Universidad Nacional de Loja

ÁREA JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA

CARRERA DE DERECHO

TÍTULO:

"NÓRMESE EN EL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL "EL ARTÍCULO 371 DEL CAPÍTULO VIII INFRACCIONES DE TRÁNSITO" LA PERICIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR UN EXPERTO EN INGENIERÍA AUTOMOTRIZ PARA UN CORRECTO EXAMEN PERICIAL"

TESIS PREVIA LA OBTENCIÓN DEL GRADO DE ABOGADO

AUTOR:

ISMAEL CHANGO MARTÍNEZ

DIRECTOR DE TESIS:

DR. JEFFERSON ARMIJOS GALLARDO MG. SC.

LOJA – ECUADOR

2015

CERTIFICACIÓN

Dr. Jefferson Armijos Gallardo, Mg. Sc.
DOCENTE DE LA CARRERA DE DERECHO DEL ÁREA JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA Y DIRECTOR DE TESIS

CERTIFICO:

Que la presente tesis titulada: **"NÓRMESE EN EL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL "EL ARTÍCULO 371 DEL CAPÍTULO VIII INFRACCIONES DE TRÁNSITO" LA PERICIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR UN EXPERTO EN INGENIERÍA AUTOMOTRIZ PARA UN CORRECTO EXAMEN PERICIAL"**, elaborada por el Sr. Ismael Chango Martínez, ha sido desarrollada bajo mi guía y dirección, cumpliendo con todos los requisitos de forma y de fondo exigidos por la normativa universitaria. Por lo tanto autorizo al postulante para que proceda a presentar su trabajo investigativo ante el tribunal de grado correspondiente.

Loja, Julio del 2015

.....

Dr. Jefferson Armijos Gallardo Mg. Sc.

DIRECTOR DE TESIS

AUTORIA

Yo, Ismael Manuel Chango Martínez, 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: Ismael Manuel Chango Martínez

FIRMA: .....

CÉDULA: 0705479530

FECHA: Loja, Julio del 2015

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

Yo, ISMAEL MANUEL CHANGO MARTÍNEZ, declaro ser autor de la tesis titulada **"NÓRMESE EN EL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL "EL ARTÍCULO 371 DEL CAPÍTULO VIII INFRACCIONES DE TRÁNSITO" LA PERICIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR UN EXPERTO EN INGENIERÍA AUTOMOTRIZ PARA UN CORRECTO EXAMEN PERICIAL",** como requisito para optar al grado de LICENCIADO EN JURISPRUDENCIA Y ABOGADO; autorizo al Sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que con fines académicos, muestre al mundo la producción intelectual de la Universidad, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera en el Repositorio Digital Institucional:

Los usuarios pueden consultar el contenido de este trabajo en el RDI, en las redes de información del país y del exterior, con las cuales tenga convenio la Universidad.

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

Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Loja, a los 21 días del mes de Julio de dos mil quince, firma el autor.

Firma:.....
Autor Ismael Manuel Chango Martínez
Cédula: 0705479530
Dirección: Loja, Mercadillo y Av. Universitaria
Correo electrónico: ismael_m09ahotmail.com
Teléfonos: *celular*: 0983550008. *domicilio:* 072996773

DATOS COMPLEMENTARIOS:

Director de Tesis: Dr. Jefferson Armijos Gallardo Mg. Sc.

Tribunal de grado:

Presidente del Tribunal: Dra. Rebeca Aguirre Mg. Sc.
Vocal: Dr. Guilbert Hurtado Mg. Sc.
Vocal: Dr. Leonardo Vélez Mg. Sc.

DEDICATORIA.

El presente trabajo de tesis lo dedico en a mi padre y a mi madre.

El autor

AGRADECIMIENTO.

Al todopoderoso gracias, sin el apoyo de él no hubiese podido salir adelante.

A la Universidad Nacional de Loja y a sus autoridades por haberme permitido la oportunidad de educarme en este centro de la sabiduría.

A los Docentes que durante toda mi carrera han entregado sus sabios conocimientos para mi formación académica.

Al Director de mi Tesis Dr. Jefferson Armijos Mg. Sc., que con mucha responsabilidad y dedicación ha dirigido el presente trabajo de tesis que me ayudó de mucho con sus conocimientos.

A todos mis compañeros y amigos que sorteando dificultades me impulsaron para no dar un paso atrás en el largo camino de la vida, esto con el ánimo de seguir siempre adelante; ya que la vida es bella pero no fácil.

El Autor

1. TÍTULO

“NÓRMESE EN EL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL “EL ARTÍCULO 371 DEL CAPÍTULO VIII INFRACCIONES DE TRÁNSITO” LA PERICIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR UN EXPERTO EN INGENIERÍA AUTOMOTRIZ PARA UN CORRECTO EXAMEN PERICIAL”

2. RESUMEN

A partir de la vigencia de nuestro Código Orgánico Integral Penal, se derogó varios artículos de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, principalmente en lo relacionado al ´proceso sancionados de los delitos y contravenciones, así en el COIP, a partir del art. 371 encontramos la normativa referente al proceso de sanciones en materia de tránsito, los delitos y contravenciones.

Pero es muy curioso que considerando que nuestra Constitución en eminente protectora de los derechos de las personas, se encuentre vacío jurídico en un Código literalmente nuevo. En la actualidad dentro del proceso de sanción de un delito de tránsito no está tipificado que se realice un informe pericial por un ingeniero mecánico, lo que es un atentado al debido proceso.

Las pruebas son un punto clave dentro de los procesos jurídicos, una prueba pericial puede determinar el grado de culpabilidad de una persona, se puede determinar cuáles fueron las consecuencias que coadyuvaron a que se produzca un accidente de tránsito, si una falla mecánica o fue un error humano.

Para el juzgamiento de una persona se consideran los principios rectores de materia penal, así al no considerar lo que es el informe de un perito en mecánica automotriz estamos violentando el principio de proporcionalidad, ya que, no se podría juzgar con la misma intensidad a una persona que causare la muerte de otra, porque haya estado en estado etílico o porque fue una falla mecánica del vehículo.

Los accidentes de tránsito se pueden ser causados por múltiples factores, conducción en estado etílico, inobservancia de las señales de tránsito, mal estado ambiental, falla mecánica etc., en lo que respecta a esta última causal puede ser niespera, de un rato a otro, no sabemos cuándo se nos va a explosionar un neumático, o cuando nos quedaríamos sin el uso del sistema de frenos, o en qué momento perderíamos el control de vehículo por una falla en el sistema de dirección, con esto es muy impórtate que se realice los peritajes por ingenieros mecánicos.

Nuestra normativa protege a cada uno de los derechos de las personas, así no se puede dejar en el limbo cosas de vital importancia en los procesos jurídicos, una de ellas es el informe pericial.

Abstract

From the validity of our current Criminal Code of Integral, several articles of the Law on Land Transport Traffic and Road Safety, mainly related to'proceso punished for crimes and misdemeanors and the COIP, it was repealed from Art. 371 are the rules concerning the process of sanctions for traffic offenses and violations.

But curiously enough, considering that our Constitution eminent protective of the rights of individuals, be legal vacuum in a literally new Code. Currently in the process of enactment of a crime of traffic is not defined that an expert report by a mechanical engineer do, which is a violation of due process.

Testing is a key point in the legal proceedings, expert evidence can determine the degree of guilt of a person, you can determine what the consequences that contributed to a traffic accident occurs, if a mechanical failure or was it human error.

For judging a person they are considered the guiding principles of criminal matters and to not consider what is the report of an expert in auto mechanics are violating the principle of proportionality, since, could not be judged with the same intensity to a person who causes the death of another, because you have been intoxicated or because it was a mechanical failure of the vehicle.

Traffic accidents can be caused by multiple factors driving intoxicated, failure to observe traffic signals, poor environmental condition, mechanical failure etc., with regard to the latter reason could be niespera, a time to another We do not

know when it is going to explode a tire, or when we would be without the use of brakes, or at what point would lose control of the vehicle by a fault in the steering system, with this is Very important that takes place the expert mechanical engineers.

Our legislation protects individual rights of people and can not leave things in limbo vital in legal processes, one of which is the expert report.

3. INTRODUCCIÓN

Dentro del presente trabajo investigativo se puede encontrar conceptos claves para el desarrollo del mismo como lo que es perito, educación vial, accidente de tránsito, se aborda la conceptualización de elementos de mucha importancia que sirven para el desarrollo pleno de la comprensión conceptual de la presente investigación.

Siguiendo con el desarrollo del trabajado investigativo, se acude a una de las principales fuentes del derecho: la doctrina. En este caso, se cita y analiza toda la doctrina concerniente al derecho penal y en materia de tránsito, sobre todo en lo relacionado a derechos, deberes y garantías de las personas que se ven involucradas en los accidentes de tránsito.

A continuación, se hace un profundo estudio legal sobre todo el marco jurídico que abarca al objeto del presente trabajo investigativo, así mismo, partiendo de lo general hacia lo particular, respetando el orden jerárquico, se comienza con la Constitución, luego con las leyes Orgánicas, reglamentos haciendo hi profucndo análisis de la normativa del Código Orgánico Integral Penal en referencia a tránsito, no sin terminar con una visión del derecho comparado de la República de Argentina.

Luego, se prosigue con el apartado correspondiente a los materiales y métodos a los cuales se ha acudido en la presente investigación, dentro de los cuales destaca los métodos exegético y científico, que permiten realizar inferencias, inducciones y deducciones sobre la problemática planteada.

Después se presentan los resultados de la investigación de campo, de lo acuerdo a lo planificado en el proyecto de investigación aprobado por la un docente de la Universidad Nacional de Loja, para lo cual se tabulan, grafican y analizan los resultados obtenidos a través de encuestas y entrevistas a profesionales del derecho y funcionarios públicos.

Concluye este trabajo con las recomendaciones y la propuesta de reforma, donde se deba claro lo que se debe hacer constar en nuestro COIP.

4. REVISIÓN DE LITERATURA

4.1. MARCO CONCEPTUAL

4.1.1. EDUCACIÓN VIAL

Antes de adentrarse al estudio de la fenomenología de los accidentes de tránsito, es muy importante realizar las definiciones de aspectos muy claves para su compresión, uno de ellos es la Educación Vial, así se puede conceptualizar que *"es el conjunto de normas y reglas de tránsito, que toda persona debe saber, para su buen comportamiento frente al tránsito para evitar accidentes"*[1]

La modernidad ha generado más comodidad, ha facilitado la comunicación, y ha generado muchas otras ventajas, pero también contribuyó al nacimiento de peligros antes desconocidos; los accidentes viales los mismos que son uno de los peligros eminentes en el Ecuador, las encuestas son irrelevantes ya que el factor humano es una de la causa que marca en 90% de los accidentes.

De la correcta interrelación y armonización de estos tres factores depende la seguridad vial. *"Sin lugar a dudas el elemento más importante en el sistema de tránsito y transporte es el conductor, por esta razón las capacidades de los conductores deben estar por encima de las exigencias que le imponen las vías y los vehículos".*[2]

---

[1] BORBOR, Benitez, Felipe, "Transporte Terrestre y Educación Vial". 2009. Pág.3.

[2] Club Aneta Ecuador. Educación Víal. Año 2004. Pág. 1.

Ante este panorama, la educación vial interviene en la fomentación de valores, para quienes son protagonistas del tránsito: los peatones, conductores y pasajeros, es decir nada más y nada menos que toda la sociedad.

La Educación vial es un proceso continuo que abarca a todas las edades su importancia radica en conseguir sus objetivos; especificando la variabilidad en función de las características de cada edad y los diferentes contextos ambientales en donde se desenvuelven los estudiantes, cuando la educación comienza temprano mejoran los hábitos y conducta de los educandos y se forma más fácil culturizar en educación vial, además de hacer innecesaria la formación en edades más avanzada, en la que la presión social hace que algunas conductas sean más resistente al cambio

4.1.2. INFRACCIÓN DE TRÁNSITO.

Para referirse al concepto de infracción de tránsito, en primer término hay que conocer que se debe entender por infracción de manera general; al respecto el tratadista Guillermo Cabanellas considera: *"Infracción es trasgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de una Ley, pacto o tratado. Dominación genérica de todo lo punible, sea delito o falta".*[3]

En esta definición el tratadista manifiesta en definitiva que la infracción es una violación a la norma jurídica, por parte del agente que actúa fuera de la ley que rige para todos los ciudadanos.

[3] CABANELLAS, Guillermo, Diccionario Jurídico Elemental. Editorial Heliasta. Buenos Aires – Argentina. Año 1998. Pág. 205.

En nuestro país, encontramos la definición de infracción penal en el Código Sustantivo Penal.

El Código Orgánico Integral Penal en el Libro Primero, Título V, capítulo 2, en el artículo 18 dispone: *"Es la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en este Código"*[4].

Esta definición es incompleta y esencialmente doctrinaria por cuanto no se indica a quien se dirige los actos imputables, ya que son las personas sujetos de imputación de una infracción, debe constar entonces o añadirse que dichos actos imputables son típicos, antijurídicos y culpables; y, en todo caso sometidos a una sanción.

Los actos a los cuales se refiere el Código Integral Penal no se los debe tomar a mi criterio como acción positiva, sino como determinación voluntaria que puede tener presencia física o material, o que puede significar omisión, la Ley se refiere a actos jurídicos y no a hechos, concretando el concepto a los cambios del mundo exteriores, producidos por el hombre única y exclusivamente, porque los hechos se producen por la naturaleza.

Imputar, es atribuir a una persona que tiene capacidad y conocimiento la comisión de un delito, es asignarle el ilícito a su haber moral.

"Es un acontecimiento imprevisible consecuencia de la negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos o de

[4] ECUADOR, CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, Registro Oficial Nro. 180. Lunes 10 de Febrero 2014. Art. 18, pag. 10.

órdenes legítimas de las autoridades y agentes de tránsito a cargo de su control y vigilancia, por parte del conductor o chofer del mismo"[5]

La infracción fue primero un atentado contra la divinidad, luego contra el príncipe, y por último contra la sociedad, es el quebrantamiento de una ley o tratado, de una norma moral; lógica o doctrinal; que es la denominación genérica de todo l punible, sea delito o falta.

4.1. 3. PERITO.

Perito es, según Víctor Moreno y colaboradores, *"una persona con conocimientos científicos o artísticos de los que el juez, por su específica preparación jurídica, puede carecer, llamada al procedimiento precisamente para apreciar, mediante máximas de experiencia especializadas propias de su preparación, algún hecho o circunstancia que han sido adquiridas con anterioridad por otros medios de averiguación y sean de interés o necesidad para la investigación"*[6].

Perito es, por tanto, toda persona hábil, experimentada o práctica en alguna ciencia, arte, profesión u oficio, cuyo concurso puede ser requerido cuando para la aprobación de los hechos sea necesario el aporte de sus conocimientos. El perito se debe manifestar en el área de su incumbencia. El perito es un órgano de prueba, porque produce la prueba; el perito es quien

[5] ALVARADO, Jorge E. "Manual de Tránsito y Transporte terrestre". Editorial de la Universidad Técnica Particular de Loja. Año 2005. Primera Edición. Loja – Ecuador. Pág. 99.
[6] MORENO, catena, Víctor y otros: Tomo III Esquemas de Derecho Procesal Penal, Madrid, España, 2008, Pág. 422.

sabe más de un área determinada del conocimiento y quien no tiene conocimiento recurre a él. Los peritos son los informantes de los responsables de la decisión.

Un perito o experto es una persona reconocida como una fuente confiable de un tema, técnica o habilidad cuya capacidad para juzgar o decidir en forma correcta, justa o inteligente le confiere autoridad y estatus por sus pares o por el público en una materia específica. En forma más general, un experto es una persona con un conocimiento amplio o aptitud en un área particular del conocimiento.

Los expertos son requeridos para dar consejos sobre su tema de especialización, aunque no siempre coinciden en sus apreciaciones con las opiniones aceptadas sobre ciertos temas específicos de su tema de estudio. Se cree que un experto puede, gracias a su entrenamiento, educación, profesión, trabajos realizados o experiencia, tener un conocimiento sobre un cierto tema que excede el nivel de conocimiento de una persona común, de manera tal que otros puedan confiar en la opinión del individuo en forma oficial y legal.

4.1.4 INFORME PERICIAL

El informe pericial es, según Manuel Ossorio *"Dictamen escrito, y verbal a veces, que emite en una causa el designado a ella como perito, para aclarar a*

los instructores o juzgadores algunos aspectos de hecho de complejidad técnica ajena a la de aquellas autoridades"[7].

El informe pericial corresponderá siempre que, para conocer, hacer constar o apreciar una circunstancia o hecho de interés en la causa, sean necesarios o convenientes conocimientos especiales o técnicos. El informe debe ser evacuado por dos técnicos, a menos de impedirlo la falta de número o la urgencia de dictamen, caso en que se reducirá al que haya. El informe propiamente dicho, o documento donde se consignen los reconocimientos y se funden las conclusiones, deberá contener: 1) antecedentes.- Que es la descripción de la autoridad que ordena o solicita el informe pericial; 2) objeto de la pericia.- Lo que se desea conocer; este punto guía el curso analítico que se va a emprender en el peritaje; 3) descripción de elementos.- En este punto se hace una descripción detallada tanto de los objetos dubitados como de los indubitados que van a ser estudiados; 4) fundamentos técnico-científicos.- Los pilares científicos que fundamentan la peritación, 5) operaciones realizadas.- Es una descripción de todos los análisis realizados; 6) conclusiones.- Expone el dictamen pericial al que arriba el perito; está relacionado con el objeto de pericia, y 7) anexos fotográficos, fotocopias, etc..- Que van a reforzar la peritación.

Informe Pericial es una estructura formal de presentación de resultados periciales, adecuada para su comprensión e interpretación por parte de lectores

[7] OSSORIO, Juan Manuel: *Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales*. Edit. Heliasta. Buenos Aires, Argentina. 2002: 887.

que no son especialistas en la materia peritada. Normalmente, pero no de manera excluyente, se trata de operadores del derecho, en particular funcionarios judiciales.

4.1.5. FALLA MECÁNICA.

¿Qué es una falla? Es un error, causado quizás por un problema de diseño, construcción, programación, un daño físico, uso, condiciones ambientales adversas o un error humano. La falla de un componente del sistema no conduce directamente a la falla del sistema, pero puede ser el comienzo de una serie de fallas que quizás sí terminen con la falla del sistema.

Los términos falla y falta a menudo se usan mal. Una describe las situaciones a ser evitadas, mientras la otra describe el problema a ser evitado. Con el tiempo, avería ha llegado a ser definida en términos de servicios especificados provistos por un sistema. Esto evita definiciones circulares que involucren términos sinónimos como ser defecto, etc. Se dice que un sistema tiene una avería si el servicio que provee al usuario se desvía del cumplimiento con la especificación del sistema por un período de tiempo especificado.

La definición de avería como la desviación del servicio provisto por un sistema de la especificación del sistema elimina errores o fallas de “especificación”. Mientras esta aproximación puede estar evitando el problema al definirlo de todos modos, es importante tener alguna referencia para la definición de

avería, y la especificación es una elección lógica. La especificación puede considerarse como un límite a la región de interés del sistema.

Ningún sistema puede hacerse para que resista todas las fallas posibles, de modo que es esencial que las fallas se consideren a través del proceso de definición de los requisitos y diseño del sistema. Sin embargo, no es práctico enumerar todas las fallas a ser toleradas; las fallas deben agruparse en clases de fallas manejables.

Las fallas pueden clasificarse basadas en la localidad (componente atómico, componente compuesto, sistema, operador, entorno), en efecto (tiempo, datos) o en causa (diseño, daño). Otros criterios posibles de clasificación incluyen duraciones (transitorias, persistentes) y efecto sobre el estado del sistema (ruptura, amnesia, amnesia parcial, etc.).

Decimos que un sistema falla cuando no cumple con su especificación. Dependiendo de la complejidad e importancia del sistema, ocasionando así de una u otra formar accidentes en las vías.

4.1.6. ACCIDENTE DE TRÁNSITO.

La palabra Accidente, tomada aisladamente, significa "'Cualquier suceso eventual que altere el orden regular de las cosas" y esta primera acepción resulta demasiado amplia y también lo es su segunda acepción "Cualesquiera alteración o indisposición que priva el movimiento, del sentido o de ambas cosas".

Estas dos acepciones reflejan lo contrario a lo normal por lo que permiten incluir en el concepto total cualquier cosa que modifique la forma natural, ya sea que deje o no demostraciones capaces de reconocer el acontecimiento.

Por su amplitud no permite diferenciar o dejar fuera el concepto de falla mecánica, que aflora como una alteración eventual del orden regular y significa también una alteración o indisposición que priva del movimiento.

Accidente, en su sentido jurídico, envuelve un aspecto de casualidad, de caso fortuito y en este sentido se habla comúnmente de "daños causados por mero accidente" en que se establece a priori que no ha habido culpa ni intención de causarlo, implicando con ello una valoración exculpatoria.

En algunos países, especialmente en Italia, se usa la expresión análoga a Incidente, cuya significación lexicográfica se traduce en Cualquier, "Hecho inesperado que sobreviene en el transcurso de un asunto y tiene algún enlace". Este concepto tampoco es satisfactorio porque no supone necesariamente daños, lesiones u otros perjuicios sino simplemente el evento en circunstancias que esos factores deben estar comprendidos.

El léxico, castellano tiene un vocablo que se aproxima, al sentido, total de la acción y el resultado. "Siniestro, es la avería grave, la destrucción fortuita o pérdida importante que sufren las personas o la propiedad". Este concepto comprende tanto el daño de las cosas como en las personas, cualquiera sea su índole, extensión o intensidad y a la vez, carece del significado jurídico que tiene la expresión Accidente. Pero parece ser que Siniestro estuviese reservado solo para grandes eventos, principalmente incendios, aún cuando en

rigor la verdad el Accidente el Tránsito en la actualidad por su proliferación y perjuicios que ocasiona, es un verdadero siniestro, no sólo aplicando el concepto idiomático sino también el de común uso.

Para mí el accidente de tránsito es el evento no intencional en que se ocasionan lesiones o muertes de personas o daños a la propiedad, en vías abiertas al tránsito público, y en el cual está comprometido por lo menos un vehículo a motor en transporte.

4.1.7. PREVENCIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

Se concibe el accidente de tránsito como un hecho inevitable, provocado por la fatalidad, lo cual genera un sentimiento de resignación e impotencia frente a las causas reales de los mismos.

Los accidentes tienen causas específicas que les dan origen. En un altísimo porcentaje, obedecen a errores humanos, sólo en menor proporción intervienen cuestiones mecánicas (propias del vehículo) o de la vía.

Se suele asociar la Prevención de Accidentes a cuestiones técnicas cuyo manejo y responsabilidad está en manos del Estado, o de especialistas que poseen las herramientas necesarias, desde su formación específica, para brindar las soluciones apropiadas.

Esto es cierto sólo en parte, debemos ser conscientes de que la Prevención de Accidentes es un tema que pertenece a todos, independientemente de la actividad que desarrollemos o el rol que desempeñemos.

Los accidentes de tránsito representan la tercera causa de mortalidad en Venezuela. El exceso de velocidad, las condiciones ambientales adversas, el mal estado de las vías, junto a la irresponsabilidad del conductor al consumir bebidas alcohólicas y otras drogas, representan los factores que condicionan el cada vez más alto índice de accidentes viales.

Estos hechos son imprevisibles, en la mayoría de los casos puede evitarse si se cumplen con las medidas para su prevención.

La prevención es un factor muy importante para la seguridad de las personas, permite darnos cuenta que manejar no es solo prender un carro y echarlo a rodar, es una gran responsabilidad, ya que de esto depende la vida de nuestros familiares, transeúntes, otros conductores y de nosotros mismos.

Causas generales de los accidentes de tránsito. Causas humanas (Debidas al conductor, Exceso de velocidad, Imprudencia al conducir Influencia alcohólica o de otras drogas Desacato a las disposiciones de tránsito, Fatiga, cansancio, etc.); Debidas al peatón (Desacato a las normas viales, No utilizar pasarelas y pasos peatonales al cruzar calles y avenidas); Debidas al pasajero (Distraer al conductor, Abordar y desembarcar arbitrariamente al utilizar un medio de transporte vial, Desacato a las normas viales)

La prevención en los accidentes de tránsito es el conjunto de normas y medidas destinadas a proteger al individuo y a la colectividad en general de accidentes y, en consecuencia, de las lesiones y daños materiales que se derivan de ellos y hasta la muerte misma de las personas.

4.1.8. GARANTÍAS CONSTITUCIONALES

Como las demás potestades del Estado, a la de administrar justicia está sujeta al imperio de lo jurídico, que sólo puede ser ejercida dentro de los términos establecidos con antelación por normas generales y abstractas que vinculan en sentido positivo y negativo a los servidores públicos. Estos tienen prohibida cualquier acción que no esté legalmente prevista, y sólo puede actuar apoyándose en una previa atribución de competencia. El derecho al debido proceso es el que tiene toda persona a la recta administración de justicia.

Ahora bien dentro de lo que es la clasificación de las garantías constitucionales, se debe tener en cuenta dos clases, las primeras denominadas Garantías Normativas y las segundas Garantías Jurisdiccionales, que a simple vista son expresiones genéricas y, por lo tanto, tienen un contenido indeterminado, aunque con frecuencia se generaliza los términos derechos y garantías, tomándolos como sinónimos, conviene precisarlos y distinguirlos, pues su sentido es diferente.

Los derechos tienen un contenido sustantivo propio, y existen por sí mismos, en la persona humana y su accionar. Las garantías, en cambio, son recursos o

procedimientos formales, de carácter adjetivo, que el Estado por medio de la Constitución o la Ley diseña para salvaguardar y hacer efectivos los derechos.

Las Garantías Constitucionales son los mecanismos o instrumentos que la Constitución, expresión de la voluntad popular, pone a disposición de los individuos que componen el Estado, para que puedan defenderse sus derechos y libertades, reclamar cuando están amenazados y evitar que sean violados o restringidos; y, les permite obtener la reparación e indemnización cuando hubieren sido definitivamente vulnerados.

Por ello es necesario hacer una diferenciación categórica:

GARANTÍAS NORMATIVAS: Para poder entender lo que son las garantías normativas he considerado conveniente citar al Autor Eduardo Espín quien manifiesta:

"que es entonces cuando las constituciones no solo adquieren una efectividad normativa más o menos acentuada, sino que se convierten en el eje del ordenamiento jurídico"[8]

Por ello se entiende que las Garantías Normativas consisten en prerrogativas constitucionales que reconocen los derechos fundamentales a las seguridades mínimas dentro del Estado, es precisamente el debido proceso el conjunto de garantías normativas que se nos reconoce a cada uno de los ciudadanos ecuatorianos.

[8] ESPÍN Eduardo, LA CONSTITUCIÓN COMO NORMA EN DERECHO CONSTITUCIONAL, Pág. 41.

GARANTÍAS JURISDICCIONALES: Para iniciar el estudio de lo que son las Garantías Jurisdiccionales, he creído conveniente citar al Dr. Fernando Farfán Cedeño quien manifiesta que: “El verdadero y legítimo Estado de Derecho es aquel que posee un orden normativo específicamente integral y desarrollado en funciones que solventan las demandas sociales, políticas y económicas de la población, con la peculiaridad de que tienen que estar vigentes y sea eficaz para la solución de conflictos y diferencias que emergen dentro del conglomerado social, órganos y autoridades del Estado.”[9]

Todos los jueces ordinarios ejercen jurisdicción constitucional de dos formas:

En primer lugar al conocer de demandas presentadas por cualquier persona, grupo de personas, pueblo o nacionalidad en ejercicio de las garantías jurisdiccionales y, en segundo lugar al momento de suspender la tramitación de una causa por considerar que una norma jurídica es contraria a la Constitución o a los instrumentos internacionales de derechos humanos lo que se denomina control concreto de la constitucionalidad, a diferencia del abstracto que consiste en demandas de inconstitucionalidad de una ley o cuerpo normativo, el control concreto lo hace el juzgador en un proceso judicial determinado.

La necesidad que existan las Garantías Jurisdiccionales surge de la realidad de que no es suficiente el reconocimiento normativo (Garantías Normativas), internamente o en el plano internacional, sino que se requiere con urgencia fortalecer los instrumentos e instituciones que brinda cada ordenamiento jurídico para tratar de alcanzar la plena vigencia de los derechos.

[9] FARFÀN, Cedeno Fernando, LAS GARANTÍAS JURISDICCIONALES EN EL ECUADOR, Pág. 68.

Norberto Bobbio al respecto manifiesta: "*El problema real que se nos presenta es el de las medidas pensadas y pensables para su efectiva protección*"[10]

Me parece de especial relevancia examinar el conjunto de herramientas constitucionales, o garantías jurisdiccionales, que se han introducido en nuestro ordenamiento jurídico con la finalidad de contribuir a la protección de los derechos humanos, asegurándose en una serie de principios, recogidos en el texto constitucional o en los Tratados Internacionales vigentes en el Ecuador.

Al respecto Luigi Ferrajoli manifiesta: *"los impulsos y líneas directivas, obligación que adquiere especial relevancia allí donde un derecho o valor fundamental quedaría vacío de no establecerse los supuestos para su defensa"*[11]

La importancia de esta institución constitucional, radica en el hecho de que si no se establecen mecanismos que sean capaces de limitar el poder del Estado (garantías normativas) y proteger los derechos cuando exista una amenaza, restricción o supresión de los mismos, por medio de un órgano jurisdiccional (garantías jurisdiccionales), los derechos quedarían reducidos a la mínima expresión y la persona ya no sería un ser humano sino una cosa.

---

[10] BOBBIO, Norberto. PRESENTE Y PORVENIR DE LOS DERECHOS HUMANOS, en Anuario de Derechos Humanos de 1981, Editorial COMPLUTENSE, Madrid-España, Año de Publicación 1982, Pág. 10.

[11] FERRAJOLI, Luigi. DERECHOS Y GARANTÍAS, 2da Edición, Editorial TROTTA, Año de Publicación 1999, Madrid-España, Pág. 37.

4.2. MARCO DOCTRINARIO

4.2.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA TRANSPORTACIÓN EN LA HUMANIDAD.

Para tener una idea cabal y concreta de lo que encierra la transportación, como concepto propio de la utilidad y beneficio que nos brinda a todos los seres humanos, he creído conveniente citar una reseña histórica de los orígenes de un valioso tratadista ecuatoriano como lo es Dr. Cadena Crespo. *"Hace aproximadamente 4.000 años, en Asia, apareció la rueda, invención atribuida a la cultura Sumeria. Este elemento nace de la necesidad de trasladar objetos (o bien personas) de una manera más fácil, rápida y cómoda. Luego de esta invención revolucionaria siglos después, apareció la idea de crear un instrumento, formado principalmente por ruedas y un habitáculo central, que permitiera el desplazamiento de las personas. De esta manera comenzó, desde esa época, el concepto de vehículo como medio de transporte de seres humanos.*

El 29 de enero del año 1886, ocurrió un hito muy importante en la historia de los vehículos: en Berlín, el Sr. Benz patentó el primer vehículo movido por un motor a explosión.

En las primeras décadas, aquellos vehículos seguían siendo simples carruajes, pero ahora con el invento del Sr. Benz, ya se tenía un motor que realizaba el trabajo de moverlo. Debido a este futurista invento, los vehículos eran capaces de desarrollar velocidades cada vez más altas, por lo que fue indispensable comenzar a pensar en la idea de desarrollar elementos de seguridad para

evitar accidentes. Desde mediados del siglo XX, la investigación tecnológica viene aportando nuevas y efectivas soluciones para satisfacer la demanda de seguridad de los usuarios.

Con respecto a las señales de tránsito modernas, la primera señal de Pare se diseñó en Alemania en el año 1.892 y con el incremento del parque automotor en las grandes ciudades, surgió la necesidad de crear más señales de tránsito, con el objetivo de salvaguardar la integridad física tanto de conductores como peatones, así como también el control y la prevención de eventos de tránsito, la contaminación ambiental y el ruido producido por los vehículos."[12]

Realizando una mirada retrospectiva en el tiempo, podemos darnos cuenta que siempre el ingenio del hombre estuvo dirigido a la invención de equipos y máquinas, que le facilitaran su trabajo y traslado, es así que como sita el tratadista Dr. Cadena Crespo, con la invención de la rueda, prácticamente fue el origen de al automotor que conocemos en la actualidad, sin duda alguna con sus constantes cambios y utilidades; si nos podemos a pensar en los momentos actuales, estos vehículos cada vez más moderno, están dotados a tecnología que nos brinda, comodidad, mayor capacidad y mayor velocidad y con esto mayor riesgo, situación que las grandes sociedades han tenido que organizarse, con la finalidad de mantener el orden, regular la construcción vehicular, construir un sistema de semáforos inteligentes que controlen la circulación vehicular y lo más importe normas instituidas en Leyes que regulen, normen y sancionen la negligencia, impericia e inobservancia de los diferentes

[12] CADENA, Crespo, M. M. Las infracciones o delitos de tránsito, con sus analogías a los delitos del homicidio o al asesinato, Ed. Crisson Color, Quito Ecuador. Pág. 27, 28

articulados contemplados en las leyes; con la sola finalidad de proteger a las personas que utilizan los diferentes medios de transportación terrestre individual o colectivamente.

Es por esto que mi estudio está dirigido sin duda alguna a la prevención de accidentes de tránsito por el uso indebido de chasis de camiones, acoplados a carrocerías de transporte masivo de pasajeros.

4.2.2. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA LEGISLACIÓN DE TRÁNSITO.

La evolución de la legislación de tránsito en el Ecuador ha sido un continuo proceso de reforma e implementación jurídica, siempre con el objetivo de efectivizar el tránsito que incluye el traslado de personas y bienes, sea organizado, estableciendo medidas de seguridad para los vehículos, conductores y peatones, así como las infracciones (delitos y contravenciones), las sanciones y el procedimiento de juzgamiento.

La normativa de tránsito terrestre, como se puede denotar de la cita precedente, ha girado en dos ejes principales que son, el primero la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la misma que ha sufrido varias reformas orientadas en lo principal al cambio de las normas de seguridad, tipificación y modificación de infracciones, modificación del procedimiento y de las instituciones encargadas de la administración vial y de tránsito.

El segundo eje han sido la expedición, reforma y derogación de varios reglamentos que tienden en lo principal en hacer aplicable la Ley de Tránsito,

especialmente en lo referente a los vehículos automotores, licencias de conducir y control a los diferentes vehículos que circulan en el Ecuador, tales como los de transporte público, y particular.

La legislación ecuatoriana en los últimos años a evolucionado en materia de transito con el objetivo de que exista una mayor seguridad y a la vez proteger tanto a los conductores como a los peatones, así mismo en los procedimientos de juzgamientos en las infracciones como en las sanciones.

4.2.3. TEORÍA DE LAS CAUSAS DEL SINIESTRO O ACCIDENTE DE TRÁNSITO.

"Los accidentes de tránsito suelen ocurrir principalmente por los siguientes factores:

Causas humanas.- Actuación de las personas o factor humano, conducta del conductor, la misma que puede estar cargada de valores subjetivos, anímicos, contaminados por el estrés, cansancio, drogas, u otro tipo de influencias que darán como resultado un prototipo de un comportamiento que puede traslucirse en el manejo de un móvil o vehículo.

Factor humano.- Los factores humanos son la causa del mayor porcentaje de accidentes de tránsito. Pueden convertirse en agravantes a la infracción del conductor causante, dependiendo de la legislación de tránsito.

- *Conducir bajo los efectos del alcohol.*
- *Realizar maniobras imprudentes.*
- *Efectuar adelantamientos en lugares prohibidos.*

- *Atravesar un semáforo en rojo.*
- *Circular por el carril contrario.*
- *Conducir a exceso de velocidad.*
- *Usar inadecuadamente las luces del vehículo.*
- *Salud física o mental del conductor*

Factor mecánico.- funcionamiento de la máquina.

Vehículo en condiciones no adecuadas para su operación Mantenimiento inadecuado del vehículo

Factores Naturales.- Factor climatológico y otros. Niebla, humedad, derrumbes, zonas inestables, hundimientos, lluvia, etc.

Asfalto deficiente, mojado o graba recién puesta.

Semáforo que funciona incorrectamente."[13]

Como se puede dilucidar que cuando se habla de un accidente de tránsito estamos frente a un sinnúmero de factores que en forma directa e indirectamente influyen en este tipo de accidente, los mismos que determinarán la responsabilidad de la persona que comente este tipo de infracción, mismas circunstancias que si dentro del proceso se convertirán en atenuantes o agravantes, es así que es necesario considerar que las infracciones de tránsito no serán punibles cuando fueren el resultado de caso fortuito o fuerza mayor

[13] GALLEGOS, Gallegos, Bolívar, Libro Infracciones de Tránsito, Primera Edición, Ed. Impublic, Pág.25 - 26.

debidamente comprobado y en concurrencia de varias infracciones de tránsito, el infractor será juzgado por la más grave.

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

Es necesario dejar constancia que otros tipo de factor que puede influir en una infracción de tránsito son las de carácter humano, mecánico y naturales; me voy a permitirme referirme exclusivamente al factor de carácter mecánico, por cuanto es parte directa de mi trabajo de investigación, es así según las estadísticas referente a los accidentes de tránsito en primer lugar se encuentra la falla humana y luego la falla mecánica, la misma que puede ser por mal funcionamiento de los accesorios del vehículo automotor, por desgaste, por falta de mantenimiento, por calentamiento de frenos por su excesivo, etc.; y finalmente citaré el uso de chasis inadecuados para la instalación de carrocerías, en las unidades de trasporte público de pasajeros que han generado un sin número de accidentes en las vías del Ecuador con funestas consecuencias.

4.2.4. LA SANCIÓN PENAL Y LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR EL COMETIMIENTO DE UNA CONTRAVENCIÓN DE TRÁNSITO.

Para el Dr. Fernando Velásquez respecto de la sanción manifiesta: *“Frente al delito el Estado tiene dos posibilidades: una preventiva y otra represiva. Las*

dos opciones forman parte de la ingeniería o diseño de la Política Criminal que un Estado en particular adopta para enfrentar este fenómeno social."[14]

La retribución significa que la pena debe ser equivalente al injusto culpable según el principio de la justicia distributiva. Lo que no tiene que ver con "venganza", sino con "medida", ya que el hecho cometido se convierte en fundamento y medida de la pena (Esto se llama principio de proporcionalidad de la pena con el delito cometido); y esta ha de ajustarse, en su naturaleza a aquel.

El principio retribucionista descansa sobre dos principios, primero de que existe la culpabilidad, y segundo que puede medirse y graduarse; y el que puedan armonizarse la gravedad de la culpa y la de la pena, de suerte que esta se experimenté como algo merecido por el individuo y por la comunidad. También existe el principio expiatorio y el prevencionista, el primero se sustenta en que mediante la pena se expía la culpabilidad, el segundo en cambio que la pena sería un medio para prevenir delitos futuros. Dentro de los fines de la prevención la definición que nos da Guillermo Cabanellas es que son:

"Providencias que, con carácter preventivo para la sociedad y de corrección para el sujeto, se adoptan con los individuos que se encuentran en estado peligroso desde el punto de vista de la defensa social."[15]

Las medidas de seguridad atienden a la peligrosidad del sujeto (prevención especial), en la cual el sujeto que comete un injusto (hecho típico y antijurídico)

---

[14] VILLASOL Agustín y VILLASOL Daniela, PRUEBA PENAL Y CULPA EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO, 2da Edición, Editorial Librería PLATENSE, La Plata-Argentina, Año de Publicación 1999, Pág. 58.
[15] CABANELLAS, Guillermo, DICCIONARIO DE DERECHO USUAL, Pág. 678.

pero no puede ser culpado por un defecto en su culpabilidad (teoría del delito), es susceptible de recibir una medida de seguridad para evitar nuevos injustos.

La Responsabilidad Penal es la consecuencia jurídica cuando existe una violación de la ley, realizada por un sujeto imputable o inimputable que lleva a término actos previstos como ilícitos, lesionando o poniendo en peligro un bien material o la integridad física de las personas.

Es por ello que el Dr. Carlos Fontán hace una relación entre antijuricidad y la culpabilidad al decir que:

"Las relaciones entre culpabilidad y antijuricidad son de la esencia misma de la primera. El concepto de culpabilidad penal sólo es imaginable construido sobre un obrar antijurídico; un hecho concreto con todas las características objetivas del acto injusto"[16]

En el mundo penal tenemos que establecer que el fenómeno llamado delito tiene que ser irremediablemente sancionado a quien lo transgrede e inexorablemente a través de la Ley Penal, así como también debe ponerse sobre relieve las circunstancias por las cuales el agente del delito lo realizó, causa eximente, legítima defensa o en su defecto el verdadero sentido que refleja el dolo al cometer la acción, es ahí donde se involucra la capacidad de delinquir del sujeto llamado imputable.

Por principio universal y ante la humanidad misma ningún delito puede quedar en la impunidad, porque este sería el cáncer que va agravándose día a día en

[16] FONTÁN Carlos, DERECHO PENAL, Pág. 347.

la situación de la estabilidad de la sociedad misma frente a las circunstancias del delincuente.

Al efecto cabe mencionar que el estudio del delito, del sujeto del delito llamado delincuente no es otra cosa que el quebrantamiento grave de la ley por parte del agente y para que sea calificado como acto delictuoso éste debe ser cometido con voluntad y conciencia, es decir, que el sujeto del delito al momento de cometer un hecho punible debe encontrarse en plenas facultades mentales para realizarlo y en esta forma nos encontraríamos con la responsabilidad total de quien lo cometió.

Entonces la imputabilidad es la capacidad de delinquir, la inimputabilidad es aquella que habiéndose cometido un delito no podemos establecer todavía si este se realizó con voluntad y conciencia.

En Derecho significa la sujeción de una persona que vulnera un deber de conducta impuesto por el Derecho Penal al deber de afrontar las consecuencias que impone la ley. Dichas consecuencias se imponen a la persona cuando se le encuentra culpable de haber cometido un delito como autor del mismo, o de haber participado en éste.

La responsabilidad penal la impone el Estado, y consiste en una pena que busca castigar al delincuente e intentar su reinserción para evitar que vuelva a delinquir.

Históricamente se ha entendido que una persona jurídica no puede ser responsable penalmente, en tanto en cuanto no puede cometer delitos por sí

misma (y hay muchas penas que no puede cumplir). Este principio está reflejado en la expresión latina: "societas delinquere non potest".

Sin embargo, existirían algunos delitos que pueden ser cometidos desde una persona jurídica y que incluso pueden realizarse únicamente en beneficio de la misma (estafa, apropiación indebida, delitos fiscales, etc.). En esos casos, se ha entendido que el responsable penal sería la persona física que toma las decisiones.

Todo conductor o peatón debe observar las normas de seguridad vial y quebrantamiento de aquella deben responder penal y civilmente.

Sabemos que la responsabilidad civil es la obligación de reparar los daños y perjuicios producidos por sí o por otro. Lo cual sucede cuando una persona no cumple con sus deberes u obligaciones, nace sobre él la responsabilidad, como sanción ante el incumplimiento, por el perjuicio causado al destinatario del deber u obligación.

Cuando se trata de accidente de tránsito surge la responsabilidad civil de indemnizar los daños y perjuicios nace del acto antijurídico culposo denominado contravención de tránsito o delito de tránsito de acuerdo a la gravedad de la conducta del acto u omisión.

La responsabilidad civil, entonces, consiste en la obligación de reparar el daño causado, ya sea en especie, si es posible, o en su equivalente en dinero, abonando los daños y perjuicios ocasionados.

La sanción civil se impone con carácter reparador, para volver a poner a las partes involucradas en una situación justa, dar a cada uno lo que le corresponde, evitando un enriquecimiento o empobrecimiento injustos, pero no tiene el carácter de represivo.

4.2.5. PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD

El principio de proporcionalidad responde a la idea de evitar una utilización desmedida de las sanciones que conllevan una privación o una restricción de la libertad, para ello se limita su uso a lo imprescindible que no es otra cosa que establecerlas e imponerlas exclusivamente para proteger bienes jurídicos valiosos.

El principio de proporcionalidad presupone la ponderación de bienes jurídicos constitucionales y este sopesamiento asume la forma de un juicio de proporcionalidad de los medios, como principio para la delimitación y concretización de los derechos constitucionales, la proporcionalidad exhibe una naturaleza diferenciada, o sea, que admite una diversa libertad de configuración legislativa dependiendo de la materia.

Cabe mencionar que a través del principio de proporcionalidad, se logran introducir las categorías de la antijuridicidad y la culpabilidad en el derecho constitucional, de tal modo que la responsabilidad de los particulares, para su existencia requiere de un daño efectivo a los bienes jurídicos protegidos y no meramente una intensión que se juzga lesiva; o sea que solo la protección de

bienes jurídicos realmente amenazados justifican la restricción de otros derechos y libertades, cuya protección igualmente ordena la Constitución.

Por otra parte, la aplicación de la pena consagrada en la ley debe hacerse de acuerdo con el grado de culpabilidad del sujeto. Por lo tanto el principio de proporcionalidad, es necesariamente individual y el castigo impuesto debe causar simetría con el comportamiento ya la culpabilidad sujeto al que se imputa.

Por lo que, el principio de proporcionalidad, es considerada como la herramienta de ponderación entre las facultades de investigación y persecución de los órganos del sistema penal y los derechos constitucionales referentes a las personas objeto de la acción de este sistema; es decir; el principio de proporcionalidad, es el equilibrio que debe mantenerse entre el derecho a castigar que tiene el Estado y los derechos de las personas, de tal manera que ambas partes queden en igualdad de condiciones, para mantener un balance equitativo entre el poder punitivo del Estado y los derechos de las personas; porque toda persona a quien se le atribuye la comisión de un hecho punible, tiene derecho a ser tratada, con el respeto debido a la dignidad inherente del ser humano.

4.2.6 PRINCIPIO INDUBIO PRO REO

Implica que la convicción del tribunal respecto de la culpabilidad del imputado debe superar cualquier duda razonable, de manera que cualquiera que exista

obliga a fallar a su favor. El respeto debido a este principio capital comporta, además, la obligación del juez de prepararse, y de todo el sistema judicial de ayudarlo a prepararse sicológica, espiritual y socialmente para mirar en el reo al ser humano en desgracia, merecedor, no sólo de justicia, sino también de comprensión y compasión

Es una regla o criterio interpretativo destinado a favorecer al acusado en situaciones de duda: cuando el juzgador no es capaz de formar su convicción con el grado de certeza máxima posible al ser humano, excluyendo toda duda razonable, y como quiera que tiene la obligación insoslayable de resolver, ha de optar por aquella decisión que favorezca al imputado. En definitiva, es una condición o exigencia subjetiva del convencimiento del órgano judicial en la valoración de la prueba inculpatoria existente aportada al proceso, de forma que si no es plena la convicción judicial se impone el fallo absolutorio. Como afirma la sentencia del Tribunal Constitucional 116/2006, de 24 de abril, claramente nos dice que el citado principio sólo puede resultar vulnerado cuando se condena al procesado no obstante las dudas de los Jueces acerca de la culpabilidad del acusado, sin que de este principio derive un derecho del acusado a que el Tribunal dude.

Lo esencial sobre principio in dubio pro reo es la trascendencia y protección constitucional El principio in dubio pro reo se vulnera cuando se condena al procesado pese a las dudas de los Jueces acerca de su culpabilidad, sin que de ello derive un derecho a que el Tribunal dude.

4.2.7. Principio de legalidad

nullum crimen nulla poena, sine lege, o 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 constitución, tampoco se podrá juzgar a una persona sino conforme a las leyes preexistentes, con observancia del trámite propio de cada procedimiento

Es el principio que rige todas las actuaciones de las Administraciones públicas sometiéndolas a la ley y al Derecho. Tiene una vinculación positiva, en el sentido de que la Administración puede hacer sólo lo que esté permitido por ley, y una vinculación negativa, en el sentido de que aquélla puede hacer todo lo que no esté prohibido por ley. El principio de legalidad se constituye como pieza fundamental del Derecho administrativo sancionando reservando a la ley la tipificación de las infracciones y sanciones que correspondan.

Es muy importante considerar lo que es el Principio de legalidad penal sustancial que es 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.

La descripción del delito o situación peligrosa tiene que preceder al acto delictivo o al comportamiento peligroso. Considera y castiga como delito, todo

hecho que esté en la ley como tal. No considera ni castiga los hechos que no estén en la ley, aun cuando esos hechos sean lesivos a la sociedad o al individuo.

4.3 MARCO JURÍDICO

4.3.1 CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA Y SU JERARQUÍA.

Es muy importante tener conocimiento sobre el ordenamiento jurídico de nuestro país, además es de muchísima importancia el nivel jerárquico que está establecido en nuestra Constitución de la República del Ecuador. Por ello, para realizar un análisis del nivel jerárquico legal del Ecuador es necesario tener en cuenta que nuestra Constitución nos dice claramente que es la norma suprema y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico. Además nos manifiesta que nuestra Constitución y los Tratados Internacionales de Derechos Humanos ratificados por el Estado que reconozcan derechos más favorables a los contenidos en la Constitución, prevalecerán sobre cualquier otra norma jurídica o acto del poder público.

La Constitución es la Norma Suprema que rige la vida de una sociedad políticamente organizada, es decir, de un Estado. En nuestra Constitución se definen los principios sobre los cuales se constituye el orden jurídico nacional y las características que tendrá su organización; parte orgánica y dogmática. En el caso del Ecuador, el primer artículo de la Constitución del año 2008, dice que *"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"*[17]. Se establecen así las bases sobre las cuales debe construirse toda la vida de la República que, legalmente, debe regirse en

[17] CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR. Ley. Cit. Art. 1. Pág. 16

primer lugar por la propia Constitución, Tratados y Convenios Internacionales las leyes Orgánicas y Ordinarias, Reglamentos y demás normas, que no podrán contradecir el texto constitucional.

La Supremacía Constitucional, es un principio teórico del Derecho Constitucional que postula a la Constitución de un país jerárquicamente por encima de todas las demás normas jurídicas, internas y externas, que puedan llegar, a regir sobre ese país. Esto incluiría a los Tratados Internacionales ratificados por el país y cuyo ámbito de aplicación pueda ser también sobre las relaciones jurídicas internas. Salvo en el caso que los Tratados Internacionales protejan más derechos que la misma Constitución sólo en esos casos prevalecerá lo manifestado en dichos tratados.

4.3.2 NORMATIVA CONSTITUCIONAL REFERENTE A TRÁNSITO.

La ola progresista de revolución jurídica enmarca al Ecuador en nuevo reordenamiento jurídico desde el 2008, año en que se expidió la actual Constitución, nuestro país se encarriló en un cambio normativo jurídico apegado o en base a las disposiciones de la Constitución, así existen nuevas manifestaciones en diferentes materias, así por citar en el ámbito del servicio público, se derogó la Ley de Servicio Civil y Carrera Administrativa y se expidió en vez de ésta la Ley Orgánica de Servicio Público, en materia penal se derogó el Código Penal y se publicó el Código Orgánico Integral Penal, este último es de gran relevancia para la sanción de delitos y contravenciones en el ámbito de tránsito, lo cual se analizará más adelante.

Ahora bien en el texto constitucional consta un artículo referente al transporte que textualmente dice en el artículo 394 lo siguiente: *"El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias*[18]*".*

Nuestra norma suprema garantiza en totalidad la libertad de transporte, pero un transporte bajo los principios constitucionales, balo las normas de seguridad, con la suficiente implementación y adecuación requeridas en la normativa vinculada con el transporte y el tránsito; a través del Gobierno Central se dictarán las políticas generales de aplicación y regulación de los diferentes medios de transporte.

Por otro lado es de mucha importancia analizar la potestad que otorga a los gobiernos autónomos Descentralizados la constitución "*Los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera, y se regirán por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana. En ningún caso el ejercicio de la autonomía permitirá la secesión del territorio nacional….*[19]". La importancia radica en que los GADs. Tienen la más amplias facultades para controlar el transporte dentro de sus competencias territoriales, así a través del GAD Municipal se establecerá las tarifas del transporte público, las multas; las

[18] CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR. Ley. Cit. Art. 194. Pág. 176.
[19] GALLEGOS, Gallegos, Bolivar, Infracciones de Tránsito, Primera edición. Pág. 95. Año 2014

ordenanzas dentro del gobierno local contienen una jerarquía de gran importancia para el desenvolvimiento de la ciudadanía. Todo lo actuado por el Gobierno local y de turno deberá estar apegado dentro de las necesidades de la ciudad, sin contravenir las disposiciones de nuestra Constitución, por ello, la Constitución establece que el Estado central y los Gobiernos Autónomos Descentralizados adoptarán políticas integrales y participativas de ordenamiento territorial urbano y de uso del suelo e incentivarán y facilitarán el transporte terrestre no motorizado, en especial mediante el establecimiento de ciclo vías

No debemos olvidar que los artículos 262 y 264 de la Constitución de la República Ecuador, otorgan la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial a los gobiernos regionales, municipales y metropolitanos, en sus respectivas jurisdicciones.

En base a esta autonomía municipal se ha establecido muchísimos impuestos, multas a través de las ordenanzas municipales, en materia de tránsito a nivel de la Ciudad de Loja se puede visualizar grandes cambios tanto de forma como de fondo, pero se ha hecho un programa o sugerencia para seleccionar peritos con título en ingeniería mecánica, recordemos que los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales en este caso puntual el GAD de Loja, tiene la competencia del tránsito, que se ha hecho para determinar si investigaciones minuciosas en los accidentes de tránsito por fallas mecánicas? Acaso el GAD Municipal de Loja ha llamado a un concurso de méritos y oposición para calificar los peritos mecánicos? Por ello aún existe ese vacío legal de los

informe periciales hechos por un ingeniero mecánico, esto debe ser establecido en nuestra normativa penal.

4.3.3 DEBIDO PROCESO.

El debido proceso es una de las principales características del nuestro sistema jurídico, vale recalcar que el debido proceso está presente en nuestra Constitución, por ello, tiene un rango superior, es de nivel jerárquico superior. Todos los actos, procedimientos, etc., que se realicen sin respetar el debido proceso o violentando el mismo serán nulos, al debido proceso se lo ha rodeado de una serie de garantías las cuales se la va considerando de la doctrina, ley y jurisprudencia.

Frankurter, citado por Corwin en su obra La Constitución de los Estados Unidos y su Significado Actual, define al debido proceso así. "El debido proceso de ley es una garantía constitucional resumida de respeto a esas inmunidades personales que están tan arraigadas en las tradiciones y conciencia de nuestro pueblo que puede considerárselas fundamentales o que están implícitas en el concepto de libertad sujeta a un orden"[20].

El Dr. Jorge Zavala Baquerizo, define así al debido proceso: "… entendemos por debido proceso el que se inicia, se desarrolla, y concluye respetando y haciendo efectivos los presupuestos; los principios y las normas constitucionales legales e internacionales probadas previamente, así como los principios generales que informan el Derecho procesal Penal, con la finalidad

[20] CORWIN, Eduard, La Constitución de los Estados Unidos y su Significado Actual, editorial Fraterna, Buenos Aires, 1987, pág. 505.

de alcanzar una justa administración de Justicia, provocando como efecto inmediato la protección integral de la seguridad jurídica del ciudadano, reconocida constitucionalmente como un derecho”[21].

El debido proceso es el conjunto de pasos, concatenados entre sí, los cuales buscan tutelar los derechos de las personas a través de pasos preestablecidos, todo esto con la finalidad de hacer que el sistema judicial ecuatoriano sea eficiente, eficaz, y sobre todo garantista de los derechos de las personas.

En materia de tránsito es muy importe precautelar el interés de las personas y sobre todo velar por los derechos constitucionales, es ahí donde el respeto de las normas procesales juega un pales de vital importancia, no sólo por ser normativa de nivel superior sino porque está de por medio derechos e incluso vidas de personas.

El debido proceso debe ser observado y principalmente respetado por cada uno de los administradores de justicia de nuestro país, en caso de que ocurra lo contrario, el Estado sería responsable por el actuar equivocado de un funcionario, se puede ejemplificar con una detención arbitraria, un allanamiento ilegal ya sea por error judicial, por el relato injustificado o simple y llanamente por la inadecuada administración de justicia. No olvidemos lo manifestado en el Art. 11 numeral 9 cuarto inciso de nuestra Constitución (derecho de repetición) “(…)El Estado ejercerá de forma inmediata el derecho de repetición en contra de las personas responsables del daño producido, sin perjuicio de las responsabilidades civiles, penales y administrativas. El Estado será

[21] ZAVALA BAQUERIZO, Jorge, El Debido Proceso Penal. Editorial Edino, Guayaquil 2002, pág. 25

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 …"[22].

Las garantías del debido proceso en general, están o surten efecto sobre el proceso y el procedimiento según corresponda la materia de estudio (Civil, Penal, Laboral, Administrativo, tránsito, etc.,), obviamente en sus respectivas etapas y sobre sus respectivos sujetos procesales. Es decir, el debido proceso es un conjunto de normas esenciales, necesarias, lógicas y razonables para establecer un orden jurídico socialmente equitativo.

Nuestra Constitución Ecuatoriana en su artículo 76 nos manifiesta en forma clara las garantías que incluye el debido proceso, a continuación un análisis del artículo prenombrado en relación a los delitos de tránsito. ***"****En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas*[23]*"*

La consideración de los derechos y obligaciones es muy importante, así podemos decir que hay un derecho a la vida y una obligación de respetar la misma. Un accidente de tránsito se puede ocasionar por múltiples factores entre ellos, falla mecánica, una falencia en el sistema de frenos puede ocasionar la muerte de una persona, no existe el dolo, no hay la intención de causar el daño a una persona y ni mucho menos quitarle la vida. Partiendo de esta conceptualización dentro del debido proceso en donde se involucran

[22] CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR. Ley. Cit. Art. 9. Pág. 23.
[23] CONTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR. Ley. Cit. Art. 76. Pág. 53

derechos, deberes, obligaciones y responsabilidad penal es muy importante incorporar y tipificar en el COIP el estudio, de un Ing. Mecánico al vehículo involucrado en el accidente para conocer minuciosamente el cómo, cuándo y por qué ocurrió el nefasto acto. Con esto no podemos dejar de citar lo que manifiesta el Dr. Jorge Horacio que el debido proceso es *"una serie gradual, progresiva y concatenada de actos jurídicos procesales, cumplidos por órganos predispuestos, y por particulares que intervienen voluntariamente o coactivamente en el de conformidad a las normas procesales, para la efectiva actuación del Derecho Sustantivo vigente, en el caso concreto planteado"*[24]

El Debido Proceso es el conjunto de garantías que buscan asegurar al ciudadano que ha acudido a la función judicial, recibir de esta una recta y transparente administración de justicia. En consecuencia el debido proceso es un derecho fundamental reconocido a nivel Constitucional que tata o vela por la protección de los derechos del ciudadano.

Dentro del Art. 76 de nuestra Norma Suprema tenemos el numeral 1 que expresa: *Corresponde a toda autoridad administrativa o judicial, garantizar el cumplimiento de las normas y los derechos de las partes*[25]*"* En este primer numeral se reconoce y avala a todas las autoridades Administrativas y judiciales aplicar y garantizar en los procedimientos los derechos reconocidos en la Constitución, las Leyes con una efectiva aplicación a los casos concretos. Entonces cuando surja una controversia debe existir una normativa jurídica anterior que regule, limitando los poderes del Estado y estableciendo el respeto

[24] HORACIO Jorge, Revista Iberoamericana de derecho Procesal Garantista, Pág. /, 2008.
[25] CONTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR. Ley. Cit. Art.76. Pág. 53.

de los derechos y obligaciones de los sujetos procesales, de manera que ninguna actuación de las autoridades dependa de su propio arbitrio, si no deben sujetarse a los procedimientos y normativas pres establecidas; pero si no está tipificado esto no se aplica según el principio de legalidad *"no hay infracción penal, pena, ni proceso penal sin ley anterior al hecho. Este principio rige incluso cuando la ley penal se remita a otras normas o disposiciones legales para integrarla".* [26]

Así en el numeral 3 del artículo 76 de nuestra Constitución tenemos "*Nadie podrá ser juzgado ni sancionado por un acto u omisión que, al momento de cometerse, no este tipificado en la ley como infracción penal, administrativa, o de otra naturaleza…*[27]*".*

Por otro lado no olvidemos que toda persona es inocente hasta que se compruebe lo contrario. "L*a presunción de inocencia es un derecho subjetivo público, que se ha elevado a categoría de derecho humano fundamental que posee su eficacia en un doble plano; por una parte, opera en las situaciones extraprocesales y constituye el derecho a recibir la consideración y el trato de no autor o no participe en hechos de carácter delictivo o análogos a estos y por otro lado, el referido derecho opera fundamentalmente en el campo procesal, con influjo decisivo en el régimen jurídico de la prueba"*[28]*;* vale recalcar que la influencia probatoria es vital en los procesos por ello, en materia de tránsito es necesario o urgente tipificar el informe pericial realizado por un ingeniero

[26] CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, Registro Oficial 180 del 10 de febrero del 2014, Art. 5 num. 1. Pág. 6.
[27] CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR Ley. Cit.Art. 76. Num. 3. Pág. 53.
[28] CARDENAS RAÚL, "La presunción de inocencia", Editorial Porrúa S.A; 2da edición. Pág. 23, 2006.33.

mecánico para conocer a fondo si el accidente fue producto de una falla mecánica. Este tipo de prueba "… *fijan en los casos concretos, y que determinan las personas que deben someterse a la jurisdicción del Estado y los funcionarios encargados de ejercerla"*[29]

Es muy necesario detenernos para analizar "e*l derecho de las personas a la defensa incluirá las siguientes garantías: a) Nadie podrá ser privado del derecho a la defensa en ninguna etapa o grado del procedimiento*[30]*."* la defensa es vital en los procesos jurídicos, la presentación de la prueba, la réplica contra réplica y la argumentación jurídica enmarcan todo un acervo de elementos jurídicos de la defensa por ello, *"…el derecho a defenderse en el juego de la contradicción. Es en realidad un derecho a mantener la postura procesal de parte acusadora o acusada."* [31] en todos los procesos la defensa de lo mejor, así en la etapa de prueba se debe evacuar cada una de las diligencias que se solicite o se presente, pero esto sólo aplica si previamente está tipificado, por ejemplificar, no se puede pedir una prueba que no sea o no conste dentro de los parámetros legales, así en la actualidad un informe pericial de un ingeniero mecánico en materia de tránsito no aplica. No es reconocido como un requisito puntual o fijo dentro del proceso.

Esta norma constitucional de la defensa, permite a los administrados y justiciables ejercer su derecho a la protección en igualdad de condiciones en todos los actos que se lleven a cabo un proceso.

---

[29] ECHANDIA Devis, Teoría general del proceso. Tomo i, 1993.
[30] CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR Ley. Cit. Art. 76. Num. 7. Lit. a. Pág. 54
[31] RAMOS MENEDEZ, "El Proceso Penal", pág. 16-18.

Los términos y plazos, que establecen los administradores de justicia deben estar acordes al caso y a las necesidades del mismo. Es un derecho constitucional "*contar con el tiempo y con los medios adecuados para la preparación de su defensa*[32].

En todas las actuaciones procesales, la ley tiene que establecer los términos oportunos y adecuados para una adecuada defensa. El tramite previsto para un procedimiento debe disponer del tiempo indispensable para conocer los hechos e impugnaciones que se le formulan y en consecuencia para poder defenderse de ellas; el derecho a disponer de un plazo razonable para preparar sus alegatos y formalizarlos, y para promover y evacuar las correspondientes pruebas.

Se debe contar con términos procesales entendiéndoles como un lapso o periodo de tiempo previsto para un fin o actividad inherente al proceso, que por regla general debe practicarse en días y horas hábiles y solo por excepción no, en casos permitidos por la ley.

Por otro lado la igualdad ante la ley es un derecho de las partes de un proceso, en los diferentes actos procesales que se determinan para un procedimiento se debe permitir alegar y argumentar las pretensiones y excepciones de las partes. "*Es un derecho el ser escuchado en el momento oportuno y en igualdad de condiciones*"[33].

---

[32] CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR Ley. Cit. Art. 76. Num. 7. Lit. b. Pág. 54

[33] CONTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR. Ley. Cit. Art. 76. Num. 7. Lit. c. Pág. 54.

En lo que corresponde a las pruebas es muy necesario insistir en tipificar en los delitos de tránsito el informe pericial por un especialista en mecánica automotriz, ya que al no estar tipificado no se puede presentar de manera contundente este prueba, al ser así se contraviene el derecho a "*Presentar de forma verbal o escrita las razones o argumentos de los que se crea asistida y replicar los argumentos de las otras partes; presentar pruebas y contradecir las que se presenten en su contra*[34].

Las partes tienen derecho de presentar de presentar y practicar toda la actividad probatoria destinada al administrador o al juzgador para convencer de la realidad de los hechos alegados, recebar información, solicitar todo tipo de probanzas en la forma y tiempo establecido por la ley.

Toda persona goza de las más amplias facultades para justificar las razones o argumentos que considere necesarios para la averiguación real de los hechos que son objeto de prueba en un proceso.

La prueba cumple una función social y jurídica, su importancia radica en coadyuvar a la realización del derecho permitiendo lograr el modo preciso de ser de aquellos hechos dudosos y controvertidos que de otra forma podrían no llegar a ser conocidos por el juez y menos dotarle de convicción para resolver el conflicto.

[34] ECHANDIA Devis, Teoría general del proceso. Tomo I. Pág. 27. 1993.

4.3.4 CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL EN RELACIÓN A LOS DELITOS Y CONTRAVENCIONES EN MATERIA DE TRÁNSITO.

En nuestro actual Código Orgánico integral Penal se ha estructurado las infracciones de tránsito al igual que los delitos, así mismo está tipificado del cómo se procede en cada caso, el Código Orgánico Integral Penal, desde que entró a regir en pleno derogo muchos articulados de diversas leyes, entre ellas normativa de la Ley de Tránsito. Por ello, en la actualidad los delitos y contravenciones se sancionan según lo establecido en dicho cuerpo legal.

En el Articulo 371 del Código Orgánico Integral Penal se ha tipificado lo que es la infracción de tránsito estableciendo que *"son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial"*[35]. Entendiendo que la acción u omisión corresponde directamente a la persona, en este caso si existe una infracción por acción u omisión del conductor de un vehículo claramente debe ser sancionado, y en el caso que haya un falla mecánica imprevista en el vehículo la cual genera un accidente, cómo podemos saber con exactitud quién es el responsable?, es un poco complicado legislar en base al principio de legalidad este asunto.

Más adelante encontramos lo que es la pena natural la cual si es comprobada, claramente manifiesta que en las infracciones de tránsito y cuando la o las víctimas sean parientes del presunto infractor hasta el cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad, la o el juzgador podrá dejar de imponer una pena o imponer exclusivamente penas no privativas de libertad". Pero

[35] CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, Registro Oficial 180 del 10 de febrero del 2014, Art. 371. Pág. 91.

volviendo al caso que el accidente es ocasionado por una falla mecánica imprevista en el sistema de frenos o en el sistema de dirección del vehículo y resultan pérdidas de vidas, cómo se puede juzgar si no hay dentro del Código la normativa pertinente como requisito el informe pericial de un Ingeniero mecánico?, el cual debe ser plenamente calificado por el Consejo de la Judicatura.

En el artículo 377 del Código Penal se ha tipificado lo que es la muerte culposa "*La persona que ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas por infringir un deber objetivo de cuidado, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por seis meses una vez cumplida la pena privativa de libertad".*[36], así mismo establece los casos en los que "… serán sancionados de tres a cinco años, cuando el resultado dañoso es producto de acciones innecesarias, peligrosas e ilegítimas, tales como: 1. Exceso de velocidad, **2. Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo.** 3. Llantas lisas y desgastadas. 4. Haber conducido el vehículo más allá de las horas permitidas por la ley o malas condiciones físicas de la o el conductor. 5. Inobservancia de leyes, reglamentos, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito. (**Las negritas son mías)**[37]**,** en el caso de Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo, sería muy bien sancionado con la pena máxima que se establece porque si conozco que el vehículo está

[36] CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, Registro Oficial 180 del 10 de febrero del 2014, Art.377. Pág. 57.
[37] CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, Registro Oficial 180 del 10 de febrero del 2014, Art.377. Num. 1, 2, 3, 4, 5. Pág. 57.

en malas condiciones mecánicas sería un acto de mera irresponsabilidad conducir el automóvil en ese estado. Pero qué pasa si el vehículo sufre repentinamente una falla mecánica que genera un accidente de tránsito con muerte; se debe aplicar la misma sanción, fue un acto de irresponsabilidad el accidente, o se debe ejecutar por un experto en mecánica, un análisis minucioso del sistema operativo, mecánico del vehículo. Plenamente encaja el informe pericial hecho por un ingeniero mecánico al vehículo accidentado. En el caso planteado no existe, ni culpa ni dolo.

Como la palabra lo describe ACCIDENTE de tránsito se puede dar por impericia, negligencia, inobservancia de las señales de tránsito, FALLA MECÁNICA; en fin muchos factores por los cuales puede ocurrir un accidente de tránsito, pero sería equitativo sancionar a una persona que ocasiona un accidente de tránsito con el pleno Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo ; que a una persona que ha estado conduciendo un vehículo y de manera inesperada sufre un daño en el sistema de frenos y genera los mismos daños que aquel que estuvo conduciendo el vehículo sabiendo que estaba en condiciones mecánicas no aptas para el desempeño automotriz?, se estaría vulnerando el principio de proporcionalidad.

4.3.5 LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.

Para un mejor estructuramiento del aparataje Estatal, es muy correcto la prevalencia de las normativas legales para un determinado tipo de acto o para cada aspecto según corresponda. En materia de tránsito existe además de lo

estipulado en el COIP la Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Tránsito Y Seguridad Vial la contiene sanciones administrativas a las operadoras de transporte así en el artículo 83 tenemos **"***Las sanciones por infracciones en contra de las operadoras que contempla este capítulo, serán impuestas por el Director Ejecutivo de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. La Comisión Nacional de Tránsito podrá* ***intervenir a una operadora, revocar el contrato, permiso o autorización de operación****, de acuerdo a la gravedad de la falta y el interés público comprometido, de conformidad al procedimiento establecido en el Reglamento correspondiente, garantizando las normas del debido proceso establecidas en la Constitución Política de la República."*[38] *(****las negritas son mías****);* analizando es artículo, una operadora puede ser suspendida según la gravedad de la infracción, recordemos que las infracciones las tenemos en la misma ley de Tránsito y en el COIP; es necesario insistir que si un delito es producto de una falla mecánica en el automotor que genera un accidente, sería justo, equitativo, sancionar a la operadora, dentro de las sanciones a las operadoras está hasta la suspensión del permiso de operación, habría una justicia plena al sancionar a una persona jurídica (Operadora) por una falla mecánica inesperada que genere un accidente de tránsito?

Las pruebas periciales, el reconocimiento del lugar, las condiciones mecánicas del vehículo juegan un papel de vital importancia en el momento de establecer una sanción no solo al conductor o propietario del vehículo sino a una empresa de transporte.

[38] LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Registro Oficial 398 del 7 de agosto del 2008. Art. 84. Pág. 23.

Obviamente si se aplica una sanción, ésta de ser motiva, contener las suficientes argumentaciones jurídicas para el efecto, es decir contener la parte considerativa, explicativa y resolutiva de las resoluciones *"la sanción será aplicada mediante resolución motivada y contendrá la referencia expresa a las disposiciones legales y reglamentarias aplicadas y a la documentación y actuaciones que las fundamenten; decidirán sobre todas las cuestiones planteadas en la notificación y su contestación y en las alegaciones pertinentes de los interesados; esta resolución será notificada en debida forma a quien cometa la infracción corresponda"*[39]

Sería algo perjudicial y fuera del contexto jurídico discrecional, sancionar a toda una empresa de transporte por una falla mecánica en una de sus unidades.

Al mencionar "ACCIDENTE DE TRÁNSITO", podemos advertir que, precisamente por tratarse de un accidente, en principio, nos encontraríamos ante un suceso no querido; n o existe dolo es mera culpa, es decir el autor deseó, el autor no deseó provocar el resultado obtenido. Teniendo en cuenta la falta de coincidencia entre la finalidad del sujeto y el resultado ocasionado, el fundamento del reproche penal se basa en que el hecho fue consecuencia de una infracción al deber de cuidado.

Por ello, la gran necesidad de implementar una reforma legal con la finalidad de incorporar dentro de la legislación penal ecuatoriana el informe pericial obligatorio sobre el estado mecánico del vehículo que se vea involucrado en un accidente de tránsito, para prever una óptima justicia, en base a los principios constitucionales y la normativa preestablecida.

[39] GALLEGOS, Gallegos, Bolivar, Libro Infracciones de Tránsito, Primera Edición. Pág 106. Año 2014.

4.4 LEGISLACIÓN COMPARADA

4.4.1 NORMATIVA ARGENTINA EN REFERENCIA A LOS DELITOS DE TRÁNSITO

En la República Argentina existe mucha similitud en lo que corresponde al Código sancionador para los delitos de tránsito al igual que en nuestro país los delitos material de tránsito son sancionados por la vía penal en concordancia al Código de Procedimiento Penal de dicho país; así en el Art. 84 del Código Penal Argentino tenemos "*Será reprimido con prisión de seis meses a cinco años e inhabilitación especial, en su caso, por cinco a diez años el que por imprudencia, negligencia, impericia en su arte o profesión o inobservancia de los reglamentos o de los deberes a su cargo, causare a otro la muerte. El mínimo de la pena se elevará a dos años si fueren más de una las víctimas fatales, o si el hecho hubiese sido ocasionado por la conducción imprudente, negligente, inexperta, o antirreglamentaria de un vehículo automotor"*[40]. Las sanciones conllevan la privación de la libertad de una persona; además cuando se trata de lesiones generadas por un accidente de tránsito "se impondrá prisión de un mes a un año, al que causare a otro, en el cuerpo o en la salud, un daño que no esté previsto en otra disposición de este código"[41].

En la República de Argentina se realiza una revisión periódica del estado mecánico todos los vehículos, indistintamente que sean de servicio público o no, todos los vehículos deben ser sometidos a una revisión minuciosa sobre el estado mecánico del mismo "las piezas y sistemas a examinar, la periodicidad

[40] CODIGO PENAL DE LA NACION ARGENTINA LEY 11.179.
[41] Ibídem Art. 89. Pág. 30.

de revisión, el procedimiento a emplear, el criterio de evaluación de resultados y el lugar donde se efectúe, son establecidos por la reglamentación y cumplimentados por la autoridad competente[42].

Existe un chequeo y/o revisión hecho por ingenieros mecánico a los automotores de este país; lo cual sería muy adecuado que en nuestra legislación se incorpore este procedimiento en los automóviles para así poder tener en primer lugar la seguridad en los vehículos, es verdad que existe revisión periódica de los vehículos pero es hecha por un ingeniero mecánico o un experto en mecánica; además el GAD Municipal de Loja realiza al servicio público revisión de las Unidades de servicio en la ciudad de Loja, pero esto tampoco es hecho por un perito legalmente posesionado, tampoco es hecho por un especialista en mecánica, simple y llanamente ejecutan esta actividad por la experiencia, y a su discrecionalidad. Cuando en verdad debe ser lo contrario, por citar en el caso de transporte público la revisión vehicular la realiza un tecnólogo en mecánica industrial.

Vale traer a mención que en Argentina incluso se hacen revisiones imprevistas del estado mecánico a un costado de la vía "La misma autoridad cumplimentará también una revisión técnica rápida y aleatoria (a la vera de la vía) sobre emisión de contaminantes y principales requisitos de seguridad del vehículo, ajustándose a lo dispuesto en el artículo 72[43], inciso c)[44].

---

[42] LEYES Y DECRETOS DE LA SEGURIDAD VIAL EN ARGENTINA, Ministerio del Interior LEY nº 24.449

[43] Ibídem c) a los vehículos:

1. que no cumplan con las exigencias de seguridad reglamentaria, labrando un acta provisional, la que, salvo en los casos de vehículos afectados al transporte por automotor de pasajeros o carga, presentada dentro de los tres días ante la autoridad competente, acreditando haber subsanado la falta, quedará anulada. El incumplimiento del procedimiento precedente convertirá el acta en

5. MATERIALES Y MÉTODOS

5.1. Materiales Utilizados.

Los materiales utilizados coadyuvaron a la estructura misma del informe de la tesis; como lo fueron los libros y leyes enunciándolas de la siguiente manera: Constitución de la República del Ecuador, Código orgánico Integral Penal, Ley de Tránsito y su reglamento, Legislación Comparada de la República de Argentina; Diccionarios Jurídicos como: Ossorio, Manuel, "Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Penal", "Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española", Cabanellas Guillermo "Diccionario Jurídico Elemental", para constitución de marco doctrinario y conceptual, analice las opiniones de, Alfredo Etcheverry, Luigi Ferrajoli, Miguel Carbonell, Jorge Zavala Baquerizo entre otros; por otra parte el internet que permitió el avance de la legislación comparada en la dirección como: www.sítiosjurídicos.com, www.google.com. De igual manera pude utilizar material de oficina, fichas bibliográficas y nemotécnicas elaboradas; todo este material, me ha servido de mucho para estructurar el informe final de Tesis.

5.2. Métodos.

En el proceso de investigación socio-jurídico, apliqué el método científico, como camino a seguir para encontrar la verdad acerca de una problemática

---

definitiva. La retención durará el tiempo necesario para labrar el acta excepto si el requisito faltante es tal que pone en peligro cierto la seguridad del tránsito o implique inobservancia de las condiciones de ejecución que para los servicios de transporte por automotor de pasajeros o de carga, establece la autoridad competente.
En tales casos la retención durará hasta que se repare el defecto o se regularicen las condiciones de ejecución del servicio indicado

[44] LEYES Y DECRETOS DE LA SEGURIDAD VIAL EN ARGENTINA, Ministerio del Interior LEY nº 24.449

determinada. La concreción del método científico hipotético-deductivo me permitió seguir el camino en la investigación socio-jurídica propuesta; pues, partiendo de las hipótesis y con la ayuda de ciertas condiciones procedimentales, se procedió al análisis de las manifestaciones objetivas de la realidad de la problemática de la investigación, para luego verificar el cumplimiento de la hipótesis, mediante la argumentación, la reflexión y la demostración.

El método científico.- Que me permitió acercarme al fenómeno que se da en la sociedad, regirnos a conocimientos verificables, alejarnos de las conjeturas infundadas, llegar a reflexiones convenientes y fundamentadas, para así consolidar una tesis objetiva. Su aplicación es el común denominador en toda la investigación.

El método exegético.- En el Estado de Derechos que actualmente se desarrolla la sociedad toda controversia debe necesariamente encontrar respuesta en las garantías constitucionales, se aplicó en la interpretación de las diferentes disposiciones relacionadas con la temática, en el acopio jurídico y en la elaboración de la propuesta jurídica.

El método sistemático.- La subsistencia de una norma está siempre en otra norma, lo que nos lleva a la jerarquía jurídica, que es de imprescindible utilización en todo el acopio teórico-jurídico, pues así pude desarrollar criterios en forma ordenada sin que ningún argumento carezca de validez porque se contrapone a un precepto legal.

El método comparativo.- Me sirvió a tratar de encontrar normas jurídicas comunes en el ordenamiento jurídico nacional e internacional, de esta forma en el capítulo destinado a legislación comparada, se estimaron las diferencias y relaciones normativas relativas a la temática.

El método deductivo.- Me ayudó aquel como parte de datos generales aceptados como válidos para llegar a una conclusión de tipo particular se concretará su uso en la fase de construcción del cuerpo de la investigación constituido por el acopio de información conceptual, jurídica y doctrinaria porque fue necesario llegar a abstracciones particulares de lo que nos dice la ley, los tratadistas y demás bibliografía. Tras haber hecho la investigación de campo es imprescindible la utilización de este método para llegar a las conclusiones y recomendaciones.

El método inductivo.- Este método me ayudó en parte de los datos particulares para así poder llegar a conclusiones generales, es de suma importancia para la interpretación de las entrevistas, en base a los criterios de cada uno de los entrevistados, se pudo lograr con este método realizar aseveraciones generales que respalden la hipótesis.

El método analítico.- Es el método que viabiliza la descomposición de un todo en sus partes, se aplicó en el estudio de cada argumento que se cite en los diferentes capítulos del cuerpo teórico de la investigación, para poder entender así mismo el significado de las normas en el acopio jurídico y emitir comentarios científicos.

El método sintético.- Es efectuar síntesis; ésta es la reconstrucción de todo lo descompuesto por el análisis. Es una concreción de las reflexiones que se efectuó confrontando la información del marco teórico y de la investigación de campo para luego construir las conclusiones y las recomendaciones ante el problema estudiado.

5.3. Procedimientos y Técnicas.

La constratación de nuestra hipótesis y cumplimiento de los objetivos requiere la aplicación de técnicas y de esta manera convalidar lo tratado en el cuerpo teórico con la realidad.

La Observación.- Comprende contemplar directamente el asunto de nuestra materia, revisando expedientes sobre los detenidos, sus causas de detención y un ligero seguimiento cuando ya están en libertad

La Entrevista.- Es una técnica de exploración mental que se hace a personas versadas en la problemática para obtener su opinión. Apliqué entrevista a cinco abogados en libre ejercicio profesional.

La Encuesta.- Consiste en recabar información de un grupo social determinado, por intermedio de un cuestionario, se encuestará a un total de 30 personas de distintos sectores de la ciudad de Loja entre ellos: abogados en libre ejercicio profesional, Agentes Civiles de Tránsito de Loja.

Análisis de datos.- Una vez obtenida la información de las tres técnicas anteriores, se procedió a su descomposición racional, para ordenar, clasificar,

analizar, comparar y seleccionar los datos, para luego ayudado de la estadística reducir a gráficos estos datos y proceder a la etapa de discusión en la investigación.

Los resultados de la investigación empírica se presentan en gráficos y en forma discursiva con deducciones derivadas del análisis de los criterios y datos concretos, que sirvieron para la verificación de objetivos y contrastación de hipótesis y para arribar a conclusiones y recomendaciones.

6. RESULTADOS.

6.1. Resultados de las Encuestas.

La presente técnica de la encuesta fue aplicada a una muestra de veinte profesionales del Derecho de la ciudad de Loja conocedores de la problemática en estudio y a diez agentes civiles de tránsito de la ciudad de Loja. Los resultados obtenidos al aplicar la técnica de la encuesta son los siguientes:

PRIMERA PREGUNTA

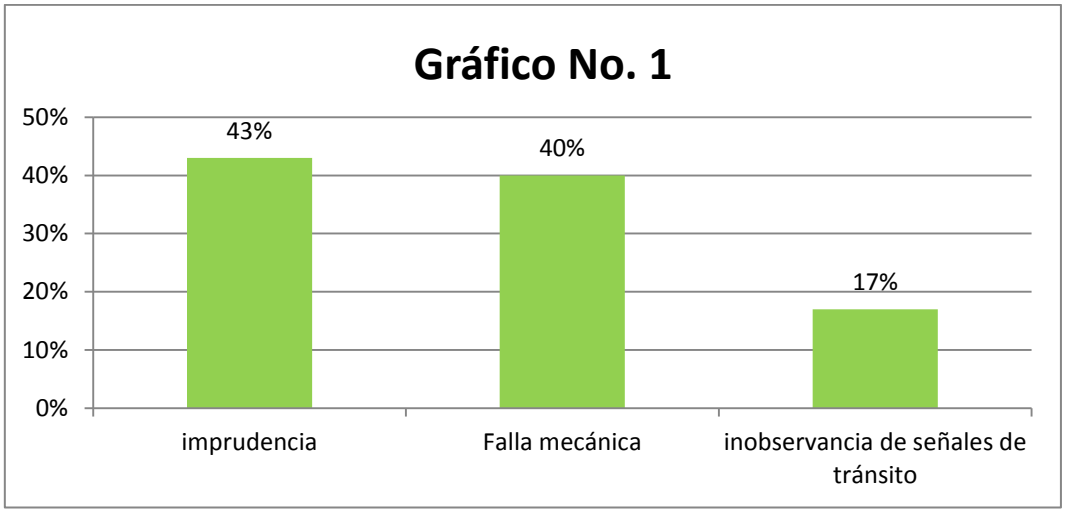
¿Cuáles son las causas principales que usted considera para que existan accidentes de tránsito?

Cuadro No. 1

Indicadores	**Frecuencia**	**Porcentaje**
Imprudencia	13	43.3%
Falla mecánica	12	40%
Inobservacia de señales de tránsito	5	16.7%
Total	**30**	**100%**

Fuente: Profesionales del Derecho y Agentes Civiles de Tránsito de la ciudad de Loja

Autor: Ismael Chango Martínez



INTERPRETACIÓN: de la población encuestada el 43% de éstos nos manifestaron que los accidentes de tránsito ocurren principalmente por la imprudencia del conductor, dentro de ésta está el exceso de velocidad y el estado etílico. Por otro lado el 40% de la población encuestada expresaron que la falla mecánica es la causa principal para que ocurran los accidentes y, el 17% expresan de quienes se les aplicó las encuestas, consideran que para que ocurran los accidentes de tránsito la inobservancia de la señales de tránsito es el principal factor.

ANÁLISIS: Es muy cierto que la mayoría de los accidentes de tránsito se generan por la irresponsabilidad, imprudencia del conductor, dentro de esto se encuentra el conducir en estado etílico y el exceso de velocidad, pero no lejos de este índice de causas de accidentes está la falla mecánica del automotor, en estos casos no existe imprudencia o irresponsabilidad del conductor o del dueño del vehículo, es una falla mecánica la que origina el accidente no es error humano.

SEGUNDA PREGUNTA

¿En la actualidad considera usted que el informe pericial que realiza el agente del SIAT es el más idóneo o apegado a la realidad?

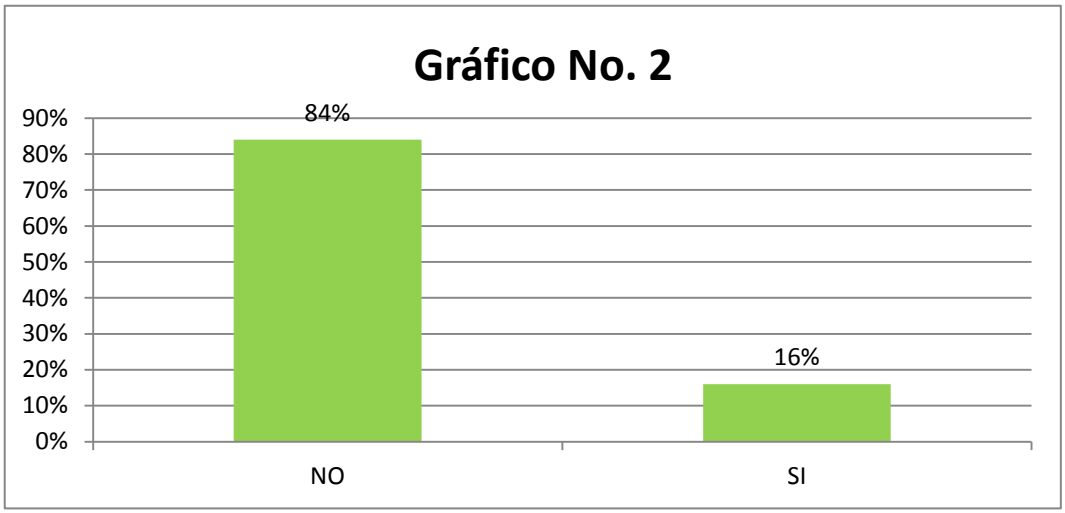
SI ( ) NO ( )

Cuadro No. 2

Indicadores	**Frecuencia**	**Porcentaje**
Si	05	84%
No	25	16%
Total	**30**	**100%**

Fuente: Profesionales del Derecho y Agentes Civiles de Tránsito de la ciudad de Loja

Autor: Ismael Chango Martínez



INTERPRETACIÓN: de la población encuesta el 84% de estos expresan que el informe que los realizan los agentes del SIAT, no son los más adecuados, mientras que el 16% de quienes se les aplicó la encuesta manifiestan que si es idóneo el informe pericial que realiza el agente del SIAT.

ANÁLISIS: Es muy cierto que en la actualidad en la ciudad de Loja, los agentes del SIAT aún realizan el informe pericial de un accidente de tránsito, esto hasta que asuma en totalidad la competencia del GAD Municipal de Loja. Pero cuántos de los que realizan los mencionados informes son Ing. mecánicos o especializados en ramas afines a la mecánica?, cómo se puede determinar si es falla mecánica en el automotor involucrado en un accidente, si el que ejecuta la pericia no es especialista en mecánica.

TERCERA PREGUNTA

¿Cree usted necesario incorporar dentro de la etapa procesal del juicio de Tránsito, el informe pericial de un ingeniero mecánico, con la finalidad de determinar si el accidente fue a causa de falla mecánica?

Cuadro No. 3

Indicadores	**Frecuencia**	**Porcentaje**
Si	30	100%
No	0	0%
Total	**30**	**100%**

Fuente: Profesionales del Derecho y agentes Civiles de Tránsito de la ciudad de Loja

Autor: Ismael Chango Martínez

INTERPRETACIÓN: la totalidad de los encuestados (100%) manifiestan que es importante incorporar dentro de la etapa procesal del juicio de Tránsito, el informe pericial de un ingeniero mecánico.

ANÁLISIS: Es muy importe realizar una reforma al COIP, con la finalidad de incorporar el informe pericial por un Ing. Mecánico dentro de la etapa procesal, vale resaltar que el informe sería importante considerarlo como atenuante para el momento la resolución de la Autoridad.

CUARTA PREGUNTA

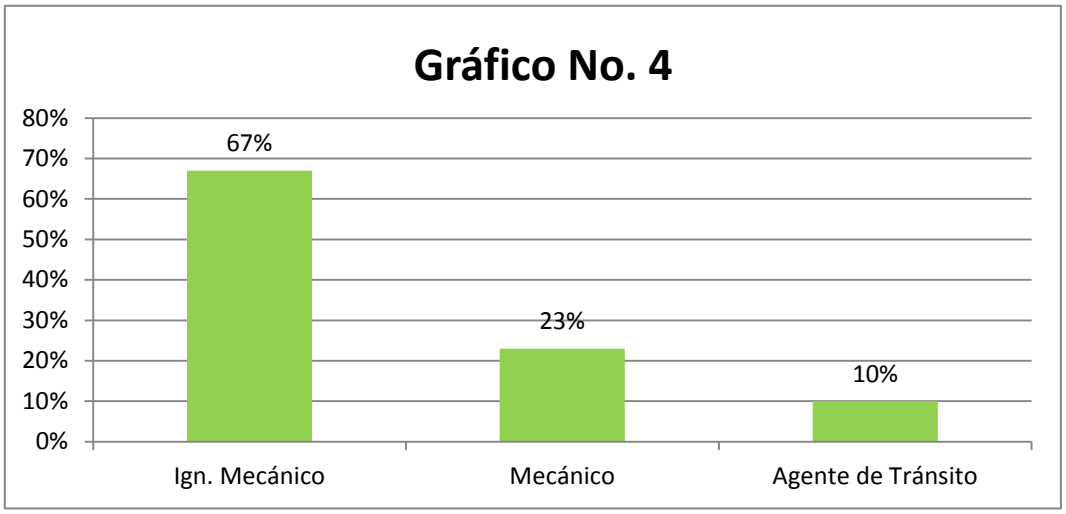
¿Qué profesional debe realizar el informe pericial sobre el estado mecánico de un vehículo involucrado en un accidente de tránsito?

Cuadro No. 4

Indicadores	**Frecuencia**	**Porcentaje**
Ing. Mecánico	20	67%
Mecánico	7	23%
Agente de Tránsito	3	10%
Total	**30**	**100%**

Fuente: Profesionales del Derecho y Agentes Civiles de Tránsito de la ciudad de Loja

Autor: Ismael Chango Martínez



INTERPRETACIÓN: De los encuestado el 10% de ellos manifiestan que el agente Civil de Tránsito debe realizar el informe pericial del estado mecánico del vehículo; mientras que el 23 % de los encuestados consideran que un mecánico debe realizar el informe mecánico y, la mayoría el 67% coinciden que el informe pericial sobre el estado del vehículo debe realizar un ingeniero mecánico.

ANÁLISIS: Es lo más adecuado y lógico que un Ing. Mecánico realice los informes periciales sobre el estado mecánico del vehículo involucrado en un accidente de tránsito, no es muy adecuado que el informe lo realice un mecánico, éste pose conocimientos mecánicos a través de la experiencia, en cambio el Ing. Adquirió sus conocimientos a lo largo de su preparación académica.

QUINTA PREGUNTA

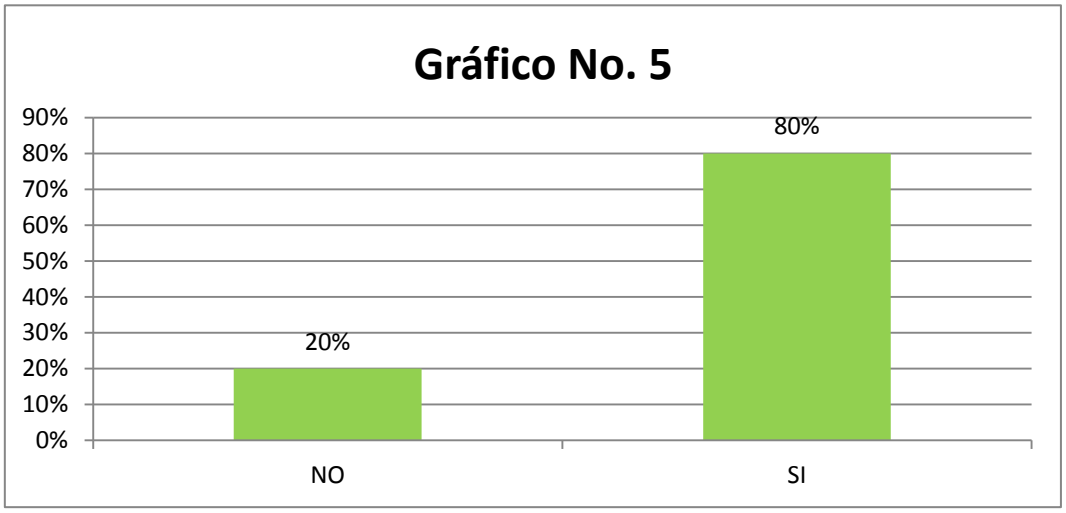
¿Es necesario realizar una reforma jurídica al COIP, con la finalidad de incorporar el informe pericial de un ingeniero en mecánica automotriz en la etapa procesal?

Cuadro No. 5

Indicadores	**Frecuencia**	**Porcentaje**
Si	24	80%
No	6	20%
Total	**30**	**100%**

Fuente: Profesionales del Derecho y Agentes Civiles de Tránsito de la ciudad de Loja

Autor: Ismael Chango Martínez



INTERPRETACIÓN: El 80% de los encuestados consideran que es muy necesario reformar el COIP con la finalidad de incorporar en la etapa de prueba del juicio de tránsito el informe pericial hechos por un Ing. Mecánico. Sólo el 20% de los encuestados expresan que no hay necesidad de realizar reforma al COIP, en este sentido.

ANÁLISIS: A los que se les aplicó las encuestas son personas que están con amplios conocimientos sobre la materia, por ello, es muy necesario considerar su opinión de realizar una reforma al COIP, con la finalidad de insertar en el proceso jurídico de tránsito el informe pericial de un Ing. Mecánico.

6.2 RESULTADOS DE LAS ENTREVISTAS

Las entrevistas fueron compuestas por cinco interrogantes debidamente elaboradas, las cuales se las aplicó a profesionales en derecho en donde nos expresaron sus conocimientos a través de las repuestas en referencia a la temática de la presente investigación. (NÓRMESE EN EL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL "EL ART. 371 DEL CAPÍTULO VIII INFRACCIONES DE TRÁNSITO" LA PERICIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR UN EXPERTO EN INGENIERÍA AUTOMOTRIZ, PARA UN CORRECTO EXAMEN PERICIAL).

PRIMERA PREGUNTA

¿Considera usted que las fallas mecánicas en los vehículos están entre las principales causas para que exista un accidente de tránsito?

- Primer entrevistado.-

  Si el vehículo en un mal estado es un arma mortal, se ha evidenciado muchos accidentes por falla mecánica.

- Segundo entrevistado.-

  Las fallas mecánicas son una de las principales causas para que haya accidentes de tránsito en el país, el sistema de frenos y el sistema de dirección son los elementos que más se averían en un vehículo produciendo accidentes muchas veces mortales.

- Tercer entrevistado.-

  Si, efectivamente las fallas mecánicas en los frenos son causantes de grandes accidentes a nivel local, nacional y mundial.

- Cuarto entrevistado.-

  Después de conducir en estado etílico y el exceso de velocidad, considero que las fallas mecánicas en los vehículos han cobrado vidas en las vías ecuatorianas.

- Quinto entrevistado.-

  Las fallas mecánicas en los vehículos están entre las principales causas de muerte en el país.

Comentario: Las fallas mecánicas en los vehículos automotores son una de las principales causas que producen accidentes de tránsito y hasta la muerte en nuestro país tanto como manejar en estado etílico o bajo sustancias estupefacientes.

SEGUNDA PREGUNTA

¿Cree usted que es necesario incorporar en la etapa procesal de un juicio de tránsito el informe pericial sobre el estado mecánico del vehículo involucrado en un accidente de tránsito?

- Primer entrevistado.-

  Es muy importe saber si la causa del accidente es fruto de un desperfecto en el sistema mecánico del vehículo.

- Segundo entrevistado.-

  Claro, es de vital importancia el informe pericial del estado mecánico del vehículo involucrado en un accidente de tránsito, con esto se sabe el nivel de responsabilidad del conductor.

- Tercer entrevistado.-

  Es muy importe conocer sobre el estado mecánico del vehículo, sirve de atenuante al conductor, pero ojo, al informe lo debe realizar un especialista.

- Cuarto entrevistado.-

  Si al determinar que existió una falla mecánica en el momento de un accidente, se puede lograr una inocencia total del conductor, no hay culpa, ni mucho menos dolo.

- Quinto entrevistado.-

  Ayuda de mucho en la etapa probatoria del juicio, conocer las condiciones mecánicas de los vehículos involucrados en un accidente de tránsito.

Comentario: Es de muchísima importancia incorporar en la etapa procesal de un juicio en materia de tránsito el informe pericial para saber con exactitud cuáles fueron las causas por las que ocurre el accidente de tránsito.

TERCERA PREGUNTA

¿Qué profesional estima conveniente que debe realizar el informe pericial sobre el estado mecánico del vehículo inmiscuido en un accidente?

- Primer entrevistado.-

  Debe ser una persona capacitada en mecánica, un ingeniero mecánico.
- Segundo entrevistado.-

  Un mecánico
- Tercer entrevistado.-

  Un perito en mecánica
- Cuarto entrevistado.-

  Un ingeniero mecánico.
- Quinto entrevistado.-

  Considero que la única persona capacitada para realizar este tipo de informes es un Ing. Mecánico

Comentario: La única persona que está en capacidad para realizar dichos informes es un Ingeniero en Mecánica Automotriz.

CUARTA PREGUNTA

¿Cuáles serían las consecuencias jurídicas que se darían en el proceso judicial de tránsito al incorporar el informe pericial sobre el estado mecánico de vehículo hecho por un Ing. Mecánico?

- Primer entrevistado.-

  Consecuencias positivas al ordenamiento jurídico, se estructuraría de mejor manera, no existirían vacíos jurídicos.

- Segundo entrevistado.-

  Poder establecer mecanismos jurídicos con los cuales se logrará mayor consistencia procesal, el informe pericial es de vital importancia.

- Tercer entrevistado.-

  Sería idóneo que se incorpore en la etapa de prueba el informe pericial de un Ing. Mecánico con la finalidad de determinar el grado de responsabilidad del conductor.

- Cuarto entrevistado.-

  Lograr la inocencia de una persona, ya que no es culpa del conductor sino que es un acto inesperado por parte del automotor.

- Quinto entrevistado.-

  La celeridad y economía procesal serían los dos principales principios constitucionales, que se verían enormemente favorecidos.

Comentario: Una vez que se incorpore el informe pericial realizado por un Ingeniero en Mecánica Automotriz comprobaremos si un accidente de tránsito

fue o no ocasionado por una falla mecánica y de esa manera saber con exactitud la inocencia de dichas personas.

QUINTA PREGUNTA

¿Es necesario realizar una reforma jurídica al COIP, con la finalidad de incorporar el informe pericial de un ingeniero en mecánica automotriz en la etapa procesal?

- Primer entrevistado.-

  Sí, es de vital importancia incorporar el informe pericial por un Ing. En mecánica automotriz con la finalidad de poder determinar las verdaderas causas del accidente.

- Segundo entrevistado.-

  Sería lo más adecuado la incorporación el informe hecho por un Ing.

- Tercer entrevistado.-

  Es muy necesario con la finalidad de poder establecer el grado de responsabilidad del conductor.

- Cuarto entrevistado.-

  Lo más lógico es aquel informe, en la actualidad y con el nuevo ordenamiento jurídico tendría un papel muy trascendente en la etapa de prueba.

- Quinto entrevistado.-

  Lo hay necesidad de reformar el COIP, simple y llanamente una resolución por parte del Consejo de la Judicatura desde Quito, para que se incorpore el informe pericial.

Comentario: Lo más adecuado sería reformar el Código Orgánico Integral Penal para que exista el informe pericial realizado por un Ingeniero en Mecánica Automotriz en los accidentes de tránsito con la finalidad de determinar el grado de culpabilidad del conductor.

Análisis de las entrevistas

Las fallas mecánicas en los vehículos son una de las principales causas para que se puedan dar los accidentes de tránsito, obviamente existe más causales dentro de lo que es un accidente de tránsito, pero las fallas mecánicas acarrean un alto grado de responsabilidad para los accidentes. Por ello, es muy importante implementar dentro de la normativa penal de nuestro país el informe pericial hecho por un experto en mecánica automotriz en los procesos de tránsito, con la finalidad de poder esclarecer de una manera eficaz las causales del accidente.

Como es sabido un perito es aquel que tiene amplios conocimientos sobre un tema, por ello quien debería hacer los informes periciales y quien debería estar calificado por el CNJ para la elaboración de los informes periciales es un INGENIERO MECÁNICO.

Al no existir este ingeniero mecánico como recurso procesal de la normativa penal ecuatoriano, se está vulnerando el debido proceso, el principio de proporcionalidad y el principio indubio pro reo. Con esto es urgente realizar una reforma penal con la finalidad de legislar en pro del pueblo.

6.3 Estudio de casos

Primer caso:

VISTOS: Previo el sorteo de ley de fecha 29 de marzo del 2010 a las 10h29(fs.1vta.) correspondió a este juzgado el conocimiento de esta causa signada con el Nro.0011-2010, por ello mediante audiencia oral y pública llevada a efecto el lunes 5 de abril del 2010 a las 14h40 en las oficinas del juzgado, se formuló cargos en contra del sospechoso D. I. E. parte del Fiscal de Loja Dr. Luís Eduardo Montesinos, subrogante del fiscal de tránsito Dr. Victoriano Andrade, por el accidente de tránsito ocurrido el día 24 de octubre del 2009 a las 07h40 en la Av. Manuel Carrión Pinzano de esta ciudad, esto es el choque frontal excéntrico entre los vehículos camión de placas LAE-704, marca Ford, modelo F700, año 1990, color blanco, conducido por el señor D.I.E. y el vehículo tipo buseta de placas LAH-688, marca Hyundai, año 2006, color rojo-plata, conducida por el Sr. R. O. D., produciéndose como consecuencia de este accidente daños materiales en los vehículos participantes y lesiones en la humanidad del último de los mencionados, presumiendo que el procesado D. I. E., ecuatoriano, con cédula de ciudadanía Nro.11038436--, de 26 años de edad, chofer profesional, domiciliado en el barrio Sauces Norte de esta ciudad en la Av. 8 de Diciembre en la entrada a dicha ciudadela, en calidad de autor, debe responder por lo previsto en los Arts.132, 127 literal c) y 137 literal d) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. En esta misma audiencia de formulación de cargos, a pedido del fiscal y presunto ofendido se ha dispuesto medidas cautelares de orden personal y real, como son la de presentarse a la Secretaría del despacho el 5 de cada mes y la prohibición de ausentarse del país por un lado, y, por otro la prohibición de enajenar del vehículo tipo camión de placas LAE-704, medidas que aún persisten a excepción de la de presentarse al juzgado, ya que como consta del proceso a fs.86 y 87, mediante audiencia oral y pública, se ha analizado, discutido, y se ha dispuesto la

prisión preventiva en contra del procesado, encontrándose actualmente cumpliendo esta medida de orden personal en el Centro de Rehabilitación Social de Loja. El ofendido a fs.6 ha comparecido deduciendo acusación particular en contra del procesado, la misma que ha sido aceptada a trámite mediante auto de fecha 5 de mayo del 2010 a las 14h30 de fs.15 y citada conforme a Ley. Al término de la investigación el Dr. José Victoriano Andrade Torres, con fecha 26 de mayo del 2010, emite dictamen acusatorio en contra del procesado D. A. B., indicando que existen graves indicios de responsabilidad en su contra, ya que debido a su imprudencia ocasionó el accidente de tránsito choque con herido y daños materiales en los vehículos, por lo tanto la conducta del procesado se encuadra en lo previsto y sancionado en el Art.127, literales a) y c) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en relación con el Art.137, literal d) Ibidem, en calidad de autor. Notificado dicho dictamen a los sujetos procesales, se ha señalado por varias ocasiones para que tenga lugar la audiencia oral y pública de juzgamiento, la misma que no se efectuó por las razones que obran del proceso a fs. 46, 77, 113, 129. Posteriormente y por encontrase el procesado con mandamiento de prisión preventiva y en calidad de prófugo, de conformidad a lo dispuesto en el inciso final del Art.168 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, se ordena la suspensión de la etapa del juicio hasta que el encausado sea aprehendido o se presente voluntariamente(fs.134), en efecto, con fecha 21 octubre del 2010 a las 16h30 el procesado ha sido detenido y puesto a órdenes del juzgado, girándose la boleta de encarcelación correspondiente a la Directora del Centro de Rehabilitación Social de Loja para que lo mantenga detenido a nombre del juzgado, lugar en el que permanece hasta la actualidad, con este antecedente, continuando con el trámite de la causa, de oficio se dispone señalar por tercera ocasión audiencia oral y pública de juzgamiento en contra del procesado D. I. B., para el día lunes8 de noviembre del 2010 a las 09h00, llevándose a efecto esta diligencia durante esta fecha y prolongándose la misma hasta martes 9 del mismo mes

y año, en cumplimiento a lo preceptuado en los Arts.168 y 169 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en relación a las reglas establecidas para la etapa del juicio en el Código de Procedimiento Penal vigente. Inmediatamente terminada la audiencia de juzgamiento, el suscrito juez, se pronunció sobre el caso, encontrando que el acusado D. I. E., es CULPABLE del delito de tránsito que se lo acusa, por lo que se reduce a escrito esta sentencia a fin de motivarla e imponer la sanción que en derecho corresponda, tomando en cuenta las circunstancias probadas por los sujetos procesales en el juicio, por lo que previamente para hacerlo se hacen las siguientes consideraciones: PRIMERA.- Se declara la validez de lo actuado en razón de haberse observado las normas procesales que regulan el procedimiento acusatorio oral. SEGUNDA.- El suscrito Juez Segundo Provincial de Tránsito de Loja(S), es el competente para conocer, sustanciar y resolver el presente proceso penal de tránsito, de conformidad a lo preceptuado en el Art.147 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Art.229 del Código Orgánico de la Función Judicial; y, por el sorteo reglamentario. TERCERA.- Conforme al sistema acusatorio oral penal en vigencia, toda condena debe estar precedida de una actividad probatoria que los sujetos procesales estimen conveniente para probar su teoría del caso, que lleve a determinar la existencia de la materialidad de la infracción o acto típico, antijurídico, culposo y punible, como la responsabilidad del procesado, producida por las partes acusadoras que en este caso es la Fiscalía y la Acusación Particular. El Dr. José Victoriano Andrade Torres, en su exposición inicial o alegato de apertura del juicio planteo como teoría del caso lo siguiente: es aquella que guarda relación con lo dispuesto y sancionado por el Art. 127 literales a), y c) en relación con el Art. 137 literal d) de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el accidente suscitado el día sábado 24 de octubre del año 2009 entre las 07h40 minutos en la avenida Manuel Carrión Pinzano cerca del túnel del terminal terrestre y en circunstancias que el camión de placas LAE-704, ha estado circulando por la Av.

Manuel Carrión Pinzano en dirección al norte y al pasar el redondel de la ciudadela El Bosque se sube al parterre que tiene dicha avenida, invade el carril de circulación esto es ingresa a la otra vía para chocarse con otra buseta que ese preciso momento circulaba en dirección normal y por dicho carril se trata del vehículo tipo Buseta y perteneciente a Vilcabambaturis y con placas LAH-688 que había salido minutos antes del terminal terrestre rumbo a Vilcabamba una vez en esas condiciones se impacta los dos vehículos y producto de dicho impacto el camión arrastra a la buseta hacia el norte por algunos metros, el conductor de dicha buseta el señor R. D., queda atrapado entre su asiento y el volante, en tanto que el controlador de la buseta salía golpeado el rostro, mientras que el conductor del camión se había dado a la fuga, olvidándose sus documentos personales en la cabina de dicho camión siendo reconocido por algunos señores que estuvieron presente en dicho accidente. La acusación particular, plantea como su teoría lo siguiente: Que el señor B. M. antes de que se produzca el accidente estuvo libando con unos cuatro o cinco compañeros, posiblemente compañeros de trabajo, parece que estuvieron en la bomba de gasolina que se quemó en la avenida Mercadillo y la otra avenida Pio Jaramillo Alvarado en virtud de esta condición de fuerte etilismo, es que se produce este accidente no hay otra circunstancia válida y como se demostrará posteriormente que haya tenido efectos en este acto culposo por lo cual ocasionó este tremendo accidente y tremendo daño material y lesionó en su integridad física al señor D., este alto etilismo es por el que se produce este accidente en una carretera de dos carriles totalmente amplia con amplia visibilidad a las siete y quince aproximadamente, en la vía Manuel Carrión Pinzano que coge una pendiente para luego coger el carril para salir al puente que conduce a la vía Catamayo y atravesando el parterre se va y se lanza contra el vehículo de la Vilcabambaturis del señor R. O. D. que es justamente debido a su fuerte etilismo que es una agravante de responsabilidad, atraviesa el parterre y se va y se estrella con un vehículo que transitaba en forma normal en una velocidad mínima porque acababa de salir de la

terminal terrestre Reina del Cisne el señor R. D. para decir a lo mejor por el exceso de velocidad se produce, mentira un vehículo que salía tal vez a unos treinta kilómetros por hora, mientras el otro no avanzó a dar la curva por la tremenda pendiente que venía y por eso es que le vence el vehículo, salta el parterre y se va a estrellar en el vehículo de la Vilcabambaturis, por esto es obvio de que el señor B. M. tiene que cumplir con sus obligaciones de tipo penal, y de tipo civil esto es las indemnizaciones de daños y perjuicios a más de purgar una pena que sabrá imponerla en base a toda la prueba que hemos aportado y ha aportado el señor fiscal. Nosotros vamos a demostrar que es el Art.126 el que le corresponde aplicar al señor Beltrán Medina Alberto por su fuerte etilismo. Que reclama por concepto de indemnización de daños y perjuicios, daño emergente y lucro cesante la cantidad de ochenta y cinco mil dólares. Que con las copias certificadas de un reporte para autoridad jurídica de detalles de llamadas el señor B. M. no estuvo comprando un motor en Huaquillas pasando a Aguas Verdes como pretende hacer creer, estuvo aquí libando. Con este propósito han solicitado la comparecencia de: 3.1. El Ofendido LIC. R. O., bajo juramento en lo principal dijo: Que el día 24 de octubre del 2009 se encontraba en el terminal terrestre conduciendo su vehículo de la Cooperativa Vilcabambaturis, salía con el turno de 07h15, salía con pocos pasajeros, por la parte de atrás del terminal, cogió la primera curva e ingresó a su carril derecho de la Av. Manuel Carrión Pinzano más allá de la boca del túnel que desvía los vehículos con dirección a Catamayo, ya que su destino era Vilcabamba y ve que un camión se venía encima suyo, invadiendo su carril, por lo que los impacta y los arrastra pero no sabe qué espacio, quedando luego atrapado en el volante y latería retorcida sin que lo puedan sacar, debiendo rescatarlo posteriormente los bomberos, sufriendo un desmayo y despertando en la clínica San Agustín, donde fue ingresado para recibir atención especializada por las lesiones producidas principalmente de sus rodillas en donde se le había regado el líquido cenobial, que a esta clínica había llegado un señor de nombres Luís Lojano, cree

amigo del conductor del camión con la intención de quitarle los documentos que se había olvidado luego del choque, esto a su hermana que se encontraba en la clínica; que ni el acusado ni algún familiar le ha dado nada por los daños materiales sufridos en su vehículo de transporte público ni para su recuperación de su salud, sólo después que se lo detuvo al acusado se acercó la mamá y su esposa tratando de arreglar pero que hasta la fecha no ha recibido nada, que las personas que estaban en el camión habían estado en estado de embriaguez así le refirió el Sr. Luís Guerrero y otras personas le comentaron que habían estado en unos novios; que su buseta la compró en la suma de $55.000,00 y que luego del accidente la vendió como chatarra en $10.000,00 a una señora de Quito de apellido Malla tal cual como quedó, siendo la buseta del año 2006, que debido a este accidente ha dejado de percibir de 120 a 130 dólares diarios; que la empresa a la que pertenece Vilcatur tienen un fondo para ayudar en estos casos, recibiendo como ayuda de sus compañeros la suma de $3300,00 dólares; y, finalmente indica que desde el mes de septiembre del 2010 ya está trabajando con un nuevo vehículo en la empresa y pide que se haga justicia ya que fue afectada su situación económica su trabajo de toda la vida y su salud ya que aún no se repone de sus dolencias en sus rodillas y tobillo. 3.2. DRA. ROSA ENITH RODRIGUEZ, quien bajo juramento en lo principal dijo: Que los informes que le son puestos a su vista los reconoce como suyos en donde constan sus firmas, presentados en la fiscalía, y que corresponden a experticias médico legales realizadas a los señores R. O. y J. P. Que al señor R. O. D., lo valoró en la clínica San Agustín el mismo 24 de octubre del 2010, que el mismo paciente le indicó sobre el accidente sufrido, sufriendo las siguientes lesiones: CABEZA: en hemicara izquierda múltiples lesiones cortantes (excoriaciones y laceraciones) suturadas. ABDOMEN: en la fosa iliaca derecha dos zonas equimóticas la una de dos centímetros y la otra de un centímetro respectivamente. EXTREMIDADES INFERIORES: DERECHO.- En cara interna de rodilla equimosis morada de diez centímetros de diámetro con

excoriaciones lineales. IZQUIERDO: en articulación de rodilla cara externa signos de inflamación edema y tumefacción más equimosis morada de seis centímetros de diámetro, en tobillo externo a la palpación dolor intenso se acompaña de hematoma. ESTUDIOS RADIOLOGICOS. Rastreo ecográfico de abdomen superior e inferior: no muestra colección de líquido libre en cavidad abdominal y no se evidencia laceraciones hepáticas o esplénicas. CONCLUSIONES: Luego de efectuar el examen médico legal, observa placa de ecografía abdominal estudios radiológicos de tobillo izquierdo y revisar el historial clínico correspondiente al señor R. O., paciente sufrió accidente de tránsito "colisión vehicular" cinco horas a tras luego de lo cual presentó múltiples heridas cortantes en hemicara izquierda producto de lesión traumática con objeto cortante y los signos de inflamación observados en tobillo y rodilla izquierdos producto del impacto contra objeto duro-contundente. Estableciendo una incapacidad para el trabajo de catorce días contados desde la fecha de su producción salvo complicaciones posteriores. Esta perito le realiza al paciente una nueva valoración médica el 15 de noviembre del 2009 en su casa de habitación, llegando a las siguientes conclusiones: "…Luego de solicitar los estudios radiológicos se observa y se informa en la radiografía antero-posterior y lateral de rodillas LEVANTAMIENTO PERIOSTICO A NIVEL DE MESETA TIBIAL IZQUIERDA DE POSIBLE ORIGEN TRAUMÁTICO RECIENTE. En el eco Doppler de rodillas se visualiza y se informa: En RODILLA DERECHA importante presencia de líquido extra-articular por debajo del tendón de cuádriceps (cuatro centímetros cúbicos).En RODILLA IZQUIERDA presencia de líquido por debajo del ligamento colateral interno. El derrame (presencia de líquido por debajo del tendón del cuádriceps y por debajo del ligamento colateral interno) a consecuencia del suceso de tránsito que produjo traumatismo en rodillas después de la contusión-impacto. Las características del derrame son que se forma lentamente en un período aproximado de 24 horas después del trauma y raras veces se presenta a gran tensión, pero que no desgarra ninguna estructura vascular; motivo

por el cual no se visualizó en la primera valoración ya que la misma se la realizó a las pocas horas del suceso de tránsito. El tratamiento en los derrames serosos generalmente estos se reabsorben espontáneamente". Por lo que luego de realizar el examen médico-legal y obtener los estudios radiológicos respectivos, estas lesiones son de aquellas que por lo general provocan incapacidad para el trabajo de treinta y siete a cuarenta días contados desde la fecha de su producción, salvo complicaciones posteriores, debiendo recalcar que esta persona debió guardar reposo absoluto. Contestando el interrogatorio que le hace la acusación particular dice que la enfermedad puede ser de más tiempo que la incapacidad laboral, pero que el lesionado debía haberse sometido a una valoración periódica para ver su recuperación por lo que desconoce sobre lo posterior y se ratifica en el tiempo de incapacidad informado. Respecto del otro lesionado J. Á. P., quien era el ayudante del bus, indicó que tenía lesiones mínimas por lo que ya había sido dado de alta el mismo día, y consistía en herida en región superciliar derecha y los signos de inflamación en nariz y boca producto del impacto contra objeto duro contundente, por lo que esas alteraciones son de aquellas que por lo general provocan incapacidad para el trabajo de cuatro a cinco días. 3.3. Suboficial de Policía J. C. P., quien bajo juramento en lo principal dijo: Que él tomó procedimiento de este accidente de tránsito ocurrido el 24 de octubre del 2009 conjuntamente con su compañero O.r M., ya que como habían estado de amanecida estaban yendo a entregar el patrullero y subían por la calle del accidente y vieron el accidente que había ocurrido unos cinco minutos antes, ya estaban los bomberos, constatando que un camión se había salido de su carril derecho que circulaba con dirección al norte y se había cruzado al carril izquierdo invadiendo este por donde había estado circulando una buseta de la Cooperativa de Transporte Vilcabambaturis que circulaba con dirección al sur, esta calle o avenida se trata de la Manuel Carrión Pinzano y el percance se había suscitado entre el redondel de la Cdla. El Bosque y la salida del túnel del terminal terrestre con dirección a

Catamayo, el conductor de la buseta estaba atrapado en el volante y los hierros retorcidos sin poderlo sacar para que reciba atención médica ya que se encontraba herido, mientras que el ayudante de dicha buseta ya había sido llevado al hospital, mientras que en el otro vehículo no había nadie su puerta izquierda estaba abierta en el cual su compañero O. M. en la cabina donde va el conductor había encontrado una porta cédula con documentos personales originales los mismos que le entregó y adjuntó al parte policial; reconoce las fotografías de los vehículos accidentados que le presenta el señor Fiscal y manifiesta que esos son los automotores accidentados como las posiciones en que quedaron después del accidente, que el camión al que se ha referido es de placas LAE-704 y la buseta es de placas LAH-688; que es verdad que un agente del Siat le ayudó a transcribir el parte policial pero que este documento es de su autoría, el mismo le dictó en base al procedimiento que tomó y lo suscribe y lo firmó bajo su responsabilidad; que la buseta tenía daños materiales como la puerta hundida del chofer, parabrisas rotos, siendo el impacto en la parte frontal izquierda y su lateral, indicando finalmente que no le consta que el acusado que está presente sea el conductor del camión. 3.4. Cabo 2do. de Policía O. M. M., quien bajo juramento confirma lo relatado por su otro compañero Carlos Palate, y en lo principal dice, que al salir del terminal terrestre con C. P. se encontraron con el accidente que había ocurrido a la altura del túnel del terminal terrestre, que el señor que está en la audiencia Roberth Díaz estaba en la buseta apretado en los fierros la misma que había estado dirigiéndose de Norte a Sur, mientras que el camión ha bajado con dirección Sur-Norte y atraviesa el parterre y se impacta con la buseta invadiendo su carril, reconoce las fotografías que le presenta el señor Fiscal de los vehículos accidentados; que el chofer del camión no se encontraba ni ninguna otra persona pero que la puerta estaba abierta por lo que se acercó al camión y encontré unos documentos originales en la cabina y procedió a recogerlos se trataban de cédula, licencia, matrícula, soat y unos instructivos de este seguro del señor Beltrán Medina y

que le entregó al Subof. C. P.; que tanto la Cruz Roja como la policía lo sacaron al conductor de la buseta para trasladarlo a un centro asistencial y que el acusado presente no lo vio en el lugar. 3.5. Cabo 2do. de Policía D. L. C., quien en lo principal bajo juramento dijo: Que realizó como perito técnico del SIAT las pericias de reconocimiento técnico-mecánico y avalúo de los daños materiales producidos en los automotores; el reconocimiento del lugar del accidente de tránsito y la reconstrucción de la infracción, como las respectivas ampliaciones que la autoridad le ha solicitado. Que los DAÑOS MATERIALES producidos en los vehículos los describe así: Bus Hyundai, modelo County, año 2006, de placas LAH-688, color plata-vino, de propiedad de R. O. D., en la PARTE FRONTAL: guardachoque de fibra plástica desprendido de sus bases de sujeción y con quebraduras en su tercio izquierdo y medio, mascarilla desprendida de sus bases de sujeción en su tercio izquierdo; carrocería media desplazada hacia el interior en su tercio izquierdo con demostración de roce, adherencia de pintura azul y con hundimiento en su tercio izquierdo; parabrisas desintegrado en su totalidad; pilar izquierdo con hundimiento en sus tres tercios. LETERAL DERECHO: Vidrio de la ventolera desintegrado en su totalidad. LATERAL IZQUIERDO: Carrocería izquierda con hundimiento y rayaduras en su tercio medio; puerta con deformación plástica por impacto y compresión; retrovisor con deformación plástica por impacto y compresión. TECHO: Desplazado hacia el interior en su tercio izquierdo y con abolladuras en su tercio izquierdo. ZONA INTERIOR: Fragmentos de vidrio en sus tres tercios de los asientos delanteros; asiento delantero izquierdo desplazado hacia atrás; tablero desplazado hacia atrás y desprendido de sus bases de sujeción en su tercio izquierdo. SISTEMA DE ALUMBRADO: Conjunto Óptico delantero izquierdo desintegrado en sus tres tercios; luz señalizadora de viraje delantera izquierdo desalojado de sus bases de sujeción; neblinero izquierdo desprendido de sus bases de sujeción. En el resto de la estructura del automotor SIN OBSERVACION A LA INSPECCION OCULAR, determinando que esto daños

ascienden a la suma de $2500,00 dólares. Ampliando este informe el perito, en el sentido de que dice que era justo tomar en cuenta daños materiales internos, gastos de importación y mano de obra, los mismos que en primera instancia no fueron considerados, por lo que estima que la reparación de los daños materiales alcanzaría un monto aproximado de $8550,00 dólares. Mientras que el otro vehículo tipo camión, marca Ford, modelo F700, año 1990, de placas LAE-704, color blanco, de propiedad del procesado, tenía daños que los describe así: PARTE FRONTAL: Guardachoque de fibra plástica desprendido de sus bases de sujeción y con quebraduras en su tercio izquierdo y medio; guardachoque metálico adherido al guardachoque con demostración de roce en su tercio izquierdo y medio, abolladuras y adherencia de pintura de color rojo en su tercio izquierdo; carrocería media con hundimiento en su tercio izquierdo; parabrisas desintegrado en su totalidad; pilar izquierdo con hundimiento en sus tres tercios. LATERAL IZQUIERDO: Neumático delantero con demostración de roce en su flanco externo; estribo desplazado hacia el interior y con hundimiento en su tercio inferior y medio. ZONA INTERIOR: Fragmentos de vidrio en sus tres tercios. SISTEMA DE ALUMBRADO: Conjunto óptico delantero izquierdo desintegrado en sus tres tercios; luz señalizadora de viraje delantera izquierdo desalojado de sus bases de sujeción; el resto de partes del automotor sin observación a la inspección ocular. Estimando estos daños en la suma de $1500,00 dólares. En cuanto al RECONOCIMIENTO DE LUGAR DEL ACCIDENTE, dice que lo realizó el 26 de octubre del 2009 a las 10h00, en la Av. Manuel Carrión Pinzano a 37.20 metros hacia el Sur-Occidente de la entrada al túnel a desnivel del Terminal Terrestre, que esta avenida tiene doble sentido de circulación con señales de tránsito que indican la aproximación a redondel, que el ancho de la calzada es de 7.10 m. cuyo parterre tiene 2.85 m. de ancho. Que para fines del informe que adjuntó a la fiscalía identifica como participante (1) al camión con cajón-C, marca Ford, color blanco, año 1990, de placas LAE-704, de propiedad y conducido por el procesado D. A. B. M. y como participante

(2) al bus, marca Hyundai, color plata-vino, de placas LAH-688, año 2006, de propiedad y conducido Sr. R. O. D., por lo que al hacer y recrear la dinámica general del accidente determina que el participante (1) conducía el móvil por la calzada de circulación Oriente demarcada de la Av. Manuel Carrión Pinzano en dirección al Nor-Occidente, como se ilustra en el plano adjunto, a una velocidad no determinada por falta de elementos técnicos de juicio suficientes que determinen su cálculo. El participante (2) conducía el móvil por la calzada de circulación Occidente de la Av. Manuel Carrión Pinzano en dirección al Sur-Occidente, como se ilustra en el plano adjunto, a una velocidad no determinada por falta de elementos técnicos de juicio suficientes que permitan su cálculo. En las condiciones antes descritas el participante(1), desconcentra la atención en la conducción en cuanto a su entorno vial, estrellándose con su neumático delantero izquierdo contra un cuerpo de masa inelástica(bordillo del parterre), dentro de la zona de estrellamiento "A" acotada en el plano adjunto, sobrepasando el mismo con toda su estructura, volviendo a estrellarse contra varios cuerpos de masa inelástica(postes de madera), dentro de la zona de estrellamiento "B" acotada en el plano adjunto, ingresando a la calzada occidente, invadiendo el carril normal de circulación ante la presencia y proximidad del móvil (2), impactando con el tercio izquierdo de su parte frontal en el tercio izquierdo de la parte frontal del móvil (2), dentro de la zona de impacto "B" acotada en el plano adjunto. Ocurrido lo anterior el móvil (1),producto de la fuerza del impacto "A" se desplaza 10 metros hacia el Nor-Occidente, deteniendo su marcha por interposición de masas, quedando con su parte frontal direccionada hacia el Nor-Occidente, siendo su posición final la acotada en el plano adjunto. Por su parte el móvil (2), producto de la fuerza del impacto "A", se desplaza 10 metros en proceso de retroceso, adosado a la carrocería de móvil (1), iniciando un giro en sentido horario de 45º, desviando su trayectoria inicial y quedando con su parte frontal direccionada hacia el occidente, siendo su posición final la acotada en el plano adjunto. Precisando como CAUSA BASAL, que el

participante (1) desconcentra la atención en la conducción, estrellándose, invadiendo el sentido contrario de circulación y posterior impactando a móvil (2). Y, como infracción accesoria, que el participante (1), se retira del lugar sin prestar ayuda a la víctima del accidente. Y en cuanto AL INFORME TECNICO DE RECONSTRUCCIÓN DEL ACCIDENTE, el perito arriba a las mismas conclusiones ya indicadas y proporciona los datos ya expuestos anteriormente, sin aportar ningún otro dato de interés para esta resolución en esta pericia. Finalmente, este perito policial dijo que como vive en Catamayo llegó al lugar de los hechos a instantes de haber ocurrido el accidente, por lo que reconoce con facilidad las fotografías que le exhibe el señor Fiscal sobre el accidente y como quedaron los vehículos accidentados, así como fundamentó su ampliación del informe de daños de la buseta en proformas que le presentó incluso el mismo acusador particular, verificando sus valores en la casa Hyundai como la mano de obra pese a que los del SIAT tienen una tabla de valores que la van actualizando cada vez en base a proformas. 3.6. DR. F. E., quien en lo principal dijo: Que de lo que recuerda un día sábado 24 de octubre del 2009 a las 07h30 a 08h00 de la mañana circulaba en un vehículo de su hermano con dirección a Belén, por la vía occidental de paso y más o menos a la altura de unos departamentos o casas de venta, iba una buseta de la Cooperativa Vilcabambaturis con dirección al terminal que paró para dejar pasajeros y tras suyo bajaba un camión blanco en forma rápida, por lo que al ver esto, procedió hacerse a su derecha para que pase el camión, luego rebasó a la buseta de la Vilcabambaturis continuando atrás del camión, al llegar al redondel este vehículo siguió la circulación a mano derecha y creo que el conductor perdió la estabilidad del mismo y comenzó a arrastrarse sobrepasando el parterre al otro carril y sobre este otro carril subía una buseta de Vilcabambaturis la que fue impactada por el camión, los vehículos se arrastraron considerablemente, al presenciar el accidente se detuvo, dándose cuenta que la buseta impactada era del señor R.D. a quien lo conoce porque trabaja en la NN en Secretaría de la carrera de

CC, llamó para que ayuden, cuando se acercó a la buseta lo vio a R. D. que había quedado atrapado y los del camión se fueron bajándose dos por el lado o puerta derecha y uno por el lado izquierdo, siendo el acusado que está presente en la audiencia quien se bajó del lado del conductor siendo él el conductor del camión a quien lo reconoció ya que antes era conductor de taxi y le había hecho algunas carreras y le reconoce el rostro del señor(acusado), la forma como se bajó el conductor del camión no sabe, pero dice él estaba sentado en el volante, luego de ello se fue donde su hermano donde al frente de él viven unos familiares de R. D. para avisarles del accidente y que vayan a ayudarlo; que en la buseta habrían unos cinco a ocho pasajeros, que fue a la parte de adelante y observó que R. D. estaba atrapado en el volante y las laterías retorcidas, ratificándose cuantas veces de que el acusado estuvo como conductor del camión ese día. 3.7. Señor J. A., quien en lo principal dijo: que él trabajaba en la buseta Nro.12 de la Vilcabambaturis todos los días sábados y domingos la misma que le pertenecía al Lic. R. D., ese día salieron del terminal a Vilcabamba en turno de 07h30 de la mañana, iba parado en la puerta, cuando ya cogieron la Av. Manuel Carrión Pinzano por su derecha pasando la entrada del túnel que desvía los vehículos a Catamayo, ve que un camión se acercaba a ellos y se cruza el parterre y se venía frente a ellos y los impacta, lo que hizo es agarrarse o abrazarse de la puerta sufriendo lesiones en la frente, pero que en ningún momento perdió el sentido por lo que fue primero a auxiliarlo al conductor que estaba entre los fierros atrapado, que vio a tres personas abajo fuera del camión y que fueron los que huyeron sin prestar auxilio a las víctimas, reconociendo al acusado presente en la audiencia como a una de las tres personas del camión sin saber si sería el conductor; que a él lo llevó la Cruz Roja en una Ambulancia; que en la buseta iban de 5 a 10 pasajeros y que el conductor de la buseta R. D. no estaba inconsciente sino que se encontraba alterado. 3.8. Señor S. S. , quien en lo principal de su declaración dijo: que ese día viajaba a Vilcabamba en el turno de 07h30 en calidad de pasajero en la buseta

de la Cooperativa Vilcabambaturis conducida por el Sr. R. D., sentado en un asiento de adelante al costado derecho del conductor con visibilidad hacia el frente por lo que pudo observar todo lo que pasó y en el momento que iban apareció un camión por el redondel se pasa el jardín e invade la vía que circulaban ellos y los impacta, que como iba sentado casi a la misma altura del chofer sale disparado hacia afuera del carro por el parabrisas sin zapatos cortándose el pie y las manos, se para y ve que el señor R. D. está aplastado con el tablero y volante dándose cuenta que estaba bien golpeado apretado con las latas, también pudo ver a tres personas que huían del lugar y que gritaba a la gente "cogánlos", que al acusado si lo vio entre la gente y se fueron corriendo como al terminal, que esas tres personas eran las que estaban en el camión y que lo reconoce al acusado presente que también corrió y se fueron sin prestar ningún tipo de ayuda o auxilio a las víctimas, quienes se bajaron por el lado derecho del camión, no le consta si estaban en estado de embriaguez, en todo caso no precisa si el acusado era el conductor del camión, indicando que todo esto ocurrió el día sábado 24 de octubre del 2009 a las 07h30. 3.9. Señor R. V. O., quien en lo principal de su declaración dijo: que es conductor de la buseta de su papá de la misma Cooperativa Vilcabambaturis, trabajando Loja-Vilcabamba, el día del accidente estuvo de regreso a Loja siendo su ayudante su hermano Víctor Ocampo, estaba bajando en toda la Brigada ahí paró para dejar un pasajero y en ese momento le pasó un camión y partió nuevamente tras de él, se pasó el redondel, pasó el andén y chocó a la buseta, iba rápido el camión y cuando regresa a ver se produce el accidente, salió una polvareda, se estacionó y paró para ayudar, alcanzando a ver tres personas que querían como parar un taxi de espaldas, reconociéndolo al acusado de cara que estaba allí y luego dedicándose a auxiliar a su compañero que había quedado atrapado en la buseta; que igualmente vio a tres heridos el Lic. R. D., el ayudante y otro pasajero que estaba cortado el pie y la mano y que había estado sentado adelante en la buseta y se refiere de él como "Un gordo sin zapatos y herido decía

cogánlos, cogánlos"; que al acusado no lo vio si estaría en el volante, lo vio que estaba en el sector, pero no lo vio que estaba conduciendo y que a la final no pudo verlos por donde se fueron y que es con el gordito que ingresaron a la buseta a tratar de salvar a su compañero R. D. no pudiendo sacarlo porque estaba atrapado en la cabina y volante, por lo que este trabajo lo hicieron los bomberos. 3.10. Además, como prueba documental, la Fiscalía ingresó al juicio: el parte policial y demás documentos anexos al mismo (fs.175 a 179); reconocimientos médicos de los señores Roberth Díaz y José Álvaro Pesantez, practicados por la Dra. Rosa Rodríguez y sus ampliaciones (fs.164 a 174); tarjeta índice del acusado (fs.220); copia certificada del contrato de compra-venta del vehículo tipo camión de placas LAE-704 a favor del procesado por parte de los señores N. N. y B. B. (fs.221); recorte del diario "Crónica de la Tarde" en donde consta fotografía del accidente (fs.218); los reconocimientos técnicos mecánicos de los vehículos practicados por el perito policial D. C., Agente Investigador del SIAT (fs.180 a 189); reconocimiento de lugar del accidente, fotografías y croquis y su ampliación (fs.191 a 2004); informe técnico de reconstrucción del accidente (fs.206 a 212); fotografías tomadas a instantes de ocurrido el accidente y CD donde constan las mismas (fs. 213 a 217); y, reportes de llamadas telefónicas proporcionadas por la compañía PORTA al Fiscal que investigó el caso (fs.223 a 241). Por su lado, el acusador particular, agrega copias certificadas del expediente fiscal, que obran de fs.242 a 382, que tienen relación la mayoría a las diligencias ya indicadas e introducidas por la fiscalía y otras como proformas(fs.275, 276); facturas(fs.277, 280, 281, y 284); tabla de amortización del banco de machala(fs.341); contrato de compra-venta de vehículo entre R. D. y la Sra. C. P., del vehículo de placas LAH-688 de fecha 19 de enero del 2010(fs.342); certificación del Gerente de la Cooperativa de Transporte Vilcabambaturis Cía. Ltda., sobre aportes de socios y sobre ingresos que ha dejado de percibir el socio R. D. (fs.383), además de estas copias constan versiones de testigos y peritos rendidas en las etapas previas al juicio, que más

adelante indicaré si tienen algún valor en materia probatoria en la forma que sido introducidas o carecen de eficacia jurídica. CUARTA.- El acusado, se acoge en forma libre y voluntaria al derecho constitucional de guardar silencio y su defensa plantea como su teoría del caso la siguiente: El accidente de tránsito se suscito el 24 de octubre del año 2009, en circunstancias que el vehículo de mi representado tipo camión de placas LAE-704, se encontraba circulando por la avenida Manuel Carrión Pinzano a la altura del túnel del Terminal Terrestre de esta ciudad de Loja, el mismo que estuvo conducido por un chofer que mi cliente lo había contratado y que por razones que desconocemos se sube al parterre invade el carril izquierdo de la mencionada avenida e impacta al vehículo tipo buseta de placas LAH-688, conducido por su propietario R. D., por lo que se produjo un choque frontal excéntrico, con daños materiales en los dos automotores avaluados en cuatro mil dólares y lesiones del señor R. D. que le dan un tiempo de incapacidad para el trabajo de catorce días, en esas circunstancias mi representado se encuentra detenido injustamente ya que él no estuvo conduciendo el vehículo de su propiedad el día veinticuatro de octubre del año dos mil diez, él tampoco causo el accidente si bien es cierto es dueño del automotor y tal vez podría ser responsable civilmente, además mi defendido siempre ha mantenido una conducta intachable no es peligroso para la sociedad por el contrario es una persona servicial y colaboradora con la comunidad es padre de familia es el único sostén económico de su familia, tiene hijos menores de edad y su esposa no trabaja en ninguna cosa es ama de casa se dedica a los quehaceres domésticos y al cuidado de sus hijos. Y presenta la siguiente prueba: 4.1. Señor Á. R. O., quien en lo principal de su declaración dijo: que él arregló la buseta chocada de la Vilcabambaturis a pedido del señor Humberto Malla quien la había comprado, siendo pintor de carros se dedica a arreglar carros chocados, entregándole la misma terminada, ya que se enteró que la buseta la llevaban a trabajar en Quito en transporte escolar, que por el trabajo que lo concluyó en Catamayo, es decir, por el arreglo de todo lo que es latería le cobró

la suma de $2500,00, sin conocer cuánto gastaría por los daños mecánicos, pero que supone que no gastó más de $500,00 para arreglar los desperfectos mecánicos. Que al acusado lo conoce desde hace seis años atrás y sabe que es una persona de buena conducta y no peligrosa para la sociedad. 4.2. Señor M. H. G., quien en lo principal dijo: Que lo conoce al acusado desde el año 2004 cuando eran compañeros en la Cooeprativa de Taxis "Sevilla de Oro", que por eso sabe y conoce que no ha tenido más accidentes de tránsito, que es chofer profesional al cien por ciento, es buen conductor, tiene dos hijos menores de edad, la esposa no trabaja, su hija estudia, siendo el único sostén de la familia y que en definitiva es una persona de buena conducta. 4.3. Señor E. P.A., este testigo si bien es cierto que da detalles del accidente ocurrido y afirma haber llegado al lugar del accidente ya que es taxista y estaba haciendo una carrera a la Cdla. El Bosque y que después regresó para ayudar, que él arregló el vehículo del acusado por la suma de $1200,00 y que valoró los daños de la buseta en $3500,00 dólares, me inclino a pensar que no es un testigo creíble, ya que pese haber dado detalles de los hechos, cuando se le preguntó sobre la posición en que quedaron los vehículos, su apreciación no concuerda con las fotografías que obran del accidente y dice: "que los vehículos los movieron y estaban frente con frente" cuando en realidad el camión había quedado yuxtapuesto en el lateral izquierdo de la buseta con el frente hacia el norte, mientras que la buseta luego de ser arrastrada había quedado cruzada en la calzada con el frente hacia el occidente o con dirección a Catamayo(fotografías de fs.213 y 215) reconocidas por testigos y peritos que declararon y que determinaron que esa fue la posición final de los vehículos luego del percance de tránsito, por lo que como recalcó es muy dudosa e interesada la declaración de este testigo que además precisó que no vio el accidente. 4.4. Sin objeción de las parte acusadoras el procesado ingresó al juicio prueba documental que obra de fs.384 a 421 del expediente, las principales se refieren a diligencias ya introducidas como prueba por los otros sujetos procesales, debiendo resaltar que

también ingresa lo relacionado a la decisión del fiscal Rodrigo Montero de archivar la causa al amparo del inciso primero del Art.172 de la Ley Orgánica de Transporte terrestre(fs.401); a los antecedentes penales del procesado(fs.402 a 410); certificados de buena conducta(fs.411 a 413); partidas de nacimiento de los niños Aracely Carolina y Juan Diego Beltrán Silva, hijos del procesado(fs.415 a 416); cartas de pago de luz eléctrica(fs.414); cédula de identidad y certificado de votación del procesado(fs.417); cédula de identidad y certificado de votación de la esposa del procesado(fs.418); certificado de la niña A. B. S. por participar en el Programa de Desarrollo Infantil, con la modalidad "Creciendo con nuestros Hijos" en el período 2009-2010, de fecha 31 de julio del 2010(fs.419); tabla de amortización de una deuda que mantiene el acusado en la Cooperativa de Ahorro y Crédito del Sindicato de Choferes de Loja(fs.420); y, partida de matrimonio del procesado con la Sra. K. E. S., celebrado el 9 de septiembre del 2005. QUINTA.- Expuesta como queda la prueba aportada por los sujetos procesales, es menester analizar si la misma ha sido introducida bajo los principios constitucionales y legales que rigen el sistema procesal penal ecuatoriano, principalmente de concentración, contradicción, dispositivo, oralidad, igualdad de oportunidades para las partes, y, respeto a las garantías del debido proceso. La Prueba para ser tomada en cuenta como tal, debe ser producida en el juicio(Art.79 CPP), además esta tiene valor si ha sido pedida, ordenada, practicada e incorporada al juicio conforme a las disposiciones que rigen la materia probatoria en nuestro Código de Procedimiento Penal, de tal manera, que la introducción de prueba en el juicio no deviene en arbitraria peor aún que se pretenda querer hacer valer alguna evidencia probatoria bajo viejas prácticas inquisitorias que aún persisten y que debemos desecharlas definitivamente de nuestro procedimiento, la misma norma constitucional previene que las pruebas obtenidas o actuadas con violación de la constitución o la ley no tendrán validez alguna y carecerán de eficacia probatoria (Atr.76, numeral 4.). Más aún, que la finalidad primordial de la prueba es establecer

tanto la existencia de la infracción como la responsabilidad del acusado (Art.85 del CPP). 5.1. En ese sentido, considero que de la prueba aportada se encuentra plenamente probada la materialidad de la infracción, con las declaraciones de la Dra. R. R., Suboficial de Policía C, Cabo Segundo de Policía D. C., Cabo Segundo de Policía O. M., del ofendido R. D. L., ayudante de la buseta J. Á. P., principalmente, cuyas declaraciones se hace mención anteriormente. En materia de responsabilidad, así mismo todos los testigos son concordantes en manifestar que reconocen al acusado estar presente en el lugar de los hechos, identificándolo de cara, y que luego se fue con otros dos acompañantes, pero el que realmente lo compromete y no cabe duda de que era el conductor del vehículo camión que impactó a la buseta, es el Dr. Francisco Rivera Balcazar, cuyo testimonio como testigo presencial de los hechos considero verdadero, porque con lujo de detalles da cuenta del vehículo camión que circulaba por la Av. Manuel Carrión Pinzano que lo rebasó un poco antes del accidente a la altura de los militares por donde hay unas casas de venta con dirección al terminal, quien orillo a su derecha el vehículo que conducía porque el camión venía rápido, luego continuó tras de él y vio que pasando el redondel que queda junto a la Cdla. El Bosque, ese camión se sale de su carril e ingresa al parterre que divide dicha avenida ingresando al otro carril contrario por donde circulaba una buseta de la Cooperativa Vilcabambaturis con dirección a Vilcabamba y la impacta de frente, destacando que el procesado que está presente en la audiencia era el conductor del camión a quien lo reconoce y ve que junto a él salieron dos personas más del camión y huyen del lugar, refiriendo que lo reconoce al acusado porque antes era taxista quien le había realizado algunas carreras, esto a no dudarlo es así, ya que un testigo presentado por el acusado M. H. G., declaro que lo conoce al acusado desde el año 2004 cuando eran compañeros en la Cooperativa de Taxis "Sevilla de Oro". 5.2. Existen medios probatorios legalmente introducidos y acreditados en el juicio por las partes en orden a establecer la materialidad de la infracción y la responsabilidad del

acusado. Pero hay cierta documentación agregada por la acusación particular que únicamente se ha limitado a sacar copias certificadas del expediente fiscal y presentarlas al juicio (copias obran de fs.242 a 383), entonces una buena parte de esta información no ha sido introducida ni acreditada legalmente en el juicio, porque del escrito de prueba presentado por el acusador particular de fs.154 y vta. pide que se reproduzca a su favor esa documentación, lo que es contradictorio al sistema acusatorio oral, no se puede reproducir información en el juicio, se debe crear y producir esa información, A.G., al referirse a la prueba material en donde estos autores encasillan la prueba documental dicen que: "La producción de prueba material en el juicio, en consecuencia, se rige por dos lógicas en tensión: de una parte, la lógica de la desconfianza; de la otra, la lógica del sentido común. Que por la lógica de desconfianza "nadie tiene porqué creer que esto es lo que la parte que lo presenta dice que es, simplemente por qué ella lo diga" y ponen un ejemplo, nadie tiene porqué creer que este cuchillo es el cuchillo encontrado en el sitio del suceso, simplemente porque el fiscal lo diga. Recordemos dicen una vez más, que los jueces toman contacto con el caso por primera vez en la audiencia del juicio oral y puesto que se toman en serio el principio de imparcialidad, no están dispuestos a conceder credibilidad preconcebidas a ninguna de las partes. Concluyendo que se debe exigir que los objetos y documentos deben en general ser "acreditados", esto implica que los objetos y documentos deben ser ingresados por lo general a través de testimonio, por lo que la acreditación es una exigencia de admisibilidad pero sobre todo de credibilidad. Cómo se puede tomar en cuenta los documentos de fs.275, 276, 277, 279, 280, 281,284, referente a gastos realizados por el acusador particular, cuando ni siquiera cumplen los presupuestos del Art.83 del Código de Procedimiento Penal; reproducción de versiones fs. 278, 282, 319 a 323, 330, 331, 337, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352; y certificación de fs. 383, el resto de documentación de alguna manera fue acreditada por la fiscalía e indirectamente le favorece a la acusación

particular. 5.3. La acusación particular también sostuvo que el acusado Beltrán Medina, produjo el accidente en estado de embriaguez, esta circunstancia no fue probada, la embriaguez no se puede presumir o creer subjetivamente que tal o cual conductor conduce en ese estado, debe estar acredita técnica y científicamente. Negarse a realizarse la prueba de alcoholemia constituye indicio de hallarse en estado de embriaguez (Art.151, inciso 2do. de la Ley de la materia), pero este no es el caso, ya que el acusado huyó del teatro de los acontecimientos. 5.4. En definitiva, del accidente resultaron daños materiales en los vehículos participantes, conforme lo declaró y se ratificó en sus informes el perito policial Dennis Cajamarca, avaluando los daños del camión marca Ford de placas LAE-704 en la suma de $1500,00, y, los daños de la buseta marca Hyundai modelo County de placas LAH-688, luego de las ampliaciones de su informe, en la suma de $8550,oo, tomando ya en cuenta los daños internos, gastos de importación y mano de obra, no se probó algún otro monto mayor que los indicados por los daños materiales, valor este último que deberá ser tomado en cuenta para la liquidación de los daños reclamados por el acusador particular. Y, también lesiones en la humanidad del acusador particular que ese día estaba como conductor de la buseta, y que la Dra. R. R. las valoró y emitió su informe médico legal que ha sido acreditado a través de su declaración, quien se ratificó que la incapacidad para laborar por esas lesiones en la víctima, luego de una segunda valoración médica, es de treinta y siete a cuarenta días con reposo absoluto, sin que pueda emitir otra indicación o valoración posterior a la segunda valoración que le hizo al señor R. D.. 5.5. El señor R. O., en calidad de acusador particular, reclama en su demanda como cuantía por las indemnizaciones de daños y perjuicios la suma de $50.000,00 dólares, que comprenden también daño emergente y lucro cesante, pero en el juicio, que es el momento oportuno y único de probar su reclamación, no presentó prueba alguna en ese sentido y que demuestre cuál fue el daño emergente y el lucro cesante, a no ser lo que manifesté lo que buenamente pudo probar la fiscalía, cuánto dejó de percibir

económicamente del bus averiado y de su trabajo, con que monto cuantificable en números se lo perjudicó, lo que dejó de ganar o la ganancia que se le privo por este accidente en su actividad de comercio o venta de servicio de transporte. El daño emergente sería el importe de las expensas hechas por el lesionado en el proceso de curación, así como el costo de la reparación del vehículo. Mientras que, el lucro cesante debe entenderse como la ganancia que el lesionado ha dejado de obtener, esto es, el aumento patrimonial que con bastante probabilidad aquel habría conseguido de no haberse presentado el hecho ilícito causa del daño, pero con miras a la determinación del lucro cesante, es indispensable allegar todos los elementos de información para conocer la renta media personal del lesionado, esto no reviste dificultad cuando el sujeto pasivo del daño recibe sueldo o salario, se vuelve difícil cuando la persona lesionada ejerce por cuenta propia una profesión liberal o un arte u oficio determinados, en razón de que la renta es difícilmente controlable. Una forma sería introducir en el juicio documentos preexistentes y auténticos a fin de que la renta personal se pueda estimar inductiva o comparativamente en relación al tenor acostumbrado de la vida del ofendido y de su familia o comparando los probables ingresos suyos con los de otra persona que ejerza la misma actividad o profesión, todo esto es posible, naturalmente, en la fase contenciosa, es decir en el juicio, lo que no hizo la acusación particular, parece que ese fue el propósito que adjuntara una certificación firmada por el Sr. P. O. como gerente de la Compañía de Transporte Vilcabambaturis Cia. Ltda. y el señor Pavel Valencia, Contador Público, de fs.383, pero esta certificación jamás fue sometida a los principios del sistema acusatorio oral, principalmente a su acreditación, oralidad, y contradicción, cómo puede entonces valorarse un documento de índole privada si quienes emitieron esa información no han comparecido al juicio a declarar y simplemente se pretende por escrito hacer valer esa información no cotejada o contrastada. 5.6. Se conoce que el ofendido R. D., después de producido el accidente, optó por vender la buseta accidentada de su propiedad a la

Sra. C. P. M., conforme se desprende del documento de fs.309 y vta., elaborado en la Notaría Sexta del cantón Loja del Dr. Jorge Barrazueta. 5. 7. El procesado, a través de sus testigosN. M. y O. O., demuestra que tiene dos hijos menores de edad, una de las cuales está estudiando, que la esposa no trabaja, qué el acusado es el único sostén de la familia y que es de buena conducta, es decir, que estas circunstancias se las tome como atenuantes a favor del acusado, estos testigos a su vez, el primero de los nombrados dijo que él arregló la buseta chocada a pedido del señor Humberto Malla en lo que tiene que ver a la latería nada de lo mecánico y que por su trabajo cobró $2500,00 dólares, mientras que el tercero de los nombrados se lo presentó principalmente para desvirtuar la declaración del Dr. F. al sostener que el Dr. R. no fue un testigo presencial sino que llegó al lugar de los hechos después de ocurrido los mismos, éste testigo, si bien da detalles del accidente y afirma haber estado en el lugar, de haber arreglado el camión del acusado en la suma de $1200,00 dólares y que por la buseta iba a cobrar $3500,00 dólares por arreglarla, sus afirmaciones quedan en tela de duda, cuando se refiere a la posición de los vehículos impactados, quien sostiene que los mismos luego del choque quedaron frente a frente un poco retirados o movidos, cuando de la prueba aportada por las partes y de las fotos presentadas se establece que la posición de los vehículos fue otra ya descrita anteriormente, como decía, el acusado pretende que se le tome en cuenta atenuantes, pero debo considerar que el acusado luego de producir el accidente se da a la fuga, abandonando a las víctimas del accidente, evadiendo la acción de la justicia, como la no presentación a la audiencia de juzgamiento en las veces que el juzgado señaló esta diligencia, debiendo sustituir las medidas cautelares que se le dispuso por la prisión preventiva en base a la cual se lo detuvo y se pudo pasar la audiencia de juzgamiento, por lo que, si bien ha demostrado atenuantes a su favor no se las puede aplicar por la existencia de circunstancias agravantes en su contra al tenor de los dispuesto en los literales b), c), y h) del Art.121 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre. 5.8. No hay

que olvidar, que el acusado planteó como su teoría del caso, que el accidente de tránsito ocurrió en circunstancias que su camión circulaba por la Av. Manuel Carrión Pinzano, conducido por un chofer que fue contratado y que no sabe porque razón se cruzó el parterre e impactó a la buseta que venía por el otro carril, que él no conducía el vehículo de su propiedad. Esta tesis así planteada, no fue probada por el acusado, más bien, se llegó a establecer que el día del accidente de tránsito él era el conductor de su camión plenamente identificado por el Dr. Francisco Rivera Balcázar y por los demás testigos que dan fe que estuvo en el sitio del percance y luego huyó junto a dos acompañantes más. 5.9. Hay que determinar con precisión, que el acto u acción que desencadenó este accidente de tránsito, es que el conductor del camión pierde el control del mismo atravesando el parterre que separa el otro carril de la Av. Manuel Carrión Pinzano invade e ingresa al mismo impactando al vehículo buseta de la Vilcabambaturis que en ese preciso momento estaba dirigiéndose a Vilcabamba con pasajeros, lo que se traduce en un acto temerario de imprudencia absoluta del procesado, con un descuido e inobservancia total a la reglamentación de tránsito, causando aún más peligro del que por si existe en el tráfico vehicular, faltando a lo que la doctrina enseña, el deber de cuidado debido, que es aquella presteza a la prudencia a fin de evitar un peligro mayor que el creado por la circulación vehicular; y, al principio de confianza, que no es otra cosa, que en una actividad compartida, el otro se comportará conforme al deber de cuidado. La imprudencia constituye uno de los elementos característicos de estos delitos culposos de tránsito, puede ser la expresión de una excesiva confianza en la propia habilidad de conducir que no le importa en las condiciones que lo hace o de la pretensión de sortear con éxito una situación que se sabe peligrosa, la imprudencia consiste sencillamente en aquella actitud síquica de quien no prevé el peligro o previéndolo no hace todo lo posible por evitarlo, dice el autor C. O., pág. 53 en su obra Tratado Técnico-Jurídico Sobre Accidentes de Circulación, que "En la imprudencia se anida frecuentemente el riesgo por el hecho de

que, fallando la intuición de las circunstancias objetivas, empuja la conducta más allá de los límites de la normalidad y de los previsto". Es así que se concluye con la ayuda del perito policial que el acusado el día del accidente desconcentró la atención en la conducción, el motivo no se justificó porqué, estrellándose, invadiendo el sentido contrario de circulación y posterior impactando a la buseta que se dirigía a Vilcabamba de Norte a Sur conducida por el ofendido Roberth Díaz, quien además resultó lesionado, siendo esta la CAUSA BASAL O EFICIENTE del accidente, es decir, es aquella circunstancia que interviene en forma directa en la producción de este accidente y sin la cual no se hubiera producido el mismo. Decíamos que la conducta del procesado refleja irresponsabilidad a la hora de conducir, porque no prestó atención a lo que prevén los Arts.181 y 183 de la Ley de la materia, que se refieren, a que los usuarios de las vías públicas están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a los bienes, como están obligados a obedecer las normativas, reglamentaciones viales, indicaciones de los agentes de tránsito y señales de tránsito que establezcan una obligación o prohibición, salvo circunstancias especiales que lo justifiquen. Finalmente, de conformidad al Art.270 del Reglamento de la Ley, en todo momento los conductores son responsables de su seguridad, de la seguridad de los pasajeros y la del resto de usuarios viales. Por todo lo analizado y estando al tanto que, son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito(Art.106 de la Ley), el suscrito Juez Suplente del Juzgado Segundo Provincial de Tránsito de Loja, ADMINISTRANDO JUSTICIA, EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR, Y POR AUTORIDAD DE LA CONSTITUCIÓN Y LAS LEYES DE LA REPÚBLICA, declara al acusado señor XXXX, de nacionalidad ecuatoriana, con cédula de ciudadanía número 1103843---, de 27

años de edad, casado, de ocupación chofer profesional, con licencia tipo "D", domiciliado en el barrio Sauces Norte a la entrada, Av. 8 de Diciembre, de esta ciudad de Loja, como el único autor y responsable de la infracción prevista y sancionada en el literal d) del Art.137 en relación con el literal c) y f) del Art.127 de la Ley de Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sin considerar atenuantes de ninguna clase u otra sanción alternativa por la existencia de agravantes en su contra de conformidad a los literales b), c) y h) del Art.121 Ibidem, se le impone la pena de UN AÑO de prisión ordinaria; suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo; y, multa de cinco(5) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, que serán canceladas en la Comisión Provincial de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de Loja; pena principal que la cumplirá en el Centro de Rehabilitación Social de la ciudad de Loja, tomando en cuenta los días que haya permanecido detenido por esta causa.- La acusación particular presentada por el ofendido R. O. en contra del acusado, es procedente y se la acepta, por lo que se dispone al amparo del último inciso del Art.169 Ibidem, que el acusado pague a favor del mencionado ofendido, por concepto de daños y perjuicios, la suma de OCHO MIL QUINIENTOS CINCUENTA DOLARES ($8.550,00), conforme a lo analizado en el numeral 5.4. del considerando QUINTO de esta sentencia, valores que han sido plenamente justificados en el avalúo pericial realizado al automotor (buseta) por el perito policial D. C. .- No se regulan costas procesales, ya que la administración de justicia en materia penal es gratuita al tenor de lo dispuesto en el Art.75 y demás artículos que hablan de la supremacía de la Constitución de la República a partir del 424.- NOTIFÍQUESE Y HÁGASE SABER.-

ANÁLISIS DEL CASO.

A modo de resumen, este caso es sobre un accidente de tránsito ocurrido por invasión de carril y de vía de un automotor, producto de lo cual impacta a un vehículo de transporte público, ocasionando considerables daños materiales, además de lesiones graves a las víctimas que recibieron el impacto, no sin dejar de mencionar que el causante del accidente se da a la fuga en vez de prestar atención urgente y primeros auxilios a los heridos.

La sentencia para el causante del accidente de tránsito dictamina un año de prisión ordinaria a ser cumplido en el Centro de Rehabilitación Social de Loja, suspensión de la Licencia Profesional de conducir por el mismo tiempo, multa de cinco remuneraciones básicas del trabajador en general y la suma de ocho mil quinientos dólares por concepto de daños y perjuicios.

Respecto a lo que concierne al presente trabajo de investigación, se procederá a analizar el informe pericial que consta en el presente caso y que fue la base para la imposición de la cantidad de dinero a cancelar por daños y perjuicios. A manera de resumen, consta que el perito dictamina en su informe todos los hechos que según él sucedieron al momento del accidente, además de que establece en dos instancias avalúos por concepto de reparación del vehículo de transporte público siniestrado.

Consta que la diligencia pericial fue practicada por un agente policial con grado de Cabo Segundo, se procede a verificar en la página web de la SENESCYT si esta persona posee título académico de tercer, tecnología o al menos de técnico superior, pero no consta absolutamente nada en los registros de la

Institución Pública, por lo que fácilmente se puede deducir que esta persona no tiene ningún tipo de preparación académica o técnica, por lo tanto, desde un inicio, jamás podría estar calificado como PERITO, puesto que un PROFESIONAL del peritaje es alguien que ha estudiado y se ha preparado científica, académica y técnicamente para el desempeño de tan delicado trabajo.

Muchos dirán que los estudios no importan, que lo importante es que este "supuesto" perito tiene muchísima "experiencia" porque viene realizando los mismos peritajes desde hace muchos años y que además por ser miembro de la policía podría gozar de credibilidad, pero no es así, porque en la normativa que rige las actuaciones y tabla de honorarios de peritos, en su Art. 2 establece que para ser perito se necesita de título profesional en la especialidad pericial, además de mínimo 400 horas académicas en cursos afines a la materia, a excepción de las personas expertas en algún ARTE U OFICIO, quienes únicamente necesitarán 200 horas académicas y no necesariamente un título profesional.

No hace falta mencionar que todo lo relacionado con pericias de tránsito tiene que ver con la Ingeniería Mecánica y Automotriz, además de alguna especialización forense en la materia de accidentes de tránsito, por lo tanto, es obvio mencionar que esto no se trata de un arte u oficio, sino más bien de algo que involucra la ciencia y el método científico en toda la dimensión de la palabra. Es decir que no cualquiera puede ser aspirante a perito de tránsito, sino únicamente alguien con título profesional de Ingeniero Mecánico

Automotriz y que además cuente con basta experiencia en la materia, sin dejar de mencionar alguna especialización.

Si se analiza por títulos profesionales y por los requisitos del cuerpo legal antes mencionado, la persona que realizó este peritaje está completamente descalificada para practicar dicha pericia, puesto que no posee los conocimientos académicos, ni científico – técnicos para el ejercicio de tan delicado trabajo. En este caso, simplemente se contó con una persona que sabe practicar pericias en base a la experiencia que ha ido adquiriendo a lo largo de los años, por lo tanto, sus conocimientos son totalmente EMPÍRICOS, lo cual completamente opuesto a un perito de verdad.

Esta falta de formación profesional se ve reflejada a primera vista en la redacción del informe pericial, que presenta fallas semánticas, faltas de ortografía, mala composición y obscuridad completa en los resultados de la práctica pericial, tanto así que como era de esperarse, el informe se manda a aclarar y completar por no ofrecer conclusiones precisas y concisas que permitan establecer a ciencia cierta lo que ocurrió durante el accidente de tránsito.

Para los peritajes se debería contar con personal sumamente especializado en una sola rama de conocimiento, puesto que en este caso, se observa a perito “todólogo” o “multifacético” que recibe la orden de realizar cuatro peritajes sobre ramas completamente distintas, aunque complementarias entre sí.

Primero, el perito debe realizar un reconocimiento técnico – mecánico de los vehículos siniestrados, lo cual, como se mencionó antes es materia de un Ingeniero Mecánico Automotriz.

Segundo, el perito debe realizar un avalúo de los daños materiales producidos en los vehículos, lo cual se considera que es materia de una persona con estudios de mercado como un Ingeniero en Comercio o tal vez un Economista por ejemplo, de tal manera que se pueda obtener un avalúo OBJETIVO y REAL de los costos que ameritan los daños, puesto que se debe realizar un estudio de mercado, comparar precios de los repuestos en diferentes marcas, hacer un estudio de los costos de mano de obra al menos en la ciudad de Loja, de tal manera que, comparando múltiples ofertas y proformas, se pueda establecer un promedio de gastos que serán la base para un avalúo justo.

Tercero, el perito debe realizar un reconocimiento del lugar del accidente de tránsito, lo cual, por la naturaleza del accidente de tránsito, recae más bien sobre un Ingeniero Civil con estudios en suelos y pavimentos, de tal manera que pueda analizar el lugar de una manera científico – técnica, pudiendo establecer por ejemplo que hubo algún material en el suelo de la vía que provocó el siniestro, o que por el estado de la misma provocó que el automotor perdiera el control, en fin, el reconocimiento del lugar de los hechos es una diligencia pericial a ser desarrollada por un especialista, no por cualquier persona.

Cuarto, el perito debe realizar la reconstrucción de la infracción que provocó el accidente de tránsito. Así mismo, es fácil determinar que se necesita de un

profesional titulado en las Ciencias Forenses, mínimo con una especialización en reconstrucción de escenas de delitos para que pueda practicar la mencionada pericia, ya que se necesita determinar cómo sucedieron exactamente los hechos, pero para ello, basándose en métodos científico – técnicos, esto por ejemplo basándose en el informe de rastros de huellas de neumáticos otorgado por el perito especialista que debió haber hecho la diligencia del reconocimiento de lugar de los hechos. Obviamente se puede inferir que el perito relata su versión de cómo sucedieron los hechos en su informe, pero en ningún momento sustenta cuáles fueron las razones por la cual él llega a esa conclusión, por lo tanto, se puede asegurar que en el informe consta la manera en la que el perito se IMAGINÓ según su punto de vista como sucedieron los hechos.

Resulta entonces que en este caso donde se necesitaban CUATRO peritos especialistas en diferentes ramas, cuya complementariedad podría arrojar un resultado final objetivo y verdadero de lo que sucedió, se escogió a UNA sola persona sin preparación profesional para realizar el trabajo de cuatro diferentes personas.

En el presente caso, el perito comienza con las caracterizaciones de cada uno de los vehículos siniestrados, enumerando marcas, tipos, modelos, colores, números de placas, años de fabricación, etc., para luego comenzar con el relato del estado en el cual se encuentran los automotores, mencionando con una terminología simplista y no técnica los daños que sufrió cada automotor producto del accidente de tránsito.

Una vez que termina de relatar los daños, manifiesta que en el resto del automotor no se observa nada A LA INSPECCIÓN OCULAR. Es decir que se realizó un peritaje únicamente a simple vista, sin la ayuda de equipos e instrumentos tecnológicos que pudieran determinar por ejemplo daños internos en el motor, o la causa de porqué alguna piezas se desintegraron en su totalidad y otras en cambio solo sufrieron una destrucción parcial.

Terminado el reconocimiento, el perito se aventura a mencionar en primera instancia un avalúo de dos mil quinientos dólares, producto de su simple vista. Obviamente el juez mandó a ampliar el informe y resulta que recién ahí el perito se da cuenta que no tomó en consideración los gastos por daños materiales internos, gastos de importación y mano de obra, por lo que en su ampliación, el primer avaluó poco más que se triplica a la suma de ocho mil quinientos dólares. Nunca se ha visto que en un informe se mencione un avalúo y que en su ampliación se triplique el mismo. Las ampliaciones son únicamente para esclarecer detalles que no se entendieron del informe pericial, no para reformarlo completamente, triplicando un avalúo, esto es inadmisible en un país donde se pretende la modernización de la justicia.

En cuando al reconocimiento del lugar del accidente, se comienza describiéndolo al mismo junto con su señalética, para terminar mencionando las medidas de la calzada y del parterre. ESE ES TODO EL RECONOCIMIENTO DE LA ESCENA DE LA INFRACCIÓN. No hace falta mencionar que es un reconocimiento pobre y superficial, como diría el perito

con sus propias palabras: A SIMPLE VISTA. Hacen falta estudios de suelo, condiciones de la vía y sobre todo condiciones climáticas de ese día.

Luego del “amplísimo” informe de reconocimiento del lugar de los hechos se procede a recrear la dinámica general del accidente de tránsito, describiéndose en un principio el sentido el que circulaban los automotores siniestrados (no demuestra cómo llegó a esa conclusión), después, el perito menciona que no puede determinar la velocidad a la que iban los vehículos por *“falta de elementos técnicos de juicio suficientes que determinen su cálculo”.* Esto, en épocas en las que tecnología ha avanzado tanto resulta inaceptable, puesto que para está la ciencia, que fácilmente podría determinar dichas velocidades en base a las huellas de frenado de los neumáticos. Sin embargo, según el “juicio” (si es por su juicio el informe está viciado de parcialidad, ya que no se trata del juicio del perito, sino de lo que se puede comprobar científica y técnicamente) del perito, la velocidad es imposible de determinar.

Algo que es del asombro en el presente análisis es que en el informe pericial se manifiesta que el participante uno *“desconcentra la atención en la conducción en cuanto a su entorno vial”.* Esta afirmación por poco y cae en la categoría de temeraria y maliciosa puesto que es imposible para el perito comprobar que en el preciso momento del accidente el chofer estuvo desconcentrado. Ante esto caben las siguientes preguntas: ¿Cómo sabe que estuvo desconcentrado, cuáles son sus argumentos para probarlo? ¿Qué es estar desconcentrado? ¿Qué es una desconcentración? La única manera de determinar si alguien está

desconcentrado sería introduciéndose en ese preciso momento en el cerebro de la persona para determinar si está prestando atención o no.

Continuando con su fantasiosa versión de los hechos, sin mencionar cómo llegó a esas conclusiones, el perito manifiesta que el vehículo impactado de desplaza diez metros en proceso de retroceso, iniciando un giro de 45° en el sentido de las manecillas del reloj (sentido horario según el perito), hubiera sido bueno que se mencionase con pruebas cómo se llegó a esta afirmación.

Esta afirmación de desconcentración por parte de uno de los choferes resulta crucial para el destino del juicio, puesto que el juez manifiesta en la sentencia que esta afirmación del perito es la CAUSA BASAL de la infracción de tránsito. Cuando por ejemplo, las causas pudieron ser otras como por ejemplo que el chofer perdió el control del automotor porque resbaló en la calzada, o que se quedó dormido, o que estaba en estado etílico. Así que se determina que el origen de esta infracción fue la desconcentración cuando pudieron sido muchísimas más causas, dependiendo de las cuales podían haber influido en que la sentencia sea más rigurosa o leve. Por ejemplo, si las causas hubieran sido por conducir en estado etílico, la sentencia hubiera sido más rigurosa, es decir que esa afirmación sin sustento probatorio del perito de la desconcentración al conducir influye por completo en el resultado del litigio.

Otro hecho que llama profundamente la atención es que el perito vive en la ciudad de Catamayo, cuando bien se pudo haber señalado a un perito que viva en Loja, de tal manera que éste pudiera haber conocido de antemano el estado del suelo de las vías del lugar del accidente, las condiciones climáticas de la

zona y los materiales de construcción de la calzada y el parterre. El perito tuvo que viajar de Catamayo a Loja y ese hecho no le permite trasladarse con todos los equipos e instrumentos técnicos que puedan ayudar a la práctica pericial.

Finalmente, hasta de manera ingenua y totalmente parcializada o subjetiva, el pseudo perito manifiesta que *"fundamentó su ampliación del informe de daños de la buseta en PROFORMAS QUE LE PRESENTÓ INCLUSO EL MISMO ACUSADOR PARTICULAR".* Esto es completamente contrario al debido proceso y los principios de objetividad e imparcialidad del sistema acusatorio oral, puesto que la única razón por la que se triplica el valor del primer avalúo es porque UNA PARTE INTERESADA presenta una proforma, viciada de subjetividad, la cual es aceptada por el perito en todas sus partes. El mismo manifiesta que verificó los valores en la casa de Hyundai, pero no presenta las proforma del mencionado almacén, de tal manera que no comprueba cómo es que este segundo avalúo es el justo y real.

En conclusión, se puede determinar a ciencia cierta la obvia falta de preparación técnico – profesional del perito y su claro desconocimiento de las normas y principios del debido proceso, influyendo así de manera clara en el destino del juicio y en la rigurosidad de la sentencia.

7. DISCUSIÓN.

7.1. Verificación de Objetivos.

OBJETIVO GENERAL

El objetivo general planteado en el proyecto de tesis aprobado legalmente es:

"Realizar un estudio doctrinario, jurídico y analítico, del Código Orgánico Integral Penal, en relación a los accidentes de tránsito y los informes realizados por un ingeniero en mecánica automotriz dentro del proceso jurídico en materia de tránsito".

A este objetivo general lo podemos comprobar con el acopio de información plasmada en el marco doctrinario y jurídico, analizando el caso que se incorporó a la presente información se puede considerar y determinar que el informe pericial hecho por un ingeniero mecánico, en un proceso de tránsito es de vital importancia, se puede determinar el grado de responsabilidad del conductor, podemos determinar a ciencia cierta cuál fue el motivo por el cual se produjo el accidente de tránsito, además se pude utilizar aquel informe en caso de que sea falla mecánica el origen del accidente, como una atenuante al momento de resolución judicial.

Son muchos los factores positivos los que generaría el informe pericial hecho por un ingeniero mecánico.

Por otro lado en el marco jurídico se analizó de manera muy puntual la normativa referente a tránsito, dentro del COIP; claramente no existe o no está tipificada la pericia por un ingeniero mecánico en los accidentes de tránsito.

OBJETIVOS ESPECIFICOS.

- *Establecer la importancia de la presencia de agentes periciales especializados en percances automovilístico (mecánico automotriz), para comprobar las posibles causas y culpables en accidentes de tránsito.*

A este objetivo lo podemos comprobar con el acápite de lo que es peritos e informe pericial dentro del marco conceptual del presente trabajo investigativo, al respecto de la investigación de campo con lo que es las preguntas 2 y 3 de las encuestas y entrevistas respectivamente, queda demostrado que la presencia de personas especializadas en mecánica automotriz juegan un papel muy importante dentro de los procesos de tránsito, el valor de su informe es vital para determinar la causa del accidente de tránsito, si es falla mecánica o es error humano.

- *Determinar si los procedimientos periciales utilizados por agentes especializados en accidentes de tránsito, y sus informes periciales son oportunos y eficaces para concretar las causas exactas de los percances automovilísticos.*

A este segundo objetivo específico lo comprobamos ampliamente con lo que es la aplicación de encuestas y entrevistas, así, con la pregunta cuatro de la encuesta y la pregunta tres de entrevista, afianzamos que el informe pericial en

un accidente de tránsito hecho por un ingeniero mecánico es vital para el desenvolvimiento eficaz de un proceso jurídico.

- *Realizar una reforma jurídica, al Código Orgánico Integral Penal, en referencia a los informes periciales por agentes especializados sobre los accidentes de tránsito con el fin disminuir los casos de accidentes de tránsito por fallas mecánicas.*

A este tercer y último objetivo lo verificamos con las ultimas preguntas de la encuesta y entrevistas, en lo que se puede verificar que la mayoría de los encuestados están a favor de la implementación del informe parcial hecho por un ingeniero mecánico, en los procesos juridiciales.

7.2 CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS

La hipótesis planteada dentro del proyecto de investigación del presente trabajo es:

"El procedimiento por el cual se analiza los efectos y causas de los accidentes de tránsito, se determinará por el examen pericial que se realiza a objeto de garantizar un procedimiento adecuado, que dicho examen lo realice un Ingeniero Automotriz, evolucionara el procedimiento pericial en el Ecuador".

A lo largo de este trabajo investigativo se puede verificar que existe un vacío jurídico en lo que respecta el procedimiento jurídico en materia de tránsito; la

falta de tipificación de los informes periciales hechos por un ingeniero mecánico en los procesos de tránsito está dejando vacío jurídico lo cual se debe enmendar.

El informe pericial es muy trascendental en los procesos de tránsito, gracias a esto se puede determinar las verdaderas causales del accidente, el informe pericial concuerda a los principios indubio pro reo, proporcionalidad e igualdad.

7.3. FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA PARA LA PROPUESTA DE REFORMA LEGAL.

En nuestro país la legislación de transito ha tenido un proceso continuo de reformas en implementación jurídica con el objetivo de establecer medias de seguridad para los peatones, conductores y vehículos al igual que las sanciones, infracciones y el procedimiento de juzgamiento frente a los accidentes de tránsito.

La Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial ha sufrido varias reformas orientadas especialmente a las normas de seguridad, modificación y tipificación de las infracciones para que exista una mayor seguridad vial. Además se han derogado varios reglamentos en la ley de tránsito referente a los vehículos automotores, control vehicular (transporte público y privado) y licencias de conducir.

En el momento de que ocurre un accidente de tránsito actualmente son muy pocas las atenuantes existentes para el conductor del vehículo que se

encuentra inmiscuido en dicho accidente, muchas de las veces los accidentes de tránsito son por fallas en la operación mecánica del vehículo, entre las fallas más comunes tenemos los frenos y la dirección, por lo tanto es necesario que se realice un informe pericial por un experto en ingeniería automotriz, con el fin de que dicho informe emitido por un ingeniero en mecánica automotriz sirva como prueba contundente al momento de la resolución del juez y a la vez saber el grado de culpabilidad del conductor.

Sería muy necesario y a la vez conveniente reformar el Código Orgánico Integral Penal ya que si el accidente de tránsito es producto de una falla mecánica no se debería sancionar a una persona con el mismo rigor que a otra que se ha encontrado manejando en exceso de velocidad, llantas lisas y desgastadas, conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo, etc.

De aquí nace la idea del tema que se denomina “NÓRMESE EN EL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL “EL ARTÍCULO 371 DEL CAPÍTULO VIII INFRACCIONES DE TRANSITO” LA PERICIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR UN EXPERTO EN INGENIERIA AUTOMTRIZ, PARA UN CORRECTO EXAMEN PERICIAL”. En definitiva lo que se busca a través de esta investigación es que se incorpore un inciso en el Código Orgánico Integral Penal en el Artículo 371 el INFORME PERICIAL realizado por un experto en Ingeniería Automotriz en el Registro Oficial, para que exista una prueba eficaz al momento de juzgar al implicado.

8 CONCLUSIONES

- Existe un vacío jurídico en el COIP al no incorporar de manera expresa el informe por un perito ingeniero mecánico, dentro de los procesos que se derivan de los accidentes de tránsito.

- La persona apta para la realización de los informes periciales al respecto del estado mecánico del vehículo son los ingenieros en mecánica.

- Las principales fallas mecánicas en los vehículos que se ven inmersos en un accidente de tránsito son problemas en la dirección y sistema de frenos.

- Los actuales informes periciales hechos por los agentes del SIAT, no se apegan a la realidad del estado mecánico del vehículo siniestrado o accidentado, ya que la mayoría de éstos no son especializados en mecánica.

- Al no considerar el informe pericial hecho por un Ingeniero mecánico se está vulnerando dentro del proceso jurídico los principios constitucionales indubio pro reo y el principio de proporcionalidad.

9 RECOMENDACIONES

- A los asambleístas, legislar con la finalidad de incorporar en el Código Orgánico Integral Penal el informe pericial por un Ingeniero mecánico dentro de los procesos de tránsito.

- A los representantes del Consejo Nacional de la Judicatura, calificar a los peritos que tengan la mayor sabiduría y experiencia dentro de lo que corresponde estado mecánico del vehículo.

- A los conductores, revisar el estado mecánico del vehículo frecuentemente, en especial el sistema de dirección y el sistema de frenos.

- A los conductores, respetar la normativa de tránsito, no exceder la velocidad, y sobre todo no conducir en estado etílico y bajo sustancias estupefacientes.

- A los ciudadanos, respetar los pasos peatonales, concientizar que muchas de las veces la imprudencia conlleva a un accidente de tránsito.

9.1 PROPUESTA DE REFORMA JURÍDICA

ASAMBLEA NACIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

CONSIDERANDO:

Que: El más alto deber del Estado consiste en respetar y hacer respetar los Derechos Humanos garantizados debidamente en la Constitución y Tratados Internacionales.

Que: La Constitución de la República del Ecuador garantiza a todas las personas el derecho al debido proceso el cual debe ser permanente, oportuno y sin exclusión para su atención integral e inmediata.

Que: El Estado ejercerá de forma inmediata el derecho de repetición en contra de las personas responsables del daño producido, sin perjuicio de las responsabilidades civiles, penales y administrativas.

Que: 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.

Que: La enmienda de uno o varios artículos del Código Orgánico Integral Penal que no altere su estructura fundamental, o el carácter y elementos constitutivos del Estado, que no establezca restricciones a los derechos y garantías, o que no modifique el procedimiento de reforma de la Constitución es viable, y,

Que: Sea cual sea la naturaleza de la acción penal se reconoce la igualdad de los derechos con respecto a las personas que intervienen en el proceso penal, se encuentran investidos de todos los derechos de la persona natural que reconoce, garantiza y protege la Constitución y las leyes de la República.

En uso de las atribuciones que confiere el Art. 120 numeral 4 y Art. 441 de la Constitución de la República del Ecuador, expide la siguiente:

LEY REFORMATORIA AL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL DEL ECUADOR.

Art. 1. En el artículo 371 agréguese un inciso que dirá:

En los accidentes de tránsito necesariamente se deberá realizar un informe pericial por un ingeniero mecánico calificado por el Consejo Nacional de la Judicatura.

Artículo Final: La presente reforma entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

f.) Presidenta f.) Secretario.

10 BIBLIOGRAFÍA

CODIGOS Y LEYES:

- ECUADOR. Registro Oficial 449 del 20 de octubre del 2008. CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR,

- ECUADOR. CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, Registro Oficial 180 del 10 de febrero del 2014.

- CÓDIGO PENAL DE LA NACION ARGENTINA LEY 11.179.

- LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Registro Oficial 398 del 7 de agosto del 2008.

- LEYES Y DECRETOS DE LA SEGURIDAD VIAL EN ARGENTINA, Ministerio del Interior LEY nº 24.449.

LIBROS:

- ALVARADO, Jorge E. “Manual de Tránsito y Transporte terrestre”. Editorial de la Universidad Técnica Particular de Loja. Año 2005. Primera Edición.

- BORBOR, Benitez. Transporte Terrestre y Educación Vial. Felipe. 2009.

- BOBBIO, Norberto. PRESENTE Y PORVENIR DE LOS DERECHOS HUMANOS, en Anuario de Derechos Humanos de 1981, Editorial COMPLUTENSE, Madrid-España, Año de Publicación 1982.

- CABANELLAS, Guillermo, DICCIONARIO DE DERECHO USUAL, editorial heliasta, Buernos Aires 2005.

- CADENA, Crespo, M. M. Las infracciones o delitos de tránsito, con sus analogías a los delitos del homicidio o al asesinato, Ed. Crisson Color, Quito Ecuador.

- CARDENAS, Raúl, “La presunción de inocencia”, Editorial Porrúa S.A; 2da edición. 2006.

- CORWIN, Eduard, La Constitución de los Estados Unidos y su Significado Actual, editorial Fraterna, Buenos Aires, 1987.

- ESPÍN, Eduardo, LA CONSTITUCIÓN COMO NORMA EN DERECHO CONSTITUCIONAL.

- FERRAJOLI, Luigi, DERECHOS Y GARANTÍAS, 2da Edición, Editorial TROTTA, Año de Publicación 1999, Madrid-España.

- GALLEGOS, Gallegos, Bolívar, Libro Infracciones de Tránsito, Primera Edición, Ed. Impublic. Tomo I. Año 2014.

- HORACIO, Jorge, Revista Iberoamericana de derecho Procesal Garantista. Año Publicación 2013.

- OSSORIO, Juan Manuel: Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales. Edit. Heliasta. Buenos Aires, Argentina. 2002.

- RAMOS MENEDEZ, “El Proceso Penal”. Tomo I. Año 2013

- VILLASOL Agustín y VILLASOL Daniela, PRUEBA PENAL Y CULPA EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO, 2da Edición, Editorial Librería PLATENSE, La Plata-Argentina, Año de Publicación 1999.

- ZAVALA BAQUERIZO, Jorge, El Debido Proceso Penal. Editorial Edino, Guayaquil 2002.

11 ANEXOS

11.1 ENCUESTA

Universidad Nacional de Loja

Área, Jurídica, Social y administrativa

Carrera de derecho.

Sr. Abogado:

Con el afán de desarrollar mi Tesis previa a la obtención del Título de Abogada de los Tribunales de la República, acudo a Ud., para solicitarle que se sirva dar respuesta a las preguntas que a través de esta encuesta, presento a continuación, y cuya temática trata sobre **"'REFORMAS AL RÉGIMEN EJECUTIVO PENAL DEL ADOLESCENTE INFRACTOR PREVIO A GARANTIZAR LA REHABILITACIÓN INTEGRAL Y REINCORPORAR A LA SOCIEDAD"**por lo que agradezco su gentil colaboración.

1.- ¿Cuáles son las causas principales que usted considera para que existan accidentes de tránsito?

……

……

……

2.- ¿En la actualidad considera usted que el informe pericial que realiza el agente del SIAT es el más idóneo o apegado a la realidad?

SI ( ) **NO ( )**

Porque……

……

……

3.- ¿Cree usted necesario incorporar dentro de la etapa procesal del juicio de Tránsito, el informe pericial de un ingeniero mecánico, con la finalidad de determinar si el accidente fue a causa de falla mecánica?

……

……

……

4.- ¿Qué profesional debe realizar el informe pericial sobre el estado mecánico de un vehículo involucrado en un accidente de tránsito?

……

……

…

5.- ¿Es necesario realizar una reforma jurídica al COIP, con la finalidad de incorporar el informe pericial de un ingeniero en mecánica automotriz en la etapa procesal?

SI ( ) **NO ( )**

……

……

……

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN.

11.2. ENTREVISTA

Universidad Nacional de Loja

Área, Jurídica, Social y administrativa

Carrera de derechos

Sr. Abogado:

Con el afán de desarrollar mi Tesis previa a la obtención del Título de Abogado de los Tribunales de la República, acudo a Ud., para solicitarle que se sirva dar respuesta a las preguntas que a través de esta entrevista, presento a continuación, y cuya temática trata sobre **"NÓRMESE EN EL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL "EL ART. 371 DEL CAPÍTULO VIII INFRACCIONES DE TRÁNSITO" LA PERICIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR UN EXPERTO EN INGENIERÍA AUTOMOTRIZ, PARA UN CORRECTO EXAMEN PERICIAL"** por lo que agradezco su gentil colaboración.

1.- ¿Considera usted que las fallas mecánicas en los vehículos están entre las principales causas para que exista un accidente de tránsito?

……

……

……

…..

2.- ¿Cree usted que es necesario incorporar en la etapa procesal de un juicio de tránsito el informe pericial sobre el estado mecánico del vehículo involucrado en un accidente de tránsito?

……

……

……

……

3.- ¿Qué profesional estima conveniente que debe realizar el informe pericial sobre el estado mecánico del vehículo inmiscuido en un accidente?

……

……

……

……

4.- ¿Cuáles serían las consecuencias jurídicas que se darían en el proceso judicial de tránsito al incorporar el informe pericial sobre el estado mecánico de vehículo hecho por un Ing. Mecánico?

……

……

……

……

5.- ¿Es necesario realizar una reforma jurídica al COIP, con la finalidad de incorporar el informe pericial de un ingeniero en mecánica automotriz en la etapa procesal?

……

……

……

……

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

11.3. PROYECTO

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA.

ÁREA JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA.

CARRERA DE DERECHO

TEMA:

"NÓRMESE EN EL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL "EL ARTÍCULO 371 DEL CAPÍTULO VIII INFRACCIONES DE TRÁNSITO" LA PERICIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR UN EXPERTO EN INGENIERÍA AUTOMOTRIZ PARA UN CORRECTO EXAMEN PERICIAL"

TPROYECTO DE INVESTIGACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL GRADO DE ABOGADO

AUTOR:

ISMAEL MANUEL CHANGO MARTÍNEZ

LOJA – ECUADOR

2015

1 TEMA

“NÓRMESE EN EL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL “EL ARTÍCULO 371 DEL CAPÍTULO VIII INFRACCIONES DE TRÁNSITO” LA PERICIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR UN EXPERTO EN INGENIERÍA AUTOMOTRIZ PARA UN CORRECTO EXAMEN PERICIAL”

2. PROBLEMÁTICA:

La lógica de un sistema de licencias se basa en la categorización y tipos de licencias de conducir existentes en el Ecuador, que toda persona legal y físicamente capaz provista de la correspondiente autorización administrativa y operativa para conducir cualesquier tipo de automotor, está en el derecho de recibir un sistema jurídico que se acople a los problemas y necesidades de nuestra actualidad. Actualmente las licencias de conducir profesionales y no profesionales cuentan con 30 puntos lo cual es muy poco puntaje para el tipo de sanciones que están dentro del Código orgánico integral Penal.

En el momento de la existencia de un accidente de tránsito actualmente son pocas las atenuantes existentes para el conductor del vehículo que está inmerso en el accidente, muchas de las veces los accidentes de tránsito son por fallas en la operación mecánica del vehículo, las fallas mecánicas más comunes en los vehículos son dentro del sistema de frenos y lo que corresponde a la dirección, por ello, es muy necesario que se realice un informe pericial por un experto en ingeniería mecánica, con la finalidad de que

éste emita un informe contundente el cual sirva de referente al momento de la resolución del juez, sería muy necesario y conveniente reformar jurídicamente, que si el accidente es producto de una falla mecánica la pérdida de los puntos ya se dé, obviamente esto luego de un minucioso examen hecho por el ingeniero mecánico.

Como la palabra mismo lo describe es un accidente de tránsito, que en cualquier momento podemos estar involucrados aquellos que conducimos un vehículo, y más aún podemos estar involucrados en un accidente con la pérdida de puntos en nuestra licencia y según la gravedad del accidente hasta con la pérdida de nuestra libertad, por la falla mecánica en el sistema operativo de un vehículo. Insisto en la necesidad de incorporar el COIP el informe pericial hecho por un ingeniero en mecánica automotriz.

3. JUSTIFICACIÓN

La importancia de este trabajo radica en que a través de esta investigación se puede descubrir todo lo referente a la fenomenología de los accidente de tránsito y de la prueba pericial hecha por un ingeniero mecánico; el tema como está planteado hace referencia a los diferentes tipos de accidentes de tránsito, por ello planteo la proposición de la prueba pericial.

El tema se justifica por cuanto es pertinente el estudio total de la temática de esta naturaleza, ya que se está siguiendo los los temas académicos vigentes el cual hace hincapié en los temas de mayor trascendencia social en el ámbito,

social, académico, económico y principalmente en lo referente al aspecto jurídico de nuestro país; por ello el estudio de la prueba pericial en los accidentes de tránsito es muy importante, tanto para una buena administración de justicia así como para un buen convivir diario, los informes periciales son un sustento para poder emitir un dictamen científico, técnico o práctico sobre los hechos que envuelven la totalidad de los accidentes de tránsito.

Por otro lado este tema es de mucha actualidad, en este momento es muy necesario conocer y mejorar de manera directa, esto es, casuísticamente los referente a la accidentabilidad vial, establecer buenas políticas de lineamientos encaminados a dar solución a los problemas estructurales y sociales para proteger, los derechos constitucionales de igualdad de las personas.

Considero conforme a lo expresado que el tema "NÓRMESE EN EL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL "EL ART. 371 DEL CAPÍTULO VIII INFRACCIONES DE TRÁNSITO" LA PERICIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR UN EXPERTO EN INGENIERÍA AUTOMOTRIZ, PARA UN CORRECTO EXAMEN PERICIAL", es sumamente relevante ya que, muchas personas en general tienen pocos conocimietos de los nuevos procedimientos de tránsito, por ello es muy necesario plantear el tema y estudiarlo a profundidad, en ocasiones se ha llegado a relegar normativas en materia de tránsito de vital importancia en los procesos.

Es muy trascendente conocer y aplicar los temas referente al informe pericial hecho por un ingeniero mecánico en los accidentes de tránsito, así se daría

mayor importancia a lo que de una u otra manera nos involucra de manera directa en nuestro convivir diario.

Por otro lado el tema en la manera que está estructurado y planteado, es factible de realizarlo, tanto en tiempo y espacio, cuento con los recursos económicos, humanos, intelectuales para con esto poder profundizar en el análisis de la temática ya planteada

Además el presente trabajo investigativo es un requisito necesario para optar por el título de licenciado en jurisprudencia y abogado.

4. OBJETIVOS.

4.1. OBJETIVO GENERAL.

Realizar un estudio doctrinario, jurídico y analítico, del Código Orgánico Integral Penal, en relación a los accidentes de tránsito y los informes realizados por un ingeniero en mecánica automotriz dentro del proceso jurídico en materia de tránsito.

4.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS.

- Establecer la importancia de la presencia de agentes periciales especializados en percances automovilístico (mecánico automotriz), para comprobar las posibles causas y culpables en accidentes de tránsito.

- Determinar si los procedimientos periciales utilizados por agentes especializados en accidentes de tránsito, y sus informes periciales son oportunos y eficaces para concretar las causas exactas de los percances automovilísticos.
- Realizar una reforma jurídica, al Código Orgánico Integral Penal, en referencia a los informes periciales por agentes especializados sobre los accidentes de tránsito con el fin disminuir los casos de accidentes de tránsito por fallas mecánicas.

5. HIPÓTESIS:

El procedimiento por el cual se analiza los efectos y causas de los accidentes de tránsito, se determinará por el examen pericial que se realiza a objeto de garantizar un procedimiento adecuado, que dicho examen lo realice un Ingeniero Automotriz, evolucionara el procedimiento pericial en el Ecuador.

6. MARCO TEÓRICO

"En la mayoría de los accidentes de tránsito se produce una o más colisiones de vehículos entre sí o contra otros objetos, durante la colisión se ponen en juego, normalmente, grandes cantidades de energía que debe ser disipada en deformaciones y rozamiento durante la colisión misma y en los movimientos por colisión. Por otra parte, los vehículos presentan una distribución de rigidez que difieren según la zona impactada y la magnitud de la deformación, no

encontrándose bien cuantificadas para los diferentes vehículos y tipos de impacto. Todo lo anterior confiere una gran dificultad al estudio de colisiones, que para ser abordado con suficiente realismo, requiere la aplicación de métodos avanzados de computación e informaciones, no siempre disponibles a la hora de abordar reconstrucciones de accidentes de tránsito, en las cuales es, por otra parte, imprescindible, analizar la colisión y cuantificar de la manera más exacta posible las variaciones de velocidades y trayectoria experimentadas por los vehículos que impactan"[45]

Los problemas de colisiones de vehículos exigen, normalmente, el análisis conjunto de los movimientos de precolisión y poscolisión, además de la colisión misma, en cada una de estas fases ha de establecerse el conjunto de hipótesis más coherente con los datos disponibles del accidente y de los vehículos. La situación más frecuente para la investigación de accidentes de tránsito es el conocimiento de las posiciones finales de los vehículos y sus deformaciones, la localización aproximada del punto de colisión y otras evidencias físicas de la interacción de los vehículos con la calzada u objetos situados en los bordes o proximidad. También se dispone, en ocasiones, de testimonios de las personas implicadas o testigos.

El problema más común, suele ser verificar las velocidades y trayectorias precolisión, planteado así, el problema puede resolverse formulando hipótesis ‘acerca de precolisiones y verificando si con ellas se explica el fenómeno hasta las posiciones finales de los vehículos. A este proceso se le denomina problema

[45] FAREZ Pérez F. Javier, Dr., "La Pericia en los Accidentes de Tránsito", Editorial Pudelco, Quito-Ecuador, Año 2012, Pág. 56.

directo, y normalmente se efectúa en forma iterativa hasta que el resultado se considera satisfactorio; la estrategia contraria sería partir de los datos más fiables, normalmente asociados a la colisión y poscolisión, para llegar a definir la que sucedió antes del impacto. A este planteamiento se le denomina problema inverso.

Una de las metodologías para la resolución del problema de la investigación de un accidente consiste en la reconstrucción cinemática del accidente de tránsito, el objetivo fundamental de la reconstrucción cinemática consiste en determinar las condiciones cinemáticas de los vehículos involucrados en un accidente durante las fases previa y posterior a la colisión, así como las acciones de los conductores durante las mismas.

Para responder a las cuestiones planteadas sobre el análisis y estudio de un accidente a partir de la información recogida en el lugar del siniestro, es necesaria la utilización de modelos de reconstrucción cinemática adoptados a la gran variedad de situaciones que se pueden presentar.

En este sentido, es importante resaltar dos aspectos:

- La coherencia global de resultados es la mejor garantía de la fiabilidad de una reconstrucción.

- El procedimiento aplicado a los modelos cinemáticos elementales resulta del objetivo de homogeneizar las diferentes secuencias cinemáticas.

Los peritos realizarán el estudio acucioso, riguroso del problema encomendado para producir una explicación consistente. Esa actividad cognoscitiva será condensada en un documento que refleje las secuencias fundamentales del estudio efectuado, los métodos y medios importantes empleados, una exposición razonada y coherente, las conclusiones, fecha y firma, a ese documento se le conoce generalmente con el nombre de Dictamen Pericial o Informe Pericial. Si los peritos no concuerdan deberá nombrarse un tercero para dirimir la discordia, quién puede disentir de sus colegas.

Todo dictamen pericial debe contener:

a) La descripción de la persona, objeto o cosa materia de examen o estudio, así como, el estado y forma en que se encontraba.
b) La relación detallada de todas las operaciones practicadas en la pericia y su resultado.
c) Los medios científicos o técnicos de que se han valido para emitir su dictamen.
d) Las conclusiones a las que llegan los peritos.

6.- La Ampliación del Dictamen.

No es usual que se repita el examen o estudio de lo ya peritado, sin embargo se puede pedir que los Colegios Profesiones, academias, institutos o centros oficiales se pronuncien al respecto e informen por escrito para agregarse al expediente y después oportunamente sea valorado.

La prueba pericial tiene que ser apreciado y valorado con un criterio de conciencia, según las reglas de la sana crítica. Los Jueces y tribunales no están obligados a sujetarse al dictamen de los peritos, es por esto que se dice El juez es perito de peritos.

El objeto de la pericia es el estudio, examen y aplicación de un hecho, de un objeto, de un comportamiento, de una circunstancia o de un fenómeno, es objeto de la prueba pericial establecer la causa de los hechos y los efectos del mismo, la forma y circunstancia como se cometió el hecho delictuoso.

GARANTÍAS DE LA PRUEBA PERICIAL

Son los siguientes:

1.- Número.- La ley ordena que se nombren dos peritos, a fin de que sean dos pareceres y puedan aportar mayores conocimientos en el examen a practicar.

2.- Competencia.- La Ley pide que se nombren profesionales y especialistas; sólo si no lo hubiere, el Juez designará a persona a personas de reconocida honorabilidad y competencia en la materia.

3.- La Imparcialidad.- Se asegura mediante el juramento prestado en el momento de entregar la pericia.

4.- Garantías de la Instrucción.- Como en toda diligencia judicial, la designación de peritos debe ser comunicada a quienes intervienen en el proceso.

5.- Nombramiento.- Como norma general, el nombramiento de peritos corresponde al juez de la causa y lo hará mediante auto.

Resulta ajeno a la competencia del perito dictaminar sobre culpas o responsabilidades, sin embargo, la experiencia demuestra que el análisis pericial pierde efectividad, cuando el informe técnico prescinde de las consideraciones que deberá realizar el juzgador para determinar culpas o responsabilidades. Cualquier profesional logrará una optimización de su trabajo, si en las consideraciones preliminares ocupa un lugar destacado el saber cómo y para qué se usará ese trabajo.

Este criterio general es extensivo a la relación del perito ingeniero con el Juez; sabiendo para qué el Juez quiere el dictamen pericial, el perito pondrá atención a ciertas cuestiones, a ciertos enfoques y a ciertos análisis, de manera que el dictamen pericial sea un verdadero acierto, en lugar de un mero acertijo.

Es decir que en toda pericia tenemos un origen, la encomienda pericial instada por una autoridad judicial, a partir de un hecho concreto, sobre el cual se ha iniciado una investigación con la finalidad de determinar las responsabilidades involucradas en la producción del mismo. Deberíamos agregar que la encomienda ha sido realizada en base al relevamiento del escenario de los hechos, realizado por la autoridad policial de la jurisdicción, o bien por

elementos de prueba documental (fotografías, croquis, evaluación de daños en los vehículos y en los inmuebles afectados, lesiones de los afectados registradas por los médicos forenses, listados de daños y presupuestos de reparación, etc.).

Desde el punto de vista de la actividad del perito, toda la documentación acopiada en el expediente, o bien relacionada a él pero que no consta en el expediente, es la información para la investigación y el análisis (o simplemente la información), recopilada con anterioridad a la intervención del Perito.

Por último, y como parte de la configuración de las condiciones necesarias para producir una pericia, se convoca a un perito, de cuya idoneidad y experiencia se espera el dictamen pericial más adecuado a los fines de la encomienda pericial. Aunque resulta obvio, cabe mencionar que al momento de aparición del perito en el expediente, la encomienda y la documentación básica es un hecho consumado, de muy difícil modificación

Resumiendo: tenemos tres actores confluyendo a la conformación del dictamen pericial de ingeniería: el Tribunal y las partes que formulan la encomienda; la actuación policial y otras actividades conexas que recolectaron documentación en el lugar del hecho para producir la información, y el perito. Un principio general atribuye como límite máximo para el desarrollo de un conjunto de múltiples componentes el menor límite impuesto por alguno de ellos (5). En ese sentido podríamos afirmar que ninguna pericia podrá ser mejor que lo que el contexto que la determina lo sea. Aceptando este principio general podremos

afirmar que la calidad del dictamen resultará de la concurrencia de la calidad de cada uno de estos componentes.

El grado de precisión de las conclusiones periciales - la certidumbre-, depende de la calidad de la información con que opera el análisis pericial. Una parte sustancial de la información la constituyen los rastros relevados en el escenario del hecho. Los rastros -estado del pavimento, condiciones climáticas, huellas de neumáticos, posiciones finales de los vehículos, restos esparcidos- tienen vida efímera; una vez ocurrido el evento, hay un tiempo muy limitado para registrarlos de manera inequívoca. Por su naturaleza y constitución, así como por las exigencias de inmediatez, solo una institución policial puede efectuar esta fase de la investigación pericial en los términos de efectividad requerida.

7. METODOLOGÍA

7.1. Métodos

El desarrollo de la presente tesis, está encaminado a realizar una investigación descriptiva y biográfica. La investigación descriptiva es aquella que nos permite descubrir detalladamente y explicar un problema, objetivos y fenómenos naturales y sociales mediante un estudio con el propósito de determinar las características de un problema social.

La investigación bibliográfica consiste en la búsqueda de información en bibliotecas, internet, revistas, periódicos, libros de derecho; en las cuales estarán ya incluidas las técnicas de utilización de fichas bibliográficas y

nemotécnicas. Pues la información empírica, se obtendrá de la observación directa de la codificación de otras leyes, y en especial con los informes Periciales en materia de tránsito, por los accidentes que son causados por varias circunstancias, y que el Informe del Perito tiene que ser real, objetivo y contundente en cuando a establecer todos los lineamientos en que deba pronunciarse un perito, y que este sea un experto en Ingeniería Automotriz, lo que no existe en el Ecuador, así mismo se obtendrá información a través de los informes, compendios y análisis a nivel institucional gubernamental como de organismos privados, de cómo se han desarrollado y desenvuelto en las últimas décadas, la gobernabilidad en el país; y de manera especial de la seguridad ciudadana por el sistema de tránsito, lo que ha de enmarcarse en la transparencia y la aplicabilidad eficaz de la normativa jurídica.

Durante esta investigación utilizaremos los siguientes métodos: El Método Inductivo, Analítico y Científico. El método inductivo, parte de aspectos particulares para llegar a las generalidades es decir de lo concreto a lo complejo, de lo conocido a lo desconocido. El método inductivo en cambio, parte de aspectos generales utilizando el racionamiento para llegar a conclusiones particulares.

El método analítico tiene relación al problema que se va a investigar por cuanto nos permite estudiar el problema en sus diferentes ámbitos. El análisis y síntesis complementarios de los métodos sirven en conjunto para su verificación y perfeccionamiento. El método científico, nos permite el conocimiento de fenómenos que se dan en la naturaleza y en la sociedad,

atreves de la reflexión comprensiva y realidad objetiva, de la sociedad por ello en la presente investigación me apoyare en este método.

7.3 Procedimientos y Técnicas

En lo que respecta a la fase de la investigación, el campo de acción a determinarse, estará determinado específicamente por las acciones tomadas y operativamente relevantes del tránsito y transporte terrestre en el país, en relación a los vehículos siniestrados y por los accidentes que ocurren y que deberá establecerse las causas del accidente, para ello se estima la culpabilidad sea personal o del automotor, por un perito que tomara en consideración todos y cada uno de los elementos para emitir su informe, y considero que este perito tendrá que ser un Ingeniero Automotriz, con conocimientos exclusivamente en la parte mecánica de los automotores, para que tenga eficacia probatoria en Examen Pericial, para un mejor desarrollo del transporte y tránsito, como de la seguridad vial en el Ecuador; para ello, se contará con 30 personas; para llegar a determinar una análisis por medio de las encuestas y entrevistas a realizarse; llegando a prescribir la verificación de los objetivos, contrastación de la hipótesis, de este contenido, me llevará a fundamentar la Propuesta de Reforma Jurídica a la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, y así arribar a las conclusiones, recomendaciones; y la propuesta jurídica a reformarse.

En relación a los aspectos metodológicos de presentación del informe final, me regiré por lo que señala al respecto la metodología general de la investigación

científica, y por los instrumentos respectivos y reglamentos a la Graduación de la Universidad Nacional de Loja, para tal efecto, y especialmente en el Área Jurídica, Social y Administrativa, y cumplirlos en forma eficaz, en el cumplimiento de la investigación.

8) CRONOGRAMA

2014 – 2015																																
TIEMPO	**ENERO**				**FEBRERO**				**MARZO**				**ABRIL**				**MAYO**				**JUNIO**				**JULIO**				**AGOSTO**			
ACTIVIDADES SEMANAS	**1**	**2**	**3**	**4**	**1**	**2**	**3**	**4**	**1**	**2**	**3**	**4**	**1**	**2**	**3**	**4**	**1**	**2**	**3**	**4**	**1**	**2**	**3**	**4**	**1**	**2**	**3**	**4**	**1**	**2**	**3**	**4**
Selección del objeto de estudio	X	X																														
Elaboración del proyecto			X	x	x																											
Presentación de investigación y aplicación						x	x																									
Aprobación del proyecto						X	X																									
Recolección de la información								X	x	x	x	x	x	X	X																	
Análisis de la información																x	x	x	X	X	X	X	X									
Elaboración del borrador de tesis y presentación																								X	X	X						
Defensa privada del Borrador de tesis y socialización																											X	X				
Socialización																													X			

9. PRESUPUESTO Y FINANCIAMIENTO

9.1 Recursos Humanos

-> **Autor**

-> **Director de Tesis**

-> **Entrevistados** Abogados y Doctores en Jurisprudencia; Empresarios de las Escuelas de Capacitación, en un total de 5.

-> **Encuestados** Abogados y Doctores en Jurisprudencia; Empresarios de las Escuelas de Capacitación, en un total de 30.

9.2. Recursos Materiales y Costos

Materiales	**Valor**
Libros	300,00
Hojas	100,00
Copias	50,00
Internet	50,00
Levantamiento de texto, impresiones y encuadernación	400,00
Imprevistos	100,00
Total	**1.000,00**

9.3 Financiamiento.

Los gastos presentados en el presente Trabajo de Investigación los Financiare con recursos propios y con el Crédito Otorgado por El Instituto Ecuatoriano de Crédito Estudiantil, (IECE) que equivale a la suma de mil dólares americanos ($ 1000,00), que serán cubiertos en su totalidad por el postulante o autor.

10. BIBLIOGRAFÍA BÁSICA:

- Constitución de la República del Ecuador. R.O. 449; 20 octubre 2008.
- Código Orgánico Integral Penal, R.O. 180; 10 febrero 2014.
- Código Civil, R.O. 046; 24 junio 2005.
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, R.O 1002; Agosto 1996.
- Manual de Tránsito y Transporte Terrestre, Dr. Ramiro López Garcés, Universidad Central del Ecuador.
- Las Infracciones de Tránsito, con sus Analogías a los Delitos de Homicidio al Asesinato. Dr. Marco Marcelo Cadena Crespo.
- Diccionario Jurídico Anbar con Legislación Ecuatoriana, Fondo de Cultura Ecuatoriana.
- www.derechoecuador.com
- www.legal.com
- www.edicioneslegales.com
- www.transitoecuador.com
- www.transitolegal.com.ee
- www.dnt.org-ec

ÍNDICE

PORTADA i

CERTIFICACIÓN ii

AUTORÍA iii

CARTA DE AUTORIZACIÓN iv

DEDICATORIA v

AGRADECIMIENTO vi

TABLA DE CONTENIDOS vii

1. TÍTULO 1

2. RESUMEN 2

2.1. Abstract. 4

3. INTRODUCCIÓN 6

4. REVISIÓN DE LITERATURA 8

5. MATERIALES Y MÉTODOS 57

6. RESULTADOS 62

7. DISCUSIÓN 113

8. CONCLUSIONES 118

9. RECOMENDACIONES 119

9.1. Propuesta de reforma 120

10. BIBLIOGRAFÍA 122

11. ANEXOS 125

ÍNDICE 150