realizadas en aplicación al principio de legalidad en el derecho sustantivo y objetivo.

Si el reglamento de tránsito en cuanto a las contravenciones en su tipificación y sanción consta el Código Orgánico Integral Penal tiene mucha pertinencia los reglamentos y resoluciones y la normatividad que se relaciona con el tránsito. Si un elemento constitutivo de la infracción de tránsito está en la inobservancia del reglamento la tipificación está dada pero no se cumple por parte de los conductores y peatones y todos los involucrados de las vías y caminos como por ejemplo las señales tránsito que son indispensables para la movilidad de vehículos y peatones al ser realizadas son causas justiciables para la tipificación de las contravenciones.

No nos olvidemos que estas normas de tránsito son parte del principio de legalidad así los reglamentos dictados por la Función Ejecutiva de acuerdo a la rama.

No nos olvidemos que en el derecho público siempre está presente en las normas expedidas con anterioridad y no tenemos derechos de costumbres sino que todo responde al pronunciamiento del pueblo a través de la Ley, la doctrina de la legalidad es tan amplia y es aplicable en todas las ramas del derecho por eso al referir a las infracciones de tránsito siempre está pendiente el principio de legalidad.

“Concepto de legalidad.- *El principio de legalidad o primacía de la ley es un principio fundamental conforme al cual todo ejercicio de un poder público debe realizar de acuerdo a la ley y a la jurisdicción y no a la voluntad de las personas*”⁴⁴.

La legalidad no es otra cosa que aplicar la Ley donde no se avasalle a ningún derecho de los ciudadanos de un estado determinado. De ello se deviene a que el poder público impide que esta se interprete la ley en forma extensiva, de lo contrario existiría cuantos atropellos y las leyes expresas serían incumplidas, quizá como meros enunciados jurídicos.

*“Se conoce como principio de legalidad a la prevalencia de la ley sobre cualquier actividad o función del poder público. Esto quiere decir que todo aquello que emane del Estado debe estar regido por la ley, y nunca por la voluntad de los individuos.”*⁴⁵

⁴⁴ LAMARCA Pérez, Carmen, “Revista Española de Derecho Constitucional”, Madrid- España, 2011.

⁴⁵ <http://definicion.de/principio-de-legalidad/>

Ahora bien debemos entender que el Principio de Legalidad Penal es el fundamento en virtud del cual ningún hecho puede ser considerado como delito sin que una ley con anterioridad lo haya previsto como tal. Este principio tuvo como origen en el siglo 18, y parte como una reacción contra la: arbitrariedad, el abuso de poder de autoridades administrativas y la inseguridad jurídica.

Tenemos dos tipos de legalidad a saber: el primero es la Legalidad Penal Substancial que no es otra cosa que un axioma extrajurídico de defensa social en virtud del cual se sanciona con una pena o se somete a una medida de seguridad cualquier acción u omisión o estado peligroso de una persona que vaya contra la sociedad o el Estado. Y; el principio de legalidad penal formal que es una sentencia jurídica por así decirlo, en la que ningún hecho puede ser considerado como delito sin que la ley anterior lo haya previsto como tal, sin existencia de ley previa; la descripción del delito o situación peligrosa tiene que preceder al acto delictivo o al comportamiento peligroso.

No se puede castigar los hechos que no estén en la ley, aun cuando esos hechos sean lesivos a la sociedad o al individuo.

También conocido como principio de reserva legal, base fundamental del derecho moderno, por el cual nadie podrá ser juzgado por un acto u omisión que al momento de cometerse no esté legalmente tipificado con infracción

penal, administrativa o de otra naturaleza, ni se le aplicará una sanción no prevista en la Ley, tampoco se podrá juzgar a una persona sino conforme a las leyes preexistentes, con observancia del trámite propio de cada procedimiento.

4.2.3.4. DERECHO COMPARADO

LEGISLACION COMPARADA DE COLOMBIA

“CÓDIGO DE TRANSITO COLOMBIANO

CAPÍTULO II - SANCIONES POR INCUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO

Artículo 130°. Gradualidad. Las sanciones por infracciones a las normas de tránsito se aplicarán teniendo en cuenta la gravedad de la infracción. Para este efecto se tendrá en consideración el grado de peligro tanto para los peatones como para los automovilistas. En caso de fuga se duplicará la multa.

Artículo 131°. Multas. Los infractores de las normas de tránsito pagarán multas liquidadas en salarios mínimos legales diarios vigentes así:

A. SERÁ SANCIONADO CON MULTA EQUIVALENTE A CUATRO (4) SALARIOS MÍNIMOS LEGALES DIARIOS VIGENTES, EL CONDUCTOR DE UN VEHÍCULO NO AUTOMOTOR O DE TRACCIÓN ANIMAL QUE INCURRA EN CUALQUIERA DE LAS SIGUIENTES INFRACCIONES:

- No transitar por la derecha de la vía.
- Agarrarse de otro vehículo en circulación.
- Transportar personas o cosas que disminuyan su visibilidad e incomoden la conducción.
- Transitar por andenes y demás lugares destinados al tránsito de peatones. No respetar las señales de tránsito.
- Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos
- Transitar sin dispositivos que permitan la parada inmediata o con ellos, pero en estado defectuoso.
- Transitar por zonas prohibidas.
- Adelantar entre dos (2) vehículos automotores que estén en sus respectivos carriles.
- Conducir por la vía férrea o por zonas de protección y seguridad.
- Transitar por zonas restringidas o por vías de alta velocidad como autopistas y arterias, en este caso el vehículo automotor será inmovilizado.

B. SERÁ SANCIONADO CON MULTA EQUIVALENTE A OCHO (8) SALARIOS MÍNIMOS LEGALES DIARIOS VIGENTES, EL CONDUCTOR DE UN VEHÍCULO AUTOMOTOR QUE INCURRA EN CUALQUIERA DE LAS SIGUIENTES INFRACCIONES:

- Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción.
- Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida.
- CONducir UN VEHÍCULO:

- Sin placas, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.
- Con placas adulteradas.
- Con una sola placa, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.
- Con placas falsas.
- En estos casos los vehículos serán inmovilizados:
- No informar a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor o color de un vehículo. En ambos casos, el vehículo será inmovilizado.
- No pagar el peaje en los sitios establecidos.
- Utilizar equipos de sonido a volúmenes que incomoden a los pasajeros de un vehículo de servicio público.
- Conducir un vehículo con vidrios polarizados, entintados u oscurecidos, sin portar el permiso respectivo.
- Conducir un vehículo con propaganda, publicidad o adhesivos en sus vidrios que obstaculicen la visibilidad.
- No respetar las normas establecidas por la autoridad competente para el tránsito de cortejos fúnebres.
- No respetar las formaciones de tropas, la marcha de desfiles, procesiones, entierros, filas estudiantiles y las manifestaciones públicas y actividades deportivas, debidamente autorizadas por las autoridades de tránsito.
- Remolcar otro vehículo violando lo dispuesto por este código.

- Conducir un vehículo de servicio público que no lleve el aviso de tarifas oficiales en condiciones de fácil lectura para los pasajeros o poseer este aviso deteriorado o adulterado.
- Permitir que en un vehículo de servicio público para transporte de pasajeros se lleven animales u objetos que incomoden a los pasajeros.
- Abandonar un vehículo de servicio público con pasajeros.
- Conducir un vehículo de transporte público individual de pasajeros sin cumplir con lo estipulado en el presente código.
- Realizar el cargue o descargue de un vehículo en sitios y horas prohibidas por las autoridades competentes, de acuerdo con lo establecido en las normas correspondientes.
- Transportar carne, pescado o alimentos fácilmente corruptibles, en vehículos que no cumplan las condiciones fijadas por el Ministerio de Transporte. Además, se le suspenderá la licencia de conducción por el término de tres (3) meses, sin perjuicio de lo que establezcan las autoridades sanitarias.
- Lavar vehículos en vía pública, en ríos, en canales, en quebradas, etc.
- Llevar niños menores de diez (10) años en el asiento delantero.

C. SERÁ SANCIONADO CON MULTA EQUIVALENTE A QUINCE (15) SALARIOS MÍNIMOS LEGALES DIARIOS VIGENTES, EL CONDUCTOR DE UN VEHÍCULO AUTOMOTOR QUE INCURRA EN CUALQUIERA DE LAS SIGUIENTES INFRACCIONES:

- Presentar licencia de conducción adulterada o ajena lo cual dará lugar a la inmovilización del vehículo.
- Estacionar un vehículo en sitios prohibidos.
- Bloquear una calzada o intersección con un vehículo.
- Estacionar un vehículo sin tomar las debidas precauciones o sin colocar a la distancia señalada por este código, las señales de peligro reglamentarias.
- **No reducir la velocidad según lo indicado por este código, cuando transite por un cruce escolar en los horarios y días de funcionamiento de la institución educativa. Así mismo, cuando transite por cruces de hospitales o terminales de pasajeros.**
- No utilizar el cinturón de seguridad por parte de los ocupantes del vehículo.
- Dejar de señalar con las luces direccionales o mediante señales de mano y con la debida anticipación, la maniobra de giro o de cambio de carril.
- Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos o sin los elementos determinados en este código.
- No respetar las señales de detención en el cruce de una línea férrea, o conducir por la vía férrea o por las zonas de protección y seguridad de ella.
- Conducir un vehículo con una o varias puertas abiertas.
- No portar el equipo de prevención y seguridad establecido en este código o en la reglamentación correspondiente.

- Proveer de combustible un vehículo automotor con el motor encendido.
- Conducir un vehículo automotor sin las adaptaciones pertinentes, cuando el conductor padece de limitación física.
- Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado.
- Conducir un vehículo, particular o de servicio público, excediendo la capacidad autorizada en la licencia de tránsito o tarjeta de operación.
- Conducir un vehículo escolar sin el permiso respectivo o los distintivos reglamentarios.
- Circular con combinaciones de vehículos de dos (2) o más unidades remolcadas, sin autorización especial de autoridad competente.
- Conducir un vehículo autorizado para prestar servicio público con el taxímetro dañado, con los sellos rotos o etiquetas adhesivas con calibración vencida o adulteradas o cuando se carezca de él, o cuando aún teniéndolo, no cumpla con las normas mínimas de calidad y seguridad exigidas por la autoridad competente o éste no esté en funcionamiento.
- Dejar o recoger pasajeros en sitios distintos de los demarcados por las autoridades.
- Conducir un vehículo de carga en que se transporten materiales de construcción o a granel sin las medidas de protección, higiene y seguridad ordenadas. Además el vehículo será inmovilizado.

- No asegurar la carga para evitar que se caigan en la vía las cosas transportadas. Además, se inmovilizará el vehículo hasta tanto se remedie la situación.
- Transportar carga de dimensiones superiores a las autorizadas sin cumplir con los requisitos exigidos. Además, el vehículo será inmovilizado hasta que se remedie dicha situación.
- Impartir en vías públicas al público enseñanza práctica para conducir, sin estar autorizado para ello.
- Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente código.
- Transitar, cuando hubiere más de un carril, por el carril izquierdo de la vía a velocidad que entorpezca el tránsito de los demás vehículos.
- Transitar en vehículos de 3.5 o más toneladas por el carril izquierdo de la vía cuando hubiere más de un carril.
- Conducir un vehículo cuya carga o pasajeros obstruyan la visibilidad del conductor hacia el frente, atrás o costados, o impidan el control sobre el sistema de dirección, frenos o seguridad.
- Proveer combustible a vehículos de servicio público con pasajeros a bordo. Adicionalmente, deberá ser suspendida la licencia de conducción por un término de seis (6) meses.
- Negarse a prestar el servicio público sin causa justificada. Si como consecuencia de la no prestación del servicio se ocasiona alteración del orden público, se suspenderá además la licencia de conducción hasta por el término de seis (6) meses.

- Hacer uso de dispositivos propios de vehículos de emergencia, por parte de conductores de otro tipo de vehículos.
- **Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida.**
- No atender una señal de ceda el paso.
- No acatar las señales o requerimientos impartidos por los agentes de tránsito.
- No respetar el paso de peatones que cruzan una vía en sitio permitido para ellos o no darles la prelación en las franjas para ello establecidas.
- Poner un vehículo en marcha sin las precauciones para evitar choques.
- Reparar un vehículo en las vías públicas, parque o acera, o hacerlo en caso de emergencia, sin atender el procedimiento señalado en este código.
- No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisión de gases, aun cuando porte los certificados correspondientes.
- Transportar carga en contenedores sin los dispositivos especiales de sujeción. El vehículo será inmovilizado.
- Transportar pasajeros en el platón de una camioneta picó o en la plataforma de un vehículo de carga, trátase de furgón o plataforma de estacas.
- Usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si éstos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres.

D. SERÁ SANCIONADO CON MULTA EQUIVALENTE A TREINTA (30) SALARIOS MÍNIMOS LEGALES DIARIOS VIGENTES, EL CONDUCTOR DE UN VEHÍCULO AUTOMOTOR QUE INCURRA EN CUALQUIERA DE LAS SIGUIENTES INFRACCIONES:

- **Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. Además, el vehículo será inmovilizado en el lugar de los hechos, hasta que éste sea retirado por una persona autorizada por el infractor con licencia de conducción.**
- Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley. Además, el vehículo será inmovilizado.
- Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril.
- No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de “PARE” o un semáforo intermitente en rojo.
- Conducir en estado de embriaguez, o bajo los efectos de sustancias alucinógenas. Al infractor se le suspenderá la licencia de conducción de ocho (8) meses a un (1) año. Si se trata de conductor de vehículos de servicio público, de transporte escolar o de instructor de conducción, la multa pecuniaria será del doble indicado para ambas infracciones, se aumentará el período de suspensión de la licencia de conducción uno (1) a dos (2) años y se inmovilizará el vehículo. En todos los casos de embriaguez, el vehículo será inmovilizado y el estado de embriaguez o alcoholemia se determinará mediante una prueba que no cause lesión, la cual será determinada por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

- Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados.
- Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique.
- Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas.
- Conducir un vehículo sin luces o sin los dispositivos luminosos de posición, direccionales o de freno, o con alguna de ellas dañada, en las horas o circunstancias en que lo exige este código. Además, el vehículo será inmovilizado, cuando no le funcionen dos (2) o más de estas luces.
- No permitir el paso de los vehículos de emergencia. Conducir un vehículo para transporte escolar con exceso de velocidad.
- Permitir el servicio público de pasajeros que no tenga las salidas de emergencia exigidas. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado y al propietario. Si se tratare de vehículo particular, se impondrá la sanción solidariamente al propietario.
- Transportar en el mismo vehículo y al mismo tiempo personas y sustancias peligrosas como explosivos, tóxicos, radiactivos, combustibles no autorizados etc. En estos casos se suspenderá la licencia por un (1) año y por dos (2) años cada vez que reincida. El vehículo será inmovilizado por un (1) año cada vez.

- Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.
- En caso de transportar carga con peso superior al autorizado el vehículo será inmovilizado y el exceso deberá ser transbordado. La licencia de conducción será suspendida hasta por seis (6) meses.
- Las autoridades de tránsito ordenarán la inmovilización inmediata de los vehículos que usen para su movilización combustibles no regulados como gas propano u otros que pongan en peligro la vida de los usuarios o de los peatones.
- Cambio del recorrido o trazado de la ruta para vehículo de servicio de transporte público de pasajeros, autorizado por el organismo de tránsito correspondiente. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado el vehículo y al propietario. Además el vehículo será inmovilizado.”⁴⁶

De acuerdo al código colombiano muestra las contravenciones de una manera distinta que el ecuatoriano, pues no existen varias sanciones, así como en nuestro código ecuatoriano, existe solo una sanción de acuerdo a la falta cometida y es una multa tal como está descrito.

⁴⁶ <http://www.colombia.com/noticias/codigotransito/>

Además resalta el hecho de que en nuestro país se imponen sanciones fuertes a quienes incurren en contravenciones; en Colombia las sanciones es una sola

Si bien la ley no es la única herramienta para cambiar la conducta de las personas, es recomendable que las leyes ecuatorianas en materia de tránsito, se acoja tal como dice la Constitución que solo haya una sola sanción por la misma causa.

4.3. MARCO DOCTRINARIO

4.3.1. RÉGIMEN DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO DE PRIMERA CLASE

Las contravenciones de tránsito se producen como consecuencia de la imprudencia, impericia y falta de respeto a los reglamentos. El elemento constitutivo es la transgresión de la norma a que se produce, pero el legislador deja a lado con anterioridad el grado de gravedad y por eso sistematiza un grupo de estas faltas como las contravenciones de tránsito de primera clase donde se observa el resultado de la infracción para saber que si se encasilla la contravención de primera clase. Tienen su efecto en cuanto a los resultados que estos producen; para nuestro estudio hemos seleccionado para dejar que sanciones se recibe y cuáles son las proporciones que cada uno de ellos pueden afectar.

4.3.1.1. Sanción pecuniaria

Se le denomina así a la sanción consiste en el pago de una multa como castigo por haber infringido la norma o cometido alguna infracción, siendo esta una de las penas más leves que se pueden imponer dentro del derecho penal. Al respecto: *“La pena pecuniaria es la reparación del daño que consiste en la obligación impuesta al infractor de la ley de restablecer el daño hecho y resarcir los perjuicios derivados de su delito”⁴⁷.*

El incumplimiento del Código Orgánico Integral Penal, y las normalidades de Tránsito a través de los infractores obliga a imponer sanciones pero claro, está el estado con anterioridad ya tipificó o se supone la falta que se va a cometer y por esta razón será sancionado.

La noción de pena o sanción penal está vinculada, en los orígenes del derecho romano, al concepto de retribución y expiación del daño causado (expiar su culpa lo que significaba sufrir una pena por el mal causado). Posteriormente, parece que se va integrando el otro elemento, quien dañe o cause mal debe retribuir, es decir, resarcir, pagar el daño causado. Este sentido primitivo de la sanción penal se pone de relieve, incluso, en la naturaleza de las primeras sanciones conocidas en Roma.

La constitución establece el principio de proporcionalidad para fijar la pena y la descripción de las contravenciones y conductas y va comparando cuales

⁴⁷ NOBOA, Edgar E (2001) “Tránsito” Normas y Procedimientos. Policía Nacional, Quito-Ecuador.

son de mayor gravedad y si ahora tenemos tres clases de sanciones hemos delimitado la investigación a cada una de ellas con el propósito de mostrar que las normas de la constitución no permite esta forma de proceder.

Los jueces sin embargo acatan esta ley y establecen tres formas de sanciones la primera de ellas hemos dicho que la sanción pecuniaria significa que la infracción como producto de la imprudencia, impericia y el incumplimiento de la ley y el reglamento en forma independiente de los demás impone una multa en cantidad económica a pagarse.

La expresión pecuniaria viene de la percepción por los recursos económicos del trabajo lo que sería disminución del patrimonio entonces si con eso se pagaría al Estado el infractor aceptaría de buena voluntad pero esto es una parte de las otras sanciones, privación de libertad y disminución de puntos.

Ahora si bien es cierto la pena pecuniaria o multa es impuesta por el Estado a través del poder jurisdiccional para quien ha contravenido el ordenamiento jurídico vigente, estas multas son penas impuestas por el hecho ilícito cometido pero no para resarcir los daños, es de esta forma como se aplica las penas pecuniarias en el caso de las contravenciones de tránsito establecidas en el Código Integral penal.

Ahora bien debo manifestar que la pena pecuniaria desde un punto de vista económico si afecta el patrimonio del condenado pues impone la obligación

de pagar la suma de dinero indicada por el juez en su resolución, conforme a los parámetros que la ley indica.

En nuestro sistema legal vigente la transferencia de ese dinero se produce en favor del Estado y no quita la posibilidad de que en otros regímenes o en una futura reforma se establezca un sistema de multa reparatoria, como indemnización de daños y perjuicios, pero me refiero a las contravenciones de tránsito como tema central que nos ocupa.

Siendo la multa una pena, ésta participa de las características de toda pena; es decir, consiste en un mal, que priva o afecta bienes jurídicos del condenado y que se aplica como retribución por haber el conductor o peatón incumplido alguna regla de conducta impuestas con anterioridad para lograr una convivencia armoniosa. Además tiene como finalidad conseguir que el individuo castigado internalice las pautas de comportamiento exigidas por la sociedad.

No es vano insistir en que la multa es una pena y la pena es un mal, pues ocurre que dado el acelerado proceso de inflación ecuatoriana, que ya lleva varias décadas, la pobreza según el Presidente de la República ha disminuido, pero sin embargo a criterio personal la pobreza continua aun en casos extremos, casi no ha mejorado la calidad de vida de la mayoría de la población ecuatoriana, con la consecuencia notoria de que al cabo de unos meses las previsiones del legislador quedan superadas por la realidad y la

multa no afecta en la misma medida en que podía hacerlo inmediatamente luego de haberse elevado las escalas.

Entonces pierde eficacia y hasta alienta la desobediencia, como es fácil comprobar en materia de contravenciones cuando alguien que tiene apuro por hacer un trámite estaciona lo mismo su vehículo en lugar prohibido sabiendo que la multa que eventualmente le aplicarán representará un sacrificio económico, mucho menor que el que provocaría la frustración de la diligencia.

4.3.1.2. Reducción de puntos de la licencia

De conformidad con la Ley y el reglamento las personas para conducir tienen que poseer un documento legal que se llama licencia de manejo que al inicio se obtiene con las clases prácticas que reciben por parte de los docentes, choferes profesionales en los sindicatos con experiencia y posterioridad, los sindicatos de choferes son los encargados de dictar los cursos que tienen una duración de dos años para que se gradúen como choferes profesionales; pero existía otros sistemas de obtener la licencia de manejo a través de un acto de preparación y examen que luego obtiene en la policía para obtener licencia de conducir llamada esporman, que servirá para conducir vehículos privados.

Al respecto si de licencia se trata tenemos:

“Etimológicamente el termino reducción proviene del latín “reductio” mismo que se encuentra compuesto por tres palabras delimitadas, a saber: prefijo re = hacia atrás; ducere = conducir; y, cion = acción y efecto”⁴⁸.

La reducción de puntos en la licencia no existía pero luego con esta Ley, se utiliza para castigar o a lo mejor suspenderla como chofer.

De ahí se concreta que reducción es la acción y efecto de disminuir, es decir volver algo al estado que tenía con anterioridad.

Con la explicación antes singularizada y como en el Ecuador otra figura novedosa introducida en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial vigente nos trajo la figura de licencias bajo el sistema de puntaje (30 puntos). La circulación por las vías habilitadas al tránsito vehicular queda sometida al otorgamiento de una autorización administrativa previa, con el objeto de garantizar la aptitud de los conductores en el manejo de vehículos a motor, incluida la maquinaria agrícola, y la idoneidad de los mismos para circular con el mínimo de riesgo posible.

Para conducir vehículos a motor, incluida la maquinaria agrícola, o equipo caminero se requiere haber obtenido el título de conductor profesional o el certificado de conductor no profesional y la respectiva licencia de conducir, mediante permisos, también se podrá autorizar la conducción de vehículos

⁴⁸ TORRES Chávez, Efraín (1998) “Breves Comentarios a la Ley de Tránsito”. Editorial Jurídica del Ecuador, Loja-Ecuador, pág. 57.

motorizados a los menores adultos, mayores a dieciséis años, que deberán estar acompañados por una persona mayor de edad, que posea licencia de conducir, si la persona que lo represente legalmente lo solicita por escrito y presenta una garantía bancaria por un valor igual a veinticinco (25) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, que garantice el pago de daños a terceros y la presentación del menor ante el Juzgado de la Niñez y Adolescencia para su juzgamiento en caso de infracciones de tránsito.

Ahora bien siendo La licencia el título habilitante para conducir vehículos a motor, maquinaria agrícola, equipo caminero o pesado, documento que se lo obtendrá en la Agencia Nacional de Regulación y Control, una vez que se haya recibido la capacitación y formación de una Escuela de Conducción, Institutos Técnicos de Educación Superior, Escuelas Politécnicas Nacionales y Universidades autorizadas en el país por el Organismo Nacional Coordinador del Sistema de Educación Superior a través de convenios celebrados con la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

La licencia, como se dijo ahora, tiene un novedoso sistema de puntaje, el mismo que va disminuyendo de acuerdo al número de infracciones que cometa el titular, esta si fue una reforma muy acertada, movió el piso a todos, especialmente a los señores conductores del transporte público y taxistas, que a inicios de la aplicación de este sistema, no creían en su

eficacia y se burlaban de la policía y de la entrega de citaciones, luego se vieron en serios problemas, muchos de ellos están ya impedidos de ejercer su profesión de conductores, lo cual es lamentable pero ejemplarizado porque ya se ha creado conciencia de acatar la ley y cuidar los puntos en su licencia.

Las licencias de conducir se otorgarán bajo el sistema de puntaje; al momento de su emisión, el documento tendrá puntos de calificación para todas las categorías de licencias de conducir aplicables para quienes la obtengan por primera vez, procedan a renovarla o cambiar de categoría.

Las licencias de conducir son otorgadas con 30 puntos para su plazo regular de vigencia de 5 años, y se utilizará un sistema de reducción de puntos por cada infracción cometida, según la siguiente tabla:

“Pérdida de puntos en la licencia de conducir por infracción en las contravenciones: de primera clase reducción de diez puntos; segunda clase reducción de nueve puntos; tercera clase reducción de siete punto cinco puntos; cuarta clase reducción de seis puntos; quinta clase reducción de cuatro punto cinco puntos; sexta clase reducción de tres puntos; y, séptima clase reducción de uno punto cinco puntos en su licencia de conducir”. Es decir, perdidos los primeros 30 puntos, la licencia será suspendida por 60 días y será obligatorio tomar un curso en las Escuelas de Conducción de Choferes No Profesionales, Escuelas de Conducción de

Choferes Profesionales, los Institutos Técnicos de Educación Superior, las Escuelas Politécnicas y las Universidades legalmente autorizados por la Agencia Nacional para brindar dichos cursos, que de aprobarse se recuperarán sólo 20 puntos.

Si se perdiesen nuevamente los 20 puntos, se sancionará con 120 días de suspensión de la licencia y se tomará otro curso en las mencionadas instituciones, que de aprobarse sólo se recuperarán 15 puntos a la licencia de conducir. A partir de la tercera oportunidad que se pierdan los 15 puntos, de ahí en adelante se suspenderá cada vez la licencia por un año y se deberá tomar un nuevo curso para la recuperación de los 15 puntos. La aprobación del curso no significará el cese de la suspensión de la licencia de conducir determinada para cada caso, y el cumplimiento del plazo de la suspensión no releva de la aprobación del curso como requisito para la recuperación de los puntos. La realización del curso para recuperación de puntos incluirá una evaluación psicológica y deberá aprobarse en una escuela distinta a la que emitió el Título de Conductor (a).

En los casos de renovación de licencia, la misma se emitirá con los puntos que correspondan según lo establecido en este inciso. En ningún caso la renovación extinguirá los puntos perdidos previamente.

Hay disminución de puntos en la licencia de manejo que se da por la falta cometida de un infractor o una infracción de tránsito por eso nos resulta

injusto la triple pena para una contravención de primera clase lo que resulta oneroso para el conductor. Y de las experiencias obtenidas este castigo no ha disminuido las infracciones de tránsito y transporte terrestre entre los que se hallan las contravenciones de primera clase.

4.3.1.3. Pena privativa de libertad en la ley de tránsito

Bien antes de adentrarme un poco más primero queremos describir o que significa una pena, esto no es otra cosa que un recurso utilizado por el estado como reacción frente al delito cometido por el responsable, consiste en la restricción de ciertos derechos. También se puede decir que la pena es una sanción prevista en la ley y que se le impone al responsable del cometimiento del delito o infracción penal como en el caso que nos ocupa.

El término pena se deriva del latín pena y se refiere a un dolor causado por un castigo.

En el derecho penal moderno se aboga por la aplicación de la proporcionalidad pero no aun por la verdadera rehabilitación social.

La pena produce una serie de efectos jurídicos en el conjunto de individuos que componen la sociedad de un determinado territorio que se suponen positivos para ésta, y que según la teoría de la pena, serían los objetivos en los que se fundamentaría la aplicación de la misma de una forma coercitiva o coactiva.

En otras palabras la pena es una privación del bien jurídicos tutelados y establecida por la Ley e impuesta por el órgano jurisdiccional competente al a la persona que ha contravenido la norma jurídica, en este caso de tránsito.

Ahora bien debe tenerse en cuenta el principio de personalidad de la pena y el de igualdad ante la ley sobre el cual la pena no puede ser diferente para las personas, puesto que la pena es la consecuencia primaria del delito cometido y el delito es el presupuesto necesario de la pena y la pena tiene por finalidad evitar conductas prohibidas por la ley claro que también como carácter preventivo puesto que nadie puede presentar como excusa el desconocimiento de la norma.

En la ley de Transporte Terrestre, tránsito y Seguridad Vial en el caso de los delitos de tránsito sanciona de conformidad al delito claro que hay que tener en cuenta que los accidentes de tránsito son culposos no dolosos, sin embargo los asambleístas al redactar el Código Orgánico Integral Penal en la parte de las contravenciones de tránsito sancionan con prisión de tres días al conductor que contravenga lo dispuesto en el Art. 386 del Código Integral Penal, esto es que cometa una contravención de primera clase que es la única clase de contravenciones que es sancionada con prisión.

De ello se denota la preocupación de la mayoría de los conductores que temen por la prisión desde el punto de vista que en ocasiones pierden o ponen en riesgo los trabajos, cuando en realidad ellos son el sustento de sus

familias, mantienen niños que estudian que día a día tiene que obligatoriamente alimentar, cuando lo ideal a criterio nuestro se debía endurecer la pena pecuniaria no punitiva.

“Para aplicar una pena se debe tener en cuenta con estricta rigurosidad el debido proceso tan garantizado en la Constitución de la República. Pues el Debido Proceso engloba o rige los demás derechos fundamentales de la persona con relación al proceso penal, garantiza la intangibilidad de la persona, reafirmando que el ser humano es la referencia imperativa de todos los valores que nada es superior y que todo queda condicionado en aras a permitir su desarrollo integral y armónico”⁴⁹.

El Debido proceso es el conjunto de derechos y garantías que protegen a la persona de los posibles excesos o riesgos de abuso o desbordamiento de las autoridades administrativas o jurídicas del Estado, es el conjunto de garantías establecidas como medios obligatorios y esenciales para que el ejercicio de la función jurisdiccional se materialice.

4.3.1.4. Resolución por parte de los jueces de transito

La resolución no es otra cosa que el acto de decidir sobre un asunto pendiente o acto en controversia, acto que debe ser emitido por un órgano administrativo o jurisdiccional en el que constan cuestiones instrumentales o

⁴⁹ VILLALBA Vega Vladimiro. (1987) “Fundamentos de Práctica Forense, Quito-Ecuador, pág. 108.

procedimentales las cuales puede afectar o no a los derechos o deberes de las partes procesales o interesadas.

La resolución es por escrita en la que exprese la aceptación por haber comprobado el cometimiento de la infracción, esto es la responsabilidad, material del hecho y existir una pena sancionatoria o inocencia de alguien debido a la materia como en el caso de las contravenciones de tránsito.

La resolución que emite el Juez que conoce de la causa, sobre el asunto que se está litigando. Está estructurada por tres partes: expositiva, considerativa y 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, es decir el lugar y las circunstancias del cometimiento de la infracción por la que se le está juzgando.

Considerativa.- Se establece en primer lugar si el proceso ha cumplido con las garantías del debido proceso, si se ha dado el trámite establecido en la ley, se declara su validez, de lo contrario se declara la nulidad a efecto de remediar vicios de solemnidad sustancial que puedan influir en la decisión de la causa, 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 Código Orgánico de la Función Judicial reemplazó la frase sacramental que desde las aulas universitarias aprendimos. Administrando Justicia en Nombre de la República y por Autoridad de la Ley; a partir del nueve de marzo del año 2.009, fecha en la cual entró en rigor el Cuerpo Legal citado la frase que se utiliza: ADMINISTRANDO JUSTICIA EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR Y POR AUTORIDAD DE LA CONSTITUCIÓN Y LAS LEYES DE LA REPÚBLICA. Después se declara 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.

En la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial se disponía que no son susceptibles de recurso alguno las contravenciones de tránsito, sin embargo actualmente con la aplicación del Código Orgánico Integral Penal, si se permite tomando en consideración a que la frase “En las sentencias dictadas por contravenciones no habrá recurso alguno”, fue declarada inconstitucional porque toda sentencia debe tener dos instancias, a fin de que sea revisada por el superior jerárquico y se garantice una confiable administración de justicia, de lo contrario se limita el derecho al debido proceso al no poder acceder a una instancia superior de revisión para conseguir una tutela judicial y efectiva, lo que contraría las disposiciones constitucionales y tratados internacionales de los cuales nuestro país es signatario tales como la Convención Americana de Derechos Humanos y el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos; en tal virtud mientras el

Órgano Legislativo adecue la legislación penal vigente en orden a regular el procedimiento de revisión en el juzgamiento de las contravenciones, será el Juez de lo Penal quien revise las resoluciones emitidas en juzgamiento de contravenciones.

Sin embargo el artículo 76 literal m) de la Constitución de la República al tratar de las garantías del debido proceso permite recurrir el fallo o resolución en todos los procedimientos en los que se decida sobre sus derechos.

4.3.2. TRÁMITE DE LA CONTRAVENCIÓN

Las contravenciones llevan un conjunto de acciones y actuaciones. Relacionados con la tipificación y sanción de una contravención de tránsito que se halla dentro de la infracción culposa que se produce por la impericia imprudencia y el incumplimiento de la ley de tránsito. El trámite fue similar en los procesos anteriores que se sancionaban con la ley de tránsito, pero por motivo de la puesta en vigencia del Código Orgánico Integral Penal existe un procedimiento muy rápido para las contravenciones de tránsito, mismo que me permito explicarlo a continuación.

“Artículo 644.- Inicio del procedimiento.- Son susceptibles de procedimiento expedito todas las contravenciones de tránsito, flagrantes o no.

La persona citada podrá impugnar la boleta de tránsito, dentro del término de tres días contados a partir de la citación, para lo cual el impugnante

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

Las boletas de citación que no sean impugnadas dentro del término de tres días se entenderán aceptadas voluntariamente y el valor de las multas será cancelada en las oficinas de recaudaciones de los GAD regionales, municipales y metropolitanos de la circunscripción territorial, de los organismos de tránsito o en cualquiera de las instituciones financieras autorizadas para tales cobros, dentro del plazo de diez días siguientes a la emisión de la boleta.

La boleta de citación constituirá título de crédito para dichos cobros, no necesitando para el efecto sentencia judicial.

La sentencia dictada en esta audiencia de acuerdo con las reglas de este Código, será de condena o ratificatoria de inocencia y podrá ser apelada ante la Corte Provincial, únicamente si la pena es privativa de libertad.

La aceptación voluntaria del cometimiento de la infracción no le eximirá de la pérdida de los puntos de la licencia de conducir⁵⁰.

50 CODIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL. Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito-Ecuador. Registro Ofi. 180 del 10 – feb-2014. Art. 644, pág. 174.

De la transcripción se colige cómo ha de ser la actuación frente a una contravención de tránsito, cuyo procedimiento es muy rápido y clasificados aquellas que son flagrantes y no flagrantes enmarcados en un solo procedimiento de la casuística se tramita sumariamente y de forma oral en una sola audiencia.

En palabras nuestras el juzgamiento de la contravención de tránsito se inicia con la emisión de la boleta de citación para la cual el contraventor dispone de tres días para impugnarla ante la autoridad competente, luego, el juez avoca conocimiento y señala fecha y hora para que se lleve a efecto la audiencia, a fin de garantizar el derecho a la defensa las partes pueden presentar pruebas hasta tres días antes de que se lleve a efecto la audiencia conforme lo establecido en el Art. 642 del Código Integral Penal.

Luego el día señalado para la audiencia se evacua de forma oral las pruebas solicitadas y anunciadas oportunamente esto es testigos, fotos, repreguntas, etc. Momento en el que finaliza la audiencia el juez ya tiene una resolución la misma que se la hace conocer de forma oral a las partes, la que se sustenta en las pruebas aportadas donde el juez tiene la convicción firme de que se ha demostrado que se ha cometido una contravención se dictara la sanción de lo contrario quedara absuelto, esto es en el caso de duda o que no se haya demostrado el cometimiento de la infracción, ni la responsabilidad del mismo.

4.3.2.1. Infractor o demandado

El parte policial o la citación son realizados por los agentes de tránsito mismo que están bajo la competencia del municipio y pues un agente de tránsito será quien catalogara la infracción y realizara la citación o entrega de un documento por la infracción cometida por el infractor.

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

“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”. ⁵¹

Los organismos u agentes policiales correspondientes, remitirán al Agente Fiscal de su jurisdicción, los partes policiales y demás documentos relativos a la infracción en el plazo de 24 horas bajo la responsabilidad legal de dichos jefes o quienes hagan sus veces.

⁵¹ YAVAR NÚÑEZ, Fernando (2008) “Práctica Explicativa en Materia de Tránsito” Primera edición, Guayaquil-Ecuador.

El agente de tránsito que al suscribir una parte policial, incurriere en falsedad en cuanto a las circunstancias del accidente al estado de embriaguez o intoxicación por sustancias estupefacientes o psicotrópicas del supuesto causante podrá ser objeto de la acción penal correspondiente y condenada al pago de daños y perjuicios ocasionados.

En el anverso de la boleta de citación debe contener, la persona o autoridad a quien debe entregarse; así por ejemplo al usuario, al Juez de Tránsito, a la Comisión Provincial de Tránsito y al Agente de tránsito; recordemos que son cuatro ejemplares que debe redactarse por cada contravención de tránsito, lo que en la práctica ocupa un tiempo aproximado de cinco minutos; a continuación consta la fecha y el número de la citación, el número de cédula del citado, la categoría o tipo de licencia de conducir; para luego determinar los nombres y apellidos del supuesto contraventor y las características del vehículo como son número de placa, marca, tipo, color; luego se señala la clase de contravención, es decir el artículo infringido, en la práctica diaria los agentes de tránsito incurren en permanentes errores por su desconocimiento de las normas de tránsito.

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.

El día de la audiencia el Policía de Tránsito generalmente se ratifica en su citación y en el parte emitido, pero sucede que este debe haberse emitido con la veracidad posible puesto que como indiqué anteriormente no siempre se sanciona al contraventor, esto se da a veces por la inadecuada aportación de pruebas del agente.

El legislador ha previsto que el infractor citado si no concurre a la defensa equivale a que se hace a cargo de los resultados o acepta la infracción cometida.

4.3.2.2. Audiencia

La audiencia oral de juzgamiento opera cuando el supuesto contraventor impugna por escrito el parte policial dentro del término de tres días de citado; el juez de Tránsito señala día y hora para realizar la audiencia oral de juzgamiento de la contravención impugnada, concurre el procesado con su abogado defensor; se recepta la declaración del agente de tránsito que tomó procedimiento de la contravención, y toda la prueba de descargo que presente el procesado, vencido el término de prueba se dicta sentencia inmediatamente.

Hago hincapié que la audiencia es oral y de probanza de los extremos de la demanda a través de declaraciones audibles que se constituirán en prueba para la resolución donde se reúnen las partes demandadas y el demandante (en este caso contraventor y policía) para llegar a un acuerdo o defender

cada quien sus derechos en debida forma, en este caso el juez toma conocimiento de las pretensiones de las partes, instruye el proceso, escucha los alegatos y emite su juicio, lo que se conoce comúnmente como resolver estos conflictos de acuerdo al petitorio presentado por las partes.

Cabe indicar que estas audiencias son públicas, claro que sin lugar a duda la ciudadanía no asisten a las mismas por desconocimiento o por su labores u ocupaciones diarias en las que cada persona se encuentra inmerso.

En esta audiencia respetando los principios constitucionales se le dará la oportunidad al presunto infractor y al policía a fin de que puedan ejercer una legítima defensa, no nos olvidemos que el trámite es rápido por lo mismo es en la audiencia donde se resuelve todos los aspectos de la contravención.

El juzgamiento es de carácter sumario esto es que se hace en una sola audiencia así lo establece el Art. 644 y se sigue las reglas del Art. 642 del Código Orgánico Integral penal permitirá al infractor la legítima defensa en igualdad de condiciones.

En esta misma audiencia se advierte al infractor los derechos que asiste en la legítima defensa actos seguidos se evacua y reproduce la prueba pertinente y existente; y al final de la audiencia el Juez dicta la resolución y se pone a conocimiento de las partes luego de tres días por escrito.

4.3.2.3. Resolución

La resolución judicial es el acto procesal proveniente de una autoridad jurisdiccional o administrativa, mediante el cual se resuelve las peticiones de las partes, o autoriza u ordena el cumplimiento de determinadas medidas.

Dentro del proceso, doctrinariamente se le considera un acto de desarrollo, de ordenación e impulso o de conclusión o decisión. Las resoluciones judiciales requieren cumplir determinadas formalidades para validez y eficacia, siendo la más común la escrituración o registro, según sea el tipo de procedimiento en que se dictan.

En la mayoría de las legislaciones, existen algunos requisitos que son generales, aplicables a todo tipo de resoluciones, tales como fecha y lugar de expedición, nombre y firma del o los jueces que las pronuncian; y otros específicos para cada resolución, considerando la naturaleza de ellas, como la exposición del asunto (individualización de las partes, objeto, peticiones, alegaciones y defensas), consideraciones y fundamentos de la decisión (razonamiento jurídico).

Aquí se denota la decisión del juez quien luego de las aportaciones de las partes se crea una convicción firme de los hechos para poder juzgar o absolver, con el procedimiento expedito ya explicado en líneas anteriores se facilita al juez para que pueda tener claro los hechos y en ese instante emitir su juicio.

Indicando que la sentencia y sus partes ya fueron explicadas de forma detallada y contextual en cuanto su forma y estructura en el numeral 3.1.3 de esta tesis, lo que se debe tener en cuenta es que por la aplicación del literal m del numeral 7 del Art. 76 de la Constitución de la Republica se puede apelar de esta resolución en el término de tres días de notificada la sentencia a efecto de que esta sea revisada por el superior y así garantizar el derecho a la doble instancia.

4.3.3. PRINCIPIOS CONSTITUCIONALES

4.3.3.1. Proporcional

Cabe indicar que la resolución debe ser proporcional esto es, de acuerdo a la infracción cometida, pues no puede ser disparatada o incongruente ninguna sanción, de acuerdo al acto contravenido es decir la gravedad de la infracción y el bien jurídico tutelado se debe imponer una sanción.

Recién desde el año 2004 podremos encontrar una referencia específica y un desarrollo propio acerca del principio de razonabilidad y de proporcionalidad respecto del ejercicio de las potestades discrecionales de la administración.

Ahora bien, más allá de la convención doctrinaria que admite su autonomía como concepto, en puridad, la proporcionalidad es una modalidad más de la razonabilidad (razonabilidad instrumental) con ello se daba a entender la

inexistencia de un contenido propio del concepto de proporcionalidad distinto al de razonabilidad, donde se pretendía exigir la existencia indubitable de una conexión directa, indirecta y relacional entre causa y efecto; que la consecuencia jurídica establecida sea unívocamente previsible y justificable a partir del hecho ocasionante del acto.

En consecuencia, la proporcionalidad lo será cuando la razón del efecto sea deducible de su causa, o previsible a partir de ella.

“Esta sorprendente formulación teórica acerca del contenido del principio de proporcionalidad, sin embargo, será rápidamente superada y dejada de lado, pues actualmente el principio de proporcionalidad en el ámbito de las sanciones, nos encontraremos con que se establece sus alcances a través de una estrategia que empieza disminuyendo la relevancia de las diferencias entre razonabilidad y proporcionalidad, por un lado, y determinando su fundamento normativo por otro lado”⁵².

También en nuestra Constitución de la República ya se garantiza el derecho y principio de proporcionalidad que es uno de los más notados y solicitados en la aplicación del derecho actual, en conclusión toda sanción debe ser proporcional al delito o contravención cometida efecto de no delimitar el derecho del otro individuo en calidad de ser humano.

⁵² YAVAR NÚÑEZ, Fernando (2008) “Práctica Explicativa en Materia de Tránsito” Primera edición, Guayaquil-Ecuador.

4.3.3.2. Legítima defensa

La Constitución al referirse al debido proceso en el artículo 76 regula una serie de reglas que los juzgadores están obligados acatarlos que contribuye a que las partes entren a litigar y estén en igualdad condiciones a estas reglas se llama legítima defensa.

*“La legítima defensa es la reacción necesaria y proporcionada que se lleva a cabo para alejar de sí o de otro el peligro actual de una defensa injusta”.*⁵³

La legítima defensa es un derecho que desde hace varios años atrás se ha venido ejerciendo y en casos beneficiándose dentro de los procesos penales y de otra índole, en el Derecho penal actualmente, una causa que justifica la realización de una conducta sancionada penalmente, exime la responsabilidad a su autor, y que en caso de cumplirse todos sus requisitos, permite reducir la pena aplicable a este último.

A criterio nuestro consideramos que la legítima defensa es una situación jurídico le que permite eximir, o eventualmente reducir, la sanción ante la realización de una conducta generalmente prohibida y que como consecuencia es punible.

La defensa propia es: el contra ataque o repulsa de una agresión actual, inminente e inmediata con el fin de proteger bienes jurídicos propios o

⁵³ ZAMBRANO PASQUEL, Alfonso (1998) Manual de derecho Penal”, Editorial Edino, Quito-Ecuador, pág. 78.

ajenos. La legítima defensa es una institución judicial de carácter universal, y que ha sido reconocido por todas las legislaciones del mundo, a fin de preservar la equidad y los derechos de los ciudadanos.

Tal es el caso de la legitima o derecho a la defensa aplicando a las contravenciones de transito ¿qué pasaría?, miren ustedes si no se permitiera al conductor impugnar las contravenciones, se estaría vulnerando el gran derecho a la defensa porque se le daría la razón al agente de tránsito y estos, a consecuencia de ello abusarían del poder, el derecho a la defensa incluye un debido proceso que debe ser cumplido con estricta rigurosidad sin que medie la inclinación del juzgador a ayudar a alguna de las partes, ni mucho menos prevaricar, aunque esto no está permitido por la ley.

Hay casos en que funcionarios judiciales si llevan esa tendencia ortodoxa de la vieja inclinación a favorecer a una de las partes, pero hay que rescatar y felicitar a los que emiten su decisión con total apego y estricto cumplimiento de la ley.

4.3.3.3. Igualdad ante la ley.

La Constitución de la República del Art. 388 Ecuador establece que todas las personas somos iguales y gozaran de los mismos derechos y oportunidades, esto es la igualdad formal, material y la prohibición de discriminación.

El concepto de igualdad se encuentra relacionado directamente con el de la libertad con un estado democrático, la igualdad jurídica consiste en que todos los ciudadanos tienen capacidad jurídica; es decir, lo que significaría la capacidad de actuar en los límites de las leyes y del propio interés.

“El derecho a la igualdad es el derecho de todos los seres humanos a ser iguales en su dignidad, a ser tratados con respeto y consideración y a participar con base igualitaria con los demás en cualquier área de la vida civil, cultural, política, económica y social. Todos los seres humanos son iguales ante la ley y tienen derecho a una misma protección y garantía ante la ley”.⁵⁴

Es un proceso entre partes como es el proceso penal, no puede admitirse supremacía de ninguna de ellas; en este hecho debe existir igualdad de situaciones entre las personas que se consideran víctimas de la violación de derechos y otras que se señalen como término de comparación, es decir la determinación del quebranto constitucional, se hace mediante un cotejo de supuestos en que la desigualdad aparezca de una forma notoria, como en el caso que nos ocupa, donde no es necesario hacer distinciones artificiosas o arbitrarias, para establecer la violación.

Este principio ha sido entendido por los tratadistas del Derecho Constitucional, constan descritas en nuestra Constitución de la República del

⁵⁴ GÓMEZ TOAPANTA, Jesús, Obra CITADA, Pág. 26.

Ecuador en su artículo 33 aunque no tiene un carácter absoluto, pues no concede propiamente un derecho a ser equiparado a cualquier individuo sin distinción de circunstancias, sino más bien a exigir que no se haga diferencias entre dos o más personas que se encuentren en una misma situación jurídica o en condiciones idénticas, por lo que no puede pretenderse un trato igual cuando las condiciones o circunstancias son desiguales.

Se prohíbe hacer diferencias entre dos o más ciudadanos que se encuentren en una misma situación jurídica o en condiciones similares, sin que pueda procurarse un trato igual cuando las condiciones o medios. Pero la pretensión de igualdad no legitima cualquier desigualdad para autorizar un trato diferenciado, para determinar si realmente se justifica una discriminación, hay que analizar si el motivo que la produce es razonable, es decir, si atendiendo a las circunstancias particulares del caso se justifica un tratamiento diverso.

5. MATERIALES Y METODOS

5.1. MATERIALES UTILIZADOS

Los materiales utilizados en la presente investigación fueron desde: internet, libros de derecho, una portátil, esferográficos, cuadernos de 100 hojas espiral, resma de papel bon A4, impresora.

5.2. MÉTODOS

La palabra método, etimológicamente proviene de las voces griegas: metas= más allá y hodos=camino que se recorre, que significa que para llegar a una meta hay que recorrer un camino.

El método como proceso lógico a través del cual se obtiene el conocimiento científico acerca de los hechos y fenómenos.

5.2.1. MÉTODO CIENTÍFICO

Es un método que estudia los procedimientos y técnicas que permiten descubrir, sistematizar y enseñar los conocimientos científicos acerca de los fenómenos. Se lo aplicó para describir los fundamentos del Derecho en la realidad social.

5.2.2. MÉTODO INDUCTIVO-DEDUCTIVO.

Es un proceso que partiendo de lo particular se llega a lo general, utilizando la observación, experimentación, análisis y síntesis. De acuerdo a una

generalización sobre un fenómeno concreto, verifica o comprueba en relación con las suposiciones y concluye en nuevos marcos teóricos, conceptos o principios.

5.2.3. MÉTODO DESCRIPTIVO.

Realiza una descripción objetiva de la realidad actual en la que se desarrolla el problema, y así, demostrar que el problema investigado desencadena en problemas existentes en nuestra sociedad.

5.2.4. MÉTODO ANALÍTICO.

Comprende el análisis de las situaciones puntuales del problema planteado para la investigación, este método permitió estudiar el problema enfocándolo desde el punto de vista social, jurídico, analizando así sus efectos.

5.3. PROCEDIMIENTOS Y TECNICAS.

El estudio y análisis de este tema se sustenta en el método científico, que servirá para la investigación, que serán revisados los documentos bibliográficos de las contravenciones de tránsito de primera clase concretamente, recopilando el acopio bibliográfico en las fichas se tratará de las penas, que actualmente tiene el régimen sancionador en las contravenciones de tránsito de primera clase, en este proyecto de investigación. Se estudiará las contravenciones de tránsito de primera clase, regulados por la ley, Para esta investigación bibliográfica, se aplicara las técnicas más usuales, la constitución, el código orgánico integral penal, la

ley de tránsito, el reglamento de la ley de tránsito y las demás normas, que regulan las contravenciones de tránsito de primera clase, en el régimen penal ecuatoriano, además se procederá a la indagación utilizando el método de conocimiento a través de los interrogantes, a las personas conocedoras del derecho por intermedio de la técnica como es la encuesta.

Este trabajo se ilustrara con la investigación histórica de las contravenciones de transito de primera clase que están estipuladas en el código orgánico integral penal que en el decurso de la indagación podemos aplicar algún método como el método deductivo, método inductivo que serán un aporte a nuestro trabajo como es el estudio de casos que existen a diario en el país

6. RESULTADOS

6.1. RESULTADO DE LA ENCUESTA

PREGUNTA N° 1

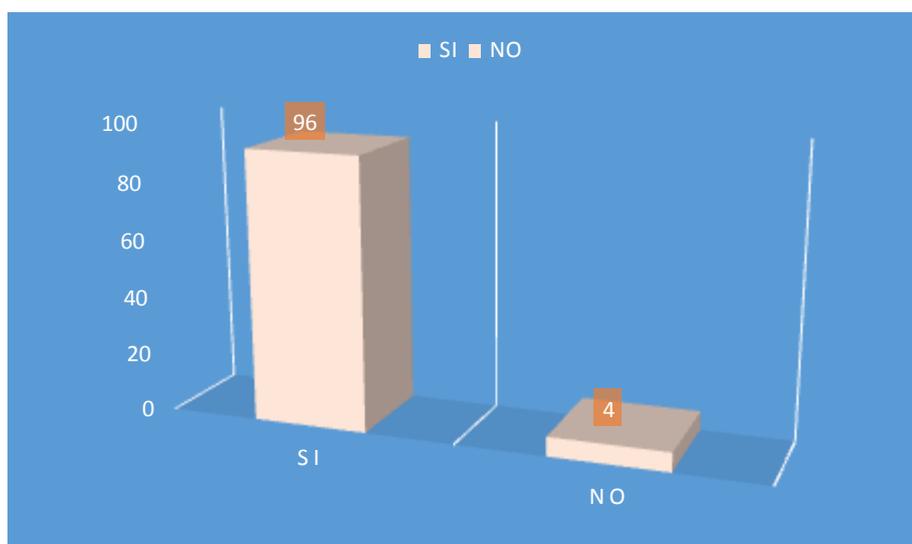
1. ¿SABE USTED QUE LA ACTIVIDAD DE LAS PERSONAS A TRAVÉS DE LA MOVILIDAD DE VEHÍCULOS SE SUJETA A UNA NORMATIVIDAD QUE LOS CONDUCTORES, Y PEATONES DEBEN ACATAR Y RESPETAR?

CUADRO N° 1

| VARIABLE | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|--------------|------------|------------|
| SI | 29 | 97 % |
| NO | 1 | 3 % |
| TOTAL | 30 | 100 % |

Autor: José Vicente Soto Santacruz
Fuente: Profesionales del Derecho.

GRAFICO N°



1

INTERPRETACIÓN

De las 30 encuestadas 28 personas han respondido afirmativamente que representa el 96% que conocen y saben acerca del tránsito y transporte terrestre y 1 persona ha contestado negativamente que equivale al 4% y seguramente desconocen la actividad del tránsito.

ANÁLISIS:

Quienes han respondido afirmativamente demuestran que el hecho de vivir en sociedad están involucrados por los menos como peatones y sujetos a la normatividad de tránsito, actualmente el Gobierno a través de los órganos respectivos para persuadir y advierte que la movilización por camino y carreteras quedan expuestos a peligros entre los cuales estaría los accidentes de tránsito y ahora también los peatones.

El que ha contestado negativamente seguramente lo hace por que desconoce la normatividad y cree que la movilización y las personas tenemos nuestra libertad sin perjuicio del peligro que se halla por el tránsito.

En nuestra parte concordaremos que ha respondido negativamente en la actividad del tránsito y transporte terrestre hay que cumplir las normas bajo prevención legal.

PREGUNTA N°2

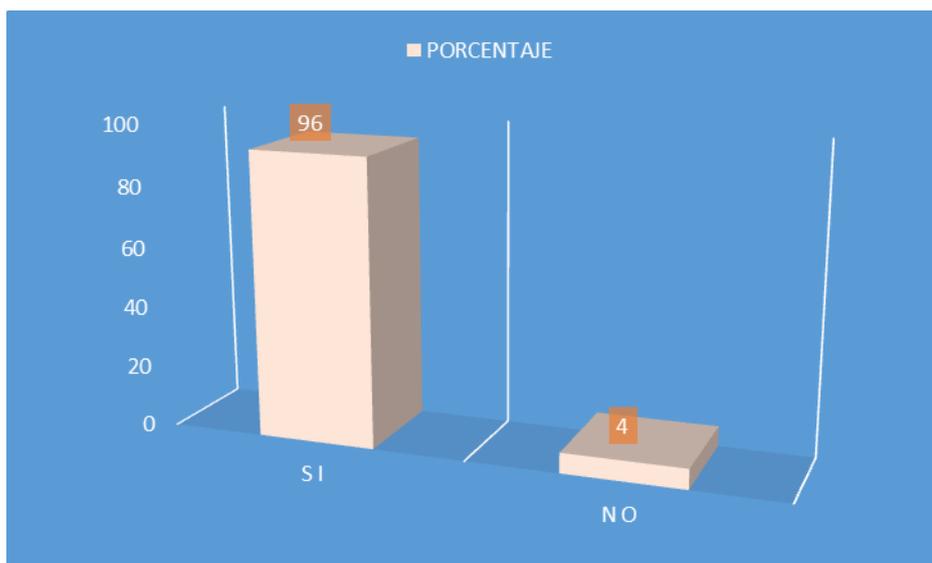
¿SABE USTED QUE LA ACTIVIDAD DEL TRÁNSITO Y TRANSPORTES TERRESTRE CUANDO HAY UN INCUMPLIMIENTO DE LA LEY Y REGLAMENTOS SE PRODUCE INFRACCIONES QUE SON SANCIONADAS EN APLICACIÓN A LAS NORMAS PREESTABLECIDAS, DE ACUERDO CON LA GRAVEDAD?

CUADRO N° 2

| VARIABLE | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|--------------|------------|--------------|
| SI | 29 | 97 % |
| NO | 1 | 3 % |
| TOTAL | 30 | 100 % |

Autor: José Vicente Soto Santacruz
Fuente: Profesionales del Derecho.

GRAFICO N° 2



INTERPRETACIÓN

De los 30 encuestados 28 personas contestan afirmativamente que equivale 96% y determinan que el portarse renuentes pueden generar infracciones que el Estado lo regula y uno de los encuestados responde negativamente que representa el 4% quien seguramente no lo hace por desconocimiento si porque no le gusta el control.

ANÁLISIS

Quienes contestan afirmativamente reconocen que el Estado ha establecido la casuística de las infracciones de tránsito y cuando hay incumplimiento están expuestos a la potestad pública de quienes administran el tránsito y transporte terrestre y están conscientes de que es una infracción y por qué la autoridad procede a sancionar a los conductores que incumplen la ley.

Quien contesto negativamente si saben lo que son los vehículos y que peligro extrañan pero le falta cultura para entender que no nos deben generar las infracciones.

Por nuestra parte estamos de acuerdo con quienes responden afirmativamente porque el transito necesita un control ante las amonestaciones de conductores y peatones de la conductores de vehículos.

PREGUNTA N° 3

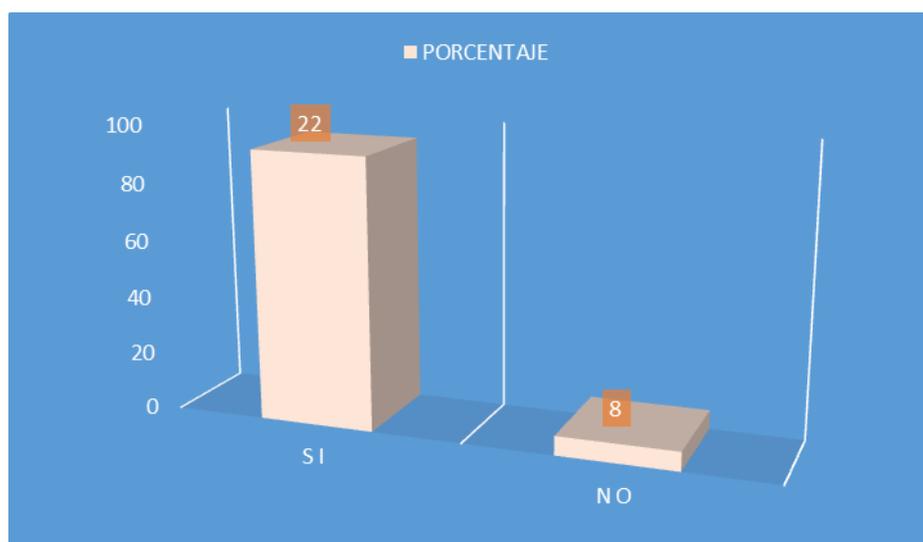
¿CONOCE USTED QUE LAS CONTRAVENCIONES DE PRIMERA CLASE REGLADAS EN EL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL SOBRE LAS INFRACCIONES EN EL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE EN LA ACTUALIDAD SE SANCIONA CON TRES PENAS (PRIVATIVA DE LIBERTAD, MULTA O SANCIÓN PECUNIARIA, DISMINUCIÓN DE PUNTOS EN LA LICENCIA DE CONDUCIR), APARTÁNDOSE DE LOS PRINCIPIOS CONSTITUCIONALES?

CUADRO N° 3

| VARIABLE | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|--------------|------------|-------------|
| SI | 22 | 73% |
| NO | 8 | 26% |
| TOTAL | 30 | 100% |

Autor: José Vicente Soto Santacruz
Fuente: Profesionales del Derecho.

GRAFICO N° 3



INTERPRETACIÓN

De los 30 encuestados 22 personas que representan el 73% han contestado afirmativamente que creen que las infracciones deben ser sancionados y 8 personas que representan el 26% han contestado en forma negativa y están de acuerdo con las regulaciones que da el Código Orgánico Integral Penal.

ANÁLISIS:

Los que responden afirmativamente la infracción que han recibido a cerca del tránsito y transporte terrestre creen que deben estar sujeta a la potestad publica para facilitar el tránsito y transporte terrestre pero en realidad se admiran de una simple contravención, genere tres penas, este es en contra de los Principios de Proporcionalidad. Los que contestan en forma negativa es más bien están de acuerdo que se sancionen con tres penas y también creen como el legislador ha impuesto sanciones muy drásticas pero esto no afecta a los Principios Constitucionales.

Por nuestra parte apreciamos la razón que nos dan quienes afirman positivamente por que influncian en las ideas de la investigación que creemos que los que están en contra no reconocen que las complicación que tienen las circunstancias de ser peatones.

PREGUNTA N° 4

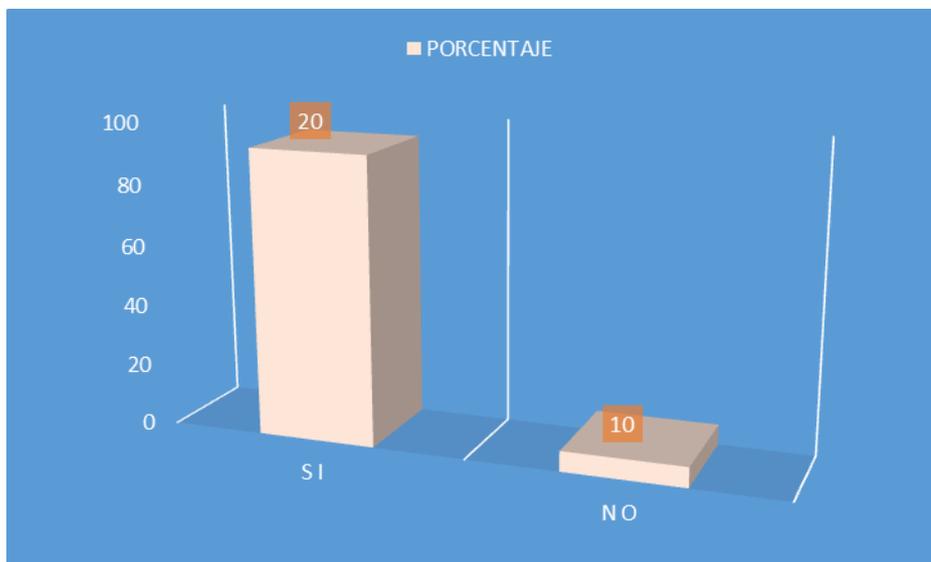
¿ESTÁ DE ACUERDO QUE EN LAS CONTRAVENCIONES DE PRIMERA CLASE QUE TIENEN SUS CAUSAS EN LA IMPERICIA IMPRUDENCIA INCUMPLIMIENTO DE REGLAMENTOS DEBEN SER SANCIONADOS CON UNA SOLA PENA?

CUADRO N° 4

| VARIABLE | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|--------------|------------|------------|
| SI | 20 | 66% |
| NO | 10 | 34% |
| TOTAL | 30 | 100% |

Autor: José Vicente Soto Santacruz
Fuente: Profesionales del Derecho.

GRAFICO N° 4



INTERPRETACIÓN:

De los 30 encuestados 20 respondieron afirmativamente y está en contra del incumplimiento de la constitución y 10 personas que representan el 34 % que contestan negativamente están de acuerdo con las tres sanciones impuestas.

ANÁLISIS:

Los que responden afirmativamente consideran que el hecho de combatir al alarmante número de contravenciones de tránsito hay que hacer con medidas apegadas a la ley y cumpliendo la constitución estos principios de proporcionalidad y por eso debe existir una sola pena o sanción.

Los que contestan negativamente se entienden y conocen la problemática pero poseen un sentimiento contra los conductores y por ellos siguen existiendo que se mantengan las tres penas.

Por nuestra parte concordamos con los que responden positivamente en razón que hay que respetar los derechos humanos manteniendo una sola sanción.

Los que responden negativamente se incomodan con los conductores y se avanza a entender un sentido de venganza a los conductores que se mantengan en la problemática actual.

PREGUNTA N° 5

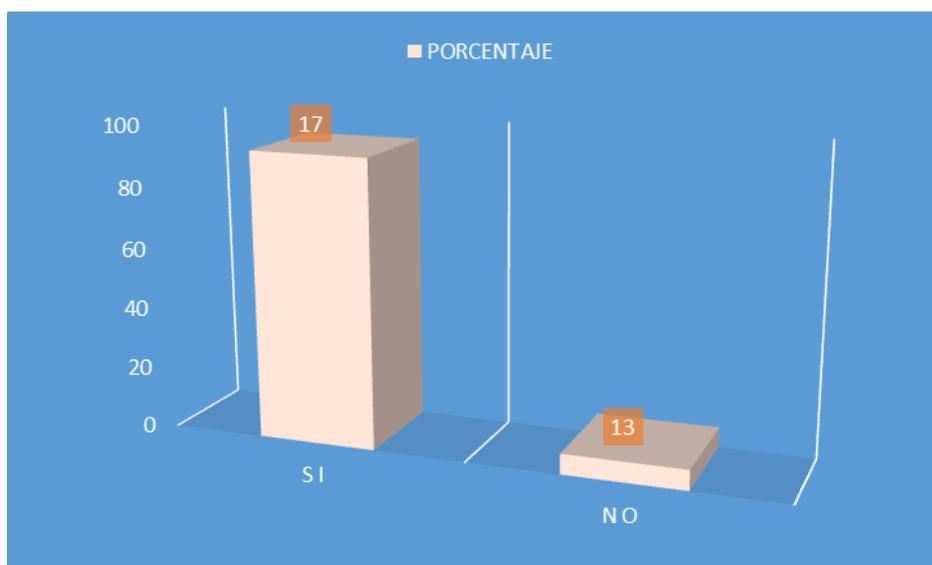
¿CREE USTED QUE ES CONVENIENTE INTRODUCIR UNA REFORMA EN EL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL EN LAS CONTRAVENCIONES DE TRANSITO DE PRIMERA CLASE INSTITUYENDO UNA SOLA SANCIÓN?

CUADRO N° 5

| VARIABLE | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|--------------|------------|-------------|
| SI | 17 | 56% |
| NO | 13 | 44% |
| TOTAL | 30 | 100% |

Autor: José Vicente Soto Santacruz
Fuente: Profesionales del Derecho.

GRAFICO N° 5



INTERPRETACIÓN:

De los 30 encuestadas 17 personas respondieron afirmativamente que representa un 56% y 13 personas que respondieron en forma negativa que representa el 44%.

ANÁLISIS:

Quienes han contestado afirmativamente conocen que esta equivocación de la ley de formular tres sanciones se soluciona con una reforma dictado por la Asamblea Nacional. Los que contestaron negativamente insisten que no se cambie la ley y que la reforma y no proceda para con esto evitar los accidentes de tránsito porque son muy severos

Por nuestra parte estamos de acuerdo las respuestas que muestran en forma positiva puesto que con esto se mejora la legislación ecuatoriana.

6.2. RESULTADO DE LA ENTREVISTA

Entrevista:



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

ÁREA JURÍDICA ADMINISTRATIVA Y SOCIAL DE LOJA

CARRERA DE DERECHO

S.R. (a)

De mis consideraciones.

En mi formación académica previo a la obtención del grado de licenciado en jurisprudencia y abogacía, la universidad ecuatoriana ha dedicado el último evento para que sus estudiantes rindan cuentas a su sociedad a través de la elaboración de una tesis de investigación sobre un tema jurídico. En estas circunstancias concurre a usted para mediante nuestro trabajo se denomina **“REFORMAR EL CODIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL EN LAS CONTRAVENCIONES DE PRIMERA CLASE ESTABLECIENDO UNA SOLA SANCION EN CONCORDANCIA CON LOS DERECHOS CONSTITUCIONALES”**, y sobre que el que tenemos que realizar la investigación de campo lo que solicito se sirva dar contestación al siguiente interrogatorio pues sus opiniones son muy valiosas para [a alimentación de nuestro trabajo. Por su atención le agradecemos muy sinceramente de usted señor entrevistado y con los sentimientos de mi actual gratitud muy Att: José Vicente Soto Santacruz.

Dr. José Gálvez.

1. ¿Conoce usted que las personas que se movilizan en las carreteras y caminos del territorio nacional, están sujetas a una normatividad, como son los conductores o peatones, aquellos infringen la ley la sanción impuesta estará sujeto a la proporcionalidad que establece la Constitución?

No hay relación y que la Constitución es garantista y el Código Orgánico Integral Penal es punitivo, para los peatones y conductores existe sanción,

por lo tanto la ley existe está tipificada pero no se cumplen pero no se cumple o no lo hacen cumplir las autoridades judiciales y administrativas.

2. ¿ Está usted de acuerdo que la contravenciones de transito de primera clase se reformen, para exista una sola sanción, porque se dan tres sanciones por la misma causa cuando la Constitución establece que ninguna persona puede ser sancionada más de una vez por la misma causa o materia?

Es verdad en una sanción de contravención existen tres sanciones aquello que atenta a las garantías y derechos de las personas y no realizan las sanciones en forma punitiva lo que atenta derechos, garantías consagradas en la Constitución de nuestro país.

6.3. ESTUDIOS DE CASOS

dos -2



REPÚBLICA DEL ECUADOR
UNIDAD DE CONTROL OPERATIVO DE TRÁNSITO DE LOJA
CENTRO DE CONTROL DE TRÁNSITO-SUR
PARTE POR PERSONA DETENIDA
 Parte Nro. 00779-UCOT-L-15



| | | | | | | | |
|--|--|------------|--|---|--|---------------------------|--|
| Tipología: PERSONA DETENIDA (Conductor que falte de obra a la autoridad o Agente de Tránsito) | | | | | | | |
| Lugar: Av. Isidro Ayora (Control Plateado) | | | | | | | |
| Fecha de Citación | | 01-08-2015 | | 11h00 | | Fecha de Detención | |
| | | 01-08-2015 | | 11h30 | | | |
| Día | | Mes | | Año | | Hora | |
| Día | | Mes | | Año | | Hora | |
| Prevención: UCOT-SUR | | | | Destacamento: UCOT-SUR | | | |
| Por versión del Agente | | | | Agente-77- MALDONADO AREVALO KEVIN CRISTOPHER | | | |
| Indicar si observó el accidente o lo redacta por referencia de: | | | | Agente que Intervino: Grado - Código - Nombres y Apellidos - Área de Servicio | | | |

BREVE RELACIÓN: CONDUCTOR 1 - VEHÍCULO 1 - VÍA

| | | | | | | |
|--|------------|---|------------|------|-----------------------|------------------|
| CHAMBA VEINTIMILLA MIGUEL EDUARDO | E | ---- | 1102745450 | 46 | NO | SI hora 11h30 |
| Conductor: Nombres y Apellidos | L. Tipo | Origen | Número | Edad | Influencia Alcohólica | Detenido |
| CHEVROLET/ DOBLE CABINA LBP0037 /BLANCO | Particular | Av. Isidro Ayora / este-oeste / derecho | | | | |
| Vehículo: Tipo y Placa | Servicio | Calle o carretera: Sentido que circulaba y carril | | | | Retenido |

Circunstancias:

El Código Orgánico Integral Penal, en el art. 386 determina que: será sancionado con pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:

2. EL CONDUCTOR QUE FALTE DE OBRA A LA AUTORIDAD O AGENTE DE TRÁNSITO.

Yo, MALDONADO AREVALO KEVIN CRISTOPHER, con cédula de identidad N° 1104897259, Agente Civil de Tránsito cód. 77, mientras me encontraba de servicio en control del Plateado, un conductor de un taxi el mismo que no se identifico, me supo indicar que una camioneta de color blanca había procedido a recoger personas en el exterior del terminal terrestre, por lo que procedí a detener la marcha al vehículo de placas LBP0037, marca CHEVROLET, tipo DOBLE CABINA, color BLANCO, servicio PARTICULAR, conducido por el señor CHAMBA VEINTIMILLA MIGUEL EDUARDO, portador de la licencia de conducir número 1102745450, tipo E y solicitarle sus documentos (licencia y matrícula), por presumir de que era la camioneta que se encontraba realizando transporte informal; y así poder tomar el respectivo procedimiento y después de haber tenido un conversatorio con los ocupantes, el señor CHAMBA VEINTIMILLA MIGUEL EDUARDO, (conductor), se empezó a exaltar, agredíendome verbalmente con amenazas, por lo que le manifesté que le iba a realizar una citación por falta de palabra y en ese momento procedió a ahorcarme y haciendo uso de la muleta me propino un golpe en la cara, motivo por el cual se tomó el respectivo procedimiento, teniendo la colaboración del **Agente Mónica Ordoñez**, que también se encontraba en el lugar y presencié el incidente.

El conductor del vehículo de placas LBP0037, señor CHAMBA VEINTIMILLA MIGUEL EDUARDO, fue trasladado por la patrulla N° 07 de la UCOT hacia el Hospital Isidro Ayora para que le realicen la correspondiente valoración médica, de inmediato se la trasladó a la central de la UCOT para realizar el respectivo parte de novedades y luego al Centro de Detención Provisional, quedando en calidad de detenida y puesto a órdenes de la autoridad competente, no sin antes haber leído sus derechos como lo estipula el art. 77 numerales 3 y 4 de la Constitución de la República del Ecuador.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
UNIDAD DE CONTROL OPERATIVO DE TRÁNSITO DE LOJA
CENTRO DE CONTROL DE TRÁNSITO-SUR
PARTE POR PERSONA DETENIDA



Parte Nro. 00779-UCOT-L-15

El vehículo de placas LBP0037, fue retirado por un familiar.

Observaciones:

Es de indicar que el señor CHAMBA VEINTIMILLA MIGUEL EDUARDO, presento el carnet de discapacidad de la CONADIS, donde indica el 50% de discapacidad física.

Documentos Adjuntos:

Valoración médica del señor CHAMBA VEINTIMILLA MIGUEL EDUARDO.

Citación de procesamiento para el Juez 0056807.

Copia de carnet de discapacidad de la CONADIS

CD con videos número 00300

MALDONADO AREVALO KEVIN CRISTOPHER
AGENTE CIVIL DE TÁNSITO
LRC



Municipio de Loja

Of. Nro. 1534-UCOT-P-15
Loja, 01 de Agosto de 2015

Señor
JUEZ DE TURNO DE LA UNIDAD DE INFRACCIONES FLAGRANTES DEL CANTÓN LOJA
Ciudad.-

De mi consideración:

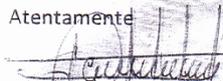
Por medio del presente me permito remitir a usted **PARTE POR PERSONA DETENIDA**, *elevado por el Agente Civil de Tránsito, señor MALDONADO AREVALO KEVIN CRISTOPHER*, perteneciente al Centro de Control Operativo de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de Loja, en el mismo que informa sobre el cometimiento de una contravención de tránsito, estipulada en el Art. 386 inciso 1 numeral 2 del Código Integral Penal Ecuatoriano, suscitado el día 01 de Agosto del 2015.

En tal virtud pongo a su orden al señor **CHAMBA VEINTIMILLA MIGUEL EDUARDO**, portador de la cédula de ciudadanía Nro. **1102745450** quien se encuentra en calidad de **DETENIDO** en el centro de Detención Provisional de Loja.

Dicha novedad se puso en conocimiento del Defensor Público de Loja en turno, mediante oficio Of. Nro. 1535 UCOT-P-15, de fecha 01 de Agosto del 2015.

Particular que pongo a su conocimiento para los fines legales consiguientes.

Atentamente


Tnt. Cnl. Hugo Rodrigo Chacón
**JEFE DE LA UNIDAD DE CONTROL
OPERATIVO DE TRÁNSITO**

YAG

Adjunto al presente: parte por persona detenida N° 00779-UCOT-L-15.

vuelve
Loja...
¡Compromiso de todos!

Gobierno Autónomo
Descentralizado
Municipal de Loja

Bolívar y José Antonio Eguiguren
(593-7) 2570492
Casilla ietra "M"

alcalde@loja.gob.ec
www.loja.gob.ec
Loja - Ecuador

La única definición de lo que somos ...es lo que hacemos



Cuatro - 4



REPÚBLICA DEL ECUADOR
 UNIDAD DE CONTROL OPERATIVO DE TRÁNSITO DE LOJA
 CENTRO DE CONTROL DE TRÁNSITO-SUR
 PARTE POR PERSONA DETENIDA
 Parte Nro. 00779-UCOT-L-15



UNIDAD DE CONTROL OPERATIVO DE TRANSPORTE
 TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL - LOJA



BOLETA DE CITACIÓN DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO

| DIA | MES | AÑO | HORA | H. DETENCION | CITACION |
|-----|-----|------|-------|--------------|------------|
| 01 | 08 | 2015 | 11:00 | 11:30 | Nº 0056807 |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---------|---|------------|----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| CEDULA: | <input checked="" type="checkbox"/> LICENCIA: | PASAPORTE: | Nº | 1 | 1 | 0 | 2 | 7 | 4 | 5 | 4 | 5 | 0 |
|---------|---|------------|----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

| CATEGORIA | TIPO | EMITIDO EN |
|-------------|------|------------|
| Profesional | E | |

NOMBRES: Miguel Eduardo

APELLIDOS: Chamba Verahmilla

CARACTERISTICAS DEL VEHICULO

| PLACA | MARCA | TIPO | COLOR |
|---------------|-----------|-----------|--------|
| L B P O O 3 7 | Chevrolet | Doc. Cab. | Bianco |

CODIGO INTEGRAL PENAL

| CLASE DE INFRACCION: | X | ART. | INCISO | NUMERAL |
|---|-------------------------------------|----------|--------|---------|
| Conduccion de vehiculo con llantas en mal estado | | Art. 383 | | |
| Conduccion de vehiculo bajo efecto de sustancias estupefacientes, psicotropicas | | Art. 384 | | |
| Conduccion de vehiculo en estado de embriaguez | | Art. 385 | | |
| Contravencion de transito de Primera Clase | <input checked="" type="checkbox"/> | Art. 386 | 1 | 2 |
| Contravencion de transito de Segunda Clase | | Art. 387 | | |
| Contravencion de transito de Tercera Clase | | Art. 388 | | |
| Contravencion de transito de Cuarta Clase | | Art. 389 | | |
| Contravencion de transito de Quinta Clase | | Art. 390 | | |
| Contravencion de transito de Sexta Clase | | Art. 391 | | |
| Contravencion de transito de Septima Clase | | Art. 392 | | |

LOCALIZACION

| | | | | | | | | | |
|------------|------|---------|------|------------|--|---------|--|--------|-------------------------------------|
| PROVINCIA: | LOJA | CANTÓN: | LOJA | CARRETERA: | | URBANO: | | RURAL: | <input checked="" type="checkbox"/> |
|------------|------|---------|------|------------|--|---------|--|--------|-------------------------------------|

SITIO DE INFRACCION: Av. Isidro Ayora - Control Plateado

BREVE RELATO DE LOS HECHOS Y CIRCUNSTANCIAS DE LA INFRACCION

La o el conductor que falte de obia a la autoridad o agente de tránsito.

DATOS DEL AGENTE CIVIL DE TRANSITO

NOMBRES Y APELLIDOS: Kevin Maldonado A.

ZONA: Urbano COD. AGT.: 77

C.I.: 1104897259

El pago de la multa se efectuara dentro de los diez dias habiles posteriores a la fecha de esta notificacion, en caso de mora se cancelara una multa adicional del dos por ciento (2%) sobre el valor principal, por cada mes o fraccion del mismo de mora hasta un máximo equivalente al (5%) de la multa. El infractor tiene 3 dias termino para impugnar esta contravencion ante el Juez de Tránsito competente.

ORIGINAL: JUEZ COPIA VERDE: INFRACOR COPIA AMARILLA: UCOT COPIA ROSADA: AGENTE CIVIL DE TRANSITO



oite - 1

e1b544ce-016b-41d7-a907-80e0554df96f



REPÚBLICA DEL ECUADOR

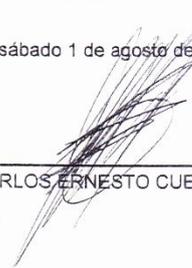
www.funcionjudicial.gob.ec

UNIDAD JUDICIAL DE INFRACCIONES FLAGRANTES DEL CANTON LOJA

VENTANILLA UNIDAD JUDICIAL DE INFRACCIONES FLAGRANTES DEL CANTON LOJA

Recibida el día de hoy, sábado 1 de agosto de 2015, a las 19:41 la petición de Audiencia de Formulación de Cargos, por el Delito FLAGRANTE de CONTRAVENCIONES DE TRANSITO, presentado por: MALDONADO AREVALO KEVIN CRISTOPHER, En contra de: CHAMBA VEINTIMILLA MIGUEL EDUARDO.- Por sorteo correspondió a JUEZ: DOCTOR LITHA PAOLA CARPIO OCHOA(PONENTE), SECRETARIO: DR. CARLOS ERNESTO CUEVA PARDO, en (el/la) UNIDAD JUDICIAL DE INFRACCIONES FLAGRANTES DEL CANTON LOJA con el número 11283201500028G(1) , con Número de Parte Policial 00779-UCOT-L-15 y Número de Fiscalía ESTADO.- Se adjunta los siguientes documentos: PARTE POLICIAL EN CUATRO FOJAS, UN OFICIO Y UN CD.

LOJA, sábado 1 de agosto de 2015.


DR. CARLOS ERNESTO CUEVA PARDO



Expediente No. 2015-00028G

UNIDAD JUDICIAL DE INFRACCIONES FLAGRANTES DEL CANTON LOJA DE LOJA. Loja, sábado 1 de agosto del 2015, las 20h17. VISTOS: Avoco conocimiento de la presente contravención en mi calidad de Jueza de la Unidad Judicial Especializada de Violencia contra la Mujer y la Familia del Cantón Loja atención en Flagrancias por encontrarme cumpliendo el turno reglamentario conforme al memorándum circular Nro. 687-DP11-UPGP-2015, de fecha 24 de junio del 2015, suscrito por la Dra. María Lorena Espinoza Salazar, Directora Provincial del Consejo de la Judicatura en Loja, en el que hace conocer que se ha implementado desde el 29 de junio del 2015, de manera íntegra los turnos rotativos y dentro del calendario respectivo, según lo determinado en la resolución 065-2014, emitido por el Pleno del Consejo de la Judicatura.- En lo principal, por el contenido de la boleta de citación y parte informativo remitido por el Sr. Jefe de la Unidad de Control Operativo de Tránsito mediante Of. No. 1535-UCOT-P-15, del 01 de Agosto del 2015, se tiene conocimiento de la detención del ciudadano MIGUEL EDUARDO CHAMBA VEINTIMILLA, por presumir que es responsable de la contravención de tránsito prevista y sancionada en el Art. 386 numeral 2) del Código Orgánico Integral Penal, por lo que, conforme a lo estipulado en el Art. 645 ídem, se convoca a las partes a AUDIENCIA ORAL JUZGAMIENTO del antes mencionado ciudadano, para el día de hoy SABADO 01 DE AGOSTO del 2015, a las 20h30 en la Sala de Audiencias No. 1 de esta Unidad Judicial ubicada en el edificio de la Corte Provincial de Justicia de Loja calle Colón entre Sucre y Bolívar. A esta audiencia comparecerá el agente civil de tránsito Sr. KEVIN CRISTOPHER MALDONADO AREVALO, quien procedió a la detención del presunto contraventor, para lo cual se oficiará al Sr. Jefe de la UCOT; y, al Sr. Director del Centro de Privación de Libertad de Personas Adultas de Loja (CDP) para el traslado del detenido a la audiencia señalada. Se previene al presunto contraventor de su obligación de concurrir con un abogado de su confianza a esta diligencia, caso contrario se designará al Defensor Público de Loja que se encuentra de turno, a quien se designa para que lo represente en caso de que no comparezca su abogado defensor, el mismo será notificado en el casillero judicial No. 1262.- Llámese a intervenir al Dr. Carlos Cueva Pardo, secretario de la Unidad Judicial Especializada de Violencia Contra la Mujer y la Familia.- Notifíquese y Cúmplase.


 CARPIO OCHOA LITHA PAOLA
 JUEZA DE LA UNIDAD JUDICIAL



En Loja, sábado primero de agosto del dos mil quince, a partir de las veinte horas y treinta y dos minutos, mediante boletas judiciales notifiqué el DECRETO que antecede a: MALDONADO AREVALO KEVIN CRISTOPHER en la casilla No. 1262. CHAMBA VEINTIMILLA MIGUEL EDUARDO en la casilla No. 1262. Certifico.


 DR. CARLOS ERNESTO CUEVA PARDO
 SECRETARIO UNIDAD JUDICIAL



LITHA.CARPIO

000 -



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CORTE PROVINCIAL DE JUSTICIA DE LOJA
UNIDAD JUDICIAL ESPECIALIZADA DE VIOLENCIA CONTRA LA MUJER Y LA FAMILIA

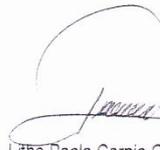
Oficio No. 0880L-2015-UJECVFL
Loja, 1 de agosto de 2015

Señor Doctor
Hartman Benjamín Monteros Cueva
DIRECTOR DEL CENTRO DE DETENCIÓN PROVISIONAL DE LOJA.
Ciudad.-

De mi consideración:

Dentro del Proceso Flagrante N° 2015-00028G, por contravención transito, sírvase autorizar la comparecencia del ciudadano señor CHAMBA VEINTIMILLA MIGUEL EDUARDO, con cedula de identidad Nro. 1102745450 a fin de que comparezca a la Sala de Audiencias No. 01 de la Corte Provincial de Justicia de Loja, a efecto de celebrarse la Audiencia de Juzgamiento de Flagrancia, señalada para el día sábado 1 de agosto de 2015, a las 20h30.

Atentamente,


Dra. Litha Paola Carpio Ochoa
JUEZ DE LA UNIDAD JUDICIAL DELITOS FLAGRANTES.



110438061



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CORTE PROVINCIAL DE JUSTICIA DE LOJA
UNIDAD JUDICIAL ESPECIALIZADA DE VIOLENCIA CONTRA LA MUJER Y LA FAMILIA

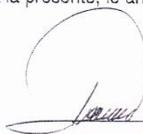
Oficio No. 0879L-2015-UJECVFL
Loja, 1 de agosto de 2015

Tnt. Crml.
Hugo Rodrigo Chacon
JEFE DE LA UNIDAD DE CONTROL OPERATIVO DE TRANSITO DE LOJA.
Ciudad.-

De mi consideración:

Dentro del Proceso Flagrante N° 2015-00028G, se ha dispuesto lo siguiente: Señalese el día sábado 1 de agosto de 2015 a las 20h30, para que tenga lugar la AUDIENCIA DE JUZGAMIENTO del ciudadano CHAMBA VEINTIMILLA MIGUEL EDUARDO, con cédula de identidad número 1102745450, en la diligencia señalada debe comparecer el señor agente MALDONADO AREVALO KEVIN CRISTOPHER así como aquellos que estén en la condición de ofendidos dotados de las pruebas de cargo y descargo de las que se crean asistidos, adviértase a las partes que en ésta Audiencia deberán sujetarse a lo determinado en las reglas de litigación oral procesal y en lo determinado en los Arts. 168 numeral 6 y 169 de la Constitución de la República del Ecuador, en vista de que la resolución será tomada en base única y exclusivamente a los méritos procesales que aporten las partes, que tienen la obligación de presentarse ante la suscrita en la Sala de Audiencias Nro. 1 de la Unidad Judicial (ubicada en la calle Colón Nro. 06-63 entre Sucre y Bolívar, edificio de la Judicatura de Loja) y determinar las circunstancias de los hechos, de conformidad a lo dispuesto en el Art. 643, numeral 4 inciso segundo del Código Orgánico Integral Penal.”

Por la atención oportuna que se sirva dar a la presente, le anticipo mi agradecimiento.
Atentamente,


Dr. Litha Paola Carpio Ochoa
JUEZ DE LA UNIDAD JUDICIAL DELITOS FLAGRANTES.



0000 -k



BOLETA DE ENCARCELAMIENTO No. 11283-2015-000056

Fecha de Registro: 01/08/2015 21:46

Código del Documento:



450121461155415

De conformidad con el Art. 77, numerales 1, 2 y 12 de la Constitución de la República del Ecuador y demás pertinentes del Código Orgánico Integral Penal, esta Autoridad emite la presente Boleta de encarcelamiento y se ordena se mantenga detenido al procesado, hasta que esta Autoridad ordene lo contrario.

1.- Datos generales de la causa

| | |
|--------------------------|--|
| Judicatura: | UNIDAD JUDICIAL DE INFRACCIONES FLAGRANTES DEL CANTON LOJA |
| Número de la causa: | 11283-2015-00028G |
| Tipo de acción y delito: | CONTRAVENCIONES DE TRANSITO - 386 Contravenciones de tránsito de primera clase, num. 2 |

2.- Identificación del procesado

| | |
|-------------------------|-----------------------------------|
| Nombre del procesado/a: | CHAMBA VEINTIMILLA MIGUEL EDUARDO |
| Cédula/Pasaporte/Otros: | 1102745450 |
| Nacionalidad: | ECUATORIANO/A |

3.- Motivo de emisión de la boleta

SENTENCIA CONDENATORIA

| | |
|--------------------|------------|
| Fecha: | 01/08/2015 |
| Tiempo de la pena: | 1 día |

4.- Autoridad que emite la boleta y firma

CARPIO OCHOA LITHA PAOLA
JUEZA DE LA UNIDAD JUDICIAL



DR. CARLOS ERNESTO CUEVA PARDO
SECRETARIO UNIDAD JUDICIAL

Recibido:

22:04

01/08/2015

rece -1



BOLETA DE EXCARCELACIÓN No. 11283-2015-000113

Fecha de Registro: 01/08/2015 21:47

Código del Documento:



250121474955416

De conformidad con el Art. 77, numeral 10 de la Constitución de la República de Ecuador, en concordancia con el Art. 12, numeral 15 del Código Orgánico Integral Penal, esta Autoridad emite la presente Boleta de excarcelación, y se ordena la inmediata libertad del detenido, la que operará siempre y cuando no exista otra orden de encarcelamiento dictada en su contra o se encuentre a órdenes de otra Autoridad.

1.- Datos generales de la causa

| | |
|---------------------|--|
| Judicatura: | UNIDAD JUDICIAL DE INFRACCIONES FLAGRANTES DEL CANTON LOJA |
| Número de la causa: | 11283-2015-00028G |

2.- Identificación de la persona privada de libertad

| | |
|-------------------------|-----------------------------------|
| Nombre del procesado/a: | CHAMBA VEINTIMILLA MIGUEL EDUARDO |
| Cédula/Pasaporte/Otros: | 1102745450 |
| Nacionalidad: | ECUATORIANO/A |

3.- Motivo de emisión de la boleta

CUMPLIMIENTO INTEGRAL DE LA PENA

| | |
|--------|------------|
| Fecha: | 01/08/2015 |
|--------|------------|

4.- Autoridad que emite la boleta y firma

CARPIO OCHOA LITHA PAOLA
JUEZA DE LA UNIDAD JUDICIAL



DR. CARLOS ERNESTO CUEVA PARDO
SECRETARIO UNIDAD JUDICIAL

Recibido.
2015.
01-08-2015



OCHOA

ACTA RESUMEN

1. Identificación del órgano

a. Organo

| Nombre Judicatura |
|--|
| UNIDAD JUDICIAL DE INFRACCIONES FLAGRANTES DEL CANTON LOJA |

b. Juez/Jueza/Jueces:

| Nombre | Ponente |
|--------------------------------|---------|
| CARPIO OCHOA LITHA PAOLA | SÍ |
| DR. CARLOS ERNESTO CUEVA PARDO | NO |

2. Identificación del proceso:

c. Número de

11283201500028G

d. Lugar y Fecha de

01/08/2015

Fecha de Finalización:

01/08/2015

e. Hora de Inicio:

20:30

Hora de Finalización:

21:15

f. Presunta Infracción:

| Delitos / Contravenciones |
|--|
| 386 Contravenciones de tránsito de primera clase, num. 2 |

3. Desarrollo de la Audiencia:

a. Tipo de Audiencia:

| Nombre Audiencia |
|------------------------------------|
| AUDIENCIA DE FORMULACION DE CARGOS |

b. Partes Procesales en la Audiencia:

| Sujeto Procesal | Nombre | Abogado | Tipo | Casillero Judicial | Correo Electrónico | Asistió |
|-----------------|---------------------------------------|----------------------------------|------------|--------------------|--------------------------------|---------|
| ACTOR | MALDONADO AREVALO KEVIN CRISTOPHER | | LIBRE EJER | 1262 | | SÍ |
| DEMANDADO | CHAMBA VEINTIMILLA MIGUEL EDUARDO | STALIN ROBERTO CHAMBA QUIZHPE | LIBRE EJER | 533 | stalinchamba533 @hotmail.es | SÍ |

Otros Participantes:

c. Pruebas Documentales:



ACTA RESUMEN

File -

5. Existe medida de Restricción

NO

6. Alegatos

AGENTE DE TRANSITO.- KEVIN CRISTOPHER MALDONADO AREVALO.- EL DIA 1 DE AGOSTO DE 2015 A LAS 10H50 MINUTOS UN SEÑOR DE UN TAXI NOS MANIFESTÓ QUE EN LAS AFUERAS DEL TERMINAL UNA CAMIONETA COLOR BLANCA HABÍA COGIDO PASAJEROS, POR LO QUE ÍBAMOS PARANDO A LA GENTE QUE PASABA, CUANDO PASO LA CAMIONETA DE PLACA LBP0037, MARCA CHEVROLET COLOR BLANCA CONDUcida POR EL SEÑOR MIGUEL EDUARDO CHAMBA VEINTIMILLA, A QUIEN LE PEDÍ SUS DOCUMENTOS Y LE PEDÍ QUE SE BAJE DE CAMIONETA PARA HACER LA ENTREVISTA RESPECTIVA, Y LUEGO HACER LA ENTREVISTA A LOS OCUPANTES DE LA CAMIONETA, EL SEÑOR MIGUEL EDUARDO CHAMBA VEINTIMILLA, ENTENDIÓ MAL LAS COSAS Y PENSÓ QUE YO LO ESTABA ACUSANDO DE HACER TRANSPORTE INFORMAL, EL SEÑOR SE EXALTO ME AGREDIÓ CON AMENAZAS, SI NO LE ENTREGABA LOS DOCUMENTOS ME IBA A PEGAR, NO LE IBA A ENTREGAR LOS DOCUMENTOS MIENTRAS NO LE HAGA LA CITACIÓN, EL SEÑOR ME EMPEZÓ A PERSEGUIR POR LA VÍA PÚBLICA ME AVANZO A COGER DEL CUELLO Y CON LA MULETA ME ROSO EN LA CARA, ME EMPEZÓ A JALONEAR COMO CONSTA EN EL VIDEO, PEDÍ REFUERZOS Y CON MIS COMPAÑEROS LOGRAMOS CALMARLO.

ABOGADO DETENIDO.- DR STALIN CHAMBA: SE CONSIDERA QUE LA DETENCIÓN ES ILEGAL, POR CUANTO EL AGENTE DE TRÁNSITO RETUVO LOS DOCUMENTOS POR MÁS DE VEINTE MINUTOS HASTA QUE CONSIGUIÓ DARLE UNA CITACIÓN ARGUMENTANDO COSAS QUE NO SON REALES. LA DETENCIÓN ES ILEGAL DE MI DEFENDIDO. MI DEFENDIDO NO COMETIÓ LA CONTRAVENCIÓN. RESPECTO A LOS VIDEOS NO CONSTA LA AGRESIÓN CON LA MULETA SINO HUBIERA PRESENTADO UN CERTIFICADO MÉDICO. SOLICITO COMO ANUNCIO DE PRUEBA REPREGUNTAR AL AGENTE DE TRÁNSITO ASÍ COMO A LOS TESTIGOS. PREGUNTA: SEÑOR AGENTE DE TRÁNSITO POR QUE RETUVO LOS DOCUMENTOS POR EL LAPSO DE 25 MINUTOS? RESPUESTA: EL PROCEDIMIENTO DURO 25 MINUTOS YO NO LE RETUVE LOS DOCUMENTOS POR ESE LAPSO: PREGUNTA: INDIQUE EN QUE PARTE LE GOLPEO EL DETENIDO CON LA MULETA? RESPUESTA AL HACER MOVIMIENTOS AMENAZÁNDOME ME ROZO CON LA MULETA EN EL PÓMULO DERECHO. PREGUNTA: PORQUE NO SACO UN CERTIFICADO MÉDICO: RESPUESTA: EL GOLPE NO FUE DE MAYOR CONSIDERACIÓN, ASÍ COMO EL SEÑOR CUANDO ME AGARRO DEL CUELLO ME LOGRE SOLTAR, POR LO QUE CONSIDERE QUE SI ME IBA AL SEGURO NO ME IBAN A DAR UN CERTIFICADO MÉDICO. PREGUNTA, SEÑORA AGENTE DE TRANSITO INDIQUE EN QUE PARTE DEL CUERPO RECIBIÓ LA AGRESIÓN EL SEÑOR AGENTE DE TRÁNSITO. RESPUESTA. LO GOLPEO CON EL BASTÓN Y EN EL HOMBRO NO PUDE VER MÁS PORQUE ESTABA CON LA MOTOROLA PIDIENDO AYUDA. CON LOS VIDEOS SE DEMUESTRA QUE EN NINGÚN MOMENTO EXISTE AHORCAMIENTO NI LO AGREDIÓ, NO SE HA DEMOSTRADO QUE CON LA MULETA SE LO GOLPEO CASO CONTRARIO LE HUBIERA PROVOCADO UNA LESIÓN, SE PUEDE DETERMINAR QUE SE PRETENDIÓ HACER UN CONTROL DE TRANSPORTE ILEGAL DE PASAJERO PERO LA RETENCIÓN DE DOCUMENTOS POR MÁS DE 20 MINUTOS PROVOCO LA CÓLERA ANGSTIA DESESPERACIÓN DEL DETENIDO.

7. Extracto de la resolución

JUEZA: SE CALIFICA LA DETENCIÓN COMO LEGAL. A FOJAS SEIS DEL EXPEDIENTE CONSTA UN CD EL CUAL SE VA PROCEDER A REPRODUCIR PARA QUE SEA VISUALIZADO POR LAS PARTES (SE REPRODUCEN 4 VIDEOS). SE PONE EN CONOCIMIENTO DE ESTA AUTORIDAD EL PARTE SUSCRITO POR KEVIN CRISTOPHER MALDONADO AREVALO, DONDE MANIFIESTA LA DETENCIÓN DE CHAMBA VEINTIMIILLA MIGUEL EDUARDO DE PLACAS LBP0037, A QUIEN LE PIDIERON LOS DOCUMENTOS POR PRESUMIR QUE ERA LA CAMIONETA DE TRANSPORTE INFORMAL, A QUIEN SE AGREDIÓ DE PALABRA Y LUEGO PROCEDIÓ A AHORCARMÉ Y HACIENDO USO DE LA MULETA PROPINÁNDOME UN GOLPE CON LA MULETA, POR LO CUAL SE TOMA EL PROCEDIMIENTO RESPECTIVO Y LA DETENCIÓN DEL CIUDADANO POR HABER TRANSGREDIDO LO ESTABLECIDO EN EL ART. 386, INCISO 1 NUMERAL 2 DEL COIP. SE HA RECEPTADO LA VERSIÓN DEL AGENTE DE POLICÍA QUIEN SE RATIFICA EN EL PARTE RESPECTIVO. RINDE TESTIMONIO LA AGENTE DE POLICÍA MÓNICA

2015 - 00028G

RAZON.- Siento como tal señora Juez que de conformidad a lo puntualizado en la resolución No.133-2014 del PLENO DEL CONSEJO DE LA JUDICATURA, numeral 7 del Art. 6 de la resolución invocada, dejo constancia que el día de hoy sabado 1 de agosto del 2015, las 20H30, se lleva a efecto la Audiencia de Flagrancia No. 2015-00028G, compareció el denunciado señor CHAMBA VEINTIMIILLA MIGUEL EDUARDO, acompañado de su abogado defensor Dr. Stalin Chamba. La audiencia tuvo una duración de una hora con quince minutos.- El señor Juez resolvió de la siguiente manera: Se califica la detención como legal. Del expediente y los testimonios presentados en la sala de audiencia se ha podido determinar que ha existido agresión por parte del señor CHAMBA VEINTIMIILLA MIGUEL EDUARDO en contra de KEVIN CRISTOPHER MALDONADO AREVALO, pues en los videos se puede ver que le propina un golpe al momento de arrancarle los papeles por lo tanto esta autoridad resuelve sancionar con una día de pena privativa de libertad, multa de un salario básico unificado, reducción de 10 puntos en la licencia conducir prisión, además con 3 horas diarias de trabajo comunitario durante 16 días laborales en un mes que deberá cumplirla en el GAD MUNICIPAL DE LOJA, conforme lo establece el art 63 numeral 4 del COIP. Quedan legalmente notificados con la resolución.- Hasta aquí la presente Audiencia, la audiencia es grabada.- Lo Certifico.- EL SECRETARIO

Dr. Carlos Ernesto Cueva Pardo
SECRETARIO UNIDAD JUDICIAL



Expediente No. 2015-00028G

JUEZ PONENTE: CARPIO OCHOA LITHA PAOLA, JUEZA DE LA UNIDAD JUDICIAL UNIDAD JUDICIAL DE INFRACCIONES FLAGRANTES DEL CANTON LOJA DE LOJA. Loja, lunes 3 de agosto del 2015, las 06h05. VISTOS: En base a la Resolución N° 065-2014 emitida por el Pleno del Consejo de la Judicatura, de fecha 16 de abril de 2014 y al Memorando Circular N° 687-DP11-UGP-2015 de fecha 24 de junio de 2015, suscrito por la Dra. María Lorena Espinoza Salazar encontrándose la suscrita Jueza cumpliendo el Turno Rotativo dispuesto, en la Unidad Judicial de Atención de Infracciones Flagrantes de Loja, mediante Parte Informativo por Persona Detenida N° 00779-UCOT-L-15, que me es remitido mediante Of. N° 1534-UCOT-P-15, de 01 de Agosto del 2015, llega a mi conocimiento de la detención del ciudadano MIGUEL EDUARDO CHAMBA VEINTIMILLA, el 01 de Agosto del 2015 a las 11h30 por presunto cometimiento de la contravención de tránsito prevista y sancionada en el Art. 386, numeral 2 del Código Orgánico Integral Penal, por lo que, conforme a lo estipulado en el Art. 645 ibídem, tratándose presumiblemente de una infracción flagrante; y por encontrarse detenido el presunto contraventor, de conformidad con lo que dispone el Arts. 6, 644 y 645 del Código Orgánico Integral Penal, se dio inicio al trámite de la presente contravención, signada con el número 00028G-2015; se fija día y hora para conocer y resolver la situación jurídica del señor MIGUEL EDUARDO CHAMBA VEINTIMILLA, para lo cual se llevó a efecto la Audiencia Oral de calificación de flagrancia y juzgamiento de la contravención el día 01 de Agosto de 2015 a las 20h30, a la que compareció el detenido acompañado de su abogado defensor, y el agente Civil de Tránsito que tomó procedimiento en el caso Sr. Maldonado Arevalo Kevin Cristopher, realizada la audiencia, habiendo escuchado lo expuesto por las partes; agotado el procedimiento, estando la causa en estado de dictar sentencia, previamente se hace las siguientes consideraciones: PRIMERA: La suscrita, Jueza es competente para conocer y resolver el presente asunto en calidad de Jueza Titular de Primer Nivel, en la Corte Provincial de Justicia de Loja designada mediante Resolución de Personal No. 049-2013, de fecha 30 de mayo de 2013 y Acción de Personal Nro. 8261-DNP, de fecha 07 de junio de 2013, Resolución N° 065-2014 emitida por el Pleno del Consejo de la Judicatura, de fecha 16 de abril de 2014; Memorando Circular N° 687-DP11-UGP-2015 de fecha 24 de junio de 2015, suscrito por la Dra. María Lorena Espinoza Salazar mediante el cual dispone el cumplimiento de los Turnos Rotativos, en la Unidad Judicial de Infracciones Flagrantes de Loja; SEGUNDA: Tratándose de una infracción flagrante, en la audiencia oral, se ha preguntado al abogado de la defensa, si existe alguna objeción respecto de la detención del señor MIGUEL EDUARDO CHAMBA VEINTIMILLA el día 01 de Agosto del 2015 a las 11h30; a la cual indica que no es legal porque su defendido no ha agredido al Agente Civil de Tránsito, sin haber cometido ninguna contravención, sin embargo por encontrarse cumplidos los presupuestos legales constantes en el Art. 527 del Código Orgánico Integral Penal, se califica como legal y en flagrancia la detención realizada por el señor agente Civil de Tránsito que tomo procedimiento en el caso, no advirtiéndose vicios que puedan afectar el proceso, se declara válido todo lo actuado.- TERCERA: Se adjunta al proceso y reproduce los siguientes documentos: 3.1) Fj.3, Oficio N° 1534-UCOT-P-15, de fecha 01 de agosto de 2015, suscrito por el Jefe de la Unidad de Control Operativo de Tránsito de Loja, mediante el cual pone a órdenes de esta Unidad Judicial al ciudadano MIGUEL EDUARDO CHAMBA VEINTIMILLA, detenido el día 01 de agosto del 2015 a las 11h30; según parte.- 3.2) El original de la boleta citatoria N° 0056807 (fs. 4), 3.3) Un CD con cinta de seguridad N° 0000300, con videos que presenta el agente de tránsito que fue reproducido y sometido a la contradicción en el momento de la audiencia de juzgamiento (fs. 6).- 3.4) Parte por persona Detenida N°00779-UCOT-L-15 (fs.2 y vta.), en el cual singulariza el agente Sr. MALDONADO AREVALO KEVIN CRISTOPHER que mientras se encontraba de servicio en el control

del Plateado, un conductor de un taxi el mismo que no se identificó, le supo indicar que una camioneta de color blanca había procedido a recoger personas en el exterior del terminal terrestre, por lo que procedió a detener la marcha al vehículo de placas LBP0037, marca CHEVROLET, tipo DOBLE CABINA, color BLANCO, servicio PARTICULAR, conducido por el señor CHAMBA VEINTIMILLA MIGUEL EDUARDO, portador de la licencia de conducir número 1102745450, tipo E y solicitarle sus documentos (licencia y matrícula), por presumir de que era la camioneta que se encontraba realizando transporte informal; y así poder tomar el respectivo procedimiento y después de haber tenido un conversatorio con los ocupantes, el señor CHAMBA VEINTIMILLA MIGUEL EDUARDO, (conductor), se empezó a exaltar, agrediendo verbalmente con amenazas, por lo que le manifesté que le iba a realizar una citación por falta de palabra y en ese momento procedió a ahorcarme y haciendo uso de la muleta me propinó un golpe en la cara, motivo por el cual se tomó el respectivo procedimiento, teniendo la colaboración del Agente Mónica Ordoñez, que también se encontraba en el lugar y presencié el incidente; que el señor CHAMBA VEINTIMILLA MIGUEL EDUARDO fue trasladado por la patrulla No. 07 de la UCOT hacia el Hospital Isidro Ayora donde se le realizó la valoración médica, de inmediato se lo trasladó a la central de la UCOT para realizar el respectivo parte de novedades y luego al Centro de Detención Provisional, quedando en calidad de detenido.- 3.5) Certificado de examen médico realizado a personas detenidas o aprehendidas por Agentes Civiles de Tránsito (fs. 1)"; 3.6) Copia de Carné de Discapacidad del señor MIGUEL EDUARDO CHAMBA VEINTIMILLA (fs. 5); 3.7) Por parte del señor MIGUEL EDUARDO CHAMBA VEINTIMILLA, a través de su abogado defensor Dr. Stalin Chamba ha solicitado repreguntar a los Agentes Civiles de Tránsito; que se escuche al procesado y la recepción de dos testimonios.- CUARTA: PRUEBA. 4.1) La materialidad de la infracción y la responsabilidad del infractor se encuentra demostrada en base a lo siguiente: 4.1.1) En el momento de la audiencia oral de juzgamiento de la contravención, se ha reproducido el CD presentado por el agente Civil que tomó procedimiento, el cual ha sido sometido al principio de contradicción y contiene cuatro videos en los que principalmente se puede observar lo siguiente: a) En el primero video se puede ver al procesado CHAMBA VEINTIMILLA MIGUEL EDUARDO de pie, en la parte de afuera del vehículo, b) En el segundo video se observa que el señor agente explica al procesado que va a proceder a realizar la citación por falta de obra a la autoridad, se observa que el procesado se encuentra alterado y empieza a amenazar al agente de tránsito, persiguiéndole por la calzada, intentando sujetarlo por el cuello y propinándole un golpe al tratar de arrancar sus documentos, c) En el tercer video se observa que el agente civil de tránsito que tomo Procedimiento, solicita ayuda a una unidad móvil de tránsito, d) En el cuarto video le hace conocer al procesado que queda en calidad de detenido e indica algunos de sus derechos constitucionales, que se enmarcan en el debido proceso, cabe indicar que según estos medios de prueba que ha decir de muchos doctrinarios poseen fuerza probatoria innegable y con frecuencia insustituible con este elemento probatorio se puede observar al procesado faltando de obra al agente civil de tránsito.4.1.2) Durante la audiencia rindió su testimonio bajo juramento y debidamente advertido sobre las penas de perjurio el agente Civil de tránsito Sr. MALDONADO AREVALO KEVIN CRISTOPHER, quien manifiesta en lo principal de su testimonio "El día 1 de agosto de 2015 a las 10h50 minutos un señor de un taxi nos pasajeros, por lo que íbamos parando a la gente que pasaba, cuando paso la camioneta de placa LBPO037, marca Chevrolet color blanca conducida por el señor Miguel Eduardo Chamba Veintimilla, a quien le pedí sus documentos y le pedí que se baje de la camioneta para hacer la entrevista respectiva, luego hacer la entrevista a los ocupantes de la camioneta, el señor Miguel Eduardo Chamba Veintimilla, entendió mal las cosas y pensó que yo lo estaba acusando de hacer transporte informal, el señor se exalto, me agredió con amenazas, sino le entregaba los documentos me iba a pegar, no le iba a entregar los

documentos mientras no le haga la citación, el señor me empezó a perseguir por la vía pública, me avanzó a coger del cuello y con la muleta me rosó en la cara, me empezó a jalonear como consta en el video, pedí refuerzos y con mis compañeros logramos calmarlo”. 4.2) Como PRUEBA de DESCARGO tenemos: 4.2.1) El señor Miguel Eduardo Chamba Veintimilla ha rendido su declaración sin juramento manifestando “Quiero desmentir la situación, las personas que estaba llevando fue mi cuñada, mi sobrino y la abogada, para un reconocimiento de un accidente el domingo pasado, quiero que me demuestren cuando he pasado por el terminal, el señor agente no me pidió los papeles sino la chica, el señor me pidió que me baje explique que las personas que llevo son mi cuñada y mi sobrino, al solicitar pedí mis papeles y el señor no me entregaba, insinuando como si estuviera pirateando, que me demuestre como lo golpee”.- 4.2.2) En su intervención el Dr. Stalin Chamba manifiesta: “Se considere que la detención es ilegal, por cuanto el agente de tránsito retuvo los documentos por más de veinte minutos hasta que consiguió darle una citación argumentando cosas que no son reales y se demostró que el señor se trasladaba a una diligencia del SIAT con sus familiares que constan como testigos. La detención es ilegal de mi defendido. Mi defendido no cometió la contravención, se demostrará con los testigos presenciales la inocencia de mi defendido. Respecto a los videos no consta la agresión con la muleta sino hubiera presentado un certificado médico. Solicito como anuncio de prueba repreguntar al agente de tránsito así como a los testigos.- 4.2.3) La testigo del procesado ELVIA DOLORES CHAVEZ BENITEZ en lo principal refiere “Íbamos a una diligencia por una inspección con el perito, mi cuñado nos estaba llevando, se bajó del carro luego nos preguntaron que somos para el detenido (...) no le entregaba los papeles y se agredieron verbalmente...”.- 4.2.4) De las preguntas y repreguntas realizadas a los agentes de tránsito se indica en lo principal: Agente KEVIN CRISTOPHER MALDONADO AREVALO: “El procedimiento duró 25 minutos, yo no le retuve los documentos por ese lapso, al hacer movimientos amenazándome me rozó con la muleta en el pómulo derecho. El golpe no fue de mayor consideración, el señor cuando me agarró del cuello me logre soltar, por lo que consideré que si me iba al seguro no me iban a dar un certificado médico”.- Agente MONICA ORDÓÑEZ: “Lo golpeó con el bastón y en el hombro no pude ver más porque estaba con la Motorola pidiendo ayuda”. QUINTA: La prueba evacuada en el momento de la audiencia oral de juzgamiento, se ha realizado con observancia del sistema de litigación oral y sirve de base para establecer la materialidad de la infracción y la responsabilidad del infractor; respecto de lo cual cabe el siguiente análisis: 5.1) No se considera las declaraciones de los testigos presentados por el procesado por ser contradictorios a lo observado en el CD en los videos reproducidos en audiencia; Sin embargo de ello cabe analizar también la prueba de cargo: 5.2) La agente MONICA ORDÓÑEZ, refiere haber estado presente en el día y hora de los hechos, manifestando que el señor MIGUEL EDUARDO CHAMBA VEINTIMILLA agredió al agente KEVIN CRISTOPHER MALDONADO AREVALO; 5.3) El agente Civil de tránsito Sr. MALDONADO AREVALO KEVIN CRISTOPHER, que tomó procedimiento en el caso, ha rendido su declaración bajo juramento, la cual ha sido sometida a los principios de inmediación, oralidad y contradicción que rigen el sistema de litigación oral por lo que se declara su validez; quien manifiesta en lo principal de su testimonio “.el señor Miguel Eduardo Chamba Veintimilla, entendió mal las cosas y pensó que yo lo estaba acusando de hacer transporte informal, el señor se exalto, me agredió con amenazas, sino le entregaba los documentos me iba a pegar, no le iba a entregar los documentos mientras no le haga la citación, el señor me empezó a perseguir por la vía pública, me avanzó a coger del cuello y con la muleta me rosó en la cara, me empezó a jalonear como consta en el video, pedí refuerzos y con mis compañeros logramos calmarlo; testimonio que es corroborado con los videos que mencionan en el considerando 4.1.1, los cuales se reprodujeron en el momento de la audiencia y fueron sometidos al principio de contradicción; en los que efectivamente se puede apreciar en lo fundamental las

agresiones respecto de que el procesado ha faltado de obra al agente de tránsito, se corrobora también con el testimonio de la agente Monica Ordoñez quien manifiesta haberse encontrado en el lugar y presenciar el incidente, pudiendo así considerarse como prueba para determinar la culpabilidad penal en el cometimiento de la infracción, al respecto las reglas generales prescritas en el Art. 502, prescribe que prueba y los elementos de convicción, obtenidos mediante declaración, El testimonio se valorará en el contexto de toda la declaración rendida y en relación con las otras pruebas que sean presentadas, respecto a que la persona que se encuentra siendo procesada efectivamente haya faltado de obra al agente civil de tránsito, del cual en el video se logra observar las agresiones, es decir a criterio de la suscrita jueza se cumple con el presupuesto jurídico establecido como contravención del Art.386.2. La o el conductor que falte de obra a la autoridad o agente de tránsito; por tanto esta prueba se declara válida.- 5.3) El art. 455 del Código Orgánico Integral Penal hace referencia al "nexo causal", de tal forma que "La prueba y los elementos de prueba deberán tener un nexo causal entre la infracción y la persona procesada, el fundamento tendrá que basarse en hechos reales introducidos o que puedan ser introducidos a través de un medio de prueba y nunca, en presunciones". Al respecto, evacuada la prueba se ha logrado establecer con la prueba testimonial de los agentes, los videos, y los documentos a los que se ha hecho mención, la materialidad de la infracción.- La responsabilidad del contraventor se encuentra probada por cuanto ha sido identificado y ha cometido la contravención, la cual ha sido controvertida por la defensa pero no probada.- 5.4) Con las consideraciones expuestas y realizando una valoración de la prueba aportada se concluye que se encuentra comprobada conforme a derecho la materialidad de la infracción y la responsabilidad del señor MIGUEL EDUARDO CHAMBA VEINTIMILLA más allá de toda duda razonable, con prueba legal, debidamente actuada con rigor y observancia de los principios previstos en el Art. 454 ibídem, sin que exista inconstitucionalidad o ilegalidad en su origen; quien ha adecuado su conducta al tipo contravencional descrito en el art. 386 del Código Orgánico Integral Penal, que establece: "Será sancionado con pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir: 2. "La o el conductor que falte de obra a la autoridad o agente de tránsito...". Al no desvirtuar la prueba aportada y responsabilidad en la infracción cometida, se destruye su estado de inocencia garantizado a todo ciudadano en el numeral 2 del Art. 76 de la Constitución de la República.- SEXTO: 6.1) El Art. 77, numeral 11 de la Constitución de la República establece que "...La jueza o juez aplicará las medidas cautelares alternativas a la privación de libertad contempladas en la ley. Las sanciones alternativas se aplicarán de acuerdo con los casos, plazos, condiciones y requisitos establecidos en la ley...". En concordancia con esta disposición constitucional, el art. 58 del COIP determina que "Las penas que se imponen en virtud de sentencia en firme, con carácter principal o accesorio, son privativas, no privativas de libertad y restrictivas de los derechos de propiedad...".- 6.2) El Art. 60 de la norma en mención, contempla entre otras, como penas no privativas de libertad: "1. Tratamiento médico, psicológico, capacitación, programa o curso educativo.- 2. Obligación de prestar un servicio comunitario...".- 6.3) Es obligación de la persona sentenciada sujetarse al tratamiento, capacitación, programa o curso que la o el juzgador ordene...".- El servicio comunitario está regulado en el Art. 63, determinando que es "...el trabajo personal no remunerado que se realiza en cumplimiento de una sentencia y que en ningún caso superará las doscientas cuarenta horas ...EN CASO DE CONTRAVENCIONES, por NO MÁS DE CIENTO VEINTE HORAS, respetando las reglas impuestas en el inciso segundo: 1. Que se ejecuten en beneficio de la comunidad o como mecanismo de reparación a la víctima y en ningún caso para realizar actividades de seguridad, vigilancia para generar plusvalía o utilidad económica.- 2. Que el tiempo para su ejecución no impida la subsistencia de la persona con condena, pudiendo ejecutarlo en tal caso después de su horario de trabajo, los fines de semana y feriados.- 3. QUE SU DURACIÓN DIARIA NO EXCEDA DE TRES

diecinueve - 11

HORAS NI SEA MENOR A QUINCE HORAS SEMANALES.- 4. Que sea acorde con las aptitudes de las personas con discapacidades que hayan sido condenadas”.- 6.4) En base a lo expuesto, en atención a la disposición del último inciso del art. 60, es procedente “...imponer una o más penas no privativas de la libertad, sin perjuicio de las penas previstas en cada tipo penal”; habiendo considerado para el presente caso el trabajo comunitario y capacitación.- 6.4.1) Para imponer estas penas no privativas de la libertad se toma en cuenta que se trata de una contravención sancionada con pena privativa de libertad de tres días; infracción que es de carácter culposo, lo cual sirve para analizar sobre la necesidad de la pena en relación con su fin preventivo general. 6.4.2) Consta del proceso a fojas cinco una copia del carné de discapacidad del contraventor, con lo que se corrobora lo dicho en la audiencia.- La documentación adjunta permite valorar su situación personal, en relación con el fin preventivo especial; tomando en consideración que según lo establece el art. 52 del COIP, “en ningún caso la pena tiene como fin el aislamiento y la neutralización de las personas como seres sociales”.- 6.5) Tratándose de una contravención de tránsito, el art. 646 del COIP prevé que “para la ejecución de las sanciones por contravenciones de tránsito que no impliquen una pena privativa de la libertad, serán competentes los GAD's regionales, municipales y metropolitanos de la circunscripción territorial donde haya sido cometida la contravención...”; por tanto se encuentra justificado aplicar también penas no privativas de la libertad.- En virtud de lo expuesto, la suscrita Jueza de la Unidad Judicial Especializada Primera de Tránsito del Cantón Loja, ADMINISTRANDO JUSTICIA EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR, Y POR AUTORIDAD DE LA CONSTITUCIÓN Y LEYES DE LA REPÚBLICA, al haberse comprobado conforme a derecho la materialidad de la infracción y la responsabilidad del contraventor, declara al señor MIGUEL EDUARDO CHAMBA VEINTIMILLA, con cédula de ciudadanía N° 1102745450, autor y responsable de la CONTRAVENCIÓN de TRANSITO, tipificada en el art. 386, numeral 2 del Código Orgánico Integral Penal; dictando SENTENCIA CONDENATORIA en su contra, en calidad de AUTOR; a quien se le impone la PENA PRIVATIVA DE LIBERTAD de UN DÍA; MULTA DE UN SALARIO BASICO UNIFICADO DEL TRABAJADOR EN GENERAL; REDUCCION DE DIEZ PUNTOS EN LA LICENCIA DE CONDUCIR; CUARENTA Y OCHO HORAS DE TRABAJO COMUNITARIO, en un mes; rigiéndose a las normas del art. 63 del COIP.- La pena principal la cumplirá en el Centro de Privación de Libertad para Personas Adultas de la ciudad de Loja; para lo cual se dispone girar la correspondiente boleta de encarcelación y oficiar conforme a ley al señor Director del Centro de Privación de Libertad de Personas Adultas de Loja; debiéndose descontar el tiempo que ha permanecido detenido por la misma causa.- El Trabajo Comunitario lo cumplirá a órdenes de la UCOT del GAD's Municipal de Loja de conformidad con lo establecido en el art. 63 del COIP; a quien se encarga la ejecución y verificación de la indicada pena no privativa de libertad; para lo cual deberá presentarse el correspondiente informe a esta Unidad Judicial, para su aprobación; debiendo oficiar a las autoridades correspondientes conforme a ley.- Para el cumplimiento de las penas no privativas libertad, el sentenciado deberá presentarse ante el GAD's Municipal de Loja, dentro de cinco días contados a partir de la fecha en que se encuentre ejecutoriada la sentencia y haya cumplido la pena privativa de libertad.- Copia de esta resolución se remitirá al señor Jefe del Centro de Control Operativo de Tránsito del GAD Municipal en Loja, y al Director de la Agencia de Regulación y Control de Transporte Terrestre de Loja, para los fines de ley.- NOTIFIQUESE y CÚMPLASE.-

CARPIO-OCHOA LITHA PAOLA
JUEZA DE LA UNIDAD JUDICIAL



En Loja, lunes tres de agosto del dos mil quince, a partir de las seis horas y veinte minutos, mediante boletas judiciales notifiqué la SENTENCIA CONDENATORIA que antecede a: MALDONADO AREVALO KEVIN CRISTOPHER en la casilla No. 1262. CHAMBA VEINTIMILLA MIGUEL EDUARDO en la casilla No. 533 y correo electrónico stalinchamba533@hotmail.es del Dr./Ab. STALIN ROBERTO CHAMBA QUIZHPE. Certifico:

DR. CARLOS ERNESTO CUEVA PARDO
SECRETARIO UNIDAD JUDICIAL



LITHA.CARPIO

7. DISCUSION

7.1. VERIFICACION DE OBJETIVOS

Del tema y problema de Estudio que hemos seleccionado se ha formulado los objetivos de carácter general y específicos los que de acuerdo a la metodología tienen que verificarse o comprobarse que han sido satisfechos luego de la realización del estudio de los marcos conceptual , doctrinario y jurídico sustentado en los métodos que se han utilizado privilegiando el método científico.

7.1.1. OBJETIVOS GENERALES

Objetivo general:

El objetivo general denominado “**Análisis crítico del Código Orgánico Integral Penal en el capítulo que trata las contravenciones de tránsito y transporte terrestre y la constitución en el debido proceso y la legítima defensa**”.

Constituye un enunciado que abarca el tema y problema de investigación e hipótesis como conjetura o respuesta anticipada. Este objetivo se ha comprobado con el estudio o marco conceptual que nos permitió apoyar para entender los alcances de nuestra propuesta partimos de los aspectos generales, utilizamos el análisis y la síntesis en la búsqueda de la verdad.

Con el marco doctrinario se realizó la comprobación el eje central de la investigación esto es el problema calificado como insatisfecho pues las doctrinas nos ayudaron a discutir instituciones jurídicas que se han utilizado en la preparación académica de abogados. Con el marco jurídico elemento fundamental de la investigación nos permitió encontrar en las regulaciones de los derechos y garantías de las personas en los aspectos de nuestra investigación de Tránsito. En la organización del Estado la incidencia que cada uno de estas Instituciones se relaciona con nuestra propuesta de investigación.

El sondeo de opinión a base de la nuestra de 30 personas y con el instrumento de la encuesta nos permitió poner al descubierto nuestra idea que luego de haber recorrido el plan de investigación a través de las respuestas obtenidas concuerda con el camino trazado en esta tesis.

Subsidiariamente el estudio de la ley que se relaciona con nuestro tema nos ha permitido encontrar las motivaciones que las presentamos a través del proyecto de investigación. El análisis, la síntesis, el comentario, nuestros argumentos sobre el tema y problema a través de este objetivo ha sido justificado y hemos concordado con nuestra propuesta.

7.1.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS

Siendo una descripción y desglose del objetivo general los objetivos específicos también han sido verificados en la búsqueda de la verdad con

cada uno de los temas, subtemas e ítems que se anuncian en la tabla de contenidos; cada uno de ellos estudiados con el apoyo de los marcos conceptual, doctrinario y jurídico han facilitado que se concreten nuestras aspiraciones.

“Describir el régimen punitivo y sancionador en la categoría de sanciones de tránsito en relación a los principios constitucionales.”

Este objetivo se comprobó mediante la encuesta con la respuesta de la primera pregunta que se realizó a los profesionales del derecho, las sanciones impuestas por la autoridad de tránsito, no prevalecen los principios constitucionales a los infractores, dejándolos indefensión, por cuanto las Contravenciones de Transito son muy drásticas al momento de sancionar a los contraventores, porque se aplican tres sanciones en una sola causa y las consecuencias son que se violentan los derechos consagrados en la Constitución.

“Analizar el principio de proporcionalidad y describir la imposición de tres penas a los infractores de las contravenciones de tránsito.”

De acuerdo a este objetivo se comprueba casi en su totalidad a través de la encuesta con la respuesta de la pregunta tres en virtud que las contravenciones de transito no se sujetan al principio de proporcionalidad y los infractores son los perjudicados.

“Proponer al Código Orgánico Integral Penal estableciendo una sola sanción a las contravenciones de tránsito.”

Con el último objetivo específico lo comprobamos con las encuestas (pregunta 5) nos sirvió para anunciar que luego del estudio de los distintos aspectos en las contravenciones de tránsito, se debería sancionar con una sola sanción, por lo cual hemos redactado simulando a la Asamblea Nacional un proyecto de reforma al Código Integral Penal, en las Contravenciones de Primera Clase.

7.2. CONTRASTACION DE HIPOTESIS

Para lograr realizar la contratación de la hipótesis la anota a continuación:

LA HIPÓTESIS:

“La imposición de tres sanciones en las contravenciones de tránsito de primera clase, incumple los principios constitucionales en el régimen punitivo”

CONTRASTACIÓN:

Al momento de elaborar el proyecto de investigación entre uno de sus requisitos para su validez consta la hipótesis o respuesta anticipada o conjetura de un planteamiento; la que se ha probase y demostrase a través de los lineamientos metodológicos. Al haber concluido la investigación en los marcos conceptual, doctrinaria y jurídica que forman parte del marco teórico

referencial, corresponde contrastar aquel planteamiento de la hipótesis con los resultados obtenidos.

Para este ejercicio mental y en el proceso de ejecución de la planificación de la investigación se ha cumplido todo lo planificado y en nuestro caso la investigación jurídica aplicando la investigación científica, de tal manera que la contrastación de la hipótesis denominada “La imposición de tres sanciones en las contravenciones de tránsito de primera clase incumple los principios constitucionales en el régimen punitivo”. Ha sido comprobada luego de que se ha realizado el acopio de información bibliográfica y empírica y a su vez con el tratamiento del marco conceptual, doctrinario y jurídico, se ha podido demostrar que aquella conjetura de nuestro tema corresponde a la verdad.

Así mismo con la información recibida de la investigación de campo a través de la interpretación de las respuestas dadas por los encuestados con un margen elevado, nos dan la razón en cuanto a la hipótesis y a nuestras aseveraciones que quedan plasmadas en el informe final.

Hay que dejar constancia que el tema jurídico que motivó nuestro objeto de estudio y el tema de tesis ha sido tratado en base a los objetivos, por lo mismo la respuesta ha sido positiva lo que nos lleva más adelante a realizar la discusión del aspecto jurídico para proponer la reforma.

8. CONCLUSIONES

Luego de haber desarrollado el presente trabajo investigativo, me permito presentar las siguientes conclusiones:

- ❖ Que en el estudio del marco conceptual se establece que la movilización a través del tránsito y transporte terrestre ha generado las contravenciones sujetas a sanción.
- ❖ Que en la evolución del tránsito y transporte terrestre y la movilización por carreteras y caminos obligan al Estado mediante la ley y el reglamento regule esta actividad entre las que se hallan las trasgresiones denominadas contravenciones.
- ❖ Que las contravenciones de tránsito generan consecuencias que afectan, la economía de los involucrados, a la sociedad, por la falta de precaución de los conductores y el Estado también es afectado por invertir recursos.
- ❖ Que la Constitución establece y les confiere derechos y garantías a las personas, y con la organización, les facilita los servicios, pero estos tienen sus límites, a través de los controles en la movilización, por caminos y carreteras.

- ❖ Que al no existir en nuestro estudio la ley especial de tránsito se concluye que el Código Integral Penal regula las contravenciones de primera clase pero que sus sanciones no concuerdan con los Principios Constitucionales, que garantizan a las personas.

- ❖ Que los reglamentos de tránsito y transporte terrestre a más que organizan las señales de tránsito, para la movilización y la habilitación de las vías, también son reguladas en el Código Orgánico Integral Penal.

- ❖ Se concluye que las penas establecidas para contravenciones de primera clase están en contra de los principios constitucionales, la proporcionalidad y el debido proceso.

- ❖ 8.- Que en la sustanciación de una contravención de primera clase se descarta la audiencia en lo que se ponen todas las sanciones a que haya lugar.

- ❖ 9.-Se concluye en que los Principios Constitucionales en relación a las contravenciones de primera clase no han sido acoplados con el Código Orgánico Integral Penal resultando muy grave imponer tres penas por la misma sanción.

9. RECOMENDACIONES

Luego de haber desarrollado el presente trabajo investigativo, me permito presentar las siguientes recomendaciones:

- ❖ Que la Universidad Nacional de Loja a través de los estudiantes de la carrera de derecho socialice con la ciudadanía lojana en las contravenciones de tránsito a efecto de disminuir perjuicios en la colectividad.
- ❖ Que el Gobierno Autónomo Descentralizado, conforma a través de la Unidad de Tránsito Municipal incremente las señales de tránsito en las diferentes calles y carreteras a efecto de prevenir al peatón y conductor respectivamente.
- ❖ Que la Unidad de Tránsito Municipal de Loja, realice charlas continuas de acuerdo a la base de datos de los propietarios de vehículos a efecto socializar la ley en materia de tránsito y así evitar que se afecte a la economía del pueblo.
- ❖ Que los Agentes de tránsito municipal realicen controles operativos de forma continua a fin de concienciar a la ciudadanía respecto al cumplimiento de las norma en materia de tránsito y disminuir el índice de

cometimiento de infracciones sobre todo en la contravenciones de tránsito.

- ❖ Que la Asamblea Nacional realice un análisis y exhaustivo del Código Integral Penal en el Régimen de las contravenciones de primera clase y reforme aplicando los principios Constitucionales.
- ❖ Que el Estado ecuatoriano a través de la Agencia Nacional de Tránsito instruya a la ciudadanía en materia de tránsito a través de entrega de folletos gratis.
- ❖ Que la Corte Constitucional se pronuncie sobre la legalidad o la inconstitucionalidad respecto a las sanciones establecidas en el Código Orgánico Integral Penal, respecto a las contravenciones de tránsito de primera clase.
- ❖ Que el Concejo de la Judicatura instruya mediante charlas consecutivas a las y los diferentes jueces y juezas, para que apliquen siempre el principio de oportunidad y el derecho a doble instancia, sin dejar a un lado la sana crítica objetiva.

9.1. PROPUESTA DE REFORMA JURÍDICA



PROPUESTA DE REFORMA LEGAL

LA ASAMBLEA NACIONAL DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR:

Considerando:

Que, en la movilización por las calles carreteras y más vías con vehículos como simples peatones estamos sujetas a que produzcan, las causales de las contravenciones sancionados con el Código Integral Penal que merecen cambiar.

Que, en el Código Orgánico Integral Penal se ha regulado las penas y sanciones de las contravenciones de tránsito de primera clase en la que se ha confiado a los jueces imponen las sanciones respectivas.

Que, El Art. 82 de la Constitución de la República del Ecuador establece la seguridad jurídica por la que garantiza los Derechos de los ciudadanos y por lo mismo se requiere la existencia de normas jurídicas previas claras públicas que puedan ser aplicadas por las autoridades competentes en el ejercicio de los derechos y garantías de las personas.

Que en uso de sus atribuciones y de conformidad con el art. 120 numeral 6 de la Constitución de la República, expide la siguiente:

LEY REFORMATORIA AL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL.

Art. 1.- Sustitúyase el primer inciso el artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal por el siguiente:

Contravención de tránsito de primera clase.- será sancionada con una pena privativa de libertad de tres días, o multa de un salario básico unificado al trabajador en general, o reducción de diez puntos en su licencia de conducir.

DISPOSICIÓN FINAL.- esta reforma entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial

Es dado en la ciudad de San Francisco de Quito, Distrito Metropolitano, Sala de sesiones de la Asamblea Nacional de la República del Ecuador, a los 23 días del mes de julio del 2015.

.....

PRESIDENTA

DE LA ASAMBLEA NACIONAL

.....

SECRETARIO

DE LA ASAMBLEA NACIONAL

10. BIBLIOGRAFIA

- ❖ ALBUJA, Byron Curso Elemental de Transito; Editorial, Corporación Nacional, Quito Ecuador 1996, pág.4.
- ❖ ALVARADO, Jorge E. “Manual de Tránsito y Transporte Terrestre”, Editorial de la Universidad Técnica Particular de Loja, Año 2.005, primera edición, Loja Ecuador, Pág. 98.
- ❖ ARAUJO Granda, M. Paulina, “Consultor Penal”, Corporación de Estudios y Publicaciones- Quito- Ecuador. Año 2014, Pág. 17.
- ❖ BENITEZ JULIO, “Análisis Jurídico de los Delitos y Contravenciones Dolosas en la Legislación Ecuatoriana”, Quito 2009.
- ❖ CABANELLAS, Guillermo, Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, Tomo VII, Editorial Elisat, Buenos Aires – Argentina 2003.
- ❖ CODIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL. Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito-Ecuador. Registro Ofi. 180 del 10 – feb-2014.
- ❖ CONSTITUCIÓN de la República del Ecuador (RO 449: 20-Oct-2008), Quito, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, .
- ❖ GALLEGOS GALLEGOS, Simón Bolívar, “La Responsabilidad en el Delito de Tránsito”, Impresores HEAN, Quito –Ecuador, 2.009, Pág. 25.

- ❖ GÓMEZ TOAPANTA, Jesús, “Aprender a Conducir” 3ra. Edición, Año 2.005, Quito - Ecuador,.
- ❖ GUERRERO VIVANCO Walter, “Derecho Procesal Penal”, tomo I, PUDELECO, Editores S.A, Quito-Ecuador, enero de 1.996, Pág. 245.
- ❖ HERNADEZ, Daniel “Los Grandes Inventos de la Historia”, Editorial Salvat SA., Madrid España 2005, .
- ❖ <http://definicion.de/principio-de-legalidad/>
- ❖ <http://www.colombia.com/noticias/codigotransito/>
- ❖ KARDINER, Abrahán, El Individuo y su Sociedad, Editorial Fondo de Cultura Económica, México D.F., 1998.
- ❖ LAMARCA Pérez, Carmen, “Revista Española de Derecho Constitucional”, Madrid- España, 2011.
- ❖ Microsoft ® Encarta ® 2009. © 1993-2008 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos.
- ❖ MORALES Tobar, Marco, “Manual de derecho Procesal Administrativo”, Corporación de Estudios y publicaciones, Quito- Ecuador, 2005.
- ❖ NOBOA, Edgar E (2001) “Tránsito” Normas y Procedimientos. Policía Nacional, Quito-Ecuador.

- ❖ OLANO VARDERRAMA Carlos “Tratado Técnico Jurídico Sobre Accidentes de Circulación y Materias a Fines”, Octava Edición, Ediciones del profesional LTDA. Bogotá 2006. Buenos Aires- Argentina 2005,.
- ❖ OLANO VARDERRAMA Carlos “Tratado Técnico Jurídico Sobre Accidentes de Circulación y Materias a Fines”, Octava Edición, Ediciones del profesional LTDA. Bogotá 2006, pág. 58.
- ❖ ORTEGA JARAMILLO, Rubén, “Introducción al derecho”,.
- ❖ OSORIO, MANUEL, “Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales”, 28ava, Edición, Editorial, Obra Grande, Buenos Aires Argentina 2001.
- ❖ PUDELECO, Editores S.A, Quito- Ecuador, enero de 1.996, Pág. 245.
- ❖ SAMBRANO SIMBALL, Mario Rafael, Los principios constitucionales del debido proceso y las garantías jurisdiccionales, Primera Edición, junio del 2009.
- ❖ TORRES CHÁVEZ, Efraín (1998) “Breves Comentarios a la Ley de Tránsito”. Editorial Jurídica del Ecuador, Loja-Ecuador, pág. 57.
- ❖ VALDIVIESO. Simón. Litigación Penal en el Ecuador. Primera Edición. Ediciones Carpol. Cuenca julio 2014
- ❖ VILLALBA VEGA Vladimiro. (1987) “Fundamentos de Práctica Forense, Quito-Ecuador.

- ❖ YAVAR NÚÑEZ, Fernando (2008) “Práctica Explicativa en Materia de Tránsito” Primera edición, Guayaquil-Ecuador.
- ❖ YAVAR NÚÑEZ, Fernando (2008) “Práctica Explicativa en Materia de Tránsito” Primera edición, Guayaquil-Ecuador.
- ❖ ZAMBRANO PASQUEL, Alfonso (1998) Manual de derecho Penal”, Editorial Edino, Quito-Ecuador.

11. ANEXOS

Anexos 1

Encuesta



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

ÁREA JURÍDICA ADMINISTRATIVA Y SOCIAL DE LOJA

CARRERA DE DERECHO

S.R. (a)

De mis consideraciones.

En mi formación académica previo a la obtención del grado de licenciado en jurisprudencia y abogacía, la universidad ecuatoriana ha dedicado el último evento para que sus estudiantes rindan cuentas a su sociedad a través de la elaboración de una tesis de investigación sobre un tema jurídico. En estas circunstancias concuro a usted para mediante nuestro trabajo se denomina **“REFORMAR EL CODIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL EN LAS CONTRAVENCIONES DE PRIMERA CLASE ESTABLECIENDO UNA SOLA SANCION EN CONCORDANCIA CON LOS DERECHOS CONSTITUCIONALES”**, y sobre que el que tenemos que realizar la investigación de campo lo que solicito se sirva dar contestación al siguiente interrogatorio pues sus opiniones son muy valiosas para [a alimentación de nuestro trabajo. Por su atención le agradecemos muy sinceramente de usted señor encuestado y con los sentimientos de mi actual gratitud muy Att: José Vicente Soto Santacruz.

1) ¿Sabe usted que la actividad de las personas a través de la movilidad de vehículos se sujeta a una normatividad que los conductores, y peatones deben acatar y respetar?

SI () NO ()

Porque.-.....

2) ¿Sabe usted que la actividad del tránsito y transportes terrestres cuando hay un incumplimiento de la ley y reglamentos se produce infracciones que son sancionadas en aplicación a las normas preestablecidas, de acuerdo con la gravedad?

Sí () No ()

Porque.....

3.- ¿Conoce usted que las contravenciones de primera clase regladas en el Código Orgánico integral Penal sobre las infracciones en el tránsito y transporte terrestre en la actualidad se sanciona con tres penas (privativa de libertad, multa o sanción pecuniaria, disminución de puntos en la licencia de conducir), apartándose de los principios constitucionales?

Sí () NO ()

Porque.-.....

4.- ¿Está de acuerdo que en las contravenciones de primera clase que tienen sus causas en la impericia, imprudencia e incumplimiento de reglamentos, deben ser sancionados con una sola pena?

Sí () No ()

Porque.-.....

5.- ¿Cree usted que es conveniente introducir una reforma en el Código Orgánico integral Penal en las contravenciones de tránsito de primera clase instituyendo una sola sanción?

Sí () No ()

Porque.-.....

Anexo 2

EL PROYECTO



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA
ÁREA JURÍDICA SOCIAL Y ADMINISTRATIVA

MODALIDAD DE ESTUDIOS PRESENCIAL

CARRERA DE DERECHO

TEMA:

REFORMAR EL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL EN LAS CONTRAVENCIONES DE TRANSITO DE PRIMERA CLASE ESTABLECIENDO UNA SOLA SANCIÓN EN CONCORDANCIA CON LOS DERECHOS CONSTITUCIONALES

PROYECTO DE TESIS PREVIO A LA OPTENCIÓN DEL GRADO DE LICENCIADO EN JURISPRUDENCIA Y TÍTULO DE ABOGADO

AUTOR:

JOSÉ VICENTE SOTO SANTACRUZ

1. TEMA:

Reformar el Código Orgánico Integral Penal en las contravenciones de tránsito de primera clase, estableciendo una sola sanción en concordancia con los derechos constitucionales.

2. PROBLEMATIZACIÓN

El desarrollo de la sociedad, la alta tecnología y la gran cantidad de vehículos que circulan por calles y carreteras ecuatorianas, conlleva a que existan circunstancias de imprudencia, impericia y desconocimiento de las normas reglamentarias de tránsito, lo que ha motivado las regulaciones y reformas a la ley de tránsito y transporte terrestre a tal punto que la nueva codificación sanción con drasticidad a los infractores.

Es un problema de la realidad actual el hecho de que por tratar de disminuir y frenar el auge delictivo en la rama de contravenciones de tránsito, el legislador cree que imponiendo sanciones puede corregir o disminuir las mismas. De acuerdo a la constitución, respetando la legítima defensa, el debido proceso y la proporcionalidad en las penas y sanciones se ha previsto una sola sanción frente a las contravenciones. Actualmente es un problema el hecho de que a un contraventor de primera clase se le imponen tres sanciones; así, privación de la libertad, sanciones pecuniarias o multa y disminución de puntos en la licencia de manejo, con el propósito de anular el título de conductor cuyo propósito es al final suspenderlo en el ejercicio de su profesión, que al igual que cualquier profesión la obtenido mediante preparación teórica y práctica como se regula actualmente.

Es un problema de carácter social en razón que crea inestabilidad al hogar y que la drasticidad tampoco ha disminuido las contravenciones de tránsito y otras sanciones que sin ser de tránsito son aleatorias y las imponen los Municipios al margen de la Ley. Esta investigación se propone demostrar

que la Constitución que garantiza los derechos humanos contiene una norma de seguridad jurídica a la que hay que defenderla.

Las contravenciones de tránsito de primera clase de acuerdo al Código Orgánico Integral Penal, trae consecuencias drásticas a las infracciones de tránsito como son pena privativa de libertad, multa, y reducción de puntos en su licencia de conducir, esto afecta gravemente a los derechos y principios contemplados en la Constitución por ser contradictorios, haciendo énfasis en que una persona debe ser sancionada por una acción ilícita una sola vez, ni dos o tres, por razones de atentar contra la seguridad jurídica y el debido proceso.

Una vez explicado lo anterior se puede resaltar que al imponer tres sanciones por una contravención de tránsito de primera clase, no crea un sistema normativo preventivo idóneo, por lo que se consideró individualizar la sanción en una sola, de acuerdo a los principios constitucionales.

3. JUSTIFICACIÓN

La Universidad Nacional de Loja estructurada por distintas áreas, permite en su ordenamiento académico vigente, la realización de investigaciones que permitan presentar componentes transformadores a un problema determinado, con único afán de buscar alternativas de solución; como estudiante de la prestigiosa carrera de Derecho.

El desarrollo de los pueblos necesitan de la movilización de mercancías y personas que se hacen a través de medios de transporte los cuales actualmente no hay resultados económicos ni adelanto de los pueblos.

La movilización se realiza a través de conductores que manejan por las vías del país. Se ha establecido en el ámbito urbano y rural pero en esta actividad es cuando encontramos la imprudencia impericia en las faltas reglamentarias

que han motivado accidentes de tránsito hay que agregar en esto el alcoholismo bajo efectos de drogas y estupefacientes y psicotrópicas quién puede conducir estas infracciones depende de gravedad que los resultados producen entonces tiene trascendencia social en esta investigación, la sociedad se halla afectada por estos conductores culposos que para reprimir se ha clasificado en delitos y contravenciones en cuanto a las contravenciones el legislador se ha apartado de los derechos constitucionales.

Tiene trascendencia jurídica académica en razón que los problemas derivados de la aplicación permiten el campo científico porque en nuestro país el derecho es positivo y escrito debiendo sujetarnos a sus contenidos que son normas preestablecidas. Tienen trascendencia académica por cuanto son frutos de la academia de nueve módulos de la carrera de derecho que solo a las universidades está permitido.

Tiene trascendencia jurídica en razón de que la ley de tránsito es parte del derecho público debemos comprender que la normatividad se halla por escrito y no existe el derecho de costumbre sino es principio de legalidad.

Tiene trascendencia social en que contiene con el tiempo necesario de la universidad cuando dedicaba un módulo para este objetivo a si mismo contarnos con la predisposición de los investigadores de la investigación bibliográfica de los conocimientos empírica y con la ayuda del coordinador del módulo; a esto hay que agregar los conocimientos empíricos de la investigación.

4. OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

Análisis crítico del Código Orgánico Integral Penal en el capítulo que trata las contravenciones de tránsito y transporte terrestre y la constitución en el debido proceso y la legítima defensa.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Describir el régimen punitivo y sancionador en la categoría de sanciones de tránsito en relación a los principios constitucionales.

Analizar el principio de proporcionalidad y describir la imposición de tres penas a los infractores de las contravenciones de tránsito.

Proponer al Código Orgánico Integral Penal estableciendo una sola sanción a las contravenciones de tránsito.

5. HIPÓTESIS

La imposición de tres sanciones en las contravenciones tránsito de primera clase incumple los principios constitucionales en el régimen punitivo.

6. MARCO CONCEPTUAL.

Para este trabajo de investigación jurídica en las contravenciones de tránsito de primera clase en el régimen punitivo, se lo utilizará el marco conceptual los derechos de protección consagrados en la Constitución de la República del Ecuador, Código Orgánico Integral Penal, Ley de Tránsito y su Reglamento, conceptos y definiciones, tanto del ámbito internacional como nacional, a nuestro alcance tenemos muchos tratadistas conocedores del derecho penal y derecho procesal penal, para que de esta manera exista una sola sanción en las contravenciones de tránsito de primera clase y ninguna persona debe ser sancionada tres veces por la misma causa como son penas privativas de la libertad, multa, sanción pecuniaria y reducción de puntos en la licencia de conducir de vehículos, para nuestro alcance tenemos una amplia bibliografía reducida para nuestra iniciativa llevada al análisis y síntesis consultando los libros documentos diccionarios como del Dr. Guillermo Cabanellas en su diccionario jurídico, en la enciclopedia

Omeba, el Dr. José Falconi, Dr. Gonzalo Merino Pérez, Dr. Larrea Holguín y otros tratadista que tratan del derecho penal en especial en las contravenciones de tránsito, en el cual se encuentra nuestro objeto de estudio y el problema de la realidad, cuya necesidad son insatisfechas, porque el contraventor recibe tres sanciones en una misma causa, cuando debería ser una sola sanción por la misma causa, esto atenta contra los principios y derechos constitucionales simplificación de celeridad y eficacia.

En el presente trabajo se utilizarán las técnicas de investigación bibliográfica como la investigación aplicada, así como también la investigación de campo, que es el sondeo de la opinión sobre la presente de esta temática.

En este trabajo de investigación el marco conceptual se integra por los conceptos que se relacionan la temática de Ley de Tránsito y Transporte terrestre y Seguridad Vial el régimen punitivo de las contravenciones de primera clase los principios constitucionales de proporcionalidad la legítima defensa el hecho de no dejar a nadie en la indefensión como se trata las infracciones de carácter culposos tengo que abordar lo relacionado con la impericia la imprudencia el incumplimiento de las normas reglamentarias de tránsito. Así mismo por tratarse de procedimientos tenemos que hablar de la sustanciación los operadores judiciales y la normatividad que regulan las infracciones y que se habla de los principios jurisdiccionales de jurisdicción competencia de tipificación y penas la actuación de jueces y fiscales.

Las infracciones de tránsito transporte terrestre siempre tuvieron una ley especial para tratar la unidad procesal, el legislador ha incluido en un solo documento el Código Orgánico Integral Penal en las contravenciones de tránsito en las cuales están las infracciones de tránsito entonces resulta de carácter obligatorio el estudio de la Constitución en la declaratoria de derechos y garantías que la prestación de servicios a través de la función del estado corresponde estudiar el Código Orgánico Integral Penal para analizar el régimen punitivo y sancionador de las contravenciones de tránsito como

parte del antiguo derecho penal y los procedimientos a través del Derecho Procesal Penal por cuanto algunas actividades de tránsito se hallan a través de los municipios también se lo puede analizar al Código Orgánico de Ordenamiento Territorial por cuanto el control está en manos de la comisaria de tránsito y municipios así mismo debemos analizar las ordenanzas en relación con los municipios

Al tratar de la seguridad jurídica y la Constitución en sus contenidos que el tránsito transporte terrestre se halla en manos de los Municipios a través de la Agencia Nacional de Tránsito y otros a cargo de Municipios de los cantones del país y el juzgamiento a orden de los jueces competentes la obligación será el análisis del régimen de competencias la Constitución la Ley de tránsito el Código Orgánico Integral Penal como normas que regule esta actividad que han regulado este problema objetivo de la investigación. Corresponde el análisis de las distintas doctrinas que se han dado la movilización a través de medios de transportes pero así mismo el trabajo y los problemas que cada día son objeto de proposición de los gobiernos de la administración de turno pues se trata de frenar con las penas drásticas y penas de sanciones denominadas de tránsito pero no se tomó medidas de disminuir el parque automotor se piensa que con la imposición de sanciones se puede frenar el auge delictivo y por ello el legislador a impuesto sanciones drásticas incluido en la Ley demasiado rigurosas y gravosas que oferta a la sociedad.

Incluye este marco doctrinario la relación bibliográfica de los tratadistas que han estudiado sobre el tránsito y transporte terrestre y concretamente las contravenciones.

7. METODOLOGÍA

El estudio y análisis de este tema se sustenta en el método científico, que servirá para la investigación, que serán revisados los documentos

bibliográficos de las contravenciones de tránsito de primera clase concretamente, recopilando el acopio bibliográfico en las fichas bibliográficas mnemotécnicas se tratará de las penas, que actualmente tiene el régimen sancionador en las contravenciones de tránsito de primera clase, en este proyecto de investigación se sostiene con el análisis de investigación. Se estudiará las contravenciones de tránsito de primera clase, regulados por la Ley, Para esta investigación bibliográfica, se aplicará las técnicas más usuales, la Constitución el Código Orgánico Integral Penal, la Ley y las demás normas que regulan las contravenciones de tránsito de primera clase en el régimen penal ecuatoriano, además se procederá a la indagación utilizando el método de conocimiento a través de los interrogantes, a las personas conocedoras del derecho por intermedio de la técnica como entrevista y encuesta. Además este trabajo se ilustrara con la investigación histórica de las contravenciones de tránsito de primera clase que están estipuladas en el Código Orgánico Integral Penal que en el decurso de la indagación podemos aplicar algún método como el método deductivo, método inductivo que serán un aporte a nuestro trabajo como es el estudio de casos que existen a diario en el país.

TÉCNICA:

Hacer una investigación requiere de una selección adecuada del tema objeto del estudio, de un buen planteamiento de la problemática a solucionar y de la definición del método científico que se utilizará para llevar a cabo dicha investigación. A esto se requiere de técnicas y herramientas que auxilien al investigador a la realización de su proyecto y de su tesis. Entre las técnicas más utilizadas y conocidas se encuentran.

Investigación documental: se apoya en la recopilación de antecedentes a través de documentos gráficos formales e informales, cualquiera que éstos sean, donde el investigador fundamenta y complementa su investigación con lo aportado por diferentes autores. Los materiales de consulta suelen ser las

fuentes bibliográficas, iconográficas, fonográficas y algunos medios magnéticos, tal y como se muestra en la figura siguiente:

Bibliografías

Iconográficas

Magnéticas

INVESTIGACIÓN DE CAMPO

La investigación de campo es la que se realiza directamente en el medio donde se presenta el fenómeno de estudio. Entre las herramientas de apoyo para este tipo de investigación se encuentran:

El cuestionario.

La entrevista.

La encuesta.

La observación.

La experimentación.

8. CRONOGRAMA

| Año Meses Semanas Actividades | 2015 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|-------|---|---|---|------|---|---|---|-------|---|---|---|-------|---|---|---|--------|---|---|---|
| | Abril | | | | Mayo | | | | Junio | | | | Julio | | | | Agosto | | | |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Análisis del tema a investigar | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Presentación del Proyecto | | | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Revisión del proyecto de Tesis | | | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | | | |
| Desarrollo de la tesis - Revisión de Literatura | | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | |
| Investigación de campo | | | | | | | | | | | | ■ | ■ | | | | | | | |
| Tabulación de datos, conclusiones, recomendaciones y propuesta jurídica | | | | | | | | | | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | | | |

CRONOGRAMA

La planificación del presente trabajo de investigación se encuentra detallado conforme lo estipulado en el sílabo del ciclo X de la Carrera de Derecho, el cual establece todos los lineamientos a seguir.

| MARZO-ABRIL | MAYO | JUNIO | JUNIO-JULIO |
|--|--|---|---|
| <p>SEMANA TRES: 30 DE MARZO AL 3 DE ABRIL DEL 2015.- Elaboración de la matriz problemática y presentación de los temas de los postulantes.</p> <p>SEMANA CUATRO: 6 AL 10 DE ABRIL DEL 2015.- Lineamientos metodológicos de la planificación del proyecto de investigación, tema, problema, justificación y objetivos.</p> <p>SEMANA CINCO: 14 AL 17 DE ABRIL DEL 2015.- Continuación de los lineamientos de planificación del proyecto. Hipótesis, metodología y marco referencial.</p> <p>SEMANA SEIS: 20 AL 24 DE ABRIL DEL 2015.- Socialización del proyecto de investigación y afinamiento de las partes para su aprobación.</p> <p>SEMANA SIETE: 27 AL 30 DE ABRIL DEL 2015.- Revisión de literatura del marco conceptual</p> | <p>SEMANA OCHO: 4 AL 8 DE MAYO DEL 2015.- Continuación de revisión de literatura del marco doctrinario y jurídico.</p> <p>SEMANA NUEVE: 11 AL 15 DE MAYO DEL 2015.- Determinación de la metodología a aplicar.</p> <p>SEMANA DIEZ: 18 AL 22 DE MAYO DEL 2015.- Determinación de instrumentos y técnicas para la recopilación de información.</p> <p>SEMANA ONCE: 25 AL 29 DE MAYO DEL 2015.- Redacción del marco conceptual.</p> | <p>SEMANA DOCE: 1 AL 5 DE JUNIO DEL 2015.- Redacción del marco doctrinario.</p> <p>SEMANA TRECE: 8 AL 12 DE JUNIO DEL 2015.- Redacción del marco jurídico.</p> <p>SEMANA CATORCE: 15 AL 19 DE JUNIO DEL 2015.- Explicación de materiales, métodos, procedimientos y técnicas de investigación y recolección de datos.</p> <p>SEMANA QUINCE: 22 AL 26 DE JUNIO DEL 2015.- Recopilación de datos para comunicación de los resultados de la investigación.</p> | <p>SEMANA DIECISÉIS: 29 DE JUNIO AL 3 DE JULIO DEL 2015.- Resultados de la investigación y tabulación de datos.</p> <p>SEMANA DIECISIETE: 6 AL 10 DE JULIO DEL 2015.- Discusión de resultados, verificación de objetivos, contrastación de hipótesis y fundamentos jurídicos para la propuesta de reforma jurídica.</p> <p>SEMANA DIECIOCHO: 13 AL 17 DE JULIO DEL 2015.- Resumen de la investigación, conclusiones, recomendaciones y propuesta de reforma jurídica.</p> <p>SEMANA DIECINUEVE: 20 AL 24 DE JULIO DEL 2015.- Socialización de informes finales.</p> <p>SEMANA VEINTE: 27 AL 31 DE JULIO DEL 2015.- Continuación de la relación y socialización de informes finales de la investigación.</p> |

9. RECURSOS Y FINANCIAMIENTO:

En todo plan de investigación y de desarrollo de tesis, es muy importante mantener un capital económico, como también materiales y humanos que coadyuven con mayor rapidez la elaboración y desarrollo del proyecto y tesis; para esto presento los diferentes recursos que aplicare para ejecutar el presente proyecto de Tesis:

RECURSOS HUMANOS

Director de Tesis: Para designación.

Encuestas: 30 personas seleccionadas por muestreo

Proponente del Proyecto: JOSÉ VICENTE SOTO SANTACRUZ.

RECURSOS MATERIALES

Para la investigación se procederá a recolectar la siguiente información de:

La Constitución de la República del Ecuador del 2008

Ley Orgánica de Transporte Tránsito y Seguridad Vial

Código Orgánico Integral Penal

Algunos libros

Revistas

Reglamentos

Enciclopedias

Textos universitarios

RECURSOS DIDÁCTICOS:

Constitución de la República del Ecuador del 2008.

Código Orgánico Integral Penal

Ley Orgánica de Transporte Tránsito y Seguridad Vial

Diccionario elemental de Guillermo Cabanellas

Diccionario Jurídico Ángel Osorio.

Enciclopedia (OMEBA, GER)

RECURSOS BIBLIOTECARIOS:

Biblioteca de la Carrera de Derecho de la Universidad Nacional de Loja.

Bibliotecas Virtuales.

Internet.

Libros.

FINANCIEROS:

| RUBRO | UNIDAD | CANTIDAD | VALOR UNITARIO | VALOR TOTAL |
|-----------------------|---------|----------|----------------|---------------|
| Computadora Portátil | U | 1 | 800.00 | 800.00 |
| Escritorio | U | 1 | 150.00 | 150.00 |
| Memoria electrónica | U | 1 | 08.00 | 24.00 |
| Papel bond formato A4 | resma | 8 | 8.00 | 48.00 |
| Fotocopias | U | 500 | 0.02 | 10.00 |
| Transporte | pasajes | 200 | 1.00 | 200.00 |
| Internet | horas | 40 | 1.00 | 40.00 |
| Imprevistos | U | 2 | 50.00 | 100.00 |
| Esferos negro y azul | U | 4 | 0.35 | 1.40 |
| Empastados | U | 4 | 20.00 | 80.00 |
| Anillados | U | 10 | 10.00 | 100.00 |
| TOTAL | | | | 1553.4 |

Los datos que impliquen la investigación serán cubiertos por el investigador.

10. BIBLIOGRAFÍA

Constitución de la República del Ecuador

Código Orgánico Integral Penal

Ley Orgánica de Transporte Tránsito y Seguridad Vial

Reglamento de transito

Leyes Secundarias

Dr. José Falconi

Dr. Gonzalo Merino Pérez

Dr. Jorge Zabala Egas

Dr. Larrea Olguín enciclopedia jurídica

Enciclopedia jurídica Omeba

Diccionario jurídico elemental de Guillermo Cabanellas.

ÍNDICE

| | |
|--------------------------------|-----|
| PORTADA..... | I |
| CERTIFICACIÓN..... | II |
| AUTORÍA..... | III |
| CARTA DE AUTORIZACIÓN..... | IV |
| DEDICATORIA..... | V |
| AGRADECIMIENTO..... | VI |
| 1. TÍTULO..... | 1 |
| 2. RESUMEN..... | 2 |
| ABSTRACT..... | 4 |
| 3. INTRODUCCIÓN..... | 6 |
| 4. REVISIÓN DE LITERATURA..... | 9 |
| 5. MATERIALES Y MÉTODOS..... | 105 |
| 6. RESULTADOS..... | 108 |
| 7. DISCUSIÓN..... | 140 |

| | |
|---|-----|
| 8. CONCLUSIONES..... | 145 |
| 9. RECOMENDACIONES..... | 147 |
| 9.1 PROPUESTA DE REFORMA JURÍDICA | 149 |
| 10. BIBLIOGRAFÍA..... | 151 |
| 11. ANEXOS..... | 155 |
| INDICE | 171 |