



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

TÍTULO:

“ESTABLECER LA NECESIDAD QUE LOS DAÑOS MATERIALES CAUSADOS POR ACCIDENTE DE TRANSITO SEAN VALORADOS POR PERITOS ESPECIALIZADOS, EN LA LEGISLACIÓN DE TRANSITO ECUATORIANA”.

TESIS PREVIO A LA OBTENCIÓN
DEL TITULO DE ABOGADA

AUTORA:

Aracely Magaly Loor Pisco

DIRECTOR DE TESIS:

Dr. Eli Jiménez Soto

LOJA-ECUADOR
2016

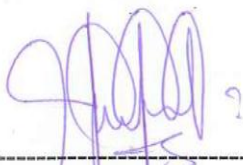
CERTIFICACIÓN

Dr. Eli Jiménez Soto, Docente de la Carrera de Derecho del Área Jurídica, Social y Administrativa, del Plan de Contingencia de la Universidad Nacional de Loja.

CERTIFICA:

Que el presente trabajo investigativo titulado "ESTABLECER LA NECESIDAD QUE LOS DAÑOS MATERIALES CAUSADOS POR ACCIDENTE DE TRANSITO SEAN VALORADOS POR PERITOS ESPECIALIZADOS, EN LA LEGISLACIÓN DE TRANSITO ECUATORIANA". de la autoría de Aracely Magaly Loor Pisco, ha sido dirigido y revisado prolijamente en su forma y contenido de acuerdo a las normas de graduación vigentes en la Universidad Nacional de Loja, por lo que autorizo su presentación ante el respectivo Tribunal de Grado.

Loja, Julio del 2015



Dr. Eli Jiménez Soto
DIRECTOR

AUTORÍA

Yo, **Aracely Magaly Loor Pisco**, declaro ser autora del presente trabajo de tesis y eximo a la Universidad Nacional de Loja y a sus representantes jurídicos de posibles reclamos o accidentes 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.

Autora: Aracely Magaly Loor Pisco

Firma.....



Cédula : 1711552321

Fecha : Loja, 18 de marzo de 2016

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

Yo, **Aracely Magaly Loor Pisco**, declaro ser autora de la Tesis titulada: **“ESTABLECER LA NECESIDAD QUE LOS DAÑOS MATERIALES CAUSADOS POR ACCIDENTE DE TRANSITO SEAN VALORADOS POR PERITOS ESPECIALIZADOS, EN LA LEGISLACIÓN DE TRANSITO ECUATORIANA”**. Como requisito para optar por el título de **ABOGADA**, 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 18 días del mes de marzo del dos mil dieciséis, firma la autora.

Firma: 

Autora: Aracely Magaly Loor Pisco

Cédula: 1711552321

Dirección: Quijos-Napo San Francisco de Borja Barrio La Primavera

Correo electrónico: maggyloor7382@hotmail.com

Celular: 0981305530

DATOS COMPLEMENTARIOS

Director de tesis: Dr. Eli Jiménez Soto

Presidente: Dr. Igor Eduardo Vivanco Müller, Mg. Sc.

Primer Vocal: Dr. Jorge Eduardo Alvarado, Mg. Sc.

Segundo Vocal: Dr. Darwin Quiroz Castro, Mg. Sc.

DEDICATORIA

A DIOS

A mi Dios que es fuente de sabiduría y amor

A MIS PADRES

Mi eterna gratitud por ser los autores de mis días, a la memoria de mi padre y a mi madre; mi mejor amiga, fuente de inspiración para alcanzar esta meta.

A MIS HIJOS

Erika, Melany. Johann, con mucho cariño les dedico este esfuerzo profesional como ejemplo de lo lejos que ellos pueden llegar y sus sueños alcanzar. Porque a pesar del escaso tiempo compartido se han forjado como familia y en todo momento me han hecho sentir su respaldo, su amor y comprensión.

A MIS HERMANOS

Por el estímulo, sin el cual no hubiese convertido en realidad uno de los más caros anhelos de mi persona.

Al Ing. Holguer Núñez M. amigo y compañero por haberse constituido en un pilar fundamental en mi vida, por su apoyo incondicional, su coraje y su fortaleza que me han llevado a entender de una forma diferente los propósitos de mi vida y a culminar con éxito cada uno de mis objetivos.

Aracely Magaly Loor Pisco
Autora

AGRADECIMIENTO

A la Universidad Nacional de Loja, Facultad de Jurisprudencia, por los conocimientos impartidos.

Al Tutor de esta tesis, Dr. Eli Jiménez Soto Por su apoyo técnico en la realización de este proyecto, por la buena predisposición para dedicar tiempo de su agenda profesional y compartir sus observaciones y experiencia.

A mis compañeros y amigos por compartir conocimientos y amistad.

A todas las personas que de una u otra forma contribuyeron al desarrollo de este estudio

Aracely Magaly Loor Pisco
Autora

TABLA DE CONTENIDOS:

1. Título.
2. Resumen.
3. Introducción.
4. Revisión de Literatura.
 - 4.1. Marco Conceptual.
 - 4.2. Marco Doctrinario.
 - 4.3. Marco Jurídico.
 - 4.4. Legislación comparada.
5. Materiales y Métodos.
 - 5.1. Materiales utilizados.
 - 5.2. Métodos.
 - 5.3. Procedimientos y técnicas.
6. Resultados.
 - 6.1. Resultados de la aplicación de encuestas.
 - 6.2. Resultados de la aplicación de entrevistas.
 - 6.3. Estudio de casos.
7. Discusión.
 - 7.1. Análisis crítico de la problemática.
 - 7.2. Verificación de objetivos.
 - 7.3. Contrastación de hipótesis.
 - 7.4. Fundamentación jurídica para la propuesta de solución.
8. Conclusiones.
9. Recomendaciones.

- 9.1. Propuesta de Reforma Jurídica
- 10. Bibliografía.
- 11. Anexos

1. TÍTULO

“ESTABLECER LA NECESIDAD QUE LOS DAÑOS MATERIALES CAUSADOS POR ACCIDENTE DE TRANSITO SEAN VALORADOS POR PERITOS ESPECIALIZADOS, EN LA LEGISLACIÓN DE TRANSITO ECUATORIANA”.

2. RESUMEN

La importancia y trascendencia del problema sociojurídico de “ESTABLECER LA NECESIDAD DE QUE LOS DAÑOS MATERIALES CAUSADOS POR ACCIDENTE DE TRANSITO SEAN VALORADOS POR PERITOS ESPECIALIZADOS, EN LA LEGISLACIÓN DE TRANSITO ECUATORIANA”, se fundamenta esencialmente en la necesidad de contribuir a la administración de justicia, de esa forma garantizar los derechos de las personas como sujetos que pertenecen a un estado, en especial salvaguardar el respeto a la propiedad ajena, que se está vulnerando de una forma directa afectando a la economía, por la inexistencia de una valoración pericial real realizada por peritos especializados que permitan cubrir en forma real y acorde a los costos del mercado el pago de los gastos ocasionados dentro de los accidentes de tránsito cuando se produzcan solo daños materiales, hecho típico que atenta contra la propiedad de las personas.

Al realizar el proceso investigativo de este tema, encontramos que los daños materiales ocasionados en un accidente de tránsito, son valorados actualmente por peritos de la Policía SIAT, lo que dificulta las garantías para poder sancionar de forma real, y hacer efectivo el pago de daños y perjuicios ocasionados en un accidente de tránsito, cuando hay solo daños materiales en virtud de que los peritajes no cuentan con una valoración exacta la misma que debería ser realizada por mecánicos acreditados como peritos, los mismos que deberían determinar exactamente el monto de los daños

materiales, de esta manera los infractores se verían avocados al pago efectivo de los daños ocasionados en un accidente de tránsito.

El trabajo teórico y de campo de la presente tesis me permitió obtener criterios, con fundamentos claros y precisos, de bibliografía muy reconocida, que aportaron a la verificación de objetivos, y contrastación de la hipótesis planteada, permitiendo apoyar los cambios propuestos, al Código Orgánico Integral Penal vigente en nuestro país.

2.1. ABSTRACT

The importance and significance of the legal partner problem "ESTABLISH THE NEED FOR THE DAMAGE CAUSED BY ACCIDENT TRANSIT ARE VALUED BY EXPERTS SPECIALIZED IN THE LAW OF TRANSIT ECUATORIANA" is based essentially on the need to contribute to the administration of justice , thus ensuring the rights of individuals as subjects belonging to a state, especially safeguard respect for others' property, which is in breach of directly affecting the economy, by the absence of a real expert assessment made by specialized experts that cover real way and according to market costs the payment of expenses incurred in traffic accidents where only material damage, typical fact that threatens the property of the people.

In conducting the research process on this issue, we find that the material damage caused in a traffic accident, are currently valued by experts Police SIAT, which makes guarantees to punish real, and make payment of damages and losses caused in a traffic accident, when there is only material damage under the expert reports do not have an accurate assessment it should be carried out by accredited as expert mechanics, they should determine exactly the amount of damage thus offenders would avocados the effective payment of damages in a traffic accident.

The theoretical and field of this thesis work allowed me to obtain criteria, with clear and precise fundamentals, literature well known, who contributed to the verification of goals, and testing of the hypothesis, allowing support the proposed changes, the Organic Code Integral Penal force in our country.

3. INTRODUCCIÓN

La presente Tesis de investigación jurídica denominada “ESTABLECER LA NECESIDAD DE QUE LOS DAÑOS MATERIALES CAUSADOS POR ACCIDENTE DE TRANSITO SEAN VALORADOS POR PERITOS ESPECIALIZADOS, EN LA LEGISLACIÓN DE TRANSITO ECUATORIANA”, surge del profundo análisis y estudio del problema, donde realmente se ha evidenciado que en los accidentes de tránsito por daños materiales en su gran mayoría no son valorados por peritos especializados en la materia, lo que ha permitido que la víctima de un accidente de tránsito con daños materiales no sea resarcida de forma adecuada y oportuna recibiendo solamente una compensación por los daños recibidas que se basan en el criterio de un peritaje realizado por los miembros del grupo de apoyo SIAT, quienes realizan actualmente todos los peritajes sin embargo de que no son expertos mecánicos ni tienen conocimiento de la valoración de costos acordes al mercado local, por lo que estas deficiencias entorpecen la actuación de la justicia conllevando a violentar los principios constitucionales.

Frente a esto es necesario salvaguardar y proteger los derechos de las personas afectadas por tales accidentes solo con daños materiales, puesto que no se atentamente a la propiedad privada, sino que se afecta a su estabilidad económica.

Es por esto que en el presente trabajo investigativo me he planteado como objetivo general, realizar un estudio jurídico, crítico y comparativo del procedimiento pericial para valorar los daños materiales causados por accidentes de tránsito y justificar la necesidad de un procedimiento especial que norme el pago de daños materiales ocasionados por los mismos de forma real y acorde a los precios de mercado ya que las personas involucradas sufren perjuicios económicos que muchas veces no son resarcidos.

El presente Informe Final de Investigación Jurídica se encuentra estructurado de la siguiente manera:

Con una primera sección de indagación y análisis crítico, que inicia con la Revisión de Literatura, donde realicé el acopio teórico, que tiene relación con el problema investigado; esto fue posible por la bibliografía consultada de libros, diccionarios jurídicos, Constitución de la República del Ecuador, Leyes, compendios de legislación ecuatoriana, etc., de igual manera la utilización de Internet.

En la revisión de literatura se desarrolló el marco conceptual, marco doctrinario, y marco jurídico; además se analizó legislación comparada en cuanto al procedimiento que tienen para sancionar a los infractores por accidentes de tránsito cuando solo se producen daños materiales, en el

régimen legal de otros países latinoamericanos comparándolos con el nuestro y, recojo parte de la doctrina de algunos tratadistas.

De otra parte, describo los materiales, métodos, procedimientos y técnicas utilizados en el desarrollo de la investigación jurídica.

En cuanto a los resultados, obtenidos en la investigación de campo, la aplicación consta de encuestas un total de diez encuestas a personas entre profesionales, egresados y estudiantes de derecho, en base a un cuestionario de cinco preguntas; así mismo, los resultados de las entrevistas que apliqué a un total de tres personas selectas, entre ellas, profesionales del Derecho que laboran en la Corte Provincial de Justicia de Tena, especializados en materia de Tránsito.

Con el acopio teórico y los resultados de la investigación de campo desarrollo la Discusión de la problemática, mediante un análisis reflexivo y crítico, que se concreta en argumentos válidos para verificar los objetivos planteados y contrastar las hipótesis; además, para proceder a una fundamentación jurídica de la reforma legal necesaria. El presente trabajo investigativo queda a consideración de las autoridades, comunidad universitaria y del H. Tribunal de Grado, el mismo pretendo que ayude como guía a futuras generaciones de estudiantes de la Carrera de Derecho.

4. REVISIÓN DE LITERATURA

4.1. Marco Conceptual.

4.1.1. DELITO. - Guillermo Cabanellas Torres define al delito de la siguiente manera: **“Etimológicamente, la palabra delito proviene del latín delictum, expresión también de un hecho antijurídico y doloso castigado con una pena. En general, culpa, crimen, quebrantamiento de una ley imperativa”**¹, de lo citado podemos deducir que delito es un comportamiento que ya sea por voluntad propia o imprudencia resulta contrario a lo establecido por la ley, y conlleva al cumplimiento de una pena, la misma que se encuentra tipificada por el legislador como tal.

4.1.2. DOLO.-“...Constituye dolo la resolución libre y consciente de realizar voluntariamente una acción u omisión prevista y sancionada por la ley...”², podemos afirmar que la intención de realizar un acto ilícito, el mismo que fue cometido por alguien que está consciente y lo ejecuta voluntariamente, es decir es la voluntad maliciosa de engañar a alguien o de incumplir una obligación adquirida, infringir la ley, la misma que conlleva una sanción para el infractor, hay entonces en el dolo dos ingredientes conceptuales, el saber y el querer.

4.1.3. CULPA. - **“En sentido amplio se entiende por culpa cualquier falta, voluntaria o no, de una persona que produce un mal o daño,, en cuyo caso culpa equivale a causa...”**³, se puede decir entonces que es la

¹CABANELLAS GUILLERMO, Diccionario Jurídico Elemental, Editorial Heliasta, 2008, Pg. 114

²IBIDEM, Pg. 113.

³CABANELLAS GUILLERMO, Diccionario Jurídico Elemental, Editorial Heliasta, 2008, Pg. 103

falta de diligencia o cuidado que se puede exigir de una persona en la realización de su desarrollo habitual, que puede llegar a producir un efecto de daños a otros surge cuando no se cumple con el cuidado, el mismo que se ejecuta en dos espacios, en forma activa o en forma pasiva; cuando la culpa es activa se está en presencia de la imprudencia y cuando es pasiva, en presencia de la negligencia, los mismos que resumen las características de la culpa y, en general, conllevan a observar los reglamentos o normas que rigen un asunto en nuestro caso la conducción de vehículos.

4.1.4. ACCIDENTE.- significa "**Cualquier suceso eventual que altere el orden regular de las cosas**"⁴ este primer concepto resulta demasiado amplio, como también lo es su segunda significación "**Cualesquiera alteración o indisposición que priva el movimiento, del sentido o de ambas cosas**"⁵. Estas dos puntualizaciones reflejan lo contrario a lo normal es decir cualquier cosa que modifique la forma natural cotidiana de un orden en las cosas habituales, ya sea que deje o no demostraciones capaces de reconocer el acontecimiento.

4.1.5. ACCIDENTE DE TRANSITO.- para definir el accidente en el tránsito se han elaborado innumerables enunciaciones, "**Para algunos autores, es un hecho involuntario, que ocurre en una vía pública o entregada al uso público, que deja daños en las cosas o en las personas y significa la participación de vehículos y peatones**".⁶

4Diccionario de la Real Academia Española, pág. 18.

5 Ibídem.

6 Bo Caballero, Dora (ed.); Angulo, Augusto (ed.); Vargas Brown Sejas, Julio (ed.) "Hechos de tránsito y acciones de prevención primaria y secundaria: plan nacional 2005 – 2009". Pág. 42.

Para el diccionario de la Real Academia de la Lengua Española significa **"cualquier evento como resultado del cual el vehículo queda de una manera anormal dentro o fuera de la vía, o produzca lesiones a las personas o daños a las cosas".**⁷

Entre las definiciones, citadas, cobra mayor importancia la falta de intencionalidad o de voluntad para que el hecho se produzca, lo que no es otra cosa que ausencia de dolo o malicia, pero con la presencia indiscutible de un hecho ilícito, de un grado de culpabilidad inferior cuya presencia es necesaria para que el evento se reporte como accidente en el tránsito. Concuerdan todas las definiciones dadas en que para que un evento del tránsito se reporte como accidente debe existir el daño en las cosas o en la integridad física de las personas, o ambas cosas a la vez, es necesario que el daño esté presente por muy pequeña que sea, siempre que el accidente se produzca habrá señales de su ocurrencia por mucho que ellas sean de escasa significación.

4.1.6. INFRACCION. -Se entiende por infracción de manera general según el tratadista Guillermo Cabanellas **"Infracción es trasgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de una Ley, pacto o tratado. Denominación genérica de todo lo punible, sea delito o falta"**⁸. Esta definición nos indica que la infracción es una violación a la norma jurídica, por parte de la persona que actúa fuera de la Ley que rige

⁷Diccionario de la Real Academia Española, pág. 42.

⁸CABANELLAS GUILLERMO, "Diccionario Jurídico" 2007, Pg. 205

para todos los ciudadanos. 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. Circunstancia que ahora el COIP lo considera en el Art. 18 donde se establece: **“Infracción penal.- Es la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en este Código”**⁹ por lo que esta definición ahora está más completa, ahora se habla de infringir un deber de cuidado, por ello los delitos de tránsito se adecuan a los delitos culposos o imprudentes, Eugenio Raúl Zaffaroni en esencia señala que:

“El tipo culposo no individualiza la conducta por la finalidad sino porque en la forma en que se obtiene esa finalidad se viola un deber de cuidado. La circunstancia de que el tipo no individualice la conducta culposa por la finalidad en sí misma, no significa que la conducta no tenga finalidad (...) El tipo es una figura que crea el legislador, una imagen que da a muy grandes trazos y al solo efecto de permitir la individualización de algunas conductas. (...) Asentado que el tipo culposo prohíbe una conducta que es tan final como cualquiera otra, cabe precisar que, dada su forma de deslindar la conducta prohibida, el más importante elemento que debemos tener en cuenta en esta forma de tipicidad es la violación de un deber de cuidado. (...) Si bien se ha dicho que la imprudencia es un exceso en el actuar y la negligencia es una falta de actuar, lo cierto es que en uno y otro caso -que en el fondo no pueden distinguirse bien- hay un deber de cuidado violado, que es lo importante, como se deduce del mismo tipo cuando, en general, se refiere a los “deberes a su cargo”. (...)”¹⁰

Es importante también señalar que el deber de cuidado opera en dos dimensiones, en forma activa o en forma pasiva; cuando la culpa es activa

⁹CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, R.O No. 180, 10 de febrero de 2014, Pg. 10

¹⁰ZAFFARONI EUGENIO RAÚL, “Manual de Derecho Penal”, Pg. 455 a 462

se está en presencia de la imprudencia y cuando es pasiva, en presencia de la negligencia.

4.1.7. LA IMPRUDENCIA. -Con relación al término Imprudencia, según Guillermo Cabanellas manifiesta que **“...es el defecto de advertencia o previsión en alguna cosa; punible e inexcusable negligencia por olvido de las precauciones que la prudencia vulgar aconseja, la cual conduce a ejecutar hechos que, a mediar malicia en el actor, serían delitos...”**¹¹

es decir son los actos realizados con ligereza y sin considerar riesgos, que así mismo causan daños a terceros por lo que el autor debe responder por el resultado, se considera que la imprudencia nace en el supuesto del sujeto que al obrar precipitadamente no prevé las circunstancias perjudiciales a las que arriba con posterioridad, se determina por la falta de atención o cautela en el actuar del individuo, incurriendo en ella ya sea por acción o ya sea por omisión. El imprudente es aquel sujeto que actúa con audacia y por impulso sin detenerse a percibir los efectos que su accionar haya podido acarrear.

4.1.8. LA PENA. -Las sanciones establecidas por las normas de las leyes penales reciben la denominación de penas, por lo que la pena es la forma más característica del castigo o condena, es la sanción proveniente de una ley penal en el caso de tránsito ahora están las penas inmersas en el COIP, por lo que la palabra pena debe entenderse, únicamente con este significado. Al respecto el COIP considera en el Artículo 51 que es pena cuando determina:

¹¹CABANELLAS GUILLERMO, “Diccionario Jurídico” 2007, Pg. 190

“La pena es una restricción a la libertad y a los derechos de las personas, como consecuencia jurídica de sus acciones u omisiones punibles. Se basa en una disposición legal e impuesta por una sentencia condenatoria ejecutoriada”¹²

De lo establecido entonces debo indicar que a mi criterio no existe una claridad en la determinación de la pena en lo referente al delito culposo de daños materiales en accidentes de tránsito establecidos en el COIP, ya que no se establece un resarcimiento real de los gastos realizados por las víctimas de este tipo de accidentes, ya que en muchos casos los peritajes no son valorados por peritos expertos en la materia como lo establece el mismo código al cual hemos hecho referencia.

¹²CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, R.O No. 180, 10 de febrero de 2014, Pg. 17

4.2. Marco Doctrinario.

4.2.1 Delito Penal Mínimo

“El principio de la libertad jurídica exige una situación de regulación jurídica en la que se ordene y prohíba lo menos posible”, eso dice Alexi; lo cual tiene mucha lógica dado que ***“lo racional en cualquier sociedad con pretensiones de racionalidad y justicia es la maximización del bien la mejor acción es aquella que procura la mayor felicidad del mayor número y la peor acción la que del mismo modo otorga miseria”*** Hutcheson; y dado que igual mente la pena criminal legitima no es un bien pero es socialmente necesaria por lo que la única actitud racional frente a ella es la minimización (o sea el menor mal posible) que se traduce en la exigencia político criminal del mínimo de penas en sentido cualitativo y cuantitativo en cada sociedad y en cada momento histórico.

El derecho penal de hoy es subsidiario porque solo debe entrar en operación cuando otros recursos sociales y jurídicos son insuficientes para el control de determinadas conductas lesivas y fragmentarias porque no debe dirigir su acción contra todo daño posible que se cause a los bienes jurídicos dignos o menesterosos sino únicamente a los modos de atentados socialmente más intolerables. La minimización se refiere también a las penas tanto en su fase de aplicación como en la de ejecución dentro del criterio de libertad en los sistemas democráticos de afectar o restringir lo menos posible los derechos fundamentales de las personas, crear el menos número de penas posibles o

establecer penas que afecten mínimamente los derechos del menor número posible de personas y cuando a pesar de todo esto se llega a aplicar la pena debe causar el menor mal posible en todos los sentidos al penado

4.2.2. Mediación

El Art. 190 de la Constitución reconoce al arbitraje y a la mediación y otros procedimientos alternativos para la solución de conflictos.

Tales procedimientos se aplicarán con sujeción a la ley, en materias en las que por su naturaleza se pueda transigir.

Las infracciones de tránsito dado su carácter culposos son por excelencia transigibles, desde luego ello no extingue la acción penal cuando el caso lo amerita, por lo que aplicando los principios de mínima intervención, economía procesal, celeridad, de oportunidad y eficacia se debe procurar el acuerdo entre las partes y con ello dejar de activar el aparato de la justicia, en casos que pueden terminar en arreglo.

Ejemplo: infracciones en las que las partes han sufrido únicamente daños materiales en sus vehículos o lesiones pueden llegar a un acuerdo reparatorio o elemento humano requiere, infraestructura que realmente debe ocuparse en los casos que se requiera.

Bajo esta perspectiva, el juez tal como lo hace en los delitos de acción privada de injurias por ejemplo, que tiene que asumir el rol de amigable componedor si es que las partes no nombran uno. sin olvidar jamás su condición de juez y por lo mismo la obligación de ser imparcial, no contaminarse con los intereses de las partes, sino procurar que a través del diálogo de la comunicación, sean ellas mismas las que encuentren puntos de coincidencia y puedan llegar al acuerdo propuesto.

Igualmente si cree necesario, podrá derivar el proceso al Centro de Arbitraje y Mediación de la Función Judicial a fin de que en tal Centro manejen el conflicto y procuren un acuerdo entre las partes.

4.2.3. ACCIDENTES DE TRANSITO

Los accidentes de tránsito son el resultado de una distorsión de la armonía en el sistema usuariovehículovía del transporte automotor y que tiene como consecuencia daños materiales o personales.

La mayoría de los accidentes de tránsito son atribuidos al factor humano y se señala al conductor o al peatón como causante. Este enfoque tradicional es bastante subjetivo, ya que hay detalles que pueden contribuir para que, al transitar los vehículos por cualquier tramo o punto de una vía, el riesgo de siniestro sea mayor. Entre estos, se pueden mencionar irregularidades en la superficie de rodamiento, inadecuada rugosidad en ésta, mala iluminación de

la vía, obstáculos en la calzada, ancho de los carriles, ausencia de espaldones, falta de una buena señalización, bombeo insuficiente, drenajes mal dispuestos, pendiente de la vía, condiciones climáticas de la zona, etc.

Existe una cantidad bastante grande de factores que, aparte de la habilidad, condición anímica y física de los conductores, desempeñan un papel preponderante en los accidentes de tránsito. Entre los más comunes se encuentran el estado y condiciones de humedad del pavimento, estado general de la vía, ingestión de alcohol en los conductores, iluminación de la vía, hora, día de la semana, distancia de visibilidad, velocidad de diseño y velocidad de tránsito.

Los accidentes de tránsito se desarrollan de acuerdo a una serie de etapas o fases: Fase de percepción. Fase de decisión. Fase de conflicto. Luego de la etapa de conflicto. Levantamiento de la información en el sitio. Ordenamiento de la información. Factores que influyen en los accidentes de tránsito. Estado del pavimento. Ingestión de alcohol en los conductores. Iluminación de las vías. Distribución de accidentes durante el día. Apreciaciones complementarias.

El campo de la seguridad vial es uno de los aspectos de especial importancia en el desarrollo de nuestro país. Día a día, la prensa se ve colmada de noticias sobre accidentes de tránsito, los cuales oscilan desde la colisión más simple hasta situaciones complicadas y violentas en las que

seres humanos pierden su vida o quedan irremediablemente lisiados para el resto de sus días. En un país como el nuestro, cuyos recursos económicos son limitados, es preciso establecer las causas y situaciones comunes que presentan los percances, de tal manera que sea posible orientar las políticas correctivas en forma eficiente.

Los motivos por los cuales sucede el siniestro pueden radicar en uno, dos o bien los tres componentes del mencionado sistema. Numerosa cantidad de factores relativos a esos tres componentes pueden influir en los accidentes; por lo tanto, su análisis y la determinación de las razones que los provocan, constituyen un problema de variable complejidad. De esta manera, las causas reales de un siniestro pueden ser numerosas y, a veces, difíciles de determinar.

Un accidente de tránsito es inesperado, y generalmente puede ocasionar muertes o lesiones; situación que debe ser ventilada en los tribunales mediante dos procesos: la acción civil que es cuando solo existen daños materiales y la acción penal cuando existen heridos o fallecidos, en ambos procesos los jueces tratan de encontrar una conciliación como vía de salida si usted se pregunta qué tan difícil es que dos conductores concilien cuando hay fallecidos de promedio, existen casos en los cuales el victimarios que han pagado hasta 20 mil dólares en indemnización por una muerte.

La acción penal está a cargo inicialmente por el juez luego pasa a etapa de instrucción a cargo de los tribunales de tráfico, si aún no existen conciliación

se procede al juicio y el victimario puede ser procesado por el delito de daños materiales en accidente de tránsito.

Si el responsable de un accidente de tránsito fallece en el percance, su familia tendrá que responder en el pago de los daños materiales al otro vehículo.

Los jueces aseguran que el tener un seguro de daños a terceros puede contribuir a la conciliación entre las partes.

4.2.4. DELITO CULPOSO

En los códigos penales el delito doloso tiene primacía respecto a los de tipo culposo. La ley, por lo general, incrimina aquellos hechos en los que la finalidad del autor está dirigida a la realización del tipo. Antes que la doctrina de la ciencia penal estuviera preparada para resolver el planteo jurídico de los tipos imprudente o culposo, el derecho Civil era antes que el penal, la vía de la solución de esta clase de situaciones. En este caso, consideramos civilmente como *cuasidelito*.

Esta idea de mantener un número limitado de conductas típicas descritas en la ley, que lesiona bienes jurídicos fundamentales, conduce a que, en el Derecho Penal, el delito imprudente se castigue solamente en aquellos casos en que la comisión del tipo delictivo expresamente esté planteada en la Ley.

4.2.5. EL TIPO CULPOSO COMO TIPO ABIERTO

El tipo culposo es considerado por la doctrina como tipo abierto en razón de la necesidad de acudir a una norma general.

Sobre los tipos abiertos Welzel ha apuntado que en los delitos culposos la acción del tipo no está determinada legalmente. Sus tipos son por eso abiertos o con necesidad de complementación, ya que el juez tiene que complementarlos para el caso correcto conforme a criterio rector general. Agrega también que el juez ha de investigar entonces cual es el cuidado requerido en el ámbito de relación para el autor en su situación correcta, y luego a través de una comparación entre esta conducta con la acción real del autor, determinar si era adecuada al cuidado o no. Por ello la remisión a la norma de la Parte General es inevitablemente que sea el juez o el intérprete quien determine el contenido de la conducta imprudente, en base a pautas o criterios que proceden de la Ley o del ordenamiento jurídico en general. Los delitos culposos incluyendo el homicidio culposo por accidentes de tránsito son tipos abiertos. En cambio los tipos cerrados son aquellos en que la conducta prohibida, descrita en detalle, en cuanto al modo, tiempo, y lugar. Así por ejemplo el homicidio doloso.

4.3. Marco Jurídico.

4.3.1. DERECHOS CONSTITUCIONALES.

La Constitución de la República del Ecuador, establece concisamente al Ecuador como un Estado constitucional de derecho y justicia, cuya posición fundamental es la supremacía de los derechos constitucionales, los mismos que se convierten en el eje central del régimen.

Los principales derechos constitucionales que tienen injerencia directa en la problemática abordada, son:

4.3.2. TUTELA EFECTIVA. - El Art. 75 de la Constitución señala que toda persona tiene derecho a la tutela efectiva, imparcial y expedita de sus derechos e intereses, con sujeción a los principios de inmediación, y celeridad, en ningún caso quedará en indefensión. Este derecho es el más invocado, así como como vulnerado junto al derecho de presunción de inocencia, tiene un conjunto plural, comprende un conjunto de garantías, derechos, que intentan hacer realidad la censura a la arbitrariedad de los poderes públicos.

Para que la decisión del juez o tribunal pueda gozar de la función legitimante que le proporciona el proceso, debe estar basada en una argumentación digna, confiable, es decir, basada en uno de los métodos jurídicos de

interpretación, el gramatical, el teleológico, el histórico, sistemático. El juez debe decidir de acuerdo con los criterios racionales no puede establecer su propia voluntad o su convicción en ley, porque tal tarea le corresponde a la Asamblea, so pena de caer en prevaricato, la motivación no sólo se refiere a las sentencias sino a todas las resoluciones judiciales en las que el juzgador necesita explicitar las razones por las que se aplica la ley en un caso concreto, como sucede en un auto, decreto, etc.

4.3.3. SEGURIDAD JURÍDICA. -Consiste en la aplicación correcta de las disposiciones contenidas en la Constitución, Instrumentos internacionales, leyes y demás normas jurídicas. Art. 82 de la Constitución dice:

“El derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes, en concordancia con el Art. 25 del Código Orgánico de la Función Judicial que dice “las juezas y jueces tienen la obligación de velar por la constante, uniforme y fiel aplicación de la Constitución, tratados internacionales de derechos humanos, los instrumentos internacionales ratificados por el Estado y las leyes y demás normas jurídicas”

4.3.4. INFRACCIONES DE TRÁNSITO CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL.

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. Las infracciones de tránsito se dividen en delitos y contravenciones.

4.3.5 EL DELITO

Definido como la acción típica, antijurídica y culpable. Se habla de comportamiento típico cuando una acción u omisión encaja en una descripción legal; se habla de antijuridicidad cuando el comportamiento contraviene el orden legal lesionado o poniendo en peligro sin justa causa, un interés jurídicamente tutelado; finalmente se dice que existe culpabilidad cuando al sujeto se le puede hacer un juicio de reproche por su comportamiento material y psicológico que lesiona el mencionado bien jurídico. Con excepción de la antijuridicidad ningún elemento ha llegado a ser indispensable. No siempre se ha sancionado por hechos a veces se ha sancionado a los sujetos por la sola manera de ser o por su manera de pensar, tampoco la tipicidad ha sido indispensable, bien sabemos que por el principio de legalidad a los hombres no se les puede sancionar sino con base a una ley previamente existente, logro del hombre en la Revolución Francesa. Lo mismo se puede decir de la culpabilidad que durante mucho tiempo se ejerció la punición con base en la sola existencia del elemento material. Es el principio de la responsabilidad objetiva, para la sanción era suficiente establecer una relación entre el autor y el hecho. Quedando por lo mismo la antijuridicidad como el único elemento constante, como relación de contradicción entre un modo de ser o un comportamiento y un sistema

valorativo o normativo, contradicción que se considera digna de sanción. El supuesto antijurídico es igual a la realización de una acción o de una omisión. En otras palabras **decir delito es decir antijurídico**. El delito ha sido considerado en la historia como la violación de un deber o como el daño que se causa con un hecho. Cada categoría dogmática tiene sus propios elementos que le dan contenido material al injusto (delito), por lo que se debe analizar cada categoría dogmática en el orden secuencial indicado.

4.3.6. LA TIPICIDAD

Respecto de los elementos constitutivos del tipo objetivo:

- a) Sujeto activo, o autor del hecho, que según el tipo penal no es calificado, por lo que puede ser sujeto activo de este delito cualquier persona.
- b) Objeto, esto es, la cosa material o sujeto pasivo sobre el que recayó el daño o los efectos del acto, que al tratarse de un delito de tránsito, puede ser cualquier bien material o cualquier persona sobre la que recayó el resultado dañoso, que según el tipo penal no es calificada, por lo que puede ser sujeto pasivo de este delito cualquier persona, independientemente de su cargo, función o filiación.
- c) Conducta, constituida por el verbo rector de la conducta prohibida, que en el caso de los delitos culposos, por tratarse de tipos penales abiertos

donde la conducta ilícita no está específicamente determinada en la ley, es obligación del juez llenar la conducta prohibida, para la cual debemos remitimos a las diferentes normas del ordenamiento, que generalmente son las que establecen cual es el deber objetivo de cuidado en cada uno de los casos en concreto para establecer si efectivamente el supuesto autor ha violentado el mismo.

d) Elementos Normativos, que nos remiten a diferentes conceptos que se encuentran definidos por el propio derecho penal o en las distintas ramas del ordenamiento jurídico, para poder entender el alcance que le quiso dar el legislador al elemento respectivo, como por ejemplo, choque, vehículo, transporte público, propietario, peatón, calzada, etc., la mayoría de los cuales se encuentran establecidos en el Glosario de términos para efectos de aplicación de la ley, en el Art.34 del Reglamento para la aplicación de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre

e) Elementos Valorativos: que se traduce en una cualquiera de las circunstancias con relevancia jurídico penal en que se producen los accidentes de tránsito: negligencia, impericia, imprudencia, exceso de velocidad, conocimiento de las malas condiciones técnicas del vehículo, inobservancia de la Ley de Tránsito y su Reglamento, Regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito.

Con respecto a los elementos del tipo penal subjetivo:

En cuanto al tipo subjetivo, estos delitos son culposos, es decir, se producen en infracción del deber objetivo de cuidado, donde el autor prevé el posible resultado lesivo pero confía en su no producción, lo cual constituye la sutil diferencia con el dolo eventual donde el autor igualmente se representa el resultado pero deja su producción al azar.

4.3.7. LAS CONTRAVENCIONES

Guillermo Cabanellas define a la contravención como **“la falta que se comete al no cumplir lo ordenado”**. Al hablar de las contravenciones nos referimos al irrespeto a la ley, al código de convivencia, que nos imponemos nosotros mismos por necesidad de regular el comportamiento de los miembros del conglomerado social. En el catálogo de las infracciones las contravenciones tienen el más bajo nivel de gravedad, mereciendo por lo general sanciones únicamente de carácter pecuniario, sin ser necesaria la pena de privación de libertad, a excepción de ciertos casos, aplicándose por lo mismo, sanciones como asistencia ante un autoridad cada determinado tiempo, trabajo comunitario, labor social, etc.

4.3.7.1. Juzgamiento de las Contravenciones

Las contravenciones, en caso de que el infractor impugne el parte del agente de tránsito dentro del término de tres días, serán juzgadas por los jueces o por la autoridad competente determinada en la presente Ley, en

una sola audiencia oral; el juez concederá un término de tres días, vencido el cuál pronunciará sentencia aún en ausencia del infractor. Las boletas de citación que no fueren impugnadas dentro del término de tres días se entenderán aceptadas voluntariamente por el infractor, y el valor de las multas será cancelado en las oficinas de recaudaciones de los GAD's, de los organismos de tránsito o en cualquiera de las instituciones financieras autorizadas para tales cobros, dentro del plazo diez días siguientes a la emisión de la boleta. La acción del cobro de la multa prescribirá en el plazo de cinco años. En caso de aceptación del infractor, la boleta de citación constituye título de crédito para dichos cobros, no necesitándose para el efecto, sentencia judicial.

La sentencia dictada por el juez o la resolución emitida por la autoridad competente no será susceptible de recurso alguno y obligatoriamente será notificada a los organismos de tránsito correspondiente de la jurisdicción. La aceptación voluntaria del cometimiento de la infracción no le exime de la pérdida de los puntos de la licencia de conducir, correspondiente a la infracción de tránsito.

4.3.7.2. AUDIENCIA DE FLAGRANCIA

Quien fuere sorprendido en el cometimiento de una contravención muy grave, será detenido y puesto a órdenes del juez competente de turno, dentro de las 24 horas siguientes, para su juzgamiento en una sola audiencia

donde se concederá la prueba. A esta audiencia acudirá el agente de tránsito que aprehendió al infractor, al final de la audiencia el juez dictará la respectiva sentencia.

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

Las contravenciones podrán ser también detectadas y notificadas por medios electrónicos y tecnológicos en los términos establecidos para tal efecto en el Reglamento en caso de impugnación de la contravención, el impugnante presentará la copia de la boleta de citación ante el Juez o la autoridad competente. El original de la boleta con el parte correspondiente, será elevado al Juez de Contravenciones o a la autoridad competente, quien juzgará sumariamente en una sola Audiencia convocada para el efecto en donde se le dará al contraventor el legítimo derecho a la defensa, e impondrá las sanciones que correspondan.

Los registros electrónicos de los sistemas de seguridad, cámaras de vigilancia de seguridad en las ciudades, cámaras instaladas en los peajes y otros implementados por las instituciones públicas, o los Gobiernos Autónomos Descentralizados, a cargo de la administración de vías, avenidas y autopistas que posean sistema de pago de peajes y peaje automático serán consideradas pruebas suficientes para la aplicación de los delitos y contravenciones. El infractor responsable no podrá renovar su licencia de conducir, ni matricular el vehículo que esté a su nombre, si antes no ha cancelado el valor de las multas más los recargos correspondientes. Cuando se trate de una contravención por mal estacionamiento, y no se pueda ubicar a su conductor, se procederá a colocar en alguna parte visible de su vehículo el adhesivo correspondiente; en este caso el obligado al pago será el propietario del vehículo y no podrá matricularlo si antes no ha cancelado el valor de las multas más los recargos respectivos.

El pago de la multa se efectuará dentro de los diez días hábiles posteriores a la fecha de la notificación del acta de juzgamiento, en caso de mora se cancelará una multa adicional del dos por ciento (2%), sobre el valor principal, por cada mes o fracción de mes de mora hasta un máximo equivalente al cien por ciento (100%) de la multa. Estos valores si fuese necesario, se recaudarán mediante el procedimiento coactivo. El acta de juzgamiento, cuya notificación obligatoriamente se la hará a los organismos de tránsito correspondientes, constituye título de crédito contra el conductor o el propietario del vehículo, según el caso, y el valor de la multa deberá

cancelarse en las oficinas de recaudaciones de los organismos de tránsito provinciales de su jurisdicción, o cualquiera de los bancos autorizados para tales cobros. Todos los conductores están obligados a someterse, en el momento que el agente de tránsito lo solicite, a las pruebas que se establezcan para la detección de posibles intoxicaciones por alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas. La negativa de los conductores a realizarse los exámenes que se señalen en esta Ley y su Reglamento, será considerada como presunción de estar en el máximo grado de intoxicación. A igual control están obligados los usuarios de las vías cuando se hallen implicados en algún accidente de tránsito. Adicionalmente, se establecerán pruebas periódicas o esporádicas para conductores de vehículos de transporte público para la detección de posibles intoxicaciones por alcohol o sustancias estupefacientes o psicotrópicas.

4.3.8. LOS PERITAJES

Actualmente el SIAT realiza los peritajes y avalúos de daños materiales, reconocimiento del lugar de los hechos, huellas, vestigios, daños a propiedad pública y privada, reconstrucción y simulación de accidentes de tránsito, que sirven como elementos fundamentales para el esclarecimiento de las causas que generan estos accidentes. De acuerdo al siguiente trámite a seguir:

Si existen víctimas, con el parte policial, el Fiscal de la Unidad de atención al público de la Fiscalía de tránsito, de oficio dispone que se practiquen

diligencias como: reconocimientos médicos legales, protocolos, autopsias y reconocimientos técnicos mecánicos de avalúos de daños materiales.

Con estos elementos de convicción, se realiza la audiencia de formulación de cargos de flagrancia, y se inicia la instrucción fiscal (30 días), en contra de los presuntos responsables del accidente de tránsito y se solicita, si el caso amerita, medidas cautelares de carácter real y personal.

El expediente pasa a un Fiscal para que continúen las investigaciones hasta que termine esta etapa y finalmente se emitirá un dictamen acusatorio o abstentivo, según el caso. En los delitos que solo hubiesen daños materiales y/o lesiones que produzcan incapacidad física hasta 90 días, se puede llegar a un arreglo judicial o extrajudicial entre los implicados del accidente y archivar la causa, de lo que podemos desprender que los peritos no son especializados en la materia ni tampoco cuenta con el conocimiento necesario ya que a mi criterio para evaluar daños materiales se debería tomar en cuenta que el peritaje técnico de avalúo de daños en un accidente de tránsito es la estimación del valor comercial de un inmueble o artículo reflejado en cifras monetarias por medio de una inspección técnica imparcial. El avalúo se debería realizar de la siguiente manera:

4.3.8.1. AVALÚO CUALITATIVO. -Mediantetablas con escala para la calificación del estado de lossistemas yrepuestos de un vehículo.

Se realiza una inspección visual del vehículo donde podemos determinar el daño de acuerdo a las características que esté presente, después del

siniestro, comparandolos daños ocasionados con relación a otro vehículo de las mismas características en buen estado.

Para determinar el estado y la apariencia de cada uno de los sistemas del vehículo siniestrado se debería realizar una tabla de calificaciones acordes a los daños presentados.

4.3.8.2. AVALÚO CUANTITATIVO. -Mediante porcentajes de pérdida total y parcial del vehículo. El valor comercial corresponde al valor real del vehículo, para efectuar una adecuada valoración, podrá desarmar algunas partes del vehículo, para ello se documentará paso a paso el proceso, adjuntando al avalúo las fotografías correspondientes, para que se pueda constatar efectivamente la condición del automotor al momento de su ingreso al taller.

Pérdida parcial.- Cuando el costo del daño causado al vehículo sea menor al 75% del valor real efectivo del vehículo, se podrá facturar las refacciones y mano de obra más los impuestos.

4.3.8.3. PÉRDIDA TOTAL. -Si el vehículo a valorar, califica como una pérdida total evidente, es decir, el costo de la reparación puede superar el 75% del valor real efectivo del vehículo, se debe aportar la cotización de repuestos de una empresa reconocida y el costo de la mano de obra, que justifique dicha condición.

4.4. Legislación Comparada.

Los accidentes de tránsito ocurren en todas partes del mundo debido principalmente a la imprudencia de las personas que conducen bajo la influencia de sustancias prohibidas tales como las drogas, el alcohol y otras mencionadas anteriormente, en ellos se involucran autores, víctimas, agentes de tránsito y autoridades superiores de justicia. Los responsables de la ley llevan a cabo acciones al momento de producirse un accidente de tránsito que van desde obligar al autor del hecho a pagar o reparar los daños causados a la víctima, hasta ser enjuiciado en un proceso penal principalmente si ocasionó heridas graves o la muerte de una persona.

El accidente de tránsito que genere consecuencias para terceros **“hace que surjan en forma inmediata dos clases de responsabilidades, a saber, la responsabilidad administrativa... y la responsabilidad civil”**¹³. La responsabilidad administrativa surge de la acción que causo el accidente, es decir, parte de la ley que fue infringida y que desencadenó el suceso trayendo sanciones para el autor del hecho como la multa, suspensión o revocatoria del permiso de manejo. La responsabilidad civil resulta de los daños que hayan sido causados a terceros ya sean materiales o físicos. **“Los accidentes de tránsito que involucren más que daños materiales que vayan en detrimento de la integridad de otra persona como**

13Núñez Alcántara, Edgar Darío. El Daño y La Responsabilidad Civil Derivada del Accidente de Tránsito. Caso Venezuela. Revista de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas N° 3. 2007. p.p: 64-65

heridas o consecuencias imposibles de resarcir como la muerte, hace que surja la responsabilidad penal¹⁴.

Todo el proceso llevado a cabo para solucionar el conflicto en un accidente de tránsito, en materia civil o penal, inicia con los datos que los agentes de tránsito presentan al juzgado para que el juez después de realizar las tareas pertinentes presente la sentencia, si los involucrados no se ponen de acuerdo durante la audiencia. En la mayoría de países de América se siguen procedimientos parecidos en cada una de las etapas del proceso penal. Durante todo el proceso para determinar culpabilidades en accidentes de tránsito se realizan acciones que serán analizadas en cada uno de los apartados siguientes, se señalan todos los involucrados y cada una de las responsabilidades de estos.

4.4.1. COMPETENCIA DE LOS JUZGADOS EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO

La función de los juzgados es ejecutar la actividad jurisdiccional de juzgar. Las decisiones judiciales las toma el juez titular encargado de administrar justicia con potestad y autoridad para hacer cumplir la ley y sentenciar en el caso que corresponda.

Los juzgados tienen competencias específicas señaladas en el Código Procesal Penal. La incompetencia de un juzgado en materia de hechos se

¹⁴ Ibíd. p.65

declara en un acta que debe ser remitida al juzgado que corresponda y que conozca los hechos.

En materia de accidentes de tránsito los jueces juzgan según la acción que se lleve a cabo. Entre estos juzgados que tienen competencia en accidentes de tránsito se encuentra en primer lugar los Juzgados de Tránsito, en el caso que no existiere uno en la jurisdicción en la que se realizó el hecho corresponde al Juzgado de Paz realizar las acciones iniciales, en algunos países el Juez de Paz recibe diversos nombres como Juez de Orden Común en México y Juez de Garantía en Chile.

4.4.2. JUZGADOS DE TRANSITO

En la mayoría de países de América Latina se encuentra constituida la ley de tránsito para regular la conducta y las acciones de los automovilistas, sin embargo, en casos de accidentes de tránsito no siempre existe un juzgado especializado en esta materia. En la mayoría de países la autoridad que genera el proceso penal en asuntos de tránsito es el Ministerio Público.

En Centro América se halla más definida la importancia de autoridades especializadas en tránsito.

En Honduras, la institución competente en asuntos de tránsito es la Dirección Nacional de Tránsito encargada de las cuestiones que

corresponden a la conciliación por medio del Departamento de Infracciones y Conciliación de Tránsito que resuelve los casos que se sometan a su conocimiento, una vez agotadas las conciliaciones se procede al juzgado de tránsito respectivo y los Tribunales de Justicia son los que resuelven los casos que llevados a juicio se refieren a accidentes de tránsito.

En Chile, es uno de los países de América del Sur que carece de un juzgado especializado en tránsito aunque cuenta con una ley en este sector. El Juzgado de Policía local es el que toma acción en un accidente de tránsito donde solo ocurran daños materiales tomando la denuncia y reteniendo los documentos o licencias del infractor. La competencia en materia penal cuando ocurran lesiones o la muerte de alguna persona por un conductor en estado de ebriedad, o bajo la influencia de drogas le corresponde al Juzgado del Crimen.

Perú posee una corta historia en la existencia de Juzgados de Tránsito. Así por ejemplo a inicios del año 2009 se crearon los Juzgados de Tránsito y Seguridad Vial¹⁵ que tienen la misma jerarquía que los juzgados penales y Civiles y asumirían procesos judiciales determinando responsabilidades derivadas de los accidentes. La competencia que tienen estos juzgados son los procesos penales vinculados a conductas peligrosas o lesivas a la vida, la salud, el patrimonio o la seguridad vial, así como los procesos civiles para determinar la responsabilidad e indemnizaciones por conductas peligrosas o lesivas realizadas en el contexto del tránsito.

¹⁵<http://siracuaninoticias.blogspot.com/2009/08/promulgan-ley-que-crea-los-juzgados-de>

En general el Juez de Tránsito tiene las siguientes funciones: conciliar, moderar en audiencia conciliatoria, proponer la solución que estime equitativa, decidir si sigue el proceso penal o sentenciar definitivamente.

4.4.3. INDEMNIZACION POR DAÑOS A TERCEROS

Cuando se produce un accidente de tránsito que involucre a terceros provocando daños se obliga al autor de los hechos a resarcir esos daños.

El seguro contra daños a terceros resulta de la necesidad u obligatoriedad de resarcir los daños resultantes durante un accidente de tránsito.

El seguro en general tiene una larga historia, desde tiempos antiguos se prevía la posibilidad de que un suceso afectara la integridad de las personas. De esta posibilidad surge la necesidad de protegerse contra las consecuencias de un percance previendo la indemnización de los involucrados. El seguro es un contrato de protección contra estos imprevistos.

En accidentes de tránsito la responsabilidad de la persona que causa o genera el accidente comienza desde resarcir los daños materiales hasta compensar daños morales. Resarcir los daños morales como la muerte de la persona o los daños psicológicos raras veces remedian el perjuicio causado

en la persona por lo que se realiza lo más cercano a la compensación. Esta acción es realizada en la mayoría de países de América Latina.

Las leyes alrededor del mundo han tomado en cuenta la necesidad de tener un seguro contra daños a terceros durante un accidente de tránsito para indemnizar lo más pronto posible a las víctimas. La ONU mediante la Declaración sobre Principios Fundamentales a las Víctimas de Delitos¹⁶ acordada en 1985 señala los derechos de las víctimas de accidentes ya sean leves o graves que lleven a la muerte de los involucrados.

En esta declaración se procura la integridad de la persona que ha sido víctima de algún delito así como el derecho que tiene a que se le trate justamente y se inicie pronto la indemnización por los daños ocasionados. La indemnización a las víctimas comprende la devolución de los bienes o el pago por los daños o pérdidas sufridos, el reembolso de los gastos realizados como consecuencia de la victimización, la prestación de servicios y la restitución de derechos. Además se señala la necesidad de que el estado tome parte en el proceso de indemnización y si no es suficiente debería indemnizar financieramente a las víctimas que sufrieran daños irreparables.

No solamente la ONU propone reglas que protegen a las víctimas de los accidentes de tránsito justificando el pago de daños a terceros sino también

¹⁶Organización de las Naciones Unidas." Declaración sobre Principios Fundamentales a las víctimas de delitos". 1985. www.onu.org

los países interiormente poseen leyes que obliga a los conductores a tener un seguro contra daños a terceros.

En Colombia¹⁷, Venezuela¹⁸ y Chile¹⁹ las leyes de tránsito responsabilizan a los que infrinjan las leyes y que causen daños, al pago de dichos daños tanto físicos como materiales, por hacer peligrar la seguridad de los demás. Asimismo estas leyes exigen la presentación del seguro contra daños durante un accidente o en un registro de rutina.

En Centro América países como Honduras²⁰ y Guatemala²¹ al igual que en los países del sur se hace obligatorio, según la Ley de Tránsito, el seguro contra los daños que se dieran en un accidente de tránsito. En Honduras el artículo 103 de la ley de tránsito norma que los causantes de un accidente responderán civil y/o penalmente por los daños, perjuicios, lesiones y muertes que se causaren.

En Estados Unidos, se exige con consecuencias de cárcel, la tenencia de un seguro contra daños a terceros.

En México²² se obliga a que todo vehículo cuente con póliza de responsabilidad civil que ampare los daños que se ocasionen a pasajeros o a terceros en su persona y en sus bienes. En el artículo 99 de la ley de

¹⁷Código Nacional de Tránsito Colombia. www.transitobogota.gov.co

¹⁸Reglamento de la Ley de tránsito. <http://www.tsj.org.ve/>

¹⁹Ley de Tránsito Chile. <http://www.servicioweb.cl/juridico/Ley%20del%20transito.htm>

²⁰Ley de Tránsito. <http://www.honduraseducacional.com/Leyes/Ley%20de%20Transito.htm>

²¹Ley de Tránsito. www.transito.gua

²²Ley de Tránsito México

tránsito mexicana se exige un seguro que cubra ampliamente los daños ocasionados por la pérdida de pertenencias materiales o humanas, principalmente si han manejado con temeridad, se encuentre en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes u otras sustancias tóxicas.

Así como en Estados Unidos y países de América del sur es obligatorio tener un seguro contra daños a terceros.

En el Salvador, esta obligatoriedad de seguro se materializa en el Reglamento General de Transito y Seguridad Vial, así en el artículo 65²³ de este reglamento, los propietarios de vehículos deberán mantener vigente el Seguro Obligatorio para cubrir la responsabilidad civil por los daños ocasionados a terceros en Accidentes de Tránsito. A partir de mayo de 2009 se exigió obligatoriamente el seguro de daños a terceros²⁴ al obtener por primera vez o renovar la tarjeta de circulación, así como inscribir o hacer alguna transferencia en el Registro Público de Vehículos Automotores. Sin embargo en El Salvador solamente el 12.5% aproximadamente de parque vehicular posee algún tipo de seguro, no necesariamente de protección contra daños a terceros²⁵. Esta diferencia se refleja en que el seguro obligatorio no es exigido en registros rutinarios de los agentes policiales para conocer si están asegurados sino solamente se revisan cuestiones técnicas del vehículo y el permiso de manejo.

²³ Reglamento General de Transito. www.mop.gob.sv/ viceministerio de transito

²⁴ El Diario de Hoy. "A partir de este miércoles, todo vehículo en El Salvador deberá estar obligatoriamente asegurado por daños a terceros". 15 de mayo de 2009. www.elsalvador.com.

²⁵ *Ibidem*. www.elsalvador.com.

En el país la Ley de Procedimientos Especiales en Accidentes de Tránsito es la ley que dirige las acciones que se llevarían a cabo cuando aconteciere un accidente de tránsito. En el artículo 36 señala que “Son responsables solidariamente, por el pago de los daños y perjuicios a terceros: a) El conductor o conductores de los vehículos causantes del accidente que da lugar al reclamo, o su representante legal, si aquél o aquéllos fueren incapaces de obligarse civilmente; c) El o los terceros por cuya culpa se hubiere originado el accidente; y que no habrá responsabilidad si el que reclama es el causante del accidente”; este artículo hace énfasis en la obligación que recae en el autor de hechos en el que un accidente de tránsito produzca daños físicos y materiales.

En la L.P.E.A.T también se tiene en cuenta la posibilidad de accidente de tránsito en el que la causa fuera un desperfecto mecánico, en el Art. 38 se considera la responsabilidad del propietario del vehículo que cause daños siendo la causa desperfectos mecánicos del vehículo “Si el accidente se debiere a defecto del vehículo, rotura o falla de alguna de sus piezas o mecanismo, aunque estas dos últimas fueren producidas por una causa externa, no intencional, tampoco habrá lugar al reclamo ni a la subrogación por parte del propietario o tenedor del vehículo que pagare los daños y la indemnización”.

Los jueces aseguran que el tener un seguro de daños a terceros puede contribuir a la conciliación entre las partes. Si el responsable de un accidente

de tránsito fallece en el percance, su familia tendrá que responder en el pago de los daños materiales al otro vehículo.

En la mayoría de países de América latina se reconoce la responsabilidad que conlleva un accidente de tránsito por lo que se tiene como garantía de pago de daños a terceros el seguro obligatorio.

5. MATERIALES Y MÉTODOS.

5.1. MÉTODOS

Propongo una investigación bibliográfica, de derecho penal ecuatoriano, respecto a la determinación de la pena en lo referente a los delitos de tránsito y específicamente a los daños materiales establecidos en la legislación penal ecuatoriana.

5.1.1. MÉTODO CIENTÍFICO.- Mediante éste método me permitirá alcanzar los conocimientos válidos utilizando instrumentos confiables.

5.1.2. MÉTODO INDUCTIVO.- Este método me permitirá Investigar partiendo desde lo particular para llegar a lo general.

5.1.3. MÉTODO DEDUCTIVO.- Se parte de lo general para arribar a lo particular y singular del problema que en el caso de mi tema.

5.1.4. MÉTODO DESCRIPTIVO.- Este método permite realizar una descripción objetiva de la realidad actual en la que se desarrolla el problema.

5.1.5. MÉTODO ANALÍTICO.- Analizaré la consecuencia de establecer una norma general para definir la pena con la finalidad de que los operadores de

justicia puedan determinar la pena correspondiente al tipo penal en los daños materiales por accidente de tránsito.

5.1.6. MÉTODO DESCRIPTIVO.- Describiré el ambiente actual y la norma con la cual, se produce el acontecimiento jurídico investigado.

5.1.7. MÉTODO ESTADÍSTICO.- Me servirá para realizar la tabulación de la recolección de datos realizados mediante la encuesta.

5.2 TÉCNICAS

Las técnicas que utilizaré en el desarrollo de mi investigación son: la observación, la entrevista, la encuesta.

5.2.1. LA OBSERVACIÓN.- La aplicaré para establecer los hechos de forma directa e indirecta al recopilar los casos sobre daños materiales en accidentes de tránsito.

5.2.1. LA ENTREVISTA.- Se trata de una técnica que obtiene respuestas en base de un formato de preguntas, mediante el cual se logra obtener un criterio o una opinión. Mi trabajo de campo está dirigido a dos Operadores de Justicia de la ciudad de Tena, así como a un Fiscal especialista en la materia.

5.2.3. LA ENCUESTA. -La recolección de datos la realizaré a través de un cuestionario de 10 preguntas cerradas dirigidas a 30 profesionales del Derecho.

5.3 INSTRUMENTOS

Para poder aplicar una técnica de investigación, se requiere de un instrumento, los que sirven para registrar, clasificar y almacenar la observación obtenida.

Las técnicas a utilizar en esta investigación son:

5.3.1. TÉCNICAS DE GABINETE:

Para la recolección de la información utilizaré fichas bibliográficas, fichas mnemotécnicas de transcripción y mnemotécnicas de comentario, con la finalidad de recolectar información doctrinaria, así mismo mantendré un cuaderno de campo para anotar todos los aspectos relevantes que se puedan establecer durante la investigación casuística y en la recolección de la información a través de la aplicación de las técnicas de la encuesta y la entrevista.

5.3.1.1. FICHAS BIBLIOGRÁFICAS. - “Es la que nos permite anotar a un libro, resaltando datos como el título de la obra, el nombre del autor, editorial, país y número de páginas totales”.

5.3.1.2. FICHAS HEMEROGRÁFICAS.- “Al igual que las bibliográficas, son fichas, en las cuales se pueden anotar revistas, periódicos, etc.”

5.3.1.3. FICHAS NEMOTÉCNICAS.- Son Fichas que nos ayudan a organizar la información obtenida en libros, revistas, será de utilidad para ordenar cronológicamente la información relacionada.

Finalmente los resultados de la investigación recopilada durante su desarrollo serán expuestos en el informe final el que contendrá la recopilación bibliográfica y análisis de los resultados que serán expresados mediante cuadros estadísticos; y, culminaré realizando la comprobación de los objetivos y la verificación de la hipótesis planteada, para finalizar redactando las conclusiones, recomendaciones y elaborando la propuesta de reforma al Código Orgánico Integral Penal Ecuatoriano.

6. RESULTADOS.

6.1.-RESULTADOS DE LA APLICACION LAS ENCUESTAS.

Según el proyecto presentado y aprobado por las autoridades de la Carrera de Derecho, he aplicado a un grupo de profesionales, egresados y estudiantes de Derecho, un total de 30 encuestas, en la ciudad de Tena, cuyo cuestionario fue el siguiente:

CUESTIONARIO:

1. - ¿Sabe usted, en qué consisten las infracciones de tránsito?

GRÁFICO Nro. 1 PRIMERA PREGUNTA

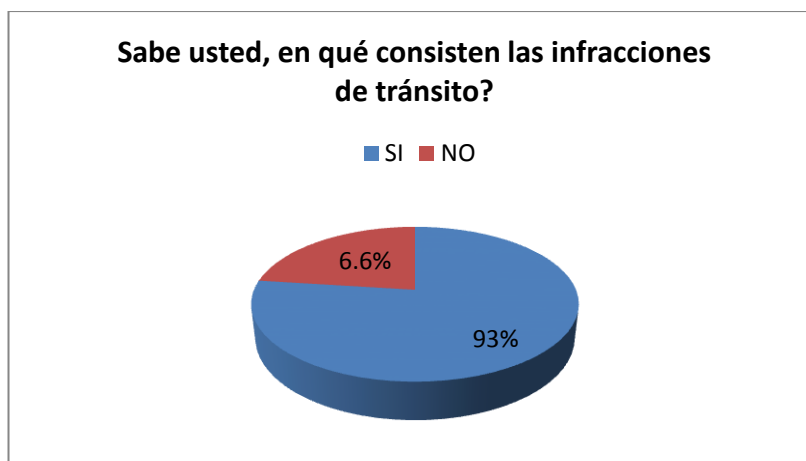


Figura: 1 Primera Pregunta Encuestas

Fuente: Encuesta a Profesionales, Egresados y Estudiantes de Derecho

Cuadro Nro.1

Variable	Frecuencia	Porcentaje
SI	28	93%
NO	2	6.6%
Total	30	100%

Fuente: Encuesta a Profesionales, Egresados y Estudiantes de Derecho

Elaboración: Magaly Loor

ANÁLISIS

De los 30 encuestados que corresponde 100%; 28 que corresponde al 93% dice que sí; por lo tanto, se afirma la pregunta en un mayor porcentaje y 2 que equivale el 6.6 % dice que no.

INTERPRETACIÓN

De lo antes expuesto se concluye que la mayoría de profesionales, egresados y estudiantes de Derecho, responden afirmativamente, manifestando que conocen claramente sobre las infracciones de tránsito que se producen en nuestro país, y expresan su inconformidad en la forma como se aplica, mientras que una mínima parte manifiesta desconocerlas, por lo cual no hacen mayor comentario al respecto.

2. - ¿Considera Usted, que el procedimiento que se sigue para juzgar y sancionar las infracciones de tránsito, es adecuado?

GRÁFICO Nro. 2 SEGUNDA PREGUNTA

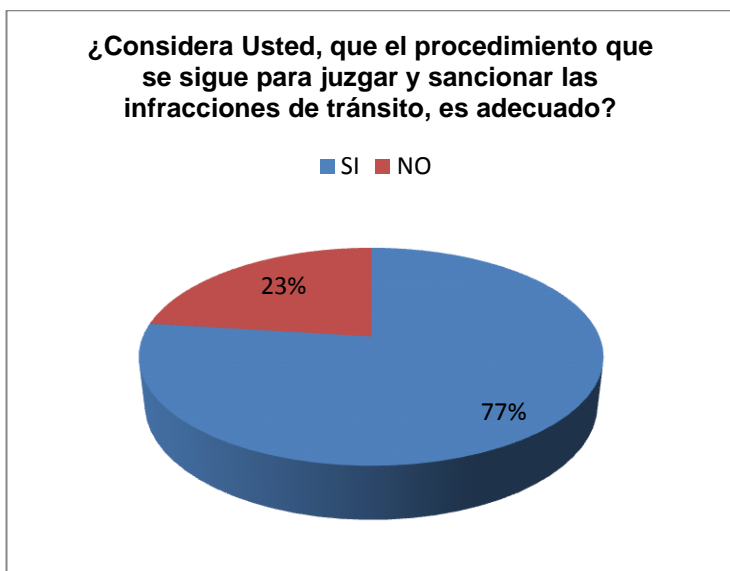


Figura: 2 Segunda Pregunta Encuestas

Fuente: Encuesta a Profesionales, Egresados y Estudiantes de Derecho

Cuadro Nro.2

Variable	Frecuencia	Porcentaje
SI	12	40%
NO	18	60%
Total	30	100%

Fuente: Encuesta a Profesionales, Egresados y Estudiantes de Derecho

Elaboración: Magaly Loor

Análisis.

De los 30 encuestados que corresponden al 100%; 12 que equivale al 40% de los encuestados responde afirmativamente por lo que en su mayoría están de acuerdo y 18 que equivale al 60 % afirma que no.

INTERPRETACIÓN

Como vemos la minoría de profesionales, egresados y estudiantes de Derecho dicen que si se cumple con todo lo que está dispuesto en la ley, que el sistema es rápido, que por la situación por la rebaja de puntos se tiene más cuidado, porque es un trámite de acuerdo al tipo de accidente y su consecuencia. Y quienes responden que **no** manifiestan que muchas de las veces las personas que son culpables de accidentes no son sancionados con los valores reales de los daños causados, se requiere investigación técnica especializada para resolver con facilidad de esta forma sancionar los delitos y se promueva la sanciones a los culpables y beneficiar a los afectados en cuanto a los daños materiales,

.3.- ¿Cree necesario la creación de un procedimiento especial para los accidentes de tránsito en donde solo se producen daños materiales?

GRÁFICO NRO. 3 TERCERA PREGUNTA

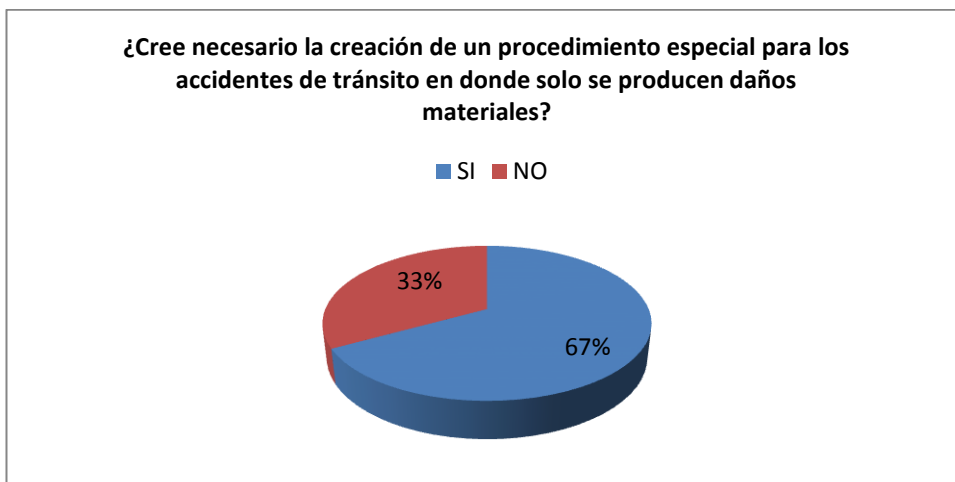


Figura: 3 Tercera Pregunta Encuestas

Fuente: Encuesta a Profesionales, Egresados y Estudiantes de Derecho

Cuadro Nro.3

Variable	Frecuencia	Porcentaje
SI	20	67%
NO	10	33%
Total	30	100%

Fuente: Encuesta a Profesionales, Egresados y Estudiantes de Derecho

Elaboración: Magaly Loor

Análisis.

De los 30 encuestados que corresponde al 100%, 20 que corresponden al 67 % de encuestados responde positivamente porque la respuesta es una afirmación bastante amplia, y 10 que equivale 33 % responden que no.

INTERPRETACIÓN

De lo expuesto vemos que la mayoría de profesionales, egresados y estudiantes de Derecho dicen que si es necesario la creación de un procedimiento especial para los accidentes de tránsito donde solo se producen daños materiales porque se permitirá dar mayor oportunidad a la agilidad de los procesos con el objeto de garantizar la justicia; lo que beneficiara a los afectados. Y los que responden que **no**, sustentan sus respuestas en que ya se encuentra dentro del procedimiento, existe la transacción sea en el momento del accidente o dentro de un proceso. No hay duda que la gran mayoría de encuestados trata de expresar que la creación de un procedimiento especial para los accidentes de tránsito donde solo se producen daños materiales donde exista un peritaje especializado dará mayor oportunidad a la agilidad de los procesos con el objeto de garantizar la justicia; lo que beneficiara a los afectados, facilitaría reclamar los daños materiales producidos.

4.- ¿Qué efectos cree usted que se causan con el procedimiento vigente en las infracciones de tránsito que solo generan daños materiales?

GRÁFICO Nro. 4 CUARTA PREGUNTA

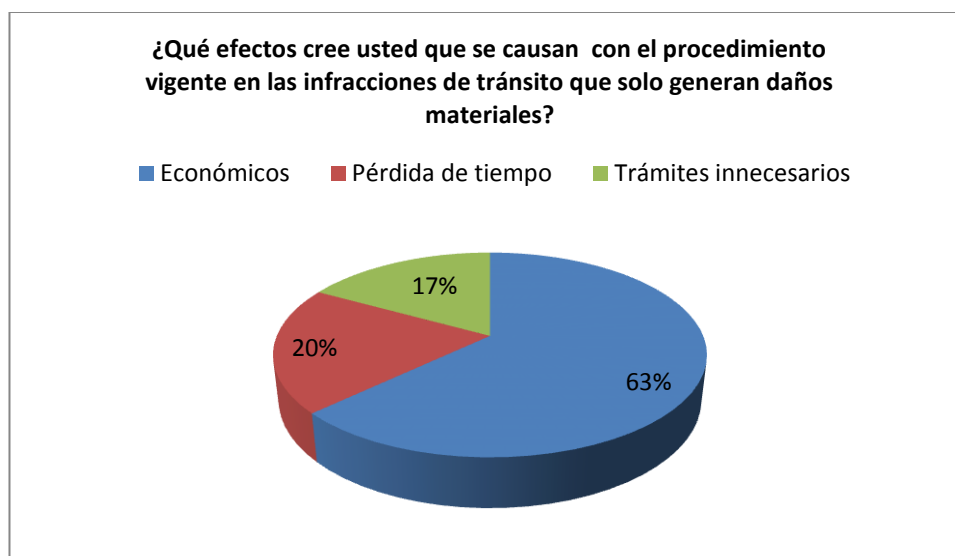


Figura: 4 Cuarta Pregunta Encuestas

Fuente: Encuesta a Profesionales, Egresados y Estudiantes de Derecho

Cuadro Nro.4

Variable	Frecuencia	Porcentaje
Económicos	19	63%
Pérdida de tiempo	6	20%
Trámites innecesarios	5	17%
TOTAL	30	100%

Fuente: Encuesta a Profesionales, Egresados y Estudiantes de Derecho

Elaboración: Magaly Loor

Análisis.

De los 30 encuestados que corresponden al 100%; 19 que equivalen 63% de las personas encuestadas considera que el procedimiento vigente para los accidentes de tránsito causan efectos económicos; 6 encuestados que pertenece al 20% señalan que causan pérdida de tiempo y 5 que equivale al 17% manifiestan que se realizan trámites innecesarios.

INTERPRETACIÓN.

Los profesionales, egresados y estudiantes de derecho coinciden que causan efectos económicos, porque en su gran mayoría de los casos se quedan en la impunidad por el hecho mismo de que no existen medidas coercitivas para los culpables y no existe una norma suficiente para sancionarlos dando lugar a pérdidas económicas por los daños ocasionados.

5.- ¿Considera necesario reformar el Código Orgánico Integral Penal, incorporándose un peritaje especial realizado por especialistas para la valoración daños materiales en los accidentes de tránsito?

GRÁFICO Nro.5 QUINTA PREGUNTA

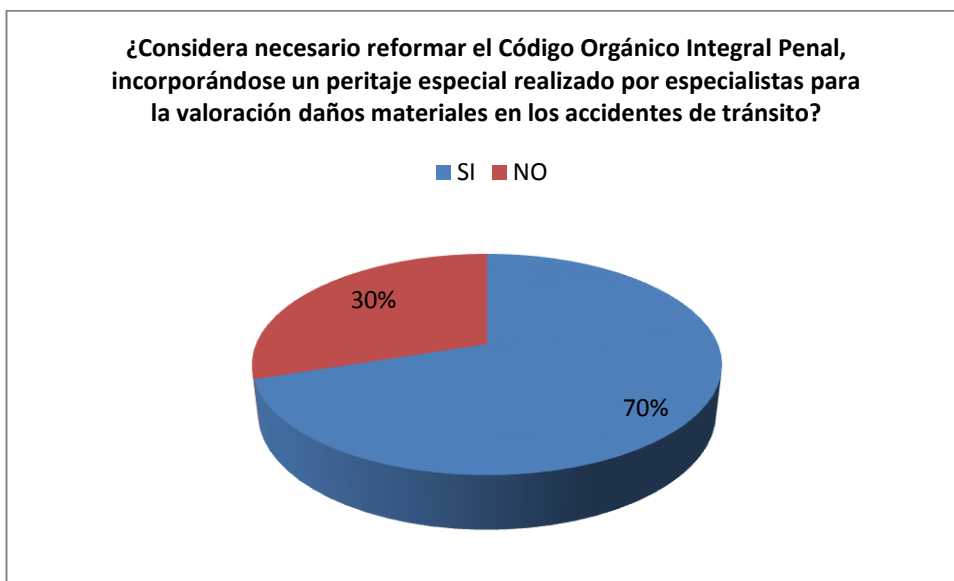


Figura: 5 Quinta Pregunta Encuestas

Fuente: Encuesta a Profesionales, Egresados y Estudiantes de Derecho

CUADRO Nro.5

Variable	Frecuencia	Porcentaje
SI	21	70%
NO	9	30%
Total	30	100%

Fuente: Encuesta a Profesionales, Egresados y Estudiantes de Derecho

Elaboración: Magaly Loor

Análisis.

De 30 encuestados que da un porcentaje del 100%; 21 personas encuestadas que pertenece al 70% responde afirmativamente a la pregunta, y el otro 30 %, esto es 9 encuestados, responden que no.

INTERPRETACIÓN

La mayor parte de profesionales, egresados y estudiantes de Derecho sostienen que si es necesario que se incorpore un trámite especial para los peritajes valorativos de accidentes de tránsito cuando solo haya daños materiales; que sería necesario que se evalué los daños materiales de forma real y de acuerdo a los valores del mercado y de la zona, así se regularía la irresponsabilidad e imprudencia de los conductores, ya que en la actualidad suceden muchos casos, en que por lo general realizan una acta transaccional solo con una apreciación superficial de los daños. Mientras que una pequeña parte manifiesta que con la valoración de los peritos actuales es suficiente.

6.2.-Resultados de las Entrevistas.

Según el proyecto de tesis presentado y aprobado por las autoridades de la Carrera de Derecho, de la Universidad Nacional de Loja, he aplicado tres entrevistas a un selecto grupo de profesionales de las instituciones públicas como a los funcionarios de la Corte Provincial de la Ciudad de Tena, especializados en materia de Transito, por su experiencia laboral y de estudios realizados en la aplicación debida a los accidentes de tránsito solo con daños materiales, determinada en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito Y Seguridad Vial, para obtener criterios veraces y pertinentes a mi tema.

El cuestionario se realizó bajo las siguientes preguntas:

Cuestionario

Primera Pregunta

¿Según su experiencia cuál sería el procedimiento especial que se debería implementar para juzgar y sancionar los accidentes de tránsito en donde solo se producen daños materiales?

Respuestas:

De los tres entrevistados cuatro señalan que el procedimiento sería ordenar por parte del juzgador inmediatamente una medida cautelar personal, luego que se realicen los informes técnicos para que se establezca la cuantía y se establezca la responsabilidad, para convocar a

audiencia de juzgamiento donde se sentencie y se ordene el depósito del valor del daño causado, en caso de no cumplir, se ordene el secuestro de bienes.

COMENTARIO

En lo que respecta a la pregunta consideran importante un procedimiento especial el que debería ir de la siguiente forma; primero que se imponga una medida cautelar personal, posteriormente se realicen los informes técnicos para establezca el avalúo y se establezca la responsabilidad, para convocar a audiencia de juzgamiento donde en sentencia, se ordene el pago por el daño causado, en caso de no cumplir dicha disposición del juez, se ordene el secuestro de bienes esto con la finalidad de garantizar al afectado el pago de daños y perjuicios.

Segunda Pregunta

A su criterio ¿Cuáles son las causas que inciden para que el trámite ordinario en los accidentes de tránsito, cuando solo se producen daños materiales no exista la celeridad en los procesos?

Respuestas

De los tres señalan que No hay manera de hacerlo que comparezca a la audiencia de juicio, suele dilatar hasta su abandono, por lo que dan lugar a que exista contradicción entre la Constitución y las leyes.

Considero importante los criterios vertidos, ya que en su gran parte señalan las causas que inciden para que el trámite ordinario en los accidentes de tránsito solo con daños materiales, No hay medidas coercitivas para hacerlo que comparezca al imputado a la audiencia de juicio, se afirma que es un trámite muy largo, las partes que intervienen se cansan por las etapas que recorren, los que no permiten garantías al perjudicado existiendo daño emergente y lucro cesante, y además no hay una investigación científica de los accidentes de tránsito, lo hacen empíricamente. Por lo que dan lugar a que exista contradicción entre la Constitución y las leyes,

Tercera Pregunta

¿Cómo se ha venido desarrollando la aplicación de medidas cautelares en los procesos por accidentes de tránsito solo con daños materiales?

Repuestas

Los tres entrevistados, manifiestan que solo se aplican medidas de orden real como es la prohibición de enajenar y más no personal, y uno expresa en algunos casos si se han llegado al pago de daños materiales por la medida de orden real.

Comentario

En lo referente a las medidas cautelares que se aplican en los accidentes de tránsito solo con daños materiales, medidas de orden real como es la

prohibición de enajenar y más no personal, si bien es cierto la prohibición de enajenar permite que resuelva conflictos pero no es una medida suficiente para que se haga efectivo el pago de daños materiales.

Cuarta Pregunta

¿Considera que en la mayoría de los casos por accidentes de tránsito solo con daños materiales se ha efectivizado el pago de daños y perjuicios?

Respuestas.

De las personas encuestadas; dos señalan que en la mayoría de los casos si han arreglado antes de que se inicie el juicio, cuando ya se ha iniciado un proceso no han sido arreglados por no haber una medida coercitiva; uno dice que en pocos casos por la necesidad de vender el vehículo se ha arreglado con un acta transaccional.

Comentario

En su mayoría la pregunta es positiva por que manifiestan que no se han llegado a ser efectivo el pago por daños y perjuicios, por la falta de una medida coercitiva, también es necesario acotar que se ha llegado a arreglo antes que exista un juicio, en pocos casos se ven obligados a resarcir los daños ocasionados por la necesidad de vender el vehículo, mas no porque el trámite que se sigue los obliga a pagar.

6.3.- Estudio de Casos.

Caso Nro. 1

a) Datos referenciales

PROCESO NRO. . 002-2008

JUZGADO SEGUNDO PROVINCIAL DE TRANSITO DE LOJA. CONTRA: E.

X.S. A.

Tramite: ordinario

Por: accidente de tránsito choque

Fecha 18 de octubre Del 2008

Sentencia nueve de abril del 2009

b) antecedentes

En el presente caso de accidente de tránsito consta de un parte policial, indagación previa, la instrucción fiscal y más constancias procesales y que por sorteo de la ley correspondió su conocimiento a este juzgado. Se llegó a tener conocimiento del accidente de tránsito choque con daños materiales en circunstancias que el vehículo Tipo automóvil marca Hyunday, de placas PLR-455 conducido por el señor S. R. P.A encontraba circulando por el carril derecho de la vía Malacatos Loja con dirección al norte, y al llegar al sector de Nangora había sido impactado por el vehículo camioneta marca

Toyota, de placas LBT-170 conducido por el señor E.J.S.A. se había encontrado circulando por el carril derecho de la vía Loja Malacatos, con dirección al sur y al llegar al sitio antes indicado había invadido el carril izquierdo produciéndose el choque de los vehículos , como consecuencia del mismo resultan daños materiales mientras que el conductor de la camioneta marca Toyota, de placas LBT- 170 el señor E. X.S. A., se retira del lugar del accidente sin percatarse de los daños ocasionados .la instrucción fiscal se inicia en contra del mencionado señor conductor de la camioneta causante del accidente, luego del reconocimiento de la misma ha sido aceptada a trámite mediante auto conforme a la ley, concluida la etapa de instrucción fiscal y emitido el dictamen acusatorio, como el expediente para que sean consultados como el acusado se encontraba prófugo de conformidad al Art.119 de la LTTTSV. Se convoca a la audiencia oral y pública y el indiciado se presenta llevándose a efecto. 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 Temporal del Juzgado Segundo Provincial de Transito de Loja, es el competente para conocer, sustanciar y resolver el presente proceso penal de tránsito, de conformidad a lo preceptuado en el Art. 1 de la resolución obligatoria de la Corte Provincial de Justicia referida en las líneas anteriores en relación con el artículo 147 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial. Vigentes a la fecha de ocurrencia del presente accidente de tránsito. TERCERA.- de los referentes probatorios consignados en la

audiencia oral, publica de Juzgamiento del procesado en cuyo momento corresponde presentarlos para establecer tanto, la existencia de la infracción como el grado de la responsabilidad o no del procesado E. X.S A. según lo disponen los Arts.79,83,250,252. Del Código de Procedimiento Penal y la Constitución de la República. Están llamados los sujetos procesales que intervienen en el juicio a introducir la las pruebas a su voluntad mediante la oralidad a fin de que sean refutadas o contradichas.

CUARTA.- los sujetos procesales a fin de abandonar sus propias teorías del caso, sean permitidos en derecho presentar la prueba que ellos estimaron conveniente por lo que es necesario entrar en análisis. La fiscalía al acusar E.X.S.A., sostiene que es el responsable del accidente de tránsito.

QUINTA.- durante los debates, el señor Fiscal, luego de un análisis minucioso de la prueba aportada durante la audiencia, expresa que se a comprobado la infracción, tanto la existencia material como la responsabilidad del procesado, por lo que se pide se le imponga la multa y la sanción correspondiente, en calidad de autor del delito tipificado en el art.132 de la LOTTTSV. Se ha probado la materialidad de la infracción, por lo que el acusador particular solicita que se le imponga la pena correspondiente, y se le mande a pagar los daños y perjuicios.

SEXTA.- La prueba debe establecer tanto la existencia de la infracción como la responsabilidad del acusado, siendo esta su finalidad de conformidad a lo estipulado en el Art. 85 del Código de Procedimiento Penal. por ello el suscrito juzgador llega al convencimiento a través de la sana critica, la prueba aportada al juicio más apegada a la verdad real y coincidentes

éntrelas declaraciones de los testigos, la técnica y la ciencia, es la introducida por la acusación , en este caso por el Ministerio Público. Por lo expuesto. El Juzgado Segundo Provincial de Tránsito de Loja. Declara al acusado E.X. S. A. Único autor y responsable de la infracción prevista y sancionada en el artículo 132 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. No es maliciosa, considera circunstancia atenuante de ninguna naturaleza por lo que se le impone la pena establecida de 40 días de prisión ordinaria. Reducción de quince puntos a su licencia de conducir y multa de dos mil cuatrocientos cuarenta dólares. (\$ 2440) por así haberlos justificado en el juicio, valores que serán cancelados por el propietario del vehículo causante en la aplicación de los art.108 y 175 de Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, por lo que la acusación particular, se declara procedente y no maliciosa, de conformidad al art. 42 de La Ley de Federación de abogados, se fija en trescientos dólares los honorarios profesionales.

c) comentario

Como bien podemos darnos cuenta en este proceso se ha cumplido con todas las formalidades como indagación previa audiencia de formulación de cargos, instrucción fiscal, audiencia de juicio, y sentencia. pero es necesario tomar en cuenta que en este proceso, es de suma importancia que durante el tiempo para que se dicte sentencia pero el afectado se ve obligado esperar un tiempo mínimo de seis meses , las medidas

cautelares que se ha dictado la prohibición de enajenar y mientras que la persona afectada tiene que afrontar con todos los gastos del accidente con daños materiales , ya que el tiempo que tiene que esperar para poder recaudar el dinero de dicho gasto es demasiado extenso por lo que es necesario un procedimiento solo para accidente de tránsito cuando hay daños materiales. Debo hacer referencia sobre las pruebas que se emplean en este juicio son: las documentales, testimoniales, informes periciales y la sentencia se hace sanciona con pena establecida.

7.- DISCUSIÓN.

7.1.-ANÁLISIS CRÍTICO DE LA PROBLEMÁTICA.

El interés de realizar la presente tesis con la problemática referente; El problema surge cuando del accidente resultan únicamente daños materiales, debido a que el Código Orgánico Integral Penal lo tipifica como delito pero no existe una pena establecida para el mismo esto repercute en el tiempo que se debe emplear en la sustanciación del proceso se hace demasiado extenso para proceder al cobro de la indemnización correspondiente, por lo que previo a ello las partes deben someterse a un procedimiento pre procesal; la investigación previa con un tiempo de duración de 30 días, etapa de Instrucción Fiscal con un plazo de 45 días, concluida la instrucción fiscal pasa a sustanciarse en el Juzgado de Transito, recibido el expediente se convocara a la audiencia de prueba en que deberá tomar en cuenta toda la prueba actuada; el juez deberá resolver en sentencia los daños materiales causados.

Considerando que al perjudicado le interesa más recuperar el costo integro por la pérdida que ha sido objeto del accidente y no necesariamente que el responsable quede privado de su libertad; puesto que no solo basta que esta sentencia emitida por un Juez, sea suficiente para efectivizar el cobro de estos daños y perjuicios ocasionados por el procesado,

vulnerándose de esta manera los principios de simplificación, celeridad, eficacia y economía procesal.

Y en lo referente al pago de los daños ocasionados, el hecho de no existir una sanción coercitiva en muchos de los casos solo se impone la medida cautelar que es la prohibición de enajenar y también es de trascendental análisis que para daños materiales no se puede aplicar la prisión preventiva medida cautelar, esto con la finalidad de asegurar la indemnización de daños materiales; debido a ello no se puede seguir con un proceso, y el procedimiento es demasiado extenso que incluso prescriben dando como resultado perjuicios económicos a las personas afectadas y queda de lado las garantías de la justicia.

7.2.-VERIFICACIÓN DE OBJETIVOS.

Para el estudio de la presente problemática me he planteado un Objetivo General y tres Específicos que a continuación los describo, procediendo a la verificación de los mismos, en base a la doctrina y acopio empírico desarrollado durante la presente tesis:

OBJETIVO GENERAL.

Realizar un análisis teórico, doctrinario, crítico y normativo sobre la falta de claridad en la definición de delito culposos de tránsito en lo referente a los daños materiales contemplado en el Código Orgánico Integral Penal, a fin de

determinar si es necesario implementar una sanción o cambiar una definición del COIP, para garantizar la administración de justicia efectiva.

El objetivo general no sólo ha sido verificado, sino que lo pude realizar, como se puede observar en el desarrollo del presente trabajo investigativo, particularmente en el desarrollo tanto de las encuestas como de las entrevistas.

En la encuesta lo verifiqué con la aplicación de la cuarta pregunta, donde la mayoría de las encuesta manifiestan En lo que se refieren a que causan efectos económicos porque en su gran mayoría de los casos se quedan en la impunidad por el hecho mismo de que no existen medidas coercitivas para los culpables y no existe una norma suficiente para sancionarlos dando lugar a pérdidas económicas por los daños ocasionados.

Específicos:

- Conocer la doctrina básica en lo relacionado, a daños materiales y su tipificación dentro del campo penal ecuatoriano.

El presente objetivo lo verifiqué con la pregunta número tres de la encuesta donde supieron manifestar: que la creación de un procedimiento especial para los accidentes de tránsito donde solo se producen daños materiales dará mayor oportunidad a la agilidad de los procesos con el

objeto de garantizar la justicia; lo que beneficiara a los afectados, se evitaría abandonar el proceso, facilitaría reclamar los daños materiales producidos, de esta forma los juzgados no se llenarían de procesos que no se pueden juzgar al infractor y siempre que prevalezca la economía procesal además, con el estudio comparado de la Constitución de la República del Ecuador, con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito Y Seguridad Vial, con lo sub contenidos del mismo punto de la tesis, referente al Marco Jurídico, Doctrinario.

- Desarrollar un estudio de Derecho Comparado que permita establecer como están determinados los daños materiales en accidentes de tránsito en otras legislaciones.

Lo verifiqué con los sub contenidos en cuanto a la legislación comparada de la tesis.

- Realizar una propuesta de reforma legal al Código Orgánico Integral Penal, que permita la incorporación de una definición específica y clara sobre la infracción de daños materiales en materia de tránsito en el campo penal ecuatoriano

Lo verifiqué con la pregunta número cinco de la encuesta con criterio positivo en lo que respeta que se incorpore un trámite especial para los accidentes de tránsito cuando solo haya daños materiales, ya que no existe una norma

ágil, realizar trámites innecesarios y se sancionaría de una forma eficiente a los conductores que en muchos de los casos son irresponsables, y no se vería afectado económicamente. En muchos de los casos representa la única fuente de trabajo para la persona perjudicada por dicho accidente de tránsito, con la ayuda del acopio teórico, y del acopio empírico de la presente investigación, por lo que con fundamentos claros y precisos realicé una propuesta jurídica.

7.3.-CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS.

Hipótesis.

Es necesario incorporar en la legislación penal ecuatoriana, una norma por la cual se determine que la valoración de los daños materiales ocasionados en accidente de tránsito sea realizada por peritos mecánicos especializados en la materia, garantizando de esta forma la administración de justicia y la tutela judicial efectiva.

La falta de una norma que regule la valoración real cuando en un accidente de tránsito se producen solo daños materiales, dicho procedimiento especial dará mayor agilidad de los procesos con el objeto de garantizar la justicia; lo que beneficiara a los afectados, para que no se queden en la impunidad un sinnúmero de casos. Haciendo prevalecer los principios constitucionales y se cumpla los fines para de esta ley.

De conformidad con los resultados obtenidos en la tabulación de datos de las preguntas planteadas en la encuesta y entrevista y, que se formaron del análisis de la actual realidad social, mi hipótesis se cumple. Analizando la segunda pregunta de las encuesta encontramos que las respuestas afirman la hipótesis, porque existe la necesidad de que la valoración de los daños causados en un accidente de tránsito sea realizado por peritos especializados en la materia y acorde a la valoración de conformidad a los precios reales del mercado local.

8.-CONCLUSIONES.

PRIMERA.-Que el Código Orgánico Integral Penal, no brinda un procedimiento especial para la valoración real de los accidentes de tránsito solo con daños materiales.

SEGUNDA.- El ordenamiento jurídico si bien es cierto, ofrece un trámite ordinario en los accidentes de tránsito pero, éste no permite que el procesado pague los daños y perjuicios restituyendo los daños causados por causa de su imprevisión, ya que la valoración es inexacta lo que impide que se cubran los daños de forma real y oportuna.

TERCERA.- En el Código Orgánico Integral Penal, no se encuentra manifestado de una forma clara la diferencia entre un perito del SIAT con un perito mecánico especializado en la materia en un accidente de tránsito, cuando de aquel solo se emanan daños materiales.

CUARTA.-En la mayoría de los casos, no existen los valores reales de pago que cubran los daños materiales, lo cual permite que no se efectivice el pago de los daños y perjuicios de una forma rápida.

QUINTA.-En las legislaciones de tránsito de otros países tienen un procedimiento muy ágil para efectivizar el pago de daños materiales lo que permite una verdadera garantía para la persona afectada, caso que no sucede en nuestro país.

9. RECOMENDACIONES.

PRIMERA. – Que se brinde mayor facilidad para la formación de peritos en mecánica, y así tener una correcta valoración de los daños materiales, sin vulnerar los derechos ciudadanos.

SEGUNDA.-Que los Jueces de Tránsito den a conocerlos inconvenientes que se presenta para resolver los procesos de accidentes de tránsito cuando solo se producen daños materiales y propongan un proyecto de reforma a la Ley de Tránsito con el objetivo de mejorar el procedimiento.

TERCERA.- A la sociedad para que asistan a los seminarios que se desarrollen a fin de que conozcan cuáles son sus derechos que tienen que exigir respecto al pago de daños y perjuicios en un accidente de tránsito con daños materiales.

CUARTA.- Por medio de la carrera de derecho de la modalidad a distancia de la Universidad Nacional de Loja, se sigan haciendo investigaciones con referencia a estos aspectos jurídicos en nuestra legislación, para tener normas claras que permitan una mejor seguridad jurídica, garantizada en nuestra constitución.

QUINTA.- Que la Asamblea Nacional proceda a reformar el Código Orgánico Integral Penal, incorporándose normas que hagan posible hacer efectivo el pago de daños materiales con valoración real de los daños en un accidente de tránsito que se hayan producido solo daños materiales con un procedimiento más ágil.

9.1.-PROPUESTA JURÍDICA.



LA HONORABLE ASAMBLEA NACIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.

CONSIDERANDO:

Que: Constitución de la República del Ecuador vigente en su Art.169 manifiesta que: El sistema procesal es un medio para la realización de La justicia.

Que: Ante la práctica común que se está dando en nuestro país, en lo que respecta al procedimiento pericial de valoración que se da en los delitos de tránsito cuando se producen solo daños materiales, es realizados por peritos del sistema de investigación de accidentes de tránsito.

Que: El más alto deber del Estado consiste en respetar y hacer respetar la seguridad jurídica fundamentada nuestra Constitución de la República del Ecuador.

Que, en armonía a lo previsto en el artículo 195 de la Constitución, le corresponde a la Fiscalía ejercer la acción penal pública con sujeción a los principios de oportunidad y mínima intervención;

Que, además, es imperioso introducir reformas de importancia que faciliten al sistema penal ofrecer una solución pronta, ágil y oportuna a la solución de los conflictos, así como a organización de procedimientos especiales y alternativos al proceso penal ordinario; y,

En uso de sus atribuciones expide la siguiente:

Agréguese al Art: 511 luego del primer inciso del Código Orgánico Integral Penal lo siguiente:

“... En el caso de la valoración de daños materiales causados en accidente de tránsito, deberán ser profesionales mecánicos especializados y con conocimientos de los valores vigentes en el mercado, los mismos que deberán ser acreditados por el Consejo de la Judicatura”.

10.- BIBLIOGRAFÍA.

- ALBUJA, Byron Curso Elemental de Transito, Editorial Corporación Editora Nacional, Quito-Ecuador1999.

- CABANELLAS, Guillermo, Diccionario Jurídico Elemental, Undécima Edición, Editorial Heliasta S.R.L., Buenos Aires, Argentina, Año 1993.

-CABANELLAS, Guillermo, Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, Editorial, Tomo VII Heliasta S.R.L., Buenos Aires, Argentina, Año 2001.

- CARBALLO, Hugo a Pericias Técnico- mecánicas.-1raedición. Ediciones la Rocca SRL .Buenos Aires Argentina año 2002

- CARRARA, autor citado en el Régimen Penal Ecuatoriano, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito Ecuador 2002.

- Código de Tránsito, de La República de Colombia.com.

-*Código Orgánico Integral Penal*, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Año 2015, QUITO-ECUADOR.

- Constitución de la República del Ecuador, Principios de la Administración de Justicia, Editorial Corporación de Estudios y

Publicaciones, Año 2009, QUITO-ECUADOR.

- GUERRERO VIVANCO Walter, Dr., “El Sistema Judicial Ecuatoriano”, Perfil del Primer Bienal de Desarrollo Procesal PROJUSTICIA, Corte Suprema de Justicia, Año 2008.

- LEY DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE, Corporación Jurídica Ecuatoriana, 2015.

- PAEZ Olmedo Sergio, Dr., “Génesis y Evolución del Derecho Procesal Ecuatoriano”, Editorial Universitaria, Quito-Ecuador, Año 2000.

-ZABALA Egas Jorge, Dr., “Derecho Constitucional”, Tomo II, Editorial Edino, Año 2002.

LINKOGRAFIA:

www.wikipedia.com

www.edicionesjuridicas.com

www.diariolahora.com

www.alfonzozambranopasquel.com

www.foroderecho.com

11.- ANEXOS.

ENCUESTA A PROFESIONALES, EGRESADOS ESTUDIANTES DE DERECHO.

Estimados señores: requiero de su apreciable opinión sobre el título **:DETERMINAR LA NECESIDAD DE TIPIFICAR CORRECTAMENTE LOS DAÑOS MATERIALES EN LOS DELITOS DE TRANSITO EN EL REGIMEN PENAL ECUATORIANO**, la misma que necesito para fines de mi investigación académica de pregrado en jurisprudencia.

CUESTIONARIO:

-¿Sabe usted, en qué consisten las infracciones de tránsito?

1. Si () No ()

2. **-¿Considera Usted, que el procedimiento que se sigue para juzgar y sancionar las infracciones de tránsito, es adecuado?**

Si () No ()

3. **-¿Cree necesario la creación de un procedimiento especial para los accidentes de tránsito en donde solo se producen daños materiales?**

Si () No ()

4. **-¿Qué efectos cree usted que se causan con el procedimiento vigente**

en las infracciones de tránsito que solo generan daños materiales?

Económicos () pérdida de tiempo () trámites innecesarios ()

5.-¿Considera necesario reformar el Código Orgánico Integral Penal, incorporándose un procedimiento especial para los accidentes de tránsito que solo causan daños materiales?

S i() No()

ENTREVISTA

Estimados señores: requiero de su apreciable opinión sobre el título: **DETERMINAR LA NECESIDAD DE TIPIFICAR CORRECTAMENTE LOS DAÑOS MATERIALES EN LOS DELITOS DE TRANSITO EN EL REGIMEN PENAL ECUATORIANO**, la misma que necesito para fines de mi investigación académica de pregrado en jurisprudencia.

1. Según su experiencia cuál sería el procedimiento especial que se debería implementar para juzgar y sancionar los accidentes de tránsito en donde solo se producen daños materiales?

.....
.....
.....

2. A su criterio ¿Cuáles son las causas que inciden para que el trámite ordinario en los accidentes de tránsito, cuando solos reproducen daños materiales no exista la celeridad en los procesos?

.....
.....
.....
.....

3. ¿Cómo se ha venido desarrollando la aplicación de medidas cautelares en los procesos por accidentes de tránsito solo con daños materiales?

.....
.....
.....

3. Considera que en la mayoría de los casos por accidentes de tránsito solo con daños materiales se ha efectivizado el pago de daños y perjuicios?

.....
.....
.....
.....

4. ¿Cree necesario Reforma el Código Orgánico Integral Penal, incorporándose un procedimiento especial para los accidentes de tránsito que solo causan daños materiales?

.....
.....
.....
.....



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

TEMA:

“ESTABLECER LA NECESIDAD QUE LOS DAÑOS MATERIALES CAUSADOS POR ACCIDENTE DE TRANSITO SEAN VALORADOS POR PERITOS ESPECIALIZADOS, EN LA LEGISLACIÓN DE TRANSITO ECUATORIANA”.

PROYECTO DE TESIS PREVIO A LA
OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ABOGADA

DIRECTOR DE TESIS:

Dr. Eli Jiménez Soto

POSTULANTE:

Aracely Magaly Loor Pisco

LOJA-ECUADOR

2015

a. TEMA:

**DETERMINAR LA NECESIDAD DE TIPIFICAR CORRECTAMENTE
LOS DAÑOS MATERIALES EN LOS DELITOS DE TRANSITO EN EL
REGIMEN PENAL ECUATORIANO”**

b. PROBLEMATICA

La presente investigación, tiene su fundamento en la necesidad de identificar todas y cada una de las consecuencias jurídicas que se derivan de la incorrecta tipificación de los daños materiales en los accidentes de tránsito, cuando no hay personas lesionadas, sustentada en el hecho jurídico de poder realizar una propuesta que contribuya a reflejar el vacío legal existente en el actual código orgánico integral penal, que es la norma que regula y establece los delitos y contravenciones en materia de tránsito.

Los accidentes de tránsito son un problema de todos, en vista de que involucra a conductores y peatones; en las carreteras, calles y vías, es mi criterio que deben existir, estudios y proyectos sustentables que nos permitan solucionar los problemas de los accidentes de tránsito y se exija la responsabilidad real al infractor, con una determinación de un tipo penal acorde a los criterios constitucionales y normativos vigentes actualmente en nuestro país.

El presente trabajo se basa en la importancia que debe brindársele a la responsabilidad penal por daños materiales ocasionados por accidentes de tránsito terrestre, ya que es un caso en el cual nos podemos ver involucrados en algún momento de nuestra vida, y al no existir una clara determinación del tipo penal en este ámbito se corre el riesgo de que la víctima quede en indefensión por falta de claridad de la norma.

En lo referente a la responsabilidad, Guillermo Cabanellas Torres manifiesta que:

La noción de la responsabilidad ha tenido largo y laborioso proceso en la historia del Derecho. En un principio quizás la responsabilidad solo dependía del rapto vengativo de la víctima del mal. El incumplimiento de la obligación o el daño causado sólo originaba la ruptura de la paz entre los particulares; y más adelante en la evolución institucional, un derecho de apoderamiento o confiscación por el Estado o el príncipe en cuanto a los bienes del moroso o del culpable de un daño civil.²⁶

Sin embargo la actual Constitución de la República del Ecuador al ser garantista de derechos, en el preámbulo manifiesta que:

“Decidimos construir; una nueva forma de convivencia ciudadana, en diversidad y armonía con la naturaleza, para alcanzar el buen vivir, el sumakawsay; Una sociedad que respeta en todas sus dimensiones, la dignidad de las personas y las colectividades”²⁷

Mas sin embargo al existir una falta de determinación legal en el tipo penal establecido para los daños materiales en materia de tránsito este aspecto constitucional citado quedaría a la deriva en virtud de que lo establecido en el Art. 19 del Código Orgánico Integral Penal, podemos deducir que en lo que el mismo cuerpo legal lo cataloga como delito, no se encuentra tipificado como tal ya que el citado artículo determina lo siguiente:

***“Clasificación de las infracciones.- Las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones.
Delito es la infracción penal sancionada con pena privativa de libertad mayor a treinta días.***

²⁶CABANELLAS, GUILLERMO. Diccionario enciclopédico de Derecho Usual. Buenos Argentina, 1998. Tomo VII. Pág. 194.

²⁷ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Pg. 11

Contravención es la infracción penal sancionada con pena no privativa de libertad o privativa de libertad de hasta treinta días.²⁸

Lo que deja sin piso jurídico y en el limbo a lo establecido y determinado como delito dentro del citado cuerpo legal en lo referente al tema de los daños materiales ya que lo tipifica en la sección segunda del capítulo octavo referente a las infracciones de tránsito como un delito culposo de tránsito estableciendo su figura en el Art. 380 que manifiesta:

“Daños materiales.- La persona que como consecuencia de un accidente de tránsito cause daños materiales cuyo costo de reparación sea mayor a dos salarios y no exceda a dos salarios básicos unificados del trabajador en general y reducción de 6 puntos en su licencia de conducir, sin perjuicio de la responsabilidad civil para con terceros a que queda sujeta por causa de la infracción.

En el caso del inciso anterior, la persona que conduzca un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encuentre suspendida temporal o definitivamente, será sancionada con multa de cinco salarios básicos unificados del trabajador en general.

La persona que como consecuencia del accidente de tránsito cause solamente daños materiales cuyo costo de reparación exceda los seis salarios básicos unificados del trabajador en general, será sancionada con multa de cuatro salarios básicos unificados del trabajador en general y reducción de nueve puntos en su licencia de conducir.

En el caso del inciso anterior la persona que conduzca un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encuentre suspendida temporal o definitivamente, será sancionada con multa de siete salarios básicos unificados del trabajador en general.

En cualquier caso, la o el propietario del vehículo será solidariamente responsable de los daños civiles.²⁹

A mi criterio al no existir una pena determinada de acuerdo a la definición contextualizada anteriormente no se encontraría tipificada como un delito culposo, ya que no cuenta con la respectiva sanción que debería ser mayor

²⁸ CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, R.O No. 180, 10 de febrero de 2014, Pg. 10

²⁹ CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, R.O No. 180, 10 de febrero de 2014, Pg. 58

a treinta días de prisión con lo que prácticamente los daños materiales que en accidentes de tránsito que superen el valor de dos salarios básicos unificados del trabajador en general quedaría en el limbo jurídico ya que los administradores de justicia no podrían determinar si se trata de un delito o de una contravención, cuya diferencia la estaré ampliando en el transcurso del proyecto de investigación.

En cuanto a la responsabilidad penal se concreta en la aplicación de una pena, por la acción u omisión dolosa o culposa del autor de una u otra. Es estrictamente personal, de interpretación restringida y de orden público, pero al no existir una pena concreta establecida concordante con la definición dada de delito en la norma citada, se vulnera la responsabilidad y por lo tanto la resarcimiento de sus daños.

c. JUSTIFICACIÓN

La investigación del presente tema es de suma importancia debido a que es necesario analizar el grave perjuicio que recibe, primero la administración de justicia y luego los intereses de los particulares involucrados en un accidente de tránsito del cual resulten solamente daños materiales, por falta de claridad en la tipificación del delito culposo de daños materiales en materia de tránsito determinado en el COIP.

El proyecto que me he propuesto investigar es factible por que cuento con suficiente información sobre el tema, esto es bibliografía, doctrina, y legislación comparada, las condiciones, predisposición y recursos suficientes para desarrollar y concluir mi investigación.

El interés que conlleva el tema involucra a la administración de justicia como para las personas particulares involucrados en un accidente de tránsito con daños materiales superiores a dos salarios básicos unificados, puesto que con la norma vigente, este tema se encuentra en clara contradicción de los principios consagrados en la Constitución de la República del Ecuador y del debido proceso, ya que no se establece concretamente si se tratan de contravenciones o delitos como actualmente se encuentra establecido.

El aporte de este trabajo servirá, para que se inicien las reformas procesales en nuestra legislación procesal penal ecuatoriana, ya que permitirán tener una mejor claridad del tipo penal con lo que los administradores de justicia contarán con una normativa acorde al criterio constitucional vigente.

d. OBJETIVOS

D.1. OBJETIVO GENERAL.

Realizar un análisis teórico, doctrinario, crítico y normativo sobre la falta de claridad en la definición de delito culposo de tránsito en lo referente a los daños materiales contemplado en el Código Orgánico Integral Penal, a fin de determinar si es necesario implementar una sanción o cambiar una definición del COIP, para garantizar la administración de justicia efectiva.

D.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Conocer la doctrina básica en lo relacionado, a daños materiales y su tipificación dentro del campo penal ecuatoriano.
- Desarrollar un estudio de Derecho Comparado que permita establecer como están determinados los daños materiales en accidentes de tránsito en otras legislaciones.
- Establecer y determinar si al no aclararse la definición de daños materiales que pasen de dos SBGU, se vulneran algunos derechos constitucionales.
- Realizar una propuesta de reforma legal al Código Orgánico Integral Penal, que permita la incorporación de una definición específica y clara sobre la infracción de daños materiales en materia de tránsito en el campo penal ecuatoriano.

e. MARCO TEORICO

En materia de tránsito los delitos son cometidos por imprudencia, negligencia, incumplimiento de reglas, no existe generalmente la intención de dañar a ninguna persona, ni mucho menos dañar el patrimonio de otro. Aunque es importante mencionar que puede existir lo que conocemos como dolo eventual.

Se habla entonces del dolo eventual ya que el sujeto se representa el resultado como de probable producción y, aunque no quiere producirlo, sigue actuando, admitiendo su eventual realización. El sujeto no quiere el resultado pero “cuenta con él”, “admite su producción”, “acepta el riesgo”, etc.

Con todas estas expresiones pretende describir un complejo proceso psicológico en el que se entremezclan elementos intelectuales y volitivos, conscientes o inconscientes, de difícil reducción a un concepto unitario de dolo.

Pudiendo afirmar que los delitos resultados de un accidente de tránsito no reúnen todos los elementos y producen los mismos efectos que el delito común. No obstante, el grado de culpabilidad le da la nota distintiva y reviste carácter especial por provenir de un acto culposo atribuible normalmente a imprudencia.

Por otro lado la palabra accidente, tomada aisladamente, significa "**Cualquier suceso eventual que altere el orden regular de las cosas**"³⁰ y esta primera acepción resulta demasiado amplia, como también lo es su segunda acepción "**Cualesquiera alteración o indisposición que priva el movimiento, del sentido o de ambas cosas**"³¹.

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.

El 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, especialmente en tránsito, dado a que estos eventos se producen generalmente por Imprudencia que encierra una acción culposa deliberada aunque el hecho mismo no sea deseado y ambos términos, Accidente e Impericia, aparecen como contradictorios. 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

30 Diccionario de la Real Academia Española, pág. 18.

31 Ibídem.

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"**³².

Este concepto comprende tanto el daño de las cosas como en las personas, cual quiera 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, aun cuando en rigor la verdad el accidente de 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.

De lo anteriormente citado podemos describir entonces que para caracterizar el accidente en el tránsito se han elaborado innumerables definiciones:

"Para algunos autores, es un hecho involuntario, que ocurre en una vía pública o entregada al uso público, que deja daños en las cosas o en las personas y significa la participación de vehículos y peatones".³³

32 Diccionario de la Real Academia Española, 709.

33 Bo Caballero, Dora (ed.); Angulo, Augusto (ed.); Vargas Brown Sejas, Julio (ed.) "Hechos de tránsito y acciones de prevención primaria y secundaria: plan nacional 2005 – 2009". Pág. 42.

Para otros significa **"cualquier evento como resultado del cual el vehículo queda de una manera anormal dentro o fuera de la vía, o produzca lesiones a las personas o daños a las cosas"**.³⁴

También se define como, **"todo suceso eventual o acontecimiento anormal e imprevisto que acarrea un daño en las personas y que es causado por un hecho u ocasión directa del empleo o uso de un vehículo de tracción mecánica, animal o humana"**.³⁵

Entre los elementos de las definiciones, presente en todas ellas, cobra mayor importancia la falta de intencionalidad o de voluntad para que el hecho se produzca, lo que no es otra cosa que ausencia de dolo o malicia pero con la presencia indiscutible de un hecho ilícito, de un grado de culpabilidad inferior cuya presencia es necesaria para que el evento se reporte como accidente en el tránsito.

Convendría preguntarse si siempre existe la ausencia de voluntad de producir el daño y la respuesta es que en varias ocasiones hechos cuya investigación se inició como la de un accidente, ha resultado a la postre, ser un acto doloso en que el vehículo ha sido utilizado maliciosamente, con el propósito de causar el daño, o bien, una persona ha sido objeto de un atentado que culmina con su atropellamiento. Conste que se ha determinado la presencia del dolo a raíz de una investigación y que este procedimiento

34 Diccionario de la Real Academia Española, pág. 42.

35 Manuel Ossorio. "Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales", Pg. 14.

especial no opera para todos los casos. Otro de los elementos está reflejado explícitamente en las definiciones es aquel que expresa que los accidentes pertenecen al tránsito solo cuando ocurren en una vía abierta al tránsito, sólo pero ¿qué pasa con aquellos accidentes que son de tránsito, tomado el concepto como el ir de un origen a un destino, que no se verifican en vías públicas o entregadas al uso público? En el hecho son accidentes en el tránsito porque características fundamentales y la exigencia de lugar, debe interpretarse como un razonamiento de tipo estadístico o de comodidad puesto que resultan difíciles las averiguaciones pertinentes.

Concuerdan todas las definiciones dadas en que para que un evento del tránsito se reporte como accidente debe existir el daño en las cosas o en la integridad física de las personas, o ambas cosas a la vez. Luego es necesario que el daño esté presente por muy pequeña que sea su entidad y esto es lógico, porque siempre que el accidente se produzca habrá señales de su ocurrencia por mucho que ellas sean de escasa significación. También se concuerda explícita o tácitamente en la presencia de vehículos y/o personas en el evento.

En materia penal, entre las expresiones de la culpabilidad se encuentran el dolo y la culpa. Hay dolo, por regla general, cuando un sujeto, a sabiendas de que su conducta es contraria a derecho, que está sancionado por la ley, no obstante ello la realiza voluntariamente queriendo producir un resultado que se sabe ilícito; hay entonces en el dolo dos ingredientes conceptuales, el saber y el querer. El saber que la conducta es dolosa e ilícita ya que el

resultado es contrario a derecho. Esto necesita solamente de un conocimiento genérico en que la acción u omisión es contrario a la conveniencia social por medio de lo cual se sabe lo que está bien y lo que está mal; luego el dolo es el reflejo de un acto de impulso de la voluntad del ser humano.

La acción u omisión dolosa, significa el hacer algo contrario al ordenamiento jurídico o el dejar de hacer algo ordenado por la ley, constituyen un elemento positivo en los tipos penales y nos hace establecer que es delito toda acción u omisión voluntaria penada por la ley.

En una zona inferior de la expresión de la culpabilidad y ocupando un lugar intermedio se encuentra la culpa que, concebida en su sentido más general, puede decirse que existe en toda conducta voluntaria, lícita o ilícita, realizada con Imprudencia o Negligencia y que ocasiona un resultado antijurídico no previsto o previsto pero no querido ni asentido. En general es la falta de diligencia o cuidado que se puede exigir de una persona en la realización de su conducta habitual, que puede llegar a producir un efecto de daños a terceros; surge cuando no se cumple con el deber de cuidado, cuando se infringe o no se respeta este deber que la ley impone a todos en la realización de todas las acciones.

El deber de cuidado opera en dos dimensiones, en forma activa o en forma pasiva; cuando la culpa es activa se está en presencia de la imprudencia y cuando es pasiva, en presencia de la negligencia.

Estos dos elementos. La imprudencia y la negligencia, resumen las características de la culpa y, en general, conllevan una observancia a los reglamentos o normas que rigen un asunto a la impericia en la operación, en este caso, de vehículos.

La culpa tiene importancia como expresión de culpabilidad en el resultado de las conductas porque aquellas realizadas con culpa conforman los cuasidelitos que deben estar expresamente descritos por la ley penal para que puedan ser objeto de castigos. La ley penal establece que las acciones u omisiones que cometidas con dolo o malicia

Importarían un delito, constituyen cuasidelitos si solo hay culpa en el que la comete. La expresión cuasidelito se compone del adverbio de tiempo casi y del sustantivo delito y quiere decir literalmente cerca del delito, próximo del delito, faltando poco para el delito.

De todo lo señalado se concluye: el cuasidelito, es aquella conducta realizada con culpa y no con dolo. El cuasidelito, por regla general, no es punible salvo en aquellos casos expresamente penados por la ley. Por regla general los cuasidelitos penados por la ley son los que provocan daños a las personas. Como vimos anteriormente los accidentes en el tránsito no son producidos, con la intención de provocar un daño sino que representan una eventualidad en que no existe la voluntad de ocasionarlo pero sí existe el grado de culpabilidad suficiente y necesaria para incluirlos dentro del marco

de los cuasidelitos. Es por ello que los tribunales denominan a los accidentes en el tránsito ya sea como cuasidelito de homicidio o cuasidelito de lesiones, atendiendo a la gravedad del daño causado a la integridad física de las personas, y no por estar penada esta figura en la ley penal.

Se entiende por infracción de manera general; según el tratadista Guillermo Cabanellas en su diccionario jurídico de que consiste en: **“Infracción es trasgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de una Ley, pacto o tratado. Denominación genérica de todo lo punible, sea delito o falta”**³⁶. Esta definición del tratadista nos habla 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. 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. Circunstancia que ahora el COIP lo considera en el Art. 18 donde se establece: **“Infracción penal.- Es la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en este Código”**³⁷ por lo que esta definición ahora está más completa.

Ahora se habla de infringir un deber de cuidado, por ello los delitos de tránsito se adecuan a los delitos culposos o imprudentes, Eugenio Raúl Zaffaroni en esencia señala que:

³⁶Cabanellas Guillermo, “Diccionario Jurídico” 2007, Pg. 205

³⁷CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, R.O No. 180, 10 de febrero de 2014, Pg. 10

“El tipo culposo no individualiza la conducta por la finalidad sino porque en la forma en que se obtiene esa finalidad se viola un deber de cuidado. La circunstancia de que el tipo no individualice la conducta culposa por la finalidad en sí misma, no significa que la conducta no tenga finalidad (...) El tipo es una figura que crea el legislador, una imagen que da a muy grandes trazos y al solo efecto de permitir la individualización de algunas conductas. (...) Asentado que el tipo culposo prohíbe una conducta que es tan final como cualquiera otra, cabe precisar que, dada su forma de deslindar la conducta prohibida, el más importante elemento que debemos tener en cuenta en esta forma de tipicidad es la violación de un deber de cuidado. (...) Si bien se ha dicho que la imprudencia es un exceso en el actuar y la negligencia es una falta de actuar, lo cierto es que en uno y otro caso -que en el fondo no pueden distinguirse bien- hay un deber de cuidado violado, que es lo importante, como se deduce del mismo tipo cuando, en general, se refiere a los “deberes a su cargo”. (...)”³⁸

Es importante también señalar que el deber de cuidado opera en dos dimensiones, en forma activa o en forma pasiva; cuando la culpa es activa se está en presencia de la imprudencia y cuando es pasiva, en presencia de la negligencia. Con relación al término Imprudencia, según el Dr. Ernesto Albán en su Manual de Derecho Penal se manifiesta en actos realizados con ligereza y sin considerar riesgos, que así mismo causan daños a terceros por lo que el autor debe responder por el resultado. Se considera que la imprudencia aparece en el supuesto del sujeto que al obrar precipitadamente no prevé las circunstancias perjudiciales a las que arriba con posterioridad. Se caracteriza por la falta de atención o cautela en el actuar del individuo, incurriendo en ella ya sea por acción o ya sea por omisión. El imprudente es aquel sujeto que actúa con audacia y por impulso sin detenerse a percibir los efectos que su accionar haya podido acarrear. Además este término no puede definirse sino en relación con la prudencia, que de acuerdo al

³⁸Eugenio Raúl Zaffaroni, “Manual de Derecho Penal”, Pg. 455 a 462

diccionario de la Real Academia de la Lengua es el discernimiento, el buen juicio, la cautela, la circunspección, la precaución. Prudente es, entonces, quien actúa con tales cualidades o virtudes, e imprudente, quien carece de ellas y actúa con desprecio por las consecuencias que se puedan derivar de su conducta.

Las sanciones establecidas por las normas de las leyes penales reciben la denominación específica de penas, por lo que la pena es la forma más característica del castigo o condena, es la sanción proveniente de una ley penal en el caso de tránsito ahora están las penas inmersas en el COIP, por lo que la palabra pena debe entenderse, únicamente con este significado. Al respecto el COIP considera en el Artículo 51 que es pena cuando determina:

“La pena es una restricción a la libertad y a los derechos de las personas, como consecuencia jurídica de sus acciones u omisiones punibles. Se basa en una disposición legal e impuesta por una sentencia condenatoria ejecutoriada”

De lo establecido entonces debo indicar que a mi criterio no existe una claridad en la determinación de la pena en lo referente al delito culposo de daños materiales en accidentes de tránsito establecidos en el COIP.

HIPÓTESIS

Es necesario incorporar en la legislación penal ecuatoriana, una pena por la cual se configure a los daños materiales superiores a dos salarios básicos unificados en accidente de tránsito en un delito conforme a la conceptualización de las infracciones del Código Orgánico Integral Penal, garantizando de esta forma la administración de justicia y la tutela judicial efectiva.

f. METODOLOGÍA

f.1. MÉTODOS

Propongo una investigación bibliográfica, de derecho penal ecuatoriano, respecto a la determinación de la pena en lo referente a los delitos de tránsito y específicamente a los daños materiales establecidos en la legislación penal ecuatoriana.

f.1.1. MÉTODO CIENTÍFICO.- Mediante éste método me permitirá alcanzar los conocimientos válidos utilizando instrumentos confiables.

f.1.2. MÉTODO INDUCTIVO.- Este método me permitirá Investigar partiendo desde lo particular para llegar a lo general.

f.1.3. MÉTODO DEDUCTIVO.- Se parte de lo general para arribar a lo particular y singular del problema que en el caso de mi tema.

f.1.4. MÉTODO DESCRIPTIVO.- Este método permite realizar una descripción objetiva de la realidad actual en la que se desarrolla el problema.

f.1.5. MÉTODO ANALÍTICO.- Analizaré la consecuencia de establecer una norma general para definir la pena con la finalidad de que los operadores de justicia puedan determinar la pena correspondiente al tipo penal en los daños materiales por accidente de tránsito.

f.1.6. MÉTODO DESCRIPTIVO.- Describiré el ambiente actual y la norma con la cual, se produce el acontecimiento jurídico investigado.

f.1.9. MÉTODO ESTADÍSTICO.- Me servirá para realizar la tabulación de la recolección de datos realizados mediante la encuesta.

f.2 TÉCNICAS

Las técnicas que utilizaré en el desarrollo de mi investigación son: la observación, la entrevista, la encuesta.

f.2.1. LA OBSERVACIÓN.- La aplicaré para establecer los hechos de forma directa e indirecta al recopilar los casos sobre daños materiales en accidentes de tránsito.

f.2.1. LA ENTREVISTA.- Se trata de una técnica que obtiene respuestas en base de un formato de preguntas, mediante el cual se logra obtener un criterio o una opinión. Mi trabajo de campo está dirigido a dos Operadores de Justicia de la ciudad de Tena, así como a un Fiscal especialista en la materia.

f.2.3. LA ENCUESTA.- La recolección de datos la realizaré a través de un cuestionario de 10 preguntas cerradas dirigidas a 30 profesionales del Derecho. .

INSTRUMENTOS

Para poder aplicar una técnica de investigación, se requiere de un instrumento, los que sirven para registrar, clasificar y almacenar la Observación obtenida.

Las técnicas a utilizar en esta investigación son:

TÉCNICAS DE GABINETE:

Para la recolección de la información utilizaré fichas bibliográficas, fichas mnemotécnicas de transcripción y mnemotécnicas de comentario, con la finalidad de recolectar información doctrinaria, así mismo mantendré un cuaderno de campo para anotar todos los aspectos relevantes que se puedan establecer durante la investigación casuística y en la recolección de la información a través de la aplicación de las técnicas de la encuesta y la entrevista.

FICHAS BIBLIOGRÁFICAS. - “Es la que nos permite anotar a un libro, resaltando datos como el título de la obra, el nombre del autor, editorial, país y número de páginas totales”.

FICHAS HEMEROGRÁFICAS.- “Al igual que las bibliográficas, son fichas, en las cuales se pueden anotar revistas, periódicos, etc.”

FICHAS NEMOTÉCNICAS.- Son Fichas que nos ayudan a organizar la información obtenida en libros, revistas, será de utilidad para ordenar cronológicamente la información relacionada.

Finalmente los resultados de la investigación recopilada durante su desarrollo serán expuestos en el informe final el que contendrá la recopilación bibliográfica y análisis de los resultados que serán expresados mediante cuadros estadísticos; y, culminaré realizando la comprobación de los objetivos y la verificación de la hipótesis planteada, para finalizar redactando las conclusiones, recomendaciones y elaborando la propuesta de reforma al Código Orgánico Integral Penal Ecuatoriano.

g. CRONOGRAMA DE TRABAJO

TIEMPO ACTIVIDADES	2015																			
	MARZO				ABRIL				MAYO				JUNIO				JULIO			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Elaboración del perfil de proyecto			X	X																
Presentación y sustentación del perfil de proyecto					X															
Incorporación de recomendaciones al perfil						X														
Aprobación del proyecto y designación del director de tesis							X													
Revisión de Literatura								X	X											
Trabajo de campo										X	X	X								
Procesamiento de la información													X	X						
Verificación de hipótesis															X					
Formulación de conclusiones															X					
Presentación del Borrador del Informe Final																X				
Incorporación de recomendaciones al Borrador del informe final																	X			
Presentación del informe final y certificación del Director/a																		X	X	

h. PRESUPUESTO Y FINANCIAMIENTO

La presente investigación, será financiada con medios propios del investigador

h.1 TALENTO HUMANO

Estudiante Investigador: Aracely Magaly Loor Pisco

Director de Tesis: Dra. Alba Enith Mera Yaguana.

h.2. RECURSOS MATERIALES

Bibliografía básica	\$ 400
Movilización	\$ 50
Internet	\$ 100
Material de escritorio	\$ 150
Imprevistos	\$ 100
Total	\$ 800

h.3 RECURSOS ECONÓMICOS (PRESUPUESTO)

Para la presente investigación el costo será: aproximadamente de OCHOCIENTOS DÓLARES AMERICANOS, que comprende la adquisición de material bibliográfico necesario para el desarrollo del trabajo, la búsqueda en internet, la elaboración del borrador de tesis, presentación de resultados finales y movilización.

i. BIBLIOGRAFÍA

- ANBAR, Diccionario Jurídico, con Legislación Ecuatoriana, Fondo De Cultura Ecuatoriana, Segunda Edición, Año 2004.
- BORJA Y BORJA Ramiro, Dr., “Derecho Constitucional Ecuatoriano”, Tomo I, Quito-Ecuador, Año 2002.
- CÓDIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL, Ediciones Legales, Año 2015.
- COSNTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Ediciones Legales, Año 2012.
- GUERRERO VIVANCO Walter, Dr., “El Sistema Judicial Ecuatoriano”, Perfil del Primer Bienal de Desarrollo Procesal PROJUSTICIA, Corte Suprema de Justicia, Año 2008.
- LEY DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE, Corporación Jurídica Ecuatoriana, 2015.
- PAEZ Olmedo Sergio, Dr., “Génesis y Evolución del Derecho Procesal Ecuatoriano”, Editorial Universitaria, Quito-Ecuador, Año 2000.
- ZABALA Egas Jorge, Dr., “Derecho Constitucional”, Tomo II, Editorial Edino, Año 2002.

LINKOGRAFIA:

www.wikipedia.com

www.edicionesjuridicas.com

www.diariolahora.com

www.alfonzozambranopasquel.com

www.foroderecho.com

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. INTRODUCCION.....	5
4. REVISIÓN DE LITERATURA.....	8
5. MATERIALES Y MÉTODOS.....	43
6. RESULTADOS	47
7. DISCUSIÓN.....	66
8. CONCLUSIONES.....	72
9. RECOMENDACIONES.....	73
9.1 PROPUESTA DE REFORMA JURÍDICA.....	74
10. BIBLIOGRAFÍA.....	76
11. ANEXOS.....	78
ÍNDICE.....	108