



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA

CARRERA DE DERECHO

“LAS ANTINOMIAS JURIDICAS DE LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL RESPECTO DE LOS DELITOS DE TRANSITO CONTEMPLADOS EN LOS ART. 131 Y 132 . NECESIDAD DE SU REFORMA PARA SU CORRECTA APLICACIÓN”

Tesis previa a la obtención del Grado de Abogado

Autor:

Nelson Rodrigo Quizhpe Donoso

Director:

Dr. Mario Guerrero Mg.Sc.

Loja – Ecuador

2014

Doctor.

Mario Guerrero Mg.Sc.

DIRECTOR DE TESIS.

CERTIFICA:

Que el presente trabajo de tesis titulado **“LAS ANTINOMIAS JURIDICAS DE LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL RESPECTO DE LOS DELITOS DE TRANSITO CONTEMPLADOS EN LOS ART. 131 Y 132 . NECESIDAD DE SU REFORMA PARA SU CORRECTA APLICACIÓN”** realizada por el estudiante Nelson Rodrigo Quizhpe Donoso, ha sido orientada y revisada durante su ejecución, por lo tanto autorizo su presentación.

Loja, 16 de Julio del 2014.


Dr. Mario Guerrero Mg.Sc

DIRECTOR DE TESIS

AUTORÍA

Yo: Nelson Rodrigo Quizhpe Donoso, declaro ser el autor del presente trabajo de tesis y eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y a sus dignos 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 de grado en el repositorio institucional-biblioteca Virtual.

AUTOR: Nelson Rodrigo Quizhpe Donoso

FIRMA:



CEDULA: 1103504682

FECHA: Loja, 16 de Julio de 2014

CARTA DE AUTORIZACION DE TESIS POR PARTE DEL AUTOR PARA LA CONSULTA, REPRODUCCION PARCIAL O TOTAL, Y PUBLICACION ELECTRONICA DEL TEXTO COMPLETO.

Yo, Nelson Rodrigo Quizhpe Donoso declaro ser autor de la tesis titulada "LAS ANTINOMIAS JURIDICAS DE LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL RESPECTO DE LOS DELITOS DE TRANSITO CONTEMPLADOS EN LOS ART. 131 Y 132 . NECESIDAD DE SU REFORMA PARA SU CORRECTA APLICACIÓN". Como requisito para optar al Grado de: Abogado: autorizo al Sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que con fines académicos, muestre al mundo la 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 diez y seis días del mes de julio del dos mil catorce, firma el autor.

FIRMA:



AUTOR: Nelson Rodrigo Quizhpe Donoso

CEDULA: 1103504682

DIRECCION: Eduardo Unda 1633 y Eduardo Mora

CORREO ELECTRONICO: m.ajimbe@hotmail.com

TELEFONO: 2 57 96 53

CELULAR: 0992 46 79 01

DATOS COMPLEMENTARIOS

DIRECTOR DE TESIS: Dr. Mario Guerrero Mg.Sc

TRIBUNAL DE GRADO: Dra. María Antonieta León Ojeda
Dra. Mg. Paz Piedad Rengel Maldonado
Ab. PhD. Galo Blacio Aguilar

DEDICATORIA

Dedico con todo amor y cariño este trabajo de Tesis a DIOS, por prestarme la vida y salud, a mi esposa Alba y a mis hijos Albita, Jonathan, Gabriel y Mikaela, razón de mi existencia y el motor que me impulsa cada día a superarme; valiosa motivación para la elaboración de este trabajo.

Nelson Rodrigo Quizhpe Donoso.

AGRADECIMIENTO

La gratitud es una virtud por el cual me siento obligado a estimar el beneficio que he recibido.

Es por ello que quiero dejar constancia de mi especial agradecimiento a la Universidad Nacional de Loja, Modalidad de Estudios a Distancia, Carrera de Derecho, por abrirme sus puertas y permitirme mi formación profesional.

De manera muy especial al Dr. Mario Guerrero Mg.Sc. quien me ha guiado con dedicación y esmero.

Finalmente a Dios quien me ha brindado sabiduría y guiado mis pasos para terminar con éxito mi carrera profesional, a mis padres Nelson y Ofelia, y a toda mi familia que me han apoyado para la culminación del presente trabajo.

El Autor

a. TÍTULO

“LAS ANTINOMIAS JURIDICAS DE LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL RESPECTO DE LOS DELITOS DE TRANSITO CONTEMPLADOS EN LOS ART. 131 Y 132 . NECESIDAD DE SU REFORMA PARA SU CORRECTA APLICACIÓN”

b. RESUMEN

El presente trabajo de tesis titulado **“LAS ANTINOMIAS JURIDICAS DE LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL RESPECTO DE LOS DELITOS DE TRANSITO CONTEMPLADOS EN LOS ART. 131 Y 132 . NECESIDAD DE SU REFORMA PARA SU CORRECTA APLICACIÓN”** tiene como objetivo fundamental analizar la relación existente entre la sanción y juzgamiento de las infracciones de tránsito concretamente de los delitos y contravenciones, su incidencia en la lesión de los bienes jurídicos de las personas a causa del cometimiento de una infracción y la impunidad en el juzgamiento de aquellas infracciones.

En el ámbito de tránsito, el bien jurídico lesionado debe ser analizado desde dos perspectivas, pues la puesta en peligro de bienes jurídicos individuales conlleva a pensar que el tema del tránsito, es un medio o instrumento de protección de otros bienes jurídicos trascendentes y medulares como son la vida, la integridad corporal de las personas, el libre tránsito y la movilidad y secundariamente no por ello menos importante la propiedad pública o privada, el debido proceso y la seguridad jurídica y no un fin en sí mismo, es decir, que en primer término lo que la ley protege la vida, salud e integridad física de las personas y sus bienes mediante la sanción y juzgamiento de aquellas conductas que se desarrollan en el tránsito vehicular.

Así mismo, el presente trabajo ha tenido su plena sustentación teórica, que ha servido para afianzar la información obtenida; los métodos que se

utilizaron son: método inductivo con el propósito de examinar aspectos precisos como la vulneración de los bienes jurídicos, métodos exegético jurídico permitió realizar un análisis y reflexión de la normativa jurídica, método analítico se pudo estudiar el problema desde el punto de vista social, jurídico, político e inclusive económico, finalmente el método sintético mediante la compilación bibliográfica para argumentar la temática de estudio; entre los principales resultados se obtuvo:

Mediante la aplicación de la entrevista y la encuesta aplicada a profesionales del Derecho se establece el descontento y la manifestación de la inseguridad jurídica y como tal del sistema de administración de justicia en cuanto a la sanción y juzgamiento de las contravenciones y de los delitos de tránsito.

Las infracciones de tránsito son las faltas de carácter culposos que se cometen contra las normas que regulan el tránsito vehicular o porque el agente que lo provoca no tiene la intención de causar daño pero sin embargo ocurre, por negligencia, imprudencia, impericia e inobservancia, lo que le hace merecedor del reproche del Estado y la sociedad por su falta de precaución o cuidado y de la respectiva sanción por las leyes lo que conlleva a una sanción sea de tipo económico o privativa de libertad.

En el ámbito de tránsito, el bien jurídico lesionado debe ser analizado desde dos perspectivas, pues la puesta en peligro de bienes jurídicos individuales conlleva a pensar que el tema del tránsito, es un medio o instrumento de protección de otros bienes jurídicos trascendentes y medulares como son la

vida, la integridad corporal de las personas, el libre tránsito y la movilidad, la propiedad pública o privada mediante la represión de conductas peligrosas que se desarrollan en el tránsito vehicular.

En ese entendido, el tema de tránsito no solamente es un segmento particular de la seguridad pública sino también de la seguridad jurídica, no obstante, la legislación de tránsito de nuestro país de la forma establecida para la sanción y juzgamiento de los delitos de tránsito previstos en los Arts. 131 y 132 dejan la posibilidad de que estos delitos queden en la impunidad como consecuencia de las antinomias y/o de las lagunas normativas existentes.

ABSTRACT

This thesis entitled "THE ORGANIC LAW OF THE LEGAL LAND TRANSPORT AND ROAD SAFETY antinomies RESPECT OF TRAFFIC OFFENSES LISTED IN ART. 131 and 132. NEED FOR REFORM FOR PROPER APPLICATION "'s main purpose is to analyze the relationship between the penalty and prosecution of traffic violations specifically crimes and violations, their impact on the injury of the legal rights of people because of perpetration a violation and impunity in the trial of those offenses.

In the field of traffic, the injured legally must be analyzed from two perspectives, as the endangerment of individual legal interests leads to think that the issue of transit, is a means or instrument of protection of other pressing and core resources as the are the life, physical integrity of persons, free movement and mobility and secondly no less important public or private property, due process and legal certainty, not an end in itself, ie, that first what the law protects the life, health and physical integrity of people and goods through penalty and prosecution of those behaviors that develop in the traffic.

Also, this work has had its full theoretical foundation that has served to strengthen the information obtained; the methods used are: inductive method in order to examine specific aspects such as the violation of the legal rights, legal exegetical methods allowed an analysis and reflection on the legal rules, analytical method is able to study the problem from the point of view social, legal, political and even economic finally the synthetic method by

compiling bibliographies to argue the subject of study; between the main results were obtained:

By applying the interview and survey of the legal profession and the manifestation of discontent legal uncertainty is established and as such the system of justice in terms of the sanction and prosecution of offenses and traffic offenses.

Traffic offenses are the offenses of culpable nature committed against the regulations governing vehicular traffic or because the agent that causes it is not intended to cause harm but nevertheless occurs, negligence, recklessness, incompetence and failure, it that makes him worthy of reproach state and society for their lack of caution or care and the respective penalty laws which carries a penalty either economic or custodial type.

In the field of traffic, the injured legally must be analyzed from two perspectives, as the endangerment of individual legal interests leads to think that the issue of transit, is a means or instrument of protection of other pressing and core resources as they are the life, physical integrity of persons, free movement and mobility, public or private property through suppression of dangerous behaviors that develop in the traffic.

In that sense, the issue of transit is not only a particular segment of public safety but also of legal certainty, however, traffic laws of our country in the manner prescribed for the punishment and prosecution of traffic offenses provided in Arts. 131 and 132 leave the possibility that these crimes go unpunished because of the contradictions and / or existing regulatory gaps.

c. INTRODUCCIÓN

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, vigente en nuestro país y con las reformas introducidas en el año 2011, es una normativa innovadora y novedosa, en ella se refleja la tipificación de las infracciones y una nueva forma de sancionar a los infractores del cuerpo normativo citado: el sistema de reducción o pérdida de puntos en las licencias de conducir por cada infracción cometida por el conductor y la sanción a los peatones; no obstante, las reformas realizadas en esta Ley contiene un escaso criterio técnico jurídico en la tipificación de los delitos previstos y sancionados en los Arts. 131 y 132, lo que conlleva a la impunidad del delito y a la vulneración de los bienes jurídicos del sujeto pasivo de la infracción como lo son la vida, la integridad personal y la propiedad, en ese sentido, he creído pertinente realizar mi investigación jurídica denominada: **“LAS ANTINOMÍAS JURÍDICAS DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL RESPECTO DE LOS DELITOS DE TRÁNSITO CONTEMPLADOS EN LOS ARTS. 131 Y 132. NECESIDAD DE SU REFORMA PARA SU CORRECTA APLICACIÓN”**, mi investigación se encuentra sustentada en la praxis, pues he evidenciado esta problemática jurídica en la cotidianidad, cumpliendo con los objetivos específicos planteados:

- Analizar la situación actual de la figura jurídica de los delitos de tránsito en la normativa jurídica y determinar cuáles son sus falencias.

- Demostrar la necesidad de reformar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el sentido de reubicar los delitos de tránsito contemplados en los Arts. 131 y 132 como contravenciones muy graves.
- Proponer un proyecto de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para solucionar los efectos secundarios de la deficiente tipificación y sanción de estos delitos.

Para el desarrollo del presente trabajo se ha incluido aspectos como: revisión de literatura, materiales y métodos, presentación de resultados, discusión de resultados, conclusiones, recomendaciones, bibliografía y anexos; el que se sintetiza de la siguiente manera: **a) TITULO:** LAS ANTINOMIAS JURIDICAS DE LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL RESPECTO DE LOS DELITOS DE TRANSITO CONTEMPLADOS EN LOS ART. 131 Y 132 . NECESIDAD DE SU REFORMA PARA SU CORRECTA APLICACIÓN, **b) RESUMEN:** abarca el objetivo general del proyecto, la metodología utilizada, los principales resultados obtenidos en el desarrollo de la investigación y las principales conclusiones, **c) INTRODUCCIÓN:** hace constar de manera referencial el detalle de la problemática, los motivos para la elaboración de la investigación, se enuncian los objetivos específicos y la presentación de la tesis desagregada por literales, **d) REVISIÓN DE LA LITERATURA:** contiene en forma ordenada y detallada los aspectos teóricos que sirvieron de apoyo para la elaboración del presente trabajo, **e) MATERIALES Y**

MÉTODOS: aúna todos los materiales y equipo de oficina que se utilizaron para desarrollar la investigación, además, del detalle de métodos y técnicas utilizadas para la elaboración del presente trabajo, **f) RESULTADOS:** se representó en cuadros estadísticos que demuestran la incidencia del problema objeto de estudio, resultados que permitieron verificar el objetivo general y los objetivos específicos, **g) DISCUSIÓN:** está compuesta por el análisis personal de los estudios de casos en referencia al tema de investigación, **h) CONCLUSIONES:** contiene los aspectos y análisis de los resultados obtenidos en la investigación, **i) RECOMENDACIONES:** están redactadas y dirigidas a los profesionales de Derecho, Ministerio de Educación Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, GAD Municipal de Loja, que apuntan a la prevención y capacitación para una correcta aplicación de sanciones de tránsito, **j) BIBLIOGRAFÍA:** está integrada por un listado detallado de textos cuyo contenido hace referencia a la temática objeto de la investigación, **k) ANEXOS:** abarca toda la información de apoyo, integrada por la ficha resumen del proyecto de tesis, el formato de las encuestas aplicadas a los profesionales del Derecho, entrevista realizada a los profesionales del Derecho.

d. REVISIÓN DE LITERATURA

MARCO CONCEPTUAL

Infracciones de Tránsito

El Diccionario de la Real Academia de Lengua Española conceptualiza al término infracción como la “Transgresión, quebrantamiento de una ley, pacto o tratado, o de una norma moral, lógica o doctrinal.”¹ Esta definición personalmente estimo que es general y algo escueta, ya que se refiere a quebrantamientos de normas tanto morales, lógicas y doctrinarias que rigen a las buenas costumbres y a la moral, más no a normas de índole jurídicas en sentido estricto, las mismas que al ser quebrantadas siempre conllevan una sanción personal o pecuniaria, a diferencia de las normas morales no conlleva una sanción.

La definición de infracción para el tratadista Manuel Ossorio en su Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales la concibe como la “Trasgresión, violación o quebrantamiento de alguna ley, pacto o tratado. Toda persona es responsable de las infracciones que cometa, y por tanto en las penas respectivamente señaladas o en la obligación de resarcir daños y perjuicios y ocasionados.”² Esta definición más jurídica personalmente considero más completa porque ya manifiesta, que la transgresión de la norma conlleva una responsabilidad y la imposición de una pena o sanción.

¹ DICCIONARIO DE LA REAL ACADEMIA DE LA LENGUA ESPAÑOLA; Vigésima Segunda Edición; Pág. 96. Disponible en www.google.com.ec; Enlace: <http://lema.rae.es/drae/?val=infraccion>

² OSSORIO, Manuel. “*Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales*”; Edit. Heliasta; Buenos Aires-Argentina; Pág. 495.

La Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial en el Art. 106 determina que:

“Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito”³ concatenadamente con ello el Art. 108 del cuerpo legal citado determina que las infracciones de tránsito “son culposas y conllevan la obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios, por parte de los responsables de la infracción”⁴.

Personalmente se estima que las infracciones de tránsito son las faltas de carácter culposo que se cometen contra las normas que regulan el tránsito vehicular y que por ocasionar daños materiales, lesiones o muerte a las personas conllevan a una sanción sea de tipo económico o privativa de libertad; así mismo el carácter de culposo se evidencia porque el agente que lo provoca no tiene la intención de causar daño, pero sin embargo ocurre por su falta de precaución o cuidado, lo que le hace merecedor del reproche del Estado y la sociedad por su conducta negligente o imprudente, que además está tipificada y sancionada por las leyes.

Clases de infracciones de tránsito.

El Art. 107 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial señala que las infracciones de tránsito se dividen en delitos y

³ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL. Corporación de Estudios y Publicaciones; Quito-Ecuador; 2011; Pág. 31.

⁴ *Ibíd.*

contravenciones relacionado con ellos el Art. 10 del Código Penal ecuatoriano expresa que las infracciones son “los actos imputables sancionados por las leyes penales, y se dividen en delitos y contravenciones, según la naturaleza de la pena peculiar⁵”, nuestra legislación penal hace referencia a esta clasificación para efectos de la pena a aplicarse, de manera que estimo importante desarrollar en los acápites siguientes.

Delitos

Etimología de la palabra delito.

Etimológicamente la palabra delito, según el autor Guillermo Cabanellas en su Diccionario Jurídico Elemental, manifiesta que “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.”⁶

Concepto.

Para el Diccionario Enciclopédico Castell el delito es la “Acción u omisión voluntaria castigada por la ley con pena grave”⁷, en concordancia con esta definición el jurista ecuatoriano Jorge Zavala Baquerizo, considera que el “delito es un acto típico y antijurídico⁸”, esta definición hace referencia a mi

⁵ CÓDIGO PENAL Ecuatoriano; Corporación de Estudios y Publicaciones; 2011; Quito-Ecuador; Pág. 1.

⁶ CABANELLAS, Guillermo. “*Diccionario Jurídico Elemental*”; Edit. Heliasta; Buenos Aires; 2002; Pág. 115.

⁷ DICCIONARIO ENCICLOPÉDICO CASTELL; Tomo I; Edit. Castell; Madrid-España; 2004; Pág. 665.

⁸ ZAVALA B., Jorge. “*Reflexiones Penales: Imputabilidad - Culpabilidad - Responsabilidad*”; Revista Jurídica de la Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales y Políticas de la Universidad católica de Santiago de Guayaquil; Guayaquil-Ecuador; Pág. 3.

parecer a que este se puede cometer ya sea por una acción reflejada en la exteriorización de la voluntad de la persona; o, por una omisión cuando se abstiene de actuar cuando el individuo está obligado por Ley a hacerlo.

Para el maestro Francesco Carrara, el delito es "La infracción de la Ley del Estado promulgada para proteger la seguridad de los ciudadanos, resultante de un acto externo del hombre, positivo o negativo, moralmente imputable. Y socialmente dañoso".⁹ Este autor estipula también que la manera del cometimiento de los delitos, puede ir a través de un acto positivo, que consistiría en el hacer, en el actuar o mediante un acto negativo, es decir, un no hacer o no actuar, en otras palabras una acción u omisión.

El español Luis Jiménez de Asúa, refiriéndose a esta figura jurídica penal sostiene que "es un el acto típicamente antijurídico, culpable, sometido a veces a condiciones objetivas de penalidad, imputable a un hombre y sometido a una sanción penal".¹⁰

Para el autor Jorge E. Alvarado considera que delito de tránsito:

“Es un acontecimiento imprevisible consecuencia de la negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos o de órdenes legítimas de las autoridades y agentes de tránsito a

⁹ CARRARA, Francisco. *“Programa del curso de derecho criminal”*; Edit., Universidad Externado de Colombia; 1986; Pág. 34.

¹⁰ JIMÉNEZ DE ASÚA, Luis. *“La ley y el Delito”*, 21^{ava}, Edición; Edit. Harla; México; Pág. 218.

cargo de su control y vigilancia, por parte del conductor o chofer del mismo¹¹”.

En síntesis la infracción culposa supone un resultado lesivo y previsible y un vacío de mayor o menor envergadura, en el respeto y observancia del deber de cuidado que el ordenamiento legal y reglas que impone la convivencia de las personas que forman el grupo humano exigen cuando se desarrolla una actividad peligrosa susceptible de ocasionar daños a los demás.

El Art. 106 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone que “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones, que pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito¹²”.

A manera de síntesis, de todas las definiciones que anteceden, puedo colegir que para la mayoría de los tratadistas y legislación consultada, el delito es un acto dañoso que nace de la voluntad de una persona o individuo para perjudicar a otra persona –natural o jurídica, y que esta mala intención o el no obrar con buena fe se encuentra tipificada en la Ley en donde se encuentra establecida una sanción o pena.

¹¹ ALVARADO, Jorge E. “*Manual de Tránsito y Transporte Terrestre*”, Editorial de la Universidad Técnica Particular de Loja; 2.005; Primera Edición; Loja-Ecuador; Pág. 98.

¹² LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL. Ley Cit.; Pág. 31.

Elementos del delito

Al referirme a la estructura del delito hago referencia a los componentes y características que contiene la definición de delito: Acción, típica, antijurídica, imputable y culpable.

- **Acto**, es el elemento básico del delito, consistente en el comportamiento humano, manifestado mediante una acción, hecho, acto o actividad de carácter voluntario, activo o negativo que produce un resultado, de acuerdo a Guillermo Cabanellas, el acto es la “manifestación de voluntad o de fuerza. Hecho o acción de lo acorde con la voluntad humana”¹³; frente a la acción para ejecutar el delito también encontramos la omisión que hace referencia a la conducta típica o al acto de abstenerse de actuar, esto es, no hacer o dejar de hacer, es la forma negativa del comportamiento.
- **Típico**, la tipicidad hace referencia a la adecuación del acto humano ejecutado por una persona a la figura descrita por la Ley como delito, es decir que debe estar tipificado, o encontrarse dentro de un tipo penal y previamente señalado en la Ley, de ahí que por principio constitucional se presumirá la inocencia de toda persona, la calidad de típico en la ley penal “sirven para individualizar la conducta que se prohíbe con relevancia penal. (“matarse a otro”; “apoderarse ilegítimamente de una cosa mueble ajena”; “tuviere acceso carnal con persona de uno y otro sexo en los casos siguientes.” etc. Cuando una

¹³ CABANELLAS, Guillermo; Ob. Cit.; Pág. 14.

conducta se adecua a alguno de los tipos legales decimos que se trata de una conducta típica o lo que es lo mismo que la conducta presenta la característica de tipicidad¹⁴”

- **Antijurídico**, la antijuridicidad es el acto o conducta humana que se opone al ordenamiento jurídico, el tipo penal es el elemento descriptivo del delito, la antijuridicidad es el elemento valorativo, por ejemplo, el homicidio se castiga sólo si es antijurídico, si se justifica como la legítima defensa, no es delito, ya que esas conductas dejan de ser antijurídicas aunque sean típicas, tal como lo señala el jurista ecuatoriano Alfonso Zambrano Pasquel “la antijuridicidad es juicio de desvalor de la conducta típica, o del acto, porque el ordenamiento jurídico pretende crear con las normas y preceptos permisivos un orden valioso de la vida social que es menoscabado por la realización antijurídica del tipo¹⁵”.
- **Imputable**, la imputabilidad es la capacidad física o psíquica de una persona de comprender la antijuridicidad de su conducta y de no adecuar la misma a esa comprensión, es decir, que sea adjudicable o atribuible el cometimiento del delito al individuo, no obstante la responsabilidad no reprimirse si no lo hubiere cometido con voluntad y conciencia, tales como las personas sordomudas, los casos en que la embriaguez deriva de caso fortuito o fuerza mayor, los enfermos

¹⁴ SIGÜENZA B., Marco Antonio, SIGÜENZA R. Juan D. “*Definiciones doctrinales en materia penal*”; Corporación de Estudios y Publicaciones; 2010; Pág. 55.

¹⁵ ZAMBRANO P., Alfonso. “*Manual de Derecho Penal*”; Guayaquil-Ecuador; Pág. 20; Disponible en www.alfonsozambrano.com/libros/manual_dp.html

mentales, los menores de edad que se rigen por la legislación especial; y,

- **Culpable**, la culpabilidad es la el nexo intelectual y emocional que liga al sujeto con su acto, o también el conjunto de presupuestos que fundamentan la reprochabilidad de la conducta de una persona imputables con la conducta antijurídica que será reprimida con una pena por la autoridad competente.

El delito como el acto legalmente punible, es decir como el acto que la Ley tipifica y sanciona con una pena determinada, permite que impere una convivencia pacífica y segura en la sociedad.

Contravenciones

El término contravención, Francisco Carrara establece que su etimología deriva de los:

“vocablos latinos *contra* y *venio*, que traducido al español significan: ir contra la ley, chocar con ella, expresando así la esencia especial de los hechos de policía, que consiste en la simple contradicción material del hecho con la ley, independientemente de cualquier intención dolosa y de la conciencia de violarla”¹⁶ este autor considero que aunque pequeña su conceptualización indica lo necesario de la infracción, pues incluye todo acto contrario a la ley, sin que sea necesario la existencia de malicia o conocimiento en ese acto.

¹⁶ CARRARA, Francisco. “*Programa de Derecho Criminal*”; Edit. Departamento de Publicaciones Facultad de Jurisprudencia, UNL; Loja; 1991; Pág. 23.

El autor Guillermo Cabanellas, respecto de las contravenciones manifiesta que es la "Falta que se comete al no cumplir lo ordenado (...)"¹⁷ esta conceptualización es similar a la definición anterior, en el sentido de que se considera contravención constituye la acción y efecto de contravenir -en este caso- la norma jurídica vigente, es decir que comprende tanto la acción como la omisión producida en contra del mandato legal.

La Enciclopedia Jurídica Ambar cita a Manzini quien señala que las contravenciones "son aquellas incriminaciones que tienen por objeto la protección de condiciones consideradas indispensables o favorables a las energías o a los estados útiles de la sociedad o que se refieren a los ordenamientos financieros del Estado, o que tienen a la represión por una conducta individual contraria solamente a tales condiciones, consideradas principalmente en relación a las necesidades de la vida social más bien que en relación al carácter de la voluntad realizada por el sujeto"¹⁸ en lo personal coincido con esta definición, las contravenciones de tránsito son en otras palabras todo acto jurídico que perjudica al desarrollo y la seguridad social, en contraste con el interés común de la administración, interés tutelado por las normas jurídicas de tránsito que imperan. Las contravenciones de tránsito de acuerdo a nuestra Ley de Tránsito se producen al igual que los delitos por la negligencia, la imprudencia, la impericia y por la inobservancia de la Ley, reglamento y falta de obediencia a los agentes de control de

¹⁷ CABANELLAS, Guillermo. Ob. Cit.; Pág. 360.

¹⁸ ENCICLOPEDIA JURÍDICA OMEBA; Tomo III; Edit. Bibliográfica; Argentina-Buenos Aires; 1996; Pág. 691.

tránsito y a las señales de tránsito, sea por parte de los conductores de vehículos y por parte de los peatones.

La diferencia principal radica en su modalidad y grado, lo cual a su vez determina diversas clases de sanciones; a excepción del acto jurídico de conducir un vehículo en estado de embriaguez que se sanciona con tres días de prisión, todas las contravenciones de tránsito se juzgan con imposición de multa, disminución de puntos en el registro de la licencia de conducir, y con trabajo comunitario.

Aspectos generales que ocasionan las infracciones de tránsito.

a) Negligencia

El tratadista Manuel Ossorio considera a la negligencia como “La omisión, más o menos voluntaria pero consciente, de la *diligencia* (v.) que corresponde en los actos jurídicos, en los nexos personales y en la guarda o gestión de los bienes”¹⁹. Las autoras colombianas Espinoza y Sepúlveda señalan que “La negligencia es una omisión, desatención o descuido; consiste en no cumplir aquello a que se estaba obligado, en hacerlo con retardo; es la falta de uso de los poderes activos, en virtud de los cuales un individuo, pudiendo desarrollar una actividad, no lo hace por pereza psíquica²⁰”.

¹⁹ OSSORIO, Manuel; Ob. Cit.; Pág. 618.

²⁰ ESPINOZA, Adriana y SEPÚLVEDA, Sandra. “*El miedo como justificación ante la agravación punitiva en homicidios y lesiones culposas en accidentes de tránsito*”. Disponible en http://www.defensoria.org.co/red/anexos/publicaciones/miedo_tesis.pdf

Personalmente estimo que la negligencia implica una omisión o la inobservancia de los conductores o peatones ante una determinada situación, es decir, la negligencia, es la pasividad con la que el agente se enfrenta a ciertos actos en que su no actuación da lugar a que ocurran situaciones constitutivas de delitos.

La negligencia viene asociada con la irresponsabilidad tanto el mantenimiento y funcionamiento mecánico del vehículo como de la propia salud del conductor o pro ejemplo también cuando contesta su celular mientras conduce, confiando en que nada sucederá.

b) Imprudencia

El término imprudencia hace referencia de acuerdo al autor Eduardo Alvarado a la “falta de prudencia, de precaución, de previsión, es la consecuencia de un acto que ha podido preverse y que el conductor no observó y que como consecuencia de aquella imprudencia se produce un accidente”²¹.

El autor Carlos Olano señala que la imprudencia “es aquella actitud psíquica de quien no prevé el peligro o previniéndolo no hace todo lo posible para evitarlo”²². La imprudencia constituye una de las principales causas que ocasiona accidentes de tránsito, es decir, que el conductor pudo prever, no observó, no tiene la práctica suficiente y muchas veces estos hechos han

²¹ ALVARADO, Jorge E. Ob. Cit.; Pág. 50

²² OLANO, Carlos. “*Tratado Jurídico sobre Accidentes de Circulación y Materias Afines*”; Sexta edición; Editorial ABC; 2003; Bogotá-Colombia; Pág. 57.

dejado consecuencias lamentables y que incluso han causado gran conmoción social.

El concepto de imprudencia exige una acción, pues y conforme las conceptualizaciones expuestas es obrar sin cautela, en contradicción con la prudencia, por ejemplo: Un conductor pone en riesgo innecesario a los pasajeros, cuando realiza maniobras peligrosas, se embriaga o conduce a exceso de velocidad, es decir, tiene extremada confianza en una situación de eminente peligro.

La imprudencia e impericia, son los factores que mayor número ocasiona los accidentes de tránsito, siendo la imprudencia más grave que un error humano, la imprudencia se halla asociada al tema de los valores, pues una persona que conoce la ley y es profesional del volante, quiere rebasar o llegar más rápido que los demás, o simplemente querer demostrar mayor pericia que otros conductores, violentando la ley de tránsito y causando grave daño a la seguridad vial de otros conductores y también de los peatones denota la carencia de los mismos. No obstante, la falta de control en las vías y la falta de educación vial de los peatones hacen que también ellos incurran para que se hallen inmersos en algún inconveniente de tránsito.

c) Impericia

Para Guillermo Cabanellas la impericia es la “Falta de conocimientos o de la práctica que cabe exigir a uno en su profesión, arte u oficio. Torpeza.

Inexperiencia. La impericia integra una de las formas de la culpa, junto con la imprudencia y negligencia²³.

El tratadista Jorge Alvarado, sobre la impericia señala que es “Es el desconocimiento total de la conducción de un vehículo a motor, de tracción humana o tracción animal, no reconocido por institución alguna como elemento profesional. Impericia es la incapacidad técnica²⁴”

Personalmente considero que la impericia equivale a la falta de experiencia o de capacidad técnica para el ejercicio de la actividad de conducir, pues una persona experta en el manejo de un vehículo y que además es observador de la normativa vigente no se verá inmerso en infracciones de tránsito.

La impericia es la falta de precaución, es decir que el conductor no realiza su trabajo con cautela por lo tanto es culpable del accidente que pueda ocurrir, por ello algunos tratadistas al conceptualizar la culpa expresan: Francesco Carrara, al igual que la negligencia, supone la voluntaria omisión de diligencia en calcular las consecuencias posibles y previsibles del propio hecho.

De ahí que se hace necesario capacitar en materia de educación vial a los usuarios del transporte y a la ciudadanía como parte del tránsito ya que la falta de conocimiento conlleva a la ocurrencia de accidentes de tránsito.

²³ CABANELLAS, Guillermo; Ob. Cit.; Pág. 156.

²⁴ ALVARADO, Jorge E., Ob. Cit.; Pág. 55.

d) Inobservancia de la Ley y el Reglamento

De manera general conocemos que el Derecho es un conjunto de normas que regula el comportamiento de las personas que viven en sociedad, en materia de tránsito se han dictado reglamentos y resoluciones que buscan organizar, planificar y controlar el tránsito en sus diversas modalidades, el irrespeto a estas disposiciones conlleva una infracción de tránsito y consecuentemente una sanción.

La inobservancia a las normas se refiere a la falta de obediencia en las leyes o reglamentos o al incumplimiento u omisión de proceder conforme a la normativa vigente, en materia de tránsito, se produce cuando el ciudadano no acata las disposiciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o de su Reglamento u órdenes de los agentes de tránsito, infringiendo así, el deber del cuidado, poniendo en riesgo el bien jurídico que la ley trata de proteger, como lo es la vida, integridad física de las personas, propiedad pública o privada y por supuesto que tenga relación causal con el resultado: muerte o lesiones de las personas, daños materiales, etc.

Factores que influyen en los delitos de tránsito

La doctrina determinan que los delitos de tránsito se producen por tres factores principales: factor humano, factor mecánico y factor vial.

- 1. Factor humano.-** Es el factor que más provoca infracciones de tránsito, por cuanto el conductor no toma las medidas de seguridad necesarias, tendientes a evitar un accidente de tránsito, como por ejemplo estar

siempre atento en la conducción y manejar a la defensiva; actuar con responsabilidad frente al volante, no distraerse nunca; conducir con las dos manos en el volante; guardar la distancia reglamentaria frente a la presencia de otro vehículo; no rebasar en curva; no conducir a exceso de velocidad, es decir no superar los límites de velocidad determinados en las señales de tránsito dispuestas a lo largo de las vías; estas son obligaciones y responsabilidades de los conductores. El autor Jesús Gómez Toapanta considera que “El desconocimiento de las normas y el mal comportamiento de los usuarios viales es uno de los principales problemas que afectan a la seguridad en la conducción de vehículos²⁵” criterio con el que coincido en razón que el conductor de un vehículo incide en la seguridad de acuerdo a su forma de actuar ante las diversas situaciones del tránsito; en este punto, me permito citar al autor chileno Edmundo Serani quien realiza una diferenciación en cuanto al agente que puede ocasionar un accidente de tránsito sea como conductor o como peatón, así:

Respecto al conductor, las causales más frecuentes de accidentes del tránsito, en orden de mayor a menor frecuencia, son:

- No respetar las señalizaciones del tránsito;
- Manejo descuidado;
- Conducir a velocidad inadecuada;
- Alcoholismo y otras drogas;

²⁵ GÓMEZ TOAPANTA, Jesús. “*Aprender a Conducir*”, 3ra. Edición; 2005; Quito-Ecuador; Pág. 11.

- Adelantar sin suficiente espacio ni tiempo;
- Obstruir pista de circulación en sentido contrario.

En relación con el peatón, las causales más frecuentes están en el siguiente orden:

- No respetar las señalizaciones de tránsito, particularmente semáforos y utilización de pasos peatonales;
- No utilizar las pasarelas sobre nivel;
- Cruzar vías descuidadamente en las zonas rurales²⁶.

Los elementos citados a mi parecer son factores determinantes para que se pueda configurar en la calidad de contravención o de delito de tránsito la conducta del conductor o del peatón, puedo incorporarle las situaciones de fatiga a las que se exponen los conductores, pues por un lado la “conducción exige un cierto grado de atención, de aptitudes, de competencia, de conocimientos, exige también cierta capacidad física que permita sobreponerse a niveles normales de requerimientos, especialmente en aquellos conductores que deben permanecer un determinado número de horas conduciendo o trabajando de cualquier modo para terminar conduciendo²⁷”, por los medios de comunicación se ha informado que muchos accidentes se ocasionan por jornadas largas del conductor por incumplimiento o explotación laboral por parte del patrono, permitida por las autoridades encargadas del control respectivo. No obstante, las causas

²⁶ SERANI, Edmundo. “*Accidentes del tránsito*” [en línea]. [s/e]. Chile: Ilustrados.com, 2011, s/f. Disponible en <http://www.ilustrados.com/tema/2853/Accidentes-transito.html>

²⁷ DICCIONARIO ENCICLOPÉDICA ENCARTA; Microsoft Corporation; 2009.

humanas tienen mucha relación con la escasa educación vial de nuestra sociedad.

2. Factor máquina.- Otro factor que influye en la generación de infracciones de tránsito en las vías públicas es el factor máquina o vehículo, es decir, cuando existe desperfecto mecánico en el automotor que se conduce; por lo tanto todo conductor es responsable de mantener el vehículo con todos los niveles de seguridad y garantizar el mantenimiento adecuado del mismo, capaz de evitar dentro de lo posible que se produzcan accidentes; o en el caso de suscitarse, sus consecuencias no sean graves. Me permito citar el único caso de delito de tránsito que contempla nuestra ley de la materia por este factor previsto en el Art. 127 referente a quien conduzca un automotor, con conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo y ocasionare un accidente de tránsito del que resulten la muerte o lesiones una o más personas.

3. Factor vía.- Las vías públicas por las cuales circulan los conductores a nivel nacional no gozan de buena calidad, lo que hace que exista una gran cantidad de accidentes de tránsito por falta de mantenimiento y de señalización adecuada. Las vías públicas urbanas y rurales son elementos esenciales del sistema de tráfico.

Respecto de este factor, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial sanciona a las personas que permiten accidentes de tránsito por este factor, como por ejemplo el contratista y/o

ejecutor de una obra que por negligencia o falta de previsión del peligro o riesgo en la ejecución de obras en la vía pública, ocasionen un accidente de tránsito del que resulten muertas o con lesiones graves una o más personas.

4. Factor Ambiental.- Este factor hace referencia a la conducción con la presencia de elementos ambientales que pueden incidir en un accidente de tránsito, tales como la lluvia, neblina, vientos laterales, la noche, calzada resbaladiza, pues ello afecta por un lado la visibilidad, la que puede verse atenuada, disminuida e incluso anulada impidiendo percibir con suficiente tiempo y espacio la situación de riesgo, imposibilitando consecuentemente la realización de maniobras de evasión o frenado. En virtud de este factor, el Art. 128 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial a previsto “El contratista y/o ejecutor de una obra que por negligencia o falta de previsión del peligro o riesgo en la ejecución de obras en la vía pública, ocasionen un accidente de tránsito del que resulten muertas o con lesiones graves una o más personas”²⁸.

De lo anteriormente señalado puedo colegir que los frecuentes factores que propician el desarrollo del accidente de tráfico son en ciertos casos las actitudes y aptitudes de las personas que con sus decisiones generan el tan evocado error humano de ahí que es importante analizar las condiciones en las cuales debe cumplir su actividad el conductor, las condiciones de las carreteras y en nuestro país los cambios de temperatura, la constante lucha

²⁸ LEY DE TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL; Ley Cit.; Pág. 36.

por conseguir pasajeros y el desconocimiento de los usuarios del servicio del transporte que muchas veces exigen velocidad sin importarles la seguridad.

Impunidad

De acuerdo al Diccionario de la Real Academia de la Lengua, el término impunidad equivale a “la falta o ausencia de castigo”²⁹ complementando esta definición el autor Guillermo Cabanellas señala que la impunidad es el “estado por el cual queda un delito o falta sin el castigo o pena que por la ley le corresponde”³⁰.

Una concepción de este tipo ubica la problemática dentro de la lógica punitiva y, por tanto, dentro del funcionamiento del proceso penal pudiendo entenderse en la administración de la justicia.

El autor Paul Carvajal en su obra *Causas de Impunidad en la Legislación Ecuatoriana* menciona que:

“En doctrina se dice que la impunidad puede surgir por la astucia del hechor, quien con sus actos evadió la justicia hasta lograr que prescriba la acción penal, porque se debe tener en cuenta que la persona que delinque, desde el momento mismo que planea cometer una infracción; planifican como lograr que no le descubran que fue participe en la infracción”³¹

En términos empíricos la impunidad se mide a través de la diferencia que existe entre el número de delitos denunciados, de los casos que terminan

²⁹ DICCIONARIO DE LA REAL ACADEMIA ESPAÑOLA; Vigésima Segunda Edición; Disponible en <http://lema.rae.es/drae/?val=impunidad>

³⁰ CABANELLAS Guillermo; Ob. Cit.; Pág. 158.

³¹ CARVAJAL, Paul. *Causas de Impunidad en la Legislación Ecuatoriana*; Primera Edición; Quito-Ecuador; 2007; Pág. 20.

con una sanción en firme, es decir, si la impunidad o falta de sanción es alta, equivale a que la relación entre administración de la justicia y el sistema penal son de cierta forma ineficientes, no están respondiendo a los requerimientos sociales y consecuentemente no hay la coacción jurídica que ejerce el Estado.

La Corte Interamericana de Derechos Humanos considera a la impunidad como “la falta en su conjunto de investigación, persecución, captura, enjuiciamiento y condena de los responsables de las violaciones de los derechos (...) consideró que el Estado tiene la obligación de combatir tal situación por todos los medios legales disponibles ya que la impunidad propicia la repetición crónica de las violaciones de derechos humanos y la total indefensión de las víctimas y de sus familiares”³², esta conceptualización a mi parecer es completa pues no se puede concebir que en un Estado de Derecho y Justicia Social como es nuestro país, garante de derechos humanos en el cual la criminalidad imperante en la sociedad se encuentre impune y por encima de la Ley, pues la impunidad genera desesperanza en la sociedad y la violencia e injusticia adquiere una categoría de valor superior.

Consecuencias:

La persona infractora que no es sancionada conforme a la legislación correspondiente produce un doble fenómeno que tiende a incrementar la violencia, a decir:

³² CORTE INTERAMERICANA DE DERECHOS HUMANOS; *“Impunidad y Graves Violaciones de Derechos Humanos-Guía para profesionales”*, Ginebra; 2008.

1. Se deslegitima el marco institucional público con todos los problemas que ello trae en términos de la erosión del garantismo institucional del Estado; y,
2. Se alienta al delito por los caminos de la elección racional en tanto los costos penales del victimario u ofensor se minimizan.

Consecuentemente, la impunidad es una problemática que puede aparecer en todas y cada una de las fases del proceso penal, que puede desde cuando no se denuncia el cometimiento de un delito; o cuando no se sigue el proceso y se lo abandona muchas de las veces por la cultura institucional de la persona ofendida incluida en ésta en ciertos casos por precariedad de recursos económicos o por la falta de legitimidad del sistema en su conjunto, también por el nivel de corrupción imperante o por la acumulación de causas venidas de la lentitud de los sistemas judiciales.

Finalmente tomaré el pensamiento de Fernando Carrión quien manifiesta que para “abatir la impunidad es necesaria una intervención integral que vaya incluso desde una despenalización de muchos delitos. Se requiere que el trípode de la seguridad opere armónicamente; esto es: policía, justicia y cárcel, pero sobre la base de una profunda reforma de estas tres instituciones. Es necesario trabajar en la formación de una cultura ciudadana que reclame por igual el derecho y el deber a la justicia.”³³

³³ CARRIÓN M., Fernando; *“Impunidad”*; FLACSO, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales. Sede Ecuador; Quito-Ecuador; Disponible en http://works.bepress.com/fernando_carrión/231/; Pág. 1.

Clases de impunidad.

La existencia de la impunidad obedece a diferentes circunstancias que las genera, entre ellas se destaca las siguientes:

- a) **Impunidad originada en la acción de los particulares.-** Un delito puede quedar sin su sanción porque las víctimas no lo denuncian, o no presentan oportunamente, o porque una vez presentada manifiestan su voluntad de no continuar con el proceso y ésta es aceptada por las autoridades del sistema de justicia.
- b) **Impunidad generada en disposición legal especial.-** En el segundo grupo de supuestos legales que pueden dejar un delito sin la sanción correspondiente se agrupan todos aquellos casos en que se requieren legislación específica sea constitucional como en el caso de la amnistía, el indulto y el principio de oportunidad, en donde se encuentran a mi concepción personal las medidas alternativas a la prisión.

La amnistía es una causa de extinción de la responsabilidad penal, es un acto jurídico emanado del poder legislativo que extingue toda responsabilidad penal y anula los antecedentes penales de los beneficiarios; el indulto es también otra causal de extinción de la responsabilidad penal que supone el perdón de la pena o el castigo, y generalmente su facultad emana del poder ejecutivo; el principio de oportunidad es una figura jurídica adicional que suspende y extingue la acción penal, lo que llama la atención es que la misma institucionalidad penal reconoce esta figura producto de la desbordada acción criminal.

c) **Impunidad originada en la gestión judicial.**- El tercer grupo de situaciones legales en los que un delito puede quedar sin sanción está asociado al trabajo directo de las instituciones que integran el sistema penal Corte de Justicia y Fiscalía que por la falta de diligencia en el servicio que prestan puede ello desembocar en la impunidad del delito, como puede ser la prescripción de la acción penal.

Es de mencionar también que el Código Penal establece las causales que excluyen la responsabilidad criminal por falta de antijuridicidad o culpabilidad, entre ellas se encuentran las causas de justificación del hecho delictivo, legítima defensa, estado de necesidad, entre otras. También hay causas que excluyen la responsabilidad penal por falta de imputabilidad, esto es, por no ser posible imputar al sindicado la conducta por enfermedad mental, embriaguez, minoría de edad, entre otras. Y finalmente, hay causas que excluyen la responsabilidad criminal por falta de culpabilidad, como en el caso de la fuerza mayor, el caso fortuito, la coerción física y el error de hecho.

En nuestro país actualmente impera un Derecho Penal humanitario y garantista, si tomamos en consideración que la Constitución de la República es producto de la voluntad de los ciudadanos la superioridad de la Constitución entraña desde su preámbulo el respeto a la dignidad de las personas.

Prisión

Etimología

La palabra prisión tiene su origen en la palabra latina “prehensio, -onis, que traducida al español significa *acción de coger*. Raúl Zafaronni señala "(...) La prisión fue la alternativa a las penas corporales y a la de muerte. Cuando se estableció la prisión y se generalizó, se redujo el ámbito de la pena de muerte, y en ningún país, que yo sepa, se siguió construyendo y aumentando el número de cadalsos."³⁴.

Concepto.

El termino prisión de acuerdo al Diccionario de la Lengua Española Espasa significa “el encarcelamiento de un procesado ordenado por el juez, durante el tiempo de tramitación de la causa.”³⁵ En la prisión preventiva no hay reproche moral de ninguna índole, se pretende con la misma restaurar el orden jurídico y brindar seguridad a la ciudadanía ¿Pero qué es prisión preventiva? Recurriré a la acepción emitida por el tratadista argentino Miguel Fenech señala:

“La prisión provisional es un acto cautelar por el que se produce una limitación de la libertad individual de una persona en virtud de una declaración de voluntad judicial y que tiene por objeto el ingreso de

³⁴ ZAFFARONI, Eugenio Raúl. "*¿Qué hacer con la pena? Las alternativas a la prisión*". En: Cuadernos para la Reforma de la Justicia. 2. Las penas sustitutivas de prisión. Instituto de Investigaciones Jurídicas. Universidad Nacional Autónoma de México, 1ª Edición, 1995. Versión electrónica completa en <http://www.bibliojuridica.org/libros/libro.htm?/=85>

³⁵ DICCIONARIO ACTUAL DE LA LENGUA ESPAÑOLA. ESPASA. Pág. 541

ésta en un establecimiento destinado para el efecto, con el fin de asegurar los fines del proceso y a la eventual ejecución de la pena³⁶.

Definición que me permito complementar con la definición emitida por el jurista Jorge Zavala Baquerizo al señalar que es un “acto proveniente del titular del órgano jurisdiccional penal que procede cuando se cumplen determinados presupuestos expresamente señalados por la ley y que tiene por objeto privar de la libertad a una persona, de manera provisional hasta tanto subsistan los presupuestos que la hicieron procedente o se cumplan con determinadas exigencias legales tendientes a suspender los efectos de la institución³⁷”. La prisión preventiva constituye una limitante a la libertad restringida, es una medida de seguridad que adopta la autoridad judicial competente, a efectos de evitar que el imputado se despoje de la acción de la justicia.

El autor Guillermo Cabanellas, define a la prisión preventiva a “la que durante la tramitación de una causa penal se dispone por resolución de juez competente por existir sospecha contra el detenido por un delito de cierta gravedad al menos o por razones de seguridad, para evitar su fuga u ocultación, así como la ulterior actividad nociva.”³⁸ Personalmente estimo que la prisión preventiva es un mal necesario, no es que por sí misma produzca efectos beneficiosos, pero sin duda que hay personas que han actuado gravemente contra otras, debe privárseles de libertad. Es una

³⁶ FENECH, Miguel. “*Derecho Procesal Penal*”; Astrea; Buenos Aires- Argentina; 1984; Pág. 129.

³⁷ ZAVALA B. Jorge. “*El Debido Proceso*”; Edina; Tomo III; Guayaquil-Ecuador; 2004; Pág. 220.

³⁸ CABANELLAS, Guillermo; Ob. Cit.; Pág. 420.

herramienta no deseable, pero legítima en una sociedad que tiene derecho a castigar los delitos.

Para dictar la prisión preventiva, la jueza o el juez de garantías penales, debe aplicar conforme a los principios de la prisión preventiva “De allí que se afirme la necesidad de que el encarcelamiento preventivo sea proporcional a la pena que se espera, en el sentido de que no la pueda superar en gravedad. Y esa proporcionalidad se refiere tanto a la calidad cuanto a la cantidad de pena, en caso de ser ella divisible. Se debe, por ello admitir que, en un estado de derecho superado este límite de sacrificios de los derechos individuales, el Estado acepta el perjuicio eventual que de esta limitación podía sobrevenir para la realización regular y efectiva de la persecución penal efecto que, por lo demás, es propia de toda limitación a su poder penal por intermedio de las garantías del individuo³⁹”.

La prisión preventiva ha sido motivo de constantes discusiones tanto en el sistema inquisitivo como en el acusatorio, por la vulneración de los derechos de los privados de la libertad, con la vigencia de la nueva Constitución en nuestro país y las reformas al Código de Procedimiento Penal realizadas el 24 de marzo del 2009, se busca garantizar de manera efectiva esos derechos, pues la prisión preventiva y la cárcel deben estar reservadas para los casos más graves indudablemente, ello es viable para consolidar el Estado de derecho y rescatar en que se respete en el sujeto pasivo del delito

³⁹ MAIER, Julio B. J., “*Derecho Procesal Penal*”; Tomo I; Fundamentos; Buenos Aires; Editores del Puerto S.R.L.; Segunda Edición, 3ª. Reimpresión; 2004; Pág. 528.

el derecho de su seguridad jurídica y volver creer en la administración de justicia.

Naturaleza Jurídica de la Prisión

La sanción privativa de la libertad tiene dos formas en su aplicación, una es la prisión considerada como pena, es decir, como la consecuencia impuesta por un juez penal con motivo de la comisión de un delito, mediante una sentencia condenatoria que ha causado ejecutoria; y, la segunda es la prisión como medida de seguridad, también llamada prisión preventiva, que es a la que un presunto delincuente se hace acreedor mientras se ventila su causa en un proceso.

Desde que la prisión preventiva se implanto en los sistemas jurídicos, ha sido ampliamente criticada, contribuyendo a esto su falta de justificación, encontrándose entre esta discusión dos elementos: primero, la reacción pronta e inmediata del Estado contra la actividad criminal, que debe a la vez constituir un medio para preservar el desarrollo del proceso penal e impedir que el delincuente continúe su actividad ilícita; y en segundo lugar, la contradicción en que incurre dicho accionar con la presunción de inocencia, en virtud de que se impone a un sujeto cuya responsabilidad está por esclarecerse.

En virtud de lo anteriormente expuesto considero como propósitos de la prisión preventiva los siguientes:

1. Garantizar una buena y pronta administración de justicia, asegurando el fin general inmediato del proceso que tiende a la aplicación de la ley penal en el caso de su violación.
2. Garantizar el orden público, restableciendo la tranquilidad social perturbada por el hecho delictivo. Satisfacer las demandas sociales de seguridad;
3. Garantizar el interés social en la investigación de los delitos.
4. Garantizar la seguridad de terceras personas y de las cosas. .
5. Facilitar el descubrimiento de la verdad, mediante las investigaciones, búsquedas y pesquisas que no deben verse entorpecidas por el inculpado.
6. Asegurar la presencia del imputado, durante el desarrollo del juicio, ante la autoridad que debe juzgarlo.
7. Garantizar la eventual ejecución de la pena, evitando la fuga u ocultamiento del infractor.
8. Prevenir la posibilidad de comisión de nuevos delitos por o contra el inculpado.
9. Impedir al inculpado sobornar, influir o intimidar a los testigos o coludirse con sus cómplices.

La prisión preventiva tiene como meta exclusiva el aseguramiento del proceso, es un mal necesario, se fundamenta en la necesidad que tiene la sociedad de tomar medidas de precaución contra quienes presuntamente ha

cometido un delito; es una medida de seguridad, un medio para instruir los procesos y una garantía de que se cumplirá la pena.

Becaria intenta legitimar el encarcelamiento preventivo, destacando el único argumento válido y razonable, que es la necesidad. Referente a esto señala que “la privación de la libertad no puede preceder a la sentencia sino cuando la necesidad obliga. La cárcel es sólo la custodia de un ciudadano hasta en tanto que sea declarado reo; y esta custodia, siendo por su naturaleza penosa, debe durar el menos tiempo posible, y debe ser la menos dura que se pueda”⁴⁰.

Y agrega que “un hombre no puede ser llamado reo antes de la sentencia del juez, ni la sociedad puede quitarle la pública protección sino cuando este decidido que ha violado los pactos bajo los que le fue concedida”.⁴¹

Carrara en este mismo sentido subordinó el uso de la prisión preventiva “a las necesidades del procedimiento, haciendo hincapié en que tiene que ser brevísima, que no es tolerable sino en graves delitos y que hay que procurar suavizarla mediante la libertad bajo fianza; admitiendo su prolongación solo para dar respuestas a necesidades:

1. De Justicia, para impedir la fuga del reo;
2. De verdad, para impedirle que estorbe las indagaciones de la autoridad, que destruya las huellas del delito y que intimide a los testigos;
3. De defensa pública, para impedirles a ciertos

⁴⁰ BONECASA César cita a Marqués de Beccaria, “*Tratado de los delitos y de las Penas*”; Madrid-España; Pág.65.

⁴¹ *Ibidem*; Pág. 66.

facinerosos que durante el proceso continúen en sus ataques al derecho ajeno”⁴².

Es indudable que si no nos encontramos frente a las posibilidades antes citadas, el auto de prisión preventiva sea improcedente e innecesario por lo que el Juez debe indicar los indicios que lo llevan a presumir la existencia de un delito y los indicios que le permitan presumir su responsabilidad en el cometimiento del ilícito y que permiten formar o presumir una vinculación causal entre la actuación del imputado y el o los delitos que se investigan.

⁴² CARRARA Francesco. “Programa de Derecho Criminal”; Pág. 20; Disponible en <http://noticias.juridicas.com/articulos/55-Derecho Penal>

MARCO DOCTRINARIO

Bienes jurídicos lesionados con el cometimiento de delitos de tránsito contemplados en el Art. 131 y 132 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Partiendo del hecho que el papel primordial del Estado es el de proporcionar un marco de ley y orden en el que su población pueda vivir de manera segura, y administrar todos los aspectos que considere de su responsabilidad, es al Estado a quien le corresponde garantizar el efectivo goce de los derechos de sus ciudadanos y el ámbito de su desenvolvimiento. La Constitución de la República del Ecuador en su Art. 3 numeral 8 determina como un deber primordial del Estado “Garantizar a sus habitantes el derecho a una cultura de paz, a la seguridad integral y a vivir en una sociedad democrática y libre de corrupción”⁴³, artículo que guardan relación con lo contemplado en el Art. 277 numeral 1 de nuestra Constitución que menciona que para alcanzar el buen vivir es deber del Estado “Garantizar los derechos de las personas, las colectividades y la naturaleza”⁴⁴, artículos de los que se desprende que es deber del Estado crear los mecanismos técnicos, financieros o legislativos necesarias para vigilar el cumplimiento de sus deberes y la tutela de los derechos de los habitantes del Ecuador, por cuanto, las personas solo podemos obrar en cuanto nos está permitido en la Ley.

⁴³ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR. Ley Cit.; Pág. 8.

⁴⁴ *Ibídem*. Pág. 237.

En el ámbito de tránsito, el bien jurídico lesionado debe ser analizado desde dos perspectivas, pues la puesta en peligro de bienes jurídicos individuales conlleva a pensar el tema del tránsito, es un medio o instrumento de protección de otros bienes jurídicos trascendentes y medulares como son la vida, la integridad corporal de las personas, el libre tránsito y la movilidad y secundariamente no por ello menos importante la propiedad pública o privada, y no un fin en sí mismo, es decir, que en primer término lo que la ley protege la vida, salud e integridad física de las personas y sus bienes mediante la represión de conductas peligrosas que se desarrollan en el tránsito vehicular.

Al respecto el tratadista Muñoz Conde, menciona que

“la idea de adelantar la intervención del Derecho Penal para poder emplearlo en el castigo de conductas peligrosas que, cuando se dan en esos ámbitos, deben ser castigadas por la gran trascendencia de los daños que pueden originar para bienes jurídicos personales (vida, integridad física, salud, patrimonio y también para bienes jurídicos sociales o universales (medio ambiente, flora y fauna) y a la colectividad en su conjunto”.⁴⁵

Por otra parte, la legislación de tránsito de nuestro país de la forma establecida para el juzgamiento de los delitos de tránsito previstos en los Arts. 131 y 132 de del cuerpo legal citado atenta contra otros bienes jurídicos como son el del debido proceso y a la seguridad jurídica, pues el tema de

⁴⁵ MUÑOZ C., Francisco. “*Derecho Penal Parte Especial*”; 15ª Edición; Ed. Tirant lo Blanch; Valencia; 2004; Pág. 601. Disponible en <http://new.pensamientopenal.com.ar/01092008/benitez>.

tránsito no solamente es un segmento particular de la seguridad pública general y se encuentra vinculada estrechamente al sentimiento de confianza de la población, en el sentido de no verse expuesta a hechos de violencia física o a acciones delictivas de otra índole en el transcurso de la vida cotidiana. Resulta claro que la tranquilidad pública que la sociedad exige para llevar adelante su vida en armonía y bienestar no podrá ser asegurada si se legisla en el sentido de que en estos casos de este tipo de delitos sean sancionados como contravenciones dado el mecanismo que para su conocimiento y juzgamiento lo conozcan.

La responsabilidad civil en las infracciones de tránsito y el costo socio jurídico.

Para el abordaje de esta temática iniciaré citando al autor Garófalo quien manifiesta

“el delito social o natural es una lesión de aquella parte del sentido moral que consiste en los sentimientos altruistas fundamentales de piedad y probidad según la medida en que se encuentran en las razas humanas superiores, cuyo criterio se halla en lo necesario para la adaptación del individuo en la sociedad⁴⁶”

Según este autor el delito consiste en la negación del derecho, es una violación del orden jurídico, en su aspecto legal, mientras en lo sustancial es un hecho humano social, desencadenado por varios factores o bien de la

⁴⁶ CABANELLAS, Guillermo, *“Diccionario Enciclopédico Jurídico de Derecho Usual”*; Heliasta; 24va; Tomo III; Edición; Buenos Aires-Argentina; 1996; Pág. 59.

causalidad o bien por la imprudencia, negligencia, impericia o inobservancia de las leyes, el delito se constituye por el acto humano antijurídico, positivo o negativo, que lesiona los derechos de los demás, y se acopla a la conducta hipotética establecida en la ley penal, y por lo tanto la persona responsable de la acción u omisión punible, es merecedora de la pena en aquella contemplada, siempre que se trate de un sujeto imputable.

En los delitos de tránsito, la responsabilidad civil no únicamente es objetiva – entendiéndose como tal la responsabilidad del conductor -personal-- sino también es solidaria entre el conductor, el propietarios del vehículo y de ser el caso del servicio de transporte terrestres. La responsabilidad objetiva es la “situación en la que alguien, señalado por la ley y ante la verificación de un presupuesto normativo, tiene que responder (...) frente al damnificado.”⁴⁷

En ese sentido, el costo provocado de los responsables del cometimiento de una infracción de tránsito son los conductores, en virtud de ello cabe reflexionar sobre el costo social que su cometimiento pues los daños e indemnizaciones son cubiertos por los conductores “los potenciales causantes al actuar de acuerdo a una conducta maximizadora (diligente) tratará de obtener el mayor beneficio neto luego de evaluar las ventajas obtenidas frente a los eventuales costos de los accidentes que correspondan a la decisión tomada⁴⁸”, es decir, que si social y económicamente les resulta prevenir cualquier tipo de accidentes de tránsito de lo contrario no le resultará rentable que sus ganancias se usen en el pago de indemnizaciones

⁴⁷ FERNÁNDEZ, Crus G. “Responsabilidad objetiva”. Disponible en www.minjuris.com.

⁴⁸ *Ibíd.*

como producto de la imprudencia, negligencia e inobservancia que caracteriza a este tipo de delitos.

En este punto cabe también analizar la función preventiva del Estado para contrarrestar las infracciones de tránsito ya como delitos o contravenciones y dar una mirada al rol que el Estado a través de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial considerando que la promoción y el mantenimiento de campañas masivas de educación, sensibilización, prevención y capacitación en temas relacionados con la movilidad, tránsito, seguridad vial inclusive en medio ambiente le corresponde directamente a esta instancia.

Por otra parte, cabe realizar un análisis a las escuelas de capacitación en donde la mayoría de personas acceden para obtener su licencia sea o no profesional, pues en muchas de estas escuelas de capacitación no brindan una capacitación integral que permita más que nada sensibilizar y concientizar de la responsabilidad que conlleva estar frente al volante.

Argumentos que justifican la prisión preventiva en el Ecuador en materia de delitos de tránsito

Desde la perspectiva constitucional y legal se contempla el derecho de todos a no ser privados de la libertad sino en la forma y en los casos previstos en la ley, de donde surge que la definición previa de los motivos que pueden dar lugar a la privación de la libertad es una expresión del principio de legalidad, con arreglo al cual es el constituyente, mediante la ley, el llamado

a señalar las hipótesis en que tal privación es jurídicamente viable. De ahí que, en nuestro ordenamiento jurídico existen múltiples controles judiciales materiales a las actuaciones de la autoridad y que se regula en la acción de protección cuando se vulnera o amenaza el derecho fundamental de la libertad personal, en este caso se busca que el juez defienda un componente del orden constitucional.

En la Constitución vigente, el Art. 77 numeral 1 señala: “La privación de la libertad se aplicará excepcionalmente cuando sea necesaria para garantizar la comparecencia en el la pena”, parecería una pena anticipada, no lo es en medida en que no exceda los plazos señalados por el Art. 169 del Código de Procedimiento Penal. Si los plazos han vencido y se mantiene vigente la prisión preventiva, se vulnera la presunción de inocencia. Los principales fundamentos para la aplicación de la prisión preventiva son el de garantizar la comparecencia del procesado al juicio y el asegurar el cumplimiento de la pena, conforme lo señala el Art. 167 del Código de Procedimiento Penal.

Ahora bien, en delitos graves como asesinato, violación, peculado, tráfico de estupefacientes en grandes cantidades, entre otros, es necesario aplicar la prisión preventiva y de esta manera se evita una potencial fuga del procesado, o lo que es aún peor el que vuelva a delinquir, obstruya la investigación, persiga a la víctima o a sus familiares.

El jurista Ricardo Vaca Andrade, señala: “(...) Si al procesado y luego acusado se lo mantiene forzosamente vinculado al proceso mientras se cumple la complicada actividad procesal en las distintas etapas, al momento en que se dicte la sentencia definitiva, si es condenatoria, será fácil someterle a los órganos competentes encargados de hacerle cumplir la pena, tornando así efectiva la actuación del Derecho Penal”.⁴⁹ Se confirma lo que he señalado con anterioridad, no se atenta al principio de inocencia cuando se ordena la prisión preventiva, luego de agotadas las medidas cautelares personales del Art. 160 del Código de Procedimiento Penal, especialmente cuando se trata de un delito grave.

Por el contrario, se justifica la aplicabilidad de estas medidas alternativas en los delitos “no graves”, es decir aquellos de cuantía ínfima, que son sancionados con prisión de hasta cinco años, o en aquellas que se puede suspender condicionalmente el procedimiento, llegar a acuerdos reparatorios o pedir la conversión de la acción para tiene vigencia la excepcionalidad de la prisión preventiva, destacando su no aplicación a los reincidentes. “El peligro de fuga, de hecho, está provocado predominantemente, más que por el temor a la pena, por el miedo a la prisión preventiva. Si el imputado no

⁴⁹ VACA A., Ricardo. “*Manual de Derecho Procesal Penal*”; Corporación de Estudios y Publicaciones; Tomo II; Cuarta Edición Actualizada; Quito- Ecuador; 2009; Pág. 713.

estuviera ante esta perspectiva, por el contrario, al menos hasta la víspera de la condena el máximo interés en no escapar y defenderse (...)⁵⁰.

Adicionalmente, nuestra Constitución en el Art. 75 al referirse a la Tutela Efectiva, prevé 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; situación que debe ser ligada al hecho de que el ofendido en respuesta a sus pretensiones punitivas y preparatorias debe recibir inmediatez en las búsqueda de justicia; de no recibirlo la justicia habrá quedado burlada; y se habrá hecho del derecho un uso y un abuso; notándose claramente en estos casos un endurecimiento de las normas que regulan la prisión preventiva.

De lo anteriormente señalado, es preciso indicar que se ha estigmatizado a la figura de la prisión preventiva en razón de que en la mayoría de los casos los fiscales solicitan la aplicación de la prisión preventiva con la sola mención de que se requiere de la inmediación del procesado al proceso y para asegurar el cumplimiento de la pena y nada más, sin presentar evidencia referente a que hay razones suficientes y demostradas con evidencias de que sea necesario privar de la libertad al procesado, o dicho de otra forma, que el procesado no comparecerá al proceso.

⁵⁰ FERRAJOLI, Luigi. *“Derecho y Razón”*; Madrid; Editorial Trota; Séptima Edición; 2005; Págs. 851-885. Disponible en <http://www.derechopenalonline.com/derecho.php?id=14,778,0,0,1,0>

Libertad personal en el Estado Constitucional de Derecho y Justicia Social y los derechos humanos de las víctimas de delitos de tránsito.

Durante la vigencia del sistema inquisitivo se produjeron violaciones a los derechos humanos; la privación de la libertad era generalizada y sólo podía suspenderse mediante la caución, pero aquellos ciudadanos que no contaban con los recursos económicos para consignarla se encontraban condenados a guardar prisión, hasta la conclusión del juicio que solía durar generalmente varios años, por lo que se llegó a considerar a la prisión preventiva como una verdadera pena anticipada.

Sin embargo, como las condiciones de la sociedad son cambiantes y varían de acuerdo a los avances de los pueblos, actualmente se habla del Estado constitucional de derecho y justicia social, denominación que hace referencia a los países en los que se encuentran vigentes la democracia y las libertades, plasmados en las Constituciones como normas supremas y en el resto del ordenamiento normativo.

En este punto cabe preguntarnos ¿Cómo funciona el Estado de derecho y de justicia social frente a la ciudadanía?, ante esta interrogante surge la respuesta, a mi manera de analizar, en el siguiente pronunciamiento: “En el Estado de derecho: La ley determina la autoridad y la estructura de poder. Sin embargo, en la práctica, el poder se encuentra concentrado en una clase

política que es la que conforma el parlamento. Recordemos que el estado de derecho es la síntesis de una pugna de poderes entre quienes ejercían el poder económico (burguesía) y el político (aristocracia)”⁵¹.

Complementando lo citado tenemos la acotación del autor Julio B. J. Maier, que explica “(...) con la creación del *Estado de Derecho*, se declara una serie de derechos y garantías que intentan proteger a los individuos, miembros de una comunidad determinada, contra la utilización arbitraria del poder penal del Estado; ellos conforman la base política de orientación para la regulación del derecho penal de un Estado, (...) de allí que desde el punto de vista de la porción del orden jurídico que abarca el Derecho penal tanto material como formal, se conozca a estas orientaciones bajo el nombre de principios constitucionales en cuanto ellas emanan de la ley suprema que otorga fundamento de validez (vigencia del orden jurídico)...”⁵² La pugna de los poderes quedó de cierta forma en el pasado hoy los derechos fundamentales son relevantes y vigentes, de ahí que existe la independencia de las funciones del Estado.

En “El Estado constitucional: La Constitución determina el contenido de la ley, el acceso y el ejercicio de la autoridad y la estructura de poder. La constitución es material, orgánica y procedimental. Material porque tiene

⁵¹ AVILA S, Ramiro. “*La Constitución del 2008 en el contexto Andino. Análisis desde la doctrina y el Derecho Comparado*”; Quito-Ecuador; Imprenta V. & M., Gráficas Ministerio de Justicia y Derechos Humanos; 2008; Págs. 20-21.

⁵² MAIER B., Julio. “*Derecho Procesal Penal, Fundamentos*”; Tomo I; Buenos Aires-Argentina; Editores del Puerto S.R.L; Segunda Edición; 2004; Págs. 473-474.

derechos que serán protegidos con particular importancia que, a su vez, serán el fin del Estado; orgánica porque determina los órganos que forman parte del Estado y que son los llamados a garantizar los derechos; procedimental por que se establecen mecanismos de participación que procuran que los debates públicos sean informados y reglados, tanto para la toma de decisiones como para la elaboración de normas jurídicas. En suma, en el constitucionalismo se conjugan estado como estructura, derechos como fin y democracia como medios.”⁵³ Ello deriva en que la libertad y la democracia configuran a los Estados actuales, la primera se convierte en la parte sustantiva de su realización y promulgación, mientras que la segunda constituye su parte adjetiva en la cristalización de las libertades.

Los derechos fundamentales, no obstante su consagración y su importancia, no son absolutos e imperiosamente deben armonizarse entre sí y con los demás bienes y valores protegidos, lo contrario significaría una imposibilidad de la convivencia social y la vida institucional de la sociedad. En esencia la garantía de la libertad individual consiste no solamente en que el individuo esté a salvo de prisiones por detenciones arbitrarias en forma material, sino que implica como dice la actual Constitución del Ecuador, que toda restricción que se imponga a la libertad debe fundarse en la Ley. No obstante, es preciso tener en cuenta que la Constitución garantiza el derecho a la atención y protección de las víctimas en general y de los

⁵³ AVILA S, Ramiro. “*La Constitución del 2008 en el contexto Andino. Análisis desde la doctrina y el Derecho Comparado*”; Pág. 22.

menores o de grupos vulnerables en especial, así no pueden ser obligados nuevamente a rendir declaraciones, asistir a reconstrucciones de los hechos, reconocer a su victimario, sin que se utilicen las debidas seguridades; situación que debe ser enfocada no solamente desde una perspectiva de no re victimización, sino que debe constituirse en brindar a las víctimas de un delito de tránsito las herramientas necesarias para que se respeten sus derechos constitucionales, es decir, se emitirá medidas cautelares para los causantes de accidentes de tránsito y porque no en generar acuerdos entre los infractores y las víctimas.

Por esta razón este trabajo se lo ha enfocado desde una perspectiva de mejorar el reconocimiento formal de los derechos fundamentales de las víctimas y un combate a la impunidad y, por tanto, lucha porque la víctima del delito sea restituido en sus derechos y deje de ser un ser vulnerable, que por el abandono y el mal trato siente inseguridad, injusticia y pierde la confianza en su semejantes y en la justicia.

MARCO JURÍDICO

A nivel nacional y en particular en nuestra ciudad y provincia de Loja observamos diariamente que se acontecen gran cantidad de accidentes de tránsito en las vías, provocando en algunos casos pérdidas de vidas humanas, en otras personas que quedan con discapacidad permanente, y en otras situaciones nos encontramos con personas con lesiones leves o únicamente daños materiales. En cualquiera de los casos antedichos siempre se presentara el estigma psicológico para el resto de la vida por el impacto sufrido, pérdida de bienes, objetos que con mucho esfuerzo se logró adquirir. Viendo la necesidad de mejorar el marco jurídico respecto a tránsito en nuestro país la Asamblea Nacional Constituyente expidió la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que fue publicada en el Registro Oficial No. 398 de fecha 7 de agosto del año 2008 y de esta forma se buscó un aporte significativo en la disminución del índice del alarmante aumento en la comisión de infracciones de tránsito.

Constitución de la República del Ecuador.

La Constitución vigente en nuestro país señala en el Art. 424 sobre la supremacía de este cuerpo legal sobre cualquier otra norma de nuestro ordenamiento jurídico, bajo esta la premisa es prudente partir del de la carta magna pertinente el análisis de todo nuestra legislación positiva.

En el Art. 1 de la Constitución se señala que:

“el Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia”

Es decir, es un territorio sobre el que existe una relación inalterable entre el Estado y sus ciudadanos en lo que respecta al cumplimiento de los derechos ciudadanos en todos los ámbitos en que aquellos se desenvuelven; compromiso que es nuevamente mencionado en el numeral 9 del Art. 11 de la carta magna que reconoce que es deber primordial del Estado ecuatoriano, el respetar y hacer respetar los derechos humanos que reconoce el ordenamiento constitucional, mismos que parten de la Declaración Universal de los Derechos Humanos, y de los cuales el Ecuador es suscriptor.

Dentro de las afirmaciones antes señaladas, juega un papel preponderante el derecho a la seguridad jurídica, al acceso gratuito a la justicia y a la tutela efectiva, imparcial y expedita de sus derechos e intereses, al debido proceso; mismo que están establecidos en la Constitución básicamente desde el Art. 76 al 82.

En lo que se refiere a la seguridad jurídica, está normalizada en el Art. 82 en la Constitución que establece “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.”⁵⁴

Por esto la seguridad jurídica en cuanto se refiere al respeto de los derechos humanos, al acceso gratuito a la justicia, a la tutela efectiva, imparcial y expedita de los derechos e intereses de los ecuatorianos, radicaría en el

⁵⁴ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR. Corporación de Estudios y Publicaciones; Quito- Ecuador; 2008; Pág. 58.

irrestricto respeto a todos y cada uno de los derechos que nos reconoce nuestra carta magna y esencialmente en cuanto a la protección absoluta que le debe dar el Estado Ecuatoriano a sus habitantes por medio de normas jurídicas secundarias dictadas para proteger los derechos en todas las relaciones que se dan en el seno de la sociedad, situación que precisamente no ocurre, ya que en la misma norma legal se suelen encontrar las herramientas para no castigar algunos actos.

Al respecto es necesario puntualizar que la Constitución en su Art. 66 reconoce y garantiza a las personas algunos derechos, entre los que es necesario destacar los numerales:

“3. El derecho a la integridad personal, que incluye:

a) La integridad física, psíquica, moral y sexual.

14. El derecho a transitar libremente por el territorio nacional y a escoger su residencia, así como a entrar y salir libremente del país, cuyo ejercicio se regulará de acuerdo con la ley. La prohibición de salir del país sólo podrá ser ordenada por juez competente.

26. El derecho a la propiedad en todas sus formas, con función y responsabilidad social y ambiental. El derecho al acceso a la propiedad se hará efectivo con la adopción de políticas públicas, entre otras medidas”⁵⁵, siendo todos estos bienes jurídicos los que se ven vulnerados en el momento del cometimiento de infracciones de tránsito, específicamente

⁵⁵ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR. Ley. Cit.; Pág. 58.

aquellas tipificadas en los Arts. 131 y 132 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTSV).

El Estado ecuatoriano a través de la administración de justicia asume un compromiso esencial de tutelaje y protección de los bienes jurídicos de los ecuatorianos, siendo por tanto la obligación del mismo estado crear los mecanismos normativas que garanticen en debida forma la tutela y seguridad jurídica a la que tenemos derecho todos los habitantes del país. Cuanto estos mecanismos no son los ideales, nos encontramos frente a situaciones de impunidad, lo cual aumenta la desconfianza en la administración de justicia, llegando inclusive al punto de que se renuncie a perseguir el delito, lo que sin duda estamos asumiendo la gran mayoría de ciudadanos en este estado de inseguridad jurídica que estamos viviendo, en clara contradicción al Estado constitucional de derechos y justicia que proclama nuestra constitución.

Posiblemente en la perspectiva de los legisladores que aprobaron la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no se contempló la posibilidad de que las conductas típicas previstas la LOTTSV fueran a repercutir gravemente en el interés público o en los bienes jurídicos sustanciales o a aquellos que tenían escasa relevancia social, cuestión que no con el tiempo se volvió equivocada, pues es evidente que uno de los intereses públicos sustanciales es la propiedad, la vida y la seguridad con los cuales el desarrollo de la existencia humana se ve fortalecida; y, al no

protegerlos en debida forma la sociedad sucumbe en el temor. Caos y sobre todo desconfianza.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV).

La LOTTTSV se convierte en la actualidad en la materia jurídica de enorme trascendencia en nuestro país, considerando que el transporte ha adquirido excepcional importancia para el desarrollo socio económico del país, intensificándose dicha actividad de manera extraordinaria por la creciente necesidad de desplazamiento de bienes y personas de un lugar a otro, siendo ésta una de las razones por las esta norma posee la calidad de Orgánica y jerárquicamente ubicarla por encima de otros cuerpos legales, básicamente para tutelar de manera adecuada la aplicación de los derechos de la ciudadanía y abarcar todo lo relacionado a la organización, planificación, uso de vehículos motorizados, protección del peatón, conducción y manejo de semovientes, prevención de accidente de tránsito, juzgamientos de la infracciones de tránsito, etc.

Es preciso señalar que la LOTTTSV, instituye un nuevo mecanismo sancionatorio para el caso de infracciones de tránsito, es así que se establece un sistema de reducción o pérdida de puntos en la licencia del conductor, reducción que se aplica en función de cada infracción cometida por el conductor. De esta forma se busca concientizar y sensibilizar tanto a peatones y conductores, pretendiendo así cambiar la vieja forma de conducir y en vista de que por medio existe la vida de seres humanos.

Siendo más preciso en el tema que me ocupa, la LOTTTSV en su Art. 107 señala “Las infracciones de tránsito se dividen en Delitos y Contravenciones”⁵⁶.

Para este efecto los delitos de tránsito están tipificados desde el Art. 126 hasta el Art. 137 inclusive, mientras que las contravenciones están establecidas en el Art. 138 al 146.

Existiendo en nuestra legislación una gran variedad de delitos, es preciso señalar que las infracciones de tránsito tiene el carácter de culposas, lo que equivale a decir que no existe de por medio un ánimo dañoso de parte del infractor, no obstante, por diferentes situaciones se verifica el cometimiento de la infracción (negligencia, imprudencia, impericia o inobservancia); actos jurídicos imputables que pueden ser cometidos por acción u omisión.

En la actualidad en el sistema procesal penal divide el ejercicio de la acción en: instancia pública y privada, para el caso de los delitos de tránsito la acción penal es *pública* y el ejercicio corresponde exclusivamente al Fiscal.

En lo que respecta a las contravenciones de tránsito, la LOTTTSV las categoriza en contravenciones leves, graves y muy graves y éstas a su vez se clasifican en leves de primera clase, segunda, y tercera clase, las cuales, estructuralmente tienen algunas semejanzas con los delitos; bajo estas circunstancias es pertinente señalar que las contravenciones de tránsito se verifican principalmente por imprudencia, impericia o negligencia, diferenciándose de los delitos en su modalidad y grado, lo que implica una

⁵⁶ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL. Ley Cit.; Pág. 31.

diferente sanción sea pérdida de puntos, multa o trabajo comunitario, o en casos excepcionales, como en algunas contravenciones muy graves, se sancionan con la privación de la libertad.

En este punto, es preciso puntualizar que la tipificación de conductas como contravención tiene una importancia con fines de prevención, es decir, se sanciona actos menores con el objetivo de para alertar a conductores y peatones sobre sus errores u omisiones y con esto crear responsabilidad en los actores del tránsito respecto a sus actos en este campo.

Una situación de importante consideración es el hecho de que las contravenciones por su condición de flagrantes permiten un rápido accionar de la justicia inmediatamente la comisión de la misma, lo cual permite que el agente de tránsito inmediatamente proceda a entregarle la boleta de citación por el acto jurídico en el cual incurrió o en su defecto lo detenga para su juzgamiento dentro de las 24 horas siguientes.

Habiéndose hecho este breve análisis respecto a las infracciones de tránsito, es menester concentrar esta parte del trabajo en el análisis de los delitos tipificados en los Arts. 131 y 132 de la LOTTTSV.

Al respecto el Art. 131 establece:

“Quien causare un accidente de tránsito del que resulte herida o lesionada alguna persona, produciéndole enfermedad o incapacidad física para efectuar sus tareas habituales, que sea menor de treinta días, y ocasione además daños materiales cuyo costo de reparación sea superior a seis remuneraciones básicas unificadas del trabajador

en general e inferior a seis; será sancionado con multa de tres remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, y la pérdida de 9 puntos en su licencia. En caso de reincidencia se lo sancionará con quince días de prisión, y la pérdida de los puntos señalados en el inciso anterior. Cuando se tratare del servicio público, el propietario del vehículo será responsable solidario por los daños civiles”⁵⁷.

Del artículo transcrito se puede evidenciar que los requisitos de carácter objetivo para la comisión de esa infracción, es que haya de por medio un accidente de tránsito en donde resulte herida o lesionada alguna persona, produciéndole incapacidad física menor de treinta días y además existan daños materiales cuyo costo de reparación sea superior e inferior 6 RBU; verificados la parte objetiva del delito y con presunciones de quien puede ser el responsable de la infracción se iniciaría el respectivo proceso penal, pudiendo imponerse una sanción de multa de 3 RBU y reducción de 9 puntos en la licencia de conducir; sin perjuicio de la responsabilidad por daños y perjuicios a que hubiere lugar.

Por otro lado el Art. 132 de la LOTTTSV textualmente tipifica:

“Cuando por efecto de un accidente de tránsito resulten solamente daños materiales a terceros cuyo costo de reparación sea mayor a dos (2) remuneraciones y no exceda de seis (6) remuneraciones

⁵⁷ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL. Ley Cit.; Pág. 36.

básicas unificadas del trabajador en general, el responsable será sancionado con multa de dos (2) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, y reducción de seis (6) puntos en su licencia de conducir; sin perjuicio de la responsabilidad civil para con terceros a que queda sujeto por causa del delito.

En caso de reincidencia se lo sancionará con el doble de la multa pecuniaria y la pérdida de doce (12) puntos. Si como consecuencia del accidente de tránsito se causan solamente daños materiales a terceros cuyo costo de reparación excedan las seis remuneraciones básicas unificadas, el responsable será sancionado con el doble de la multa establecida en el primer inciso; y, reducción e nueve (9) puntos en su licencia de conducir. En cualquier caso el propietario del vehículo será solidariamente responsable de los daños civiles.”⁵⁸

En el caso de la conducta tipificada en el artículo transcrito (Art. 132) se requiere la realización como actos delictuoso de un accidente de tránsito donde exista daños materiales a terceros cuyo costo de reparación sea mayor a 2 remuneraciones y no exceda de 6 RBU; en este caso el responsable será sancionado con multa de 2 RBU y reducción de 6 puntos en la licencia de conducir; sin perjuicio de la responsabilidad por daños y perjuicios a que hubiere lugar.

Como se puede observar, en ninguno de los dos casos de los artículos señalados, la Ley manda dictar la medida cautelar personal de prisión

⁵⁸ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL. Ley Cit.; Pág. 37.

preventiva, esto en razón de que el numeral 3 del Art. 167 del Código de Procedimiento Penal, norma supletoria de la LOTTTSV, establece como uno de los requisitos para que proceda la prisión preventiva:

“Que se trate de un delito sancionado con pena privativa de libertad superior a un año”⁵⁹

Esta apreciación legal se puede determinar que no existe de por medio forma alguna que pueda asegurarse la inmediación del procesado al proceso, así como el pago de la indemnización de daños y perjuicios al ofendido.

Existen otras medidas de carácter personal establecidas en el Código de Procedimiento Penal, y son las previstas en el Art. 160 del citado cuerpo legal, sin embargo ninguna de estas es lo suficientemente coercitiva para garantizar que el procesado satisfaga su obligación producto de una infracción de tránsito.

Todo lo anteriormente narrado nace de la aplicación textual de lo señalado en el Código de Procedimiento Penal, ley que regula el proceso en materia penal y que por disposición del inciso segundo del Art. 108 de la LOTTTSV se determina “La acción para perseguir los delitos de tránsito es pública de instancia oficial. En lo relativo a la prescripción del delito y de las penas y al ejercicio de la acción penal por delitos de tránsito, se estará a lo dispuesto en el Código Penal y Código de Procedimiento Penal”⁶⁰.

⁵⁹ CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO PENAL. Corporación de Estudios y Publicaciones; Quito-Ecuador; 2010. Pág. 55.

⁶⁰ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL. Ley Cit.; Pág. 31.

Conocedores de la ley adjetiva penal se puede establecer que estas se lleva por etapas, mismas que serán explicadas más adelante, pero resultaría infructuoso al ver que no hay forma legal alguna de logara un juzgamiento en el caso específico de los delitos tipificados en los Arts. 131 y 132 de la LOTTTSV.

Sin embargo, como medio para el juzgamiento de las contravenciones, en el Art. 178 de la LOTTTSV podemos encontrar el procedimiento para el juzgamiento de esta clase de infracciones, al respecto tenemos que “Las contravenciones, en caso de que el infractor impugne el parte del agente de tránsito entro 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”

Como podemos ver el juzgamiento de contravenciones es mucho más rápido que el juzgamiento de los delitos, resolviéndose la misma en una sola audiencia donde se practicara los medios probatorios necesarios para declarar una eventual culpabilidad o ratificar la inocencia del infractor. Sin embargo a esta regla hay una excepción y es la prevista en el Art. 178.1 de la LOTTTSV que señala “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”⁶¹

En este punto es pertinente indicar las razones del porque esta excepción. Primeramente es prudente indicar que conductas se consideran contravenciones muy graves, al respecto el Art. 145 indica que “Incorre en contravención muy grave y será sancionado con prisión de tres días, multa

⁶¹ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL. Ley Cit.; Pág. 57.

de una remuneración básica unificada del trabajador en general, y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:

- a) Quien conduzca sin haber obtenido la licencia;
- b) Quien conduzca con licencia anulada, revocada o suspendida, la misma que deberá ser retirada inmediatamente por el agente de tránsito;
- c) Quien condujere un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce;
- d) El conductor que faltare de obra a la autoridad o agente de tránsito;
- e) El conductor, que con un vehículo automotor excediere los límites de velocidad fuera del rango moderado, de conformidad con el reglamento correspondiente;
- f) Quién conduzca un vehículo prestando servicios de transporte de pasajeros o bienes sin contar con el título habilitante correspondiente, o, realice un servicio diferente para el que fue autorizado; si además el vehículo hubiere sido pintado con el mismo color y características de los vehículos autorizados, el juez dispondrá que el vehículo con el que se cometió la infracción sea pintado con un color distinto al de las unidades de transporte público o comercial y prohibirá su circulación, hasta tanto se cumpla con dicha obligación; dicho cumplimiento sólo será probado, con la certificación que para el efecto extenderá la Autoridad competente correspondiente, previa la respectiva

- verificación, que estará bajo su responsabilidad. Los costos del cambio de pintura del vehículo estarán a cargo del contraventor;
- g) Quienes participen con vehículos a motor en competencias en la vía pública, sin el permiso correspondiente; y,
 - h) Quien causare un accidente de tránsito, del que resulte herida o lesionada alguna persona, produciendo enfermedad o incapacidad física para efectuar sus tareas habituales, menor a quince días.”⁶²

Como se puede establecer, una de las sanciones para estas infracciones es la privación de la libertad por 3 días; sin embargo, en el caso del literal h), mismo que guarda cierta semejanza con lo establecido en el Art. 131 de la LOTTTSV, se señala “no se aplicará la pena de prisión y el infractor será sancionado con mínimo dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general y el vehículo será retenido por el plazo mínimo de 7 días. El vehículo sólo será devuelto cuando se cancele el valor de la multa correspondiente, y el propietario del vehículo será solidariamente responsable del pago de esta multa”⁶³.

Adicional a lo anterior hay que indicar que también son contravenciones muy graves las señaladas en los Arts. 145.1, 145.2 y 145.3 y que se refieren a la conducción de un automotor bajo efecto de sustancias estupefaciente o alcohol, en el caso del Art. 145.1 hay privación de libertad por 30 días; en el caso del Art. 145.2 la privación de la libertad puede ser entre 5 a 15 días y en el caso del 145.3 la privación de la libertad va hasta 60 días.

⁶² LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL. Ley Cit.; 2011; Pág. 46.

⁶³ *Ibidem*; Pág. 31.

Como se puede establecer, en las contravenciones muy graves existe como sanción la privación de la libertad siendo esta medida, y otras más, las ideales para garantizar la seguridad jurídica de los ofendidos en infracciones de tránsito así como también por economía procesal, es decir, se va a optimizar recursos económicos y humanos en el juzgamiento de una infracción de tránsito, que por sus condiciones, no puede convertirse en un viacrucis para las víctimas de esta infracción.

Reglamento de aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV).

En ejercicio de la facultad que le confiere el numeral 13 del Art. 147 de la Constitución de la República del Ecuador, el Sr. Presidente Constitucional de la República del Ecuador Ec. Rafael Correa Delgado, emite el Reglamento de aplicación a la LOTTTSV, emitido vía Decreto Ejecutivo Nro. 1196 publicado en el suplemento del Registro Oficial Nro. 731 del 25 de junio de 2012. Este cuerpo legal ha sido promulgado con la finalidad de establecer las normas de aplicación a las que están sujetos los conductores, peatones, pasajeros y operadores de transporte, así como las regulaciones para los automotores y vehículos de tracción humana, animal y mecánica que circulen, transiten o utilicen las carreteras y vías públicas del país.

En lo relacionado a las contravenciones el citado cuerpo legal en el Art. 231 señala “Sólo en los siguientes casos los Agentes de Tránsito están facultados para detener, por si solos, o con ayuda de la Policía Nacional si fuere necesario, a los presuntos infractores:

1. Cuando se trate de contravenciones muy graves sancionadas con prisión
2. En los casos previstos en los artículos 135.1, 135.2 y 145.3; y,
3. Cuando en un accidente de tránsito resultaren personas fallecidas, o con lesiones que generen incapacidad física o enfermedad que supere los 30 días, debidamente determinada por un médico legista mediante un informe preliminar”.⁶⁴

En el caso del procedimiento para las contravenciones el Art. 237 señala” El procedimiento para la notificación de una contravención es el siguiente:

1. La citación o parte se notificará personalmente al momento de cometer la infracción; en la misma deberá constar el nombre del agente de tránsito, su firma o rúbrica.
2. Una copia de la citación o parte será entregada al infractor, en la cual se señalarán las contravenciones cometidas, el nombre, número de cédula del contraventor y demás datos concernientes.
3. El infractor tendrá el plazo de 3 días para impugnar la contravención, contados a partir de la fecha de la citación.
4. Ante la impugnación de la citación o parte en el tiempo señalado, el Juez concederá un término de prueba de tres días, vencido el cual pronunciará sentencia aún en ausencia del infractor y comunicará a la autoridad de tránsito correspondiente por escrito o por vía electrónica.

⁶⁴ REGLAMENTO A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL. Corporación de Estudios y Publicaciones; Quito-Ecuador; 2011; Pág. 47.

5. De no haberse presentado la impugnación en el tiempo prescrito, se entenderá que la contravención ha sido aceptada por el infractor, y transcurrido el término de cinco días contados a partir de la citación, la autoridad de tránsito correspondiente procederá al registro y reducción de puntos. En estos casos, la citación o parte constituirá título de crédito. Cuando se trate de citaciones o partes impugnados pero ratificados por sentencia judicial, la citación o parte junto con la sentencia constituirán el título de crédito.
6. Las citaciones o partes que contengan pruebas practicadas mediante dispositivos electrónicos, magnéticos, digitales, constituyen evidencias en el proceso”.⁶⁵

De lo anteriormente transcrito puedo colegir que el procedimiento para contravenciones es mucho más simple y rápido que el de un delito; además es menester decir que en el caso de contravenciones muy graves es menester actuar de forma más rápida pero prolija a fin de sancionar a los infractores, por el hecho de que ninguna persona puede estar detenida por más de 24 horas sin formula de juicio, bajo esta perspectiva es que quiero que se sancionen las conductas tipificadas en el Art. 131 y 132 de la LOTTTSV.

Código Penal (CP).

En lo que respecta a infracciones de tránsito el inciso segundo del Art. 108 de la LOTTTSV señala “La acción para perseguir los delitos de tránsito es

⁶⁵ REGLAMENTO A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL. Ley Cit.; Pág. 49.

pública de instancia oficial. En lo relativo a la prescripción del delito y de las penas y al ejercicio de la acción penal por delitos de tránsito, se estará a lo dispuesto en el Código Penal y Código de Procedimiento Penal”⁶⁶.

Al respecto del tema planteado y de las infracciones de tránsito es necesario puntualizar las siguientes situaciones establecidas en el Código Penal:

El Art. 4 del mencionado cuerpo legal indica “Prohíbese en materia penal la interpretación extensiva. El juez debe atenerse, estrictamente, a la letra de la Ley. En los casos de duda se la interpretará en el sentido más favorable al reo”⁶⁷, situación que es relevante para este trabajo para señalar que en materia penal se debe actuar textualmente conforme lo señala la norma, no hay lugar para suposiciones o interpretaciones de alguna forma.

Como ya se lo indicado en la parte pertinente a la LOTTTSV, esta norma divide a las infracciones de tránsito en delitos y contravenciones, situación estrechamente relacionada con el Art. 10 del Código Penal que señala “Son infracciones los actos imputables sancionados por las leyes penales, y se dividen en delitos y contravenciones, según la naturaleza de la pena peculiar”⁶⁸.

Para efectos de justificar la necesidad de reforma es pertinente analizar lo establecido en el Art. 11 de la Ley Sustantiva Penal que señala “Nadie podrá ser reprimido por un acto previsto por la Ley como infracción, si el acontecimiento dañoso o peligroso de que depende la existencia de la

⁶⁶ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL. Ley Cit.; Pág. 31.

⁶⁷ CÓDIGO PENAL. Corporación de Estudios y Publicaciones; Quito-Ecuador; 2011; Pág. 2.

⁶⁸ *Ibidem*; Pág. 4.

infracción, no es consecuencia de su acción u omisión⁶⁹, situación que reviste de gran relevancia en función del principio de legalidad, es decir, que nadie puede ser juzgado por un acto que no esté tipificado ni sancionado como infracción, situación de la que parte el hecho de que es necesario que para sancionar las consultas tipificadas en los Arts. 131 y 132 de la LOTTTSV previamente los legisladores realicen la reforma pertinente y los tipifiquen como contravenciones de tránsito.

Como ya se dijo las infracciones de tránsito son culposas, al respecto el inciso tercero del Art. 14 del Código Penal indica “La infracción es culposa cuando el acontecimiento, pudiendo ser previsto pero no querido por el agente, se verifica por causa de negligencia, imprudencia, impericia, o inobservancia de Ley, reglamentos u órdenes”⁷⁰.

En lo que respecta al tiempo que una persona podría mantener su condición de prófuga y luego del cual prescribiría sus acciones, es necesario indicar que el código penal al respecto señala en el Art. 101 “Toda acción penal prescribe en el tiempo y con las condiciones que la Ley señala. En el ejercicio del derecho que la prescripción establece, se observarán las reglas que siguen:

Tanto en los delitos de acción pública como en los delitos de acción privada se distinguirá ante todo si, cometido el delito, se ha iniciado o no enjuiciamiento.

⁶⁹ CÓDIGO PENAL; Pág. 4.

⁷⁰ *Ibidem*; Pág. 6.

“A excepción de los casos de imprescriptibilidad de las acciones y de las penas previstas en el último inciso del número 2 del Art. 23 y en el segundo inciso del Art. 121 de la Constitución Política de la República, en los demás delitos reprimidos con reclusión, cuyo ejercicio de acción es pública, de no haber enjuiciamiento, la acción para perseguirlos prescribirá en diez años; tratándose de delitos reprimidos con reclusión mayor especial, la acción para proseguirlos prescribirá en quince años. Tratándose de delitos reprimidos con prisión, la acción para perseguirlos prescribirá en cinco años. El tiempo se contará a partir de la fecha en que la infracción fue perpetrada.

En los mismos delitos de acción pública, de haber enjuiciamiento iniciado antes de que aquellos plazos se cumplan, la acción para continuar la causa prescribirá en los mismos plazos, contados desde la fecha del autocabeza de proceso”⁷¹, es decir, en delitos para que prescriba un delito es premisa esencial la privación de libertad; en el caso de las conductas tipificadas en el Art 131 y 132 de la LOTTTSV evidentemente este requisito no hay, quedando en el aire una eventual prescripción de la acción.

Si eventualmente las conductas señaladas fueran tipificadas como contravención, la condición de flagrante de estas infracciones harían posible una sanción inmediata.

Código de Procedimiento Penal (CPP).

Como anteriormente referí, el Código de Procedimiento Penal es norma supletoria de a LOTTTSV, al respecto la ley adjetiva penal ha previsto

⁷¹ CODIGO PENAL; Ley Cit. Pág. 33.

algunas etapas, tanto pre procesales como procesales, para llevar adelante un proceso penal.

Al respecto código adjetivo ha previsto la etapa preprocesal de Indagación y las etapas procesales de instrucción fiscal, etapa intermedia, el juicio y la impugnación (Art. 206 del CPP), cada una de estas con sus propias condiciones y tiempos.

En materia de tránsito, la LOTTSV ha previsto que la indagación previa debe durar hasta de 30 días en los delitos sancionados con pena de prisión, y de 45 días en los delitos sancionados con la pena de reclusión. La instrucción fiscal durara 30 días en caso de flagrancias y en otros casos se estará a lo dispuesto en el CPP, es decir la instrucción fiscal durar 90 días (Art. 223 del CPP).

En lo que se refiere a la etapa intermedia materia, esta consiste en la presentación del dictamen de parte del fiscal que lleva la causa, si este es acusatorio se pasa a la epata de juicio, si por el contrario es abstentivo el dictamen se archiva el expediente.

En este punto es preciso considerar lo establecido en el Art. 233 del CPP que señala "Suspensión y continuación.- Si al tiempo de expedirse el auto de llamamiento a juicio, el procesado estuviere prófugo, el juez de garantías penales después de dictado dicho auto, ordenará se suspenda la iniciación de la etapa del juicio hasta que sea detenido o se presente voluntariamente, excepto en los procesos penales que tengan por objeto delitos de peculado,

cohecho, concusión y enriquecimiento ilícito, en los que la continuación de la causa se realizará en ausencia del procesado.

Si fueren varios los procesados, y unos estuvieren prófugos y otros presentes, se suspenderá el inicio del juicio para los primeros y continuará respecto de los segundos⁷²”, es decir, en el caso de delitos de tránsito esta norma tiene la misma aplicabilidad, sin embargo en el caso de los que tiene privación de la libertad es posible dictar la medida de prisión preventiva con la finalidad de logara la comparecencia del procesado; en el caso de los delitos previstos en el Art. 131 y 132 de la LOTTTSV está descartada esta posibilidad, pudiendo dictarse alguna de las medidas previstas en el Art. 160 del CPP, sin que esto represente suficiente garantía para la comparecencia del procesado.

Si bien el Art. 159 de la LOTTTSV señala “Si el sospechoso o imputado no comparece a una audiencia de manera injustificada y en la cual era obligatoria su presencia, sin importar el tipo de delito del que se trate, el juez ordenará su detención preventiva hasta el día de la audiencia que deberá realizarse dentro de las 24 horas siguientes a la detención⁷³”, no es menos cierto que para que proceda la detención preventiva sería necesario el cumplimiento de los recursos establecidos en el Art. 167 del CPP. Y en el evento de que esta detención preventiva sea conforme lo establecido en el Art. 164 del CPP resultarían las 24 horas muy poco tiempo para poder

⁷² CÓDIGO PENAL; Ley Cit.; Pág. 82.

⁷³ LEY DE TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL; Ley Cit.; Pág. 51.

notificar y hacer comparecer a testigos, peritos, policías o demás personas que se requieran para la audiencia de juzgamiento.

En lo que respecta a la etapa de juicio esta se sujetara a las normas previstas en el CPP, esto según lo establecido en el inciso segundo del Art. 169 de la LOTTTSV.

En pocas palabras este el procedimiento para el caso de delitos de tránsito.

Ahora bien, considero pertinente analizar otras medidas de orden personal que pudieran imponerse para la comparecencia del procesado, y estas son las previstas en el Art. 160 del CPP, que se concretan a las siguientes:

1. La obligación de abstenerse de concurrir a determinados lugares.-
Esta medida cautelar personal se relaciona fundamentalmente con violencia intrafamiliar, delitos sexuales e incluso delitos contra la propiedad.
2. La obligación de abstenerse de acercarse a determinadas personas.-
Relaciona esencialmente con violencia intrafamiliar y delitos sexuales.
3. La sujeción a la vigilancia de autoridad o institución determinada, llamada a informar periódicamente al juez de garantías penales o a quien éste designare.- Esta medida cautelar personal es inaplicable en nuestra realidad por falta de una estructura apropiada y recursos económicos.
4. La prohibición de ausentarse del país.- Medida cautelar personal, estuvo presente en el Código de Procedimiento Penal anterior a la

reforma en el Art. 171, numeral 3, con esta medida se impide la fuga del procesado.

5. Suspensión del agresor en las tareas o funciones que desempeña cuando ello significare algún influjo sobre víctimas o testigos.- Medida cautelar personal nueva, misma que sin embargo podría inclusive tenerse como atentatoria al derecho de trabajo.
6. Ordenar la salida del procesado de la vivienda si la convivencia implica un riesgo para la seguridad física o síquica de las víctimas o testigos.- Se refiere a violencia intrafamiliar, delitos sexuales, ampliando su ámbito de acción para los testigos.
7. Ordenar la prohibición de que el procesado, por sí mismo o a través de terceras personas, realice actos de persecución o de intimidación a la víctima, testigo o algún miembro de su familia.- Esta medida se encuentra prevista en el Art. 13 numeral 5 de la Ley Contra la Violencia a la Mujer y la Familia vigente antes de la Ley Reformatoria al Código de Procedimiento Penal, se relaciona con violencia intrafamiliar y delitos sexuales, con aplicación para los testigos.
8. Reintegrar al domicilio a la víctima o testigo disponiendo la salida simultánea del procesado, cuando se trate de una vivienda común y sea necesario proteger la integridad personal y/o síquica.- Se refiere a violencia intrafamiliar y delitos sexuales, está vigente en el Art. 13 numeral 6 de la Ley Contra la Violencia a la Mujer y la Familia. Se aplica también a los testigos.

9. Privar al procesado de la custodia de la víctima menor de edad, en caso de ser necesario nombrar a una persona idónea siguiendo lo dispuesto en el Art. 107, regla sexta del Código Civil y las disposiciones del Código de la Niñez y Adolescencia; esta medida también se encuentra vigente en el Art. 13 numeral 7 de la Ley Contra la Violencia a la Mujer y la Familia Se debe aplicar a los delitos sexuales y violencia intrafamiliar.
10. La obligación de presentarse periódicamente ante el juez de garantías penales o ante la autoridad que éste designare.- Complementando a la prohibición de salida del país, ésta medida cautelar impide la fuga del procesado.
11. El arresto domiciliario que puede ser con supervisión o vigilancia policial.- Anteriormente fue una medida sustitutiva a la prisión preventiva prevista en el Art. 171 numeral 1 del Código de Procedimiento Penal, tuvo aplicación especialmente para mujeres embarazadas y personas mayores de 65 años, hoy tenemos para personas mayores de 60 años, como así lo señala el Art. 171 de la Ley Adjetiva Penal.
12. La detención.- Se aplica estrictamente para investigación de un delito de acción pública, es una medida cautelar personal excepcional.

De las medidas cautelares personales, los jueces de garantías penales y tránsito, aplican las constantes en los numerales 4 y 10 del Art. 160 del Código de Procedimiento Penal en forma prioritaria, lo cual como se lo ha

hecho notar no representa ninguna garantía para que el procesado comparezca a su juzgamiento y resarza los daños y perjuicios ocasionados por su acto delictuoso.

Como se lo ha hecho notar, un proceso penal ordinario por un delito de tránsito requiere, en un primer término, de la participación de un fiscal quien debe impulsar la acusación oficial, sin embargo se escapa de las manos de este hacer sancionar a los responsables cuando los medios legales le resultan desfavorables para lograr la inmediación del procesado al proceso. Bajo estas circunstancias se habrá agotado en vano, tiempo, recursos y dinero para obtener un resultado un tanto desfavorable.

Este hecho es que el que hace necesario celeridad en algunas infracciones de tránsito, más aun cuando está de por medio una afectación a la salud y al patrimonio de una persona, que sin bien puede ser que asean leves, esto no le quita el hecho de que se debe incurrir en gastos que una persona como afectado, requiere que se le reconozcan para solventar esos gastos hechos. Estas circunstancias son las que hacen que se plantee la posibilidad de que las conductas previstas en los Arts. 131 y 132 de la LOTTTSV se las sanciones como contravenciones muy graves.

Código Orgánico de la Función Judicial.

El Código Orgánico de la Función Judicial publicada en el suplemento del Registro Oficial Suplemento Nro. 544 del 09 de marzo de 2009, regula la actuación de las juezas, jueces, fiscales, defensoras y defensores públicos y

demás servidores y servidoras judiciales en su trabajo en beneficio de la Administración de Justicia.

Respecto de las infracciones de tránsito, el Art. 229 de la Ley que norma la Función Judicial señala “**COMPETENCIA DE LAS JUEZAS Y LOS JUECES DE TRÁNSITO.-** Son competentes para conocer, sustanciar y dictar sentencia, según sea el caso, en los procesos por infracciones de tránsito de acuerdo a la ley de la materia⁷⁴”.

Situación que guarda estrecha relación con lo señalado en el Art. 147 de la LOTTTSV que establece “El juzgamiento de los delitos de tránsito, corresponde en forma privativa a los Jueces de Tránsito dentro de sus respectivas jurisdicciones territoriales, o a quienes hagan sus veces, y a las demás instancias determinadas en el Código Orgánico de la Función Judicial.

Para el juzgamiento de las contravenciones en materia de tránsito, se crearán los Juzgados de Contravenciones de Tránsito, en las capitales de provincia y en los cantones que lo ameriten, bajo la jurisdicción de la Función Judicial.”⁷⁵

Sin embargo, es preciso señalar que el Código Orgánico de la Función Judicial no se hallan establecido las funciones, deberes y atribuciones de los jueces de Contravenciones de Tránsito, siendo esta la razón por la que los jueces de tránsito sancionan también las contravenciones.

⁷⁴ CÓDIGO ORGÁNICO DE LA FUNCIÓN JUDICIAL. Cooperación de Estudios y Publicaciones. Quito-Ecuador; 2009; Pág. 32.

⁷⁵ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL. Ley Cit. Pág. 48.

Análisis comparativo entre el procedimiento para el juzgamiento de los delitos de tránsito de los Arts. 131 y 132 y las contravenciones muy graves previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

De acuerdo a lo que dispone la LOTTTSV, el juzgamiento de los delitos de tránsito, corresponde en forma privativa a los Jueces de Tránsito dentro sus respectivas jurisdicciones, no obstante, en los lugares donde no existan Juzgados de Tránsito, les corresponde conocer y resolver a los Jueces de Garantías Penales de la respectiva jurisdicción.

El procedimiento de los delitos de tránsito previsto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se analiza a continuación, de la siguiente forma:

- **Aspectos generalidades del proceso penal en los delitos de tránsito.**

Como previamente señalé, el proceso penal de tránsito es oral, no obstante de cada diligencia practicada la Fiscalía debe dejar constancia escrita de las diligencias prácticas o dispuestas, ello con la finalidad de garantizar el derecho a la defensa de la partes.

El sistema oral constituye el mejor medio para practicar la prueba, ya que permite al juzgador descubrir si las partes mienten o no luego del interrogatorio; además garantiza los principios de la administración de justicia (especialización, servicio a la comunidad, inmediación, economía y celeridad procesal, etc.)

Las audiencias por lo general son públicas y es derecho del acusado y del ofendido, estar presentes, excepto en las de formulación de cargos, donde se dicte instrucción fiscal y del juicio, en las cuales bastará la presencia de los profesionales que los patrocinan y el juez para que se lleve a cabo la audiencia.

El abandono o desistimiento de la parte afectada o el abandono de la acusación o el arreglo extrajudicial entre las partes, no produce la extinción penal, salvo en los delitos en que sólo hubieren daños materiales o lesiones que ocasionen incapacidad física de hasta 90 días.

En el Art. 173 de la LOTTSV, busca ser menos drástica en cuanto al infractor que sufre un daño grave que le impida seguir con su vida normal en un accidente o en el que la única víctima sea su cónyuge o conviviente o familiares hasta el segundo grado de consanguinidad, donde el Fiscal puede conceder el principio de oportunidad y archivar la causa; no obstante, esta decisión no afectará el derecho de la víctima a reclamar indemnización.

En todos los delitos de tránsito, se puede aplicar el procedimiento abreviado, a excepción en los delitos que hubieran resultado personas fallecidas; el procedimiento abreviado desmiente el proceso penal, si el infractor reconoce haber cometido el delito, en este proceso, el Fiscal puede solicitar la reducción del 50% de la pena establecida en la Ley.

a) Parte policial.

El autor ecuatoriano Eduardo Alvarado, manifiesta:

“En materia de tránsito es quizá el documento más importante y la forma más rápida para tener el conocimiento del cometimiento de una infracción de tránsito⁷⁶”.

De acuerdo, a este autor el parte policial constituye el aviso sobre el acontecimiento de un accidente de tránsito y que constituye el instrumento de vital importancia en el proceso judicial. En el parte policial se debe detallar el hecho y sus circunstancias, haciendo constar un croquis y si es posible hasta fotografías del lugar dónde se cometió la infracción y sus resultados.

Este documento es llenado por el agente de tránsito que tuvo conocimiento de la infracción y debe ser remitido al agente fiscal dentro de un plazo de veinticuatro horas.

b) Denuncia.

La denuncia es la manifestación que una persona realiza ante Juez, de la Fiscalía o de la Policía para poner en conocimiento de un acontecimiento o hechos que se considera que pueden constituir un delito. La denuncia en materia de delitos de tránsito, es un relato de todos los hechos de la infracción en forma clara y sin falsedades, la denuncia puede ser oral o escrita.

c) Acusación particular.

El autor Eduardo Alvarado, indica que la acusación particular:

⁷⁶ ALVARADO, Jorge. Ob. Cit.; Pág.104.

“Es la facultad que tiene el ofendido para ejercer el derecho mediante la vía legal para reclamar lo que le pertenece o le ha sido arrebatado o dañado⁷⁷”.

La acusación particular se puede presentar ante el Juez de Tránsito desde el momento en que dicho juez notifica al ofendido con la resolución del fiscal de iniciar con la instrucción hasta antes de la conclusión de la misma.

Personalmente estimo que la acusación particular constituye el derecho que se le asiste al ofendido de solicitar que en sentencia el infractor le indemnice económicamente por todos los daños causados por el cometimiento de la infracción. El tratamiento para la indemnización, el ofendido debe seguir otro juicio en cuerda separada, sea por la vía civil o penal.

d) Indagación previa.

Para el tratadista Marco Terán, esta etapa del proceso “Comprende los actos investigativos que se deben realizar una vez que se conozca la existencia de un hecho punible. Constituye el momento en que se inicia la custodia de los objetos e instrumentos del delito, así como las diligencias tendientes a identificar a sus partícipes, pues a través de la misma se pretende adelantar:

- a) Si el hecho se ha producido.
- b) Si está previsto como punible en la ley penal.
- c) La procedencia de la acción penal.

⁷⁷ ALVARADO Jorge; Ob. Cit.; Pág.115.

- d) La determinación de las circunstancias en que se produjo, así como la identificación de sus partícipes⁷⁸.

La indagación previa constituye la “antesala” del proceso penal y como tal una pieza esencial o básica para la etapa de instrucción o del juicio, en la que la Fiscalía busca determinar la existencia del delito y la responsabilidad del sospechoso, a través de la ejecución de pruebas materiales, testimoniales y documentales; inclusive identificar las circunstancias en que se produjo el hecho punible para poder iniciar el proceso penal.

La información que se obtenga de la indagación previa es reservada pero el abogado defensor puede conocerla al momento en que el sospechoso va a rendir su versión.

Esta fase comienza con el conocimiento del delito de tránsito por el Fiscal a través del parte policial, denuncia o acusación particular como previamente manifesté.

Conforme lo determina la LOTTTSV, la indagación previa no puede extenderse más de 30 días, en delitos sancionados con prisión y de 45 días en los sancionados con reclusión, contados desde la fecha en que el Fiscal tuvo conocimiento del hecho. Si durante estos plazos, el Fiscal no encontrare méritos para deducir imputación ni para establecer la existencia del delito, el Juez deberá archivar el caso pero notificando al afectando, quien si no estuviere de acuerdo, se hará conocer a un superior y la

⁷⁸ TERÁN, Marco. “*La indagación previa y las etapas del proceso penal acusatorio*”. Parte I: Generalidades; 1era Edición; Quito, Ecuador; 2001; Pág. 67.

resolución que éste dicte será definitiva. Caso contrario se entregará el caso a un nuevo Fiscal; si antes de cerrarse el plazo de la indagación previa, aparecen nuevos indicios que permitan reactivar la investigación de la causa, se continuará con el trámite, caso contrario se dictará archivo definitivo.

Dentro de esta fase, el personal de la Agencia Nacional de Tránsito, en los lugares que ejerzan la competencia los Gobiernos Autónomos Descentralizados, deberán constituir la cadena de custodia para investigaciones sobre el infractor, las huellas, vestigios encontrados en el lugar del accidente y elaborar el parte de accidente de tránsito y remitirlo a las autoridades competentes. Debo puntualizar que la cadena de custodia es una garantía procesal que asegura que el elemento que pretende hacerse valer como prueba en el juicio, sea efectivamente aquel que fue recaudado o practicado y que su integridad no ha sido sustituida o alterada a lo largo del proceso penal.

El personal especializado de la Política Nacional son los encargados de realizar las diligencias de reconocimiento del lugar de los hechos, investigaciones, inspección técnica ocular y peritajes de sus respectivas jurisdicciones, mientras que los reconocimientos médicos de lesiones, heridas y autopsia debe realizarse conforme lo prevé el Código de Procedimiento Penal, esto es a través de médicos legistas.

La indagación previa concluye con la Audiencia de Formulación de Cargos o el archivo provisional o definitivo de la causa.

e) Instrucción fiscal.

Para el autor Fernando Albán, la instrucción fiscal es:

“Una etapa procesal informal que permite acopiar las evidencias o elementos de convicción que servirán de sustento al dictamen acusatorio para promover el juicio o si no se ha encontrado mérito en contra del imputado emitir dictamen exculpatorio⁷⁹”.

De la misma manera, el autor ecuatoriano Marco Terán señala que

“La resolución de la instrucción fiscal constituye la iniciación del proceso penal y su existencia depende del convencimiento que tenga el fiscal sobre la posible comisión de una conducta típica.⁸⁰”

La instrucción fiscal es la etapa con la que inicia el verdadero proceso penal de tránsito, pues es aquí donde el Fiscal ya tiene indicios más claros de que se ha cometido un delito y sobre el supuesto responsable, pero aún falta mucho por descubrir y si considerare necesario puede solicitar al juez que ordene medidas cautelares personales o reales en contra del imputado o sus bienes. En esta etapa, el Fiscal interviene derechos fundamentales del imputado.

En el Código de Procedimiento Penal, se determina que se dará inicio a la instrucción fiscal, previa formulación de imputación y resolución de inicio de la instrucción fiscal, emitida en la Audiencia de Formulación de Cargos.

⁷⁹ ALBÁN, Fernando. “*Estudio Sintético sobre el Código de Procedimiento Penal*”; Tomo II; 1era edición; Quito-Ecuador; 2003; Pág. 254.

⁸⁰ TERÁN, Marco. Ob. Cit.; Pág. 107.

La instrucción fiscal, conforme lo dispone la LOTTTSV, se sustanciará dentro de un plazo de 45 días. Sin embargo, si aparecieren indicios de que otra persona podría también estar implicada en el accidente de tránsito, la instrucción Fiscal se extenderá por 15 días más.

Durante este tiempo, más corto que el del proceso penal común, el Fiscal recepta las versiones sin juramento del procesado, del ofendido, de los testigos, peritos, puede pedir que se dicte la prisión preventiva y otras medidas cautelares tanto personales o reales si fuere necesario en contra del imputado, inclusive éste puede presentar los elementos de descargo para su defensa, etc., es decir, se practican demás diligencias tendientes a demostrar que el imputado es el responsable del accidente y del cometimiento del delito.

En caso de delito flagrante, por lo general, existe aprehensión de personas involucradas supuestamente en el accidente y se convoca dentro de 24 horas a la Audiencia de Formulación de Cargos, dónde se deduce la imputación, se dicta prisión preventiva o se libera al detenido. El plazo de duración de esta etapa es más corto debido a que ya se cuenta con indicios probatorios más certeros sobre el delito y los responsables.

f) Audiencia de Formulación de Cargos.

En la resolución de instrucción fiscal se ordenará el reconocimiento pericial de los vehículos involucrados y la cuantificación de los daños, después serán devueltos a sus dueños, pero si no se hubiere aprehendido los vehículos o se los haya devuelto después, el Fiscal pedirá que se dicte una

medida cautelar para efectuar la diligencia. La medida cautelar que puede ordenar el juez es la aprehensión preventiva de los vehículos.

Al concluir la instrucción fiscal, se convoca a una audiencia para que el Fiscal emita su dictamen acusatorio o absolutorio.

El dictamen fiscal, es el criterio o juicio de valor que emite el Fiscal sobre la participación del sospechoso en el delito. El dictamen del Fiscal puede ser de dos clases: acusatorio o absolutorio. Si el Fiscal se abstiene de acusar, no hay proceso y no se podrá iniciar el juicio, pero este hecho podría modificarse si se consulta al Fiscal Provincial y este revoca el dictamen del inferior, entonces el Juez designará otro. Si el dictamen absolutorio fuere revocado, el Fiscal Superior sustentará la acusación en una nueva audiencia oral, sino el Juez dictará auto de sobreseimiento y dispondrá el archivo de la causa.

En caso de haber dictamen acusatorio, el juez convocará a la Audiencia de Juzgamiento.

g) Etapa de juicio: audiencia de juzgamiento.

Esta etapa, Gerardo Aguirre en su artículo “La nueva estructura penal ecuatoriana del año 2005”, expresa que la etapa de juicio

“Es el momento más propiamente del juicio para evacuar pruebas, alegaciones, etc., tendientes a comprobar conforme a derecho, la existencia del delito y la responsabilidad del acusado, para luego concluir con sentencia condenatoria o absolutoria”.⁸¹

⁸¹ AGUIRRE, Gerardo. “La nueva estructura procesal penal ecuatoriana” [en línea]; Ecuador: Derecho Ecuador Revista judicial, 24 de Noviembre del 2005, Marzo del 2008, [Consultado el 24 de Mayo del

Esta etapa es preparada en base a la acusación y caracterizada por la oralidad, durante el tiempo fijado para que se realice la Audiencia de Juzgamiento, las partes deberán las pruebas de cargos y descargo necesarias a actuarse durante la audiencia, para comprobar la existencia del delito, la responsabilidad penal del infractor y para determinar el monto de los daños y perjuicios.

Es en esta fase donde se efectúa la audiencia de juzgamiento, en la que le corresponde al fiscal sustenta su petición, la defensa hace lo propio con sus aspiraciones procesales y el juez decide como árbitro o fiel de la balanza entre acusación y defensa, con base en los elementos probatorios presentados y controvertidos en la audiencia por las partes.

En caso de que el procesado se encuentre prófugo al momento de convocarse a la audiencia o si no compareciere, ésta se realizará con la presencia de su abogado defensor o se le nombrará un defensor público, a quien se le notificará previamente. Esta audiencia debe estar regida por los principios de oralidad, inmediación, publicidad, continuidad, concentración y oralidad.

h) Sentencia.

La sentencia es la resolución del juez que decide la suerte del acusado y las aspiraciones del ofendido, una vez que se han agotado dos etapas básicas: la conciliación y la prueba. Este fallo lo emite el juez una vez analizado las pruebas presentadas por ambas partes y las teorías del caso expuestas.

Una vez que concluya la audiencia pública oral de juzgamiento, el Juez de Tránsito dictará sentencia aplicando las normas del Código de Procedimiento Penal. En este caso, de ser condenatoria la sentencia fuere condenatoria se sancionará también al infractor con la obligación de pagar los daños y perjuicios cuyo monto que se fijará en la misma sentencia.

Es de manifestar que la LOTTTSV contempla los acuerdos reparatorios entre las partes pueden ser aceptados en sentencia, pero esto no incluirá la reducción de puntos, ni otras sanciones administrativas, eso no es negociable. En caso de que el acuerdo no se cumpliera, el afectado podrá escoger entre las opciones de hacer cumplir el acuerdo contenido ya en sentencia ejecutoriada o continuar la acción penal.

i) Etapa de impugnación.

Esta etapa el autor Marco Terán manifiesta

“Constituye el camino para obtener la certeza de una declaración jurisdiccional como garantía real y efectiva mediante la cual se persigue enmendar una resolución judicial⁸²”.

Los medios legales para enmendar o dejar una resolución judicial se llaman recursos, los mismos que para que surtan efecto jurídico deben ser propuestos oportunamente con motivo de la tramitación y siguiendo el procedimiento para cada caso.

Al igual que en el proceso penal común, los recursos aplicables son: apelación, nulidad, revisión y casación.

⁸² TERÁN, Marco; Ob. Cit.; Pág. 133.

En materia de tránsito, todas las sentencias en delitos de tránsito son susceptibles de apelación para ante la Corte Provincial de Justicia y de casación y revisión para ante la Corte Nacional de Justicia, conforme al Código de Procedimiento Penal; los autos y resoluciones son impugnables sólo en los casos y formas expresamente establecidos en el Código de Procedimiento Penal.

- **Procedimiento para conocer y juzgar las contravenciones muy graves.**

a) Impugnación del parte.

El infractor podrá impugnar el parte policial del agente de tránsito dentro del término de tres días. La impugnación será conocida y juzgada por los jueces o por la autoridad competente determinada en la presente LOTTTSV en una sola audiencia oral.

No obstante, aquí se puede dar una particularidad, de que el infractor fuere sorprendido en el cometimiento de una contravención muy grave, en este caso 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.

b) Audiencia.

A esta audiencia acudirá el agente de tránsito que aprehendió al infractor o que tomó procedimiento al momento del cometimiento de la contravención.

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 realizar el cobro por este concepto, el plazo para el pago es dentro del plazo diez días siguientes a la emisión de la boleta. Es de referir que en caso de aceptación del infractor, la boleta de citación constituye título de crédito para dichos cobros, no necesitándose para el efecto, sentencia judicial. Asimismo, 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.

c) Sentencia.

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.

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 contadas desde la fecha en que fue cometida la infracción. Dicha

boleta llevará impreso el detalle de la contravención y la advertencia de las sanciones correspondientes que para ella prevé la Ley.

e. MATERIALES Y MÉTODOS

MÉTODOS.

En el proceso de investigación socio-jurídico es preciso indicar que se vinculó directamente con el objeto de estudio, relacionando el acopio científico extraído de las fuentes bibliográficas con las fuentes empíricas.

Fue válido el uso método inductivo que se ejecutó con el propósito de examinar aspectos precisos como la vulneración de los bienes jurídicos garantizados en la Constitución de la República del Ecuador y demás normas jurídicas para poder formar un conocimiento científico.

Relacionado con ello el método deductivo por su parte sirvió para estudiar aspectos relacionados con los delitos de tránsito y cómo este problema repercute en la impunidad de los delitos de tránsito.

El método exegético jurídico, permitió realizar un análisis y reflexión de la normativa jurídica del país relacionada con los bienes jurídicos protegidos como es la Constitución de la República así como también legislación referente a los delitos tránsito en su juzgamiento y sanción como lo contempla la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento aplicable, el Código Penal y el Código de Procedimiento Penal; el Código Orgánico de la Función Judicial en lo referente a la competencia para el juzgamiento de los delitos de tránsito, la revisión y análisis de esta legislación permitió identificar las deficiencias y vacíos normativos en cuanto a la legislación de tránsito misma y puede

determinar las antinomias y lagunas normativas previstas en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Con el método analítico se pudo realizar el estudio del problema enfocándolo desde el punto de vista social, jurídico, político inclusive económico; y, analizar así sus efectos.

Finalmente con el método sintético se realizó la compilación bibliográfica, se sintetizó y clasifíco la información para poder ubicar los aspectos más importantes y que contribuyan a una mejor argumentación de la temática de estudio.

Procedimientos.

Para alcanzar el desarrollo metodológico de la presente tesis se utilizó procedimientos como la observación, análisis y síntesis que permitieron obtener un conocimiento sobre la problemática planteada; asimismo el auxilio de técnicas se acopio teórico como el fichaje bibliográfico o documental como libros, leyes, documentales y revistas socio-jurídicas que sirvieron de elementos fundamentales para la elaboración del marco conceptual, jurídico y doctrinario así como también en el momento de dar a conocer las conclusiones y las recomendaciones para poder plantear el proyecto de reforma.

TÉCNICAS.

En la investigación de campo se realizó consultas de opinión a personas conocedoras de la problemática.

Encuesta.-

La encuesta es una técnica destinada a obtener datos de varias personas cuyas opiniones impersonales interesan al investigador.

Aplicada a treinta abogados/as en libre ejercicio profesional a efecto de obtener su percepción jurídica sobre el problema planteado.

Entrevista.-

Las entrevistas se utilizan para recabar información en forma verbal, a través de preguntas que propone el analista.

Aplicada a cinco profesionales en la materia investigativa, los mismos que con sus conocimientos ayudaron a culminar con éxito la presente investigación, técnicas que fueron aplicadas mediante la formulación de preguntas de significativa vinculación con los objetivos.

f. RESULTADOS

RESULTADOS DE ENCUESTAS.

Presentación de la técnica

De acuerdo a lo previsto en el proyecto tesis se utilizó la técnica de la encuesta, en el número de treinta profesionales del Derecho en libre ejercicio profesional, con un contenido de cinco preguntas relacionadas directamente con la problemática de estudio y cuyo modelo se encuentra anexado.

La presentación de los resultados obtenidos se encuentra en cuadros estadísticos y gráficos que permitan visualizar de mejor forma los resultados obtenidos, para luego realizar su análisis e interpretación.

ENCUESTA DIRIGIDA A LOS PROFESIONALES DE DERECHO

Pregunta 1

¿Podría señalar los motivos que influyen para que se genere accidentes de tránsito?

Cuadro 1

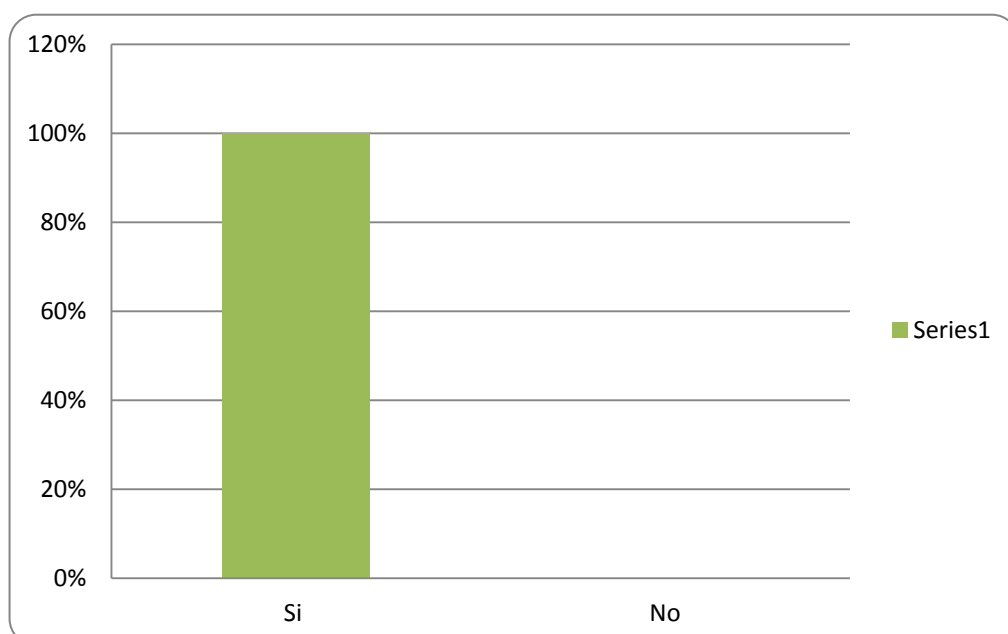
MOTIVOS QUE INFLUYEN EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	30	100%
No	0	0%
TOTAL	30	100%

Fuente: Profesionales del Derecho de la ciudad de Loja.

Autor: Nelson Rodrigo Quizhpe Donoso.

Gráfica 1



Análisis e Interpretación:

De las treinta personas encuestadas que equivalen al 100% señalan que los accidentes de tránsito son causa de la negligencia, impericia, imprudencia e inobservancia de las leyes de tránsito, atribuyen además a factores externos como son las condiciones climáticas, la vía en mal estado que si bien no depende de los conductores estas circunstancias, no obstante, es su responsabilidad tomar las medidas preventivas necesarias para poder evitar cualquier tipo de accidentes.

Del análisis a esta interrogante, personalmente coincido con los criterios emitidos por las personas encuestadas pues los accidentes de tránsito suceden por la negligencia, imprudencia, impericia e inobservancia de las leyes de ahí que factores como los mecánicos, los ambientales y los viales pueden empeorar las circunstancias de la infracción pero es responsabilidad de los conductores y de los dueños de los vehículos tomar las medidas preventivas correspondientes para evitar este tipo de accidentes.

Pregunta 2

¿Considera usted que existe falencias en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial en cuanto a las sanciones previstas en los Arts. 131 y 132?

Cuadro 2

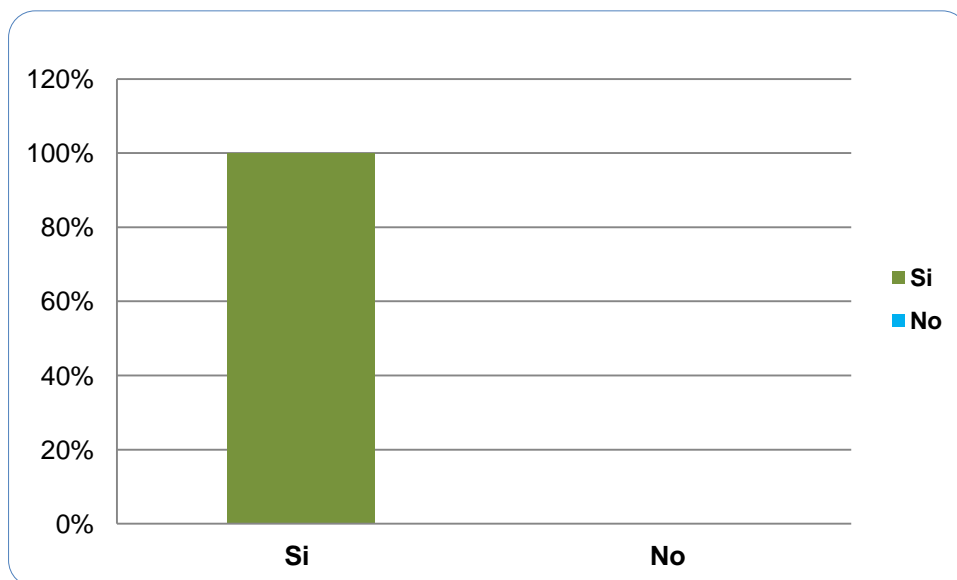
FALENCIAS EN LA LEY DE TRÁNSITO.

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	30	100%
No	0	0%
TOTAL	30	100%

Fuente: Profesionales del Derecho de la ciudad de Loja.

Autor: Nelson Rodrigo Quizhpe Donoso.

Gráfica 2



Análisis e Interpretación:

En la segunda interrogante se puede observar que el 100% de profesionales encuestados responden afirmativamente en cuanto a las falencias que se establecen en la normativa de tránsito, pues si bien esta normativa surge como una propuesta innovadora para regular el tránsito y la aparente seguridad peatonal, se ha omitido una tipificar una sanción ejemplarizadora en los casos y en las circunstancias que prevén los Arts. 131 y 132 especialmente en cuanto a los daños materiales que ante la laguna y la antinomia normativa existente genera vulneración de los derechos de los ofendidos al no haber la obligatoriedad de presentación del acusado al proceso.

Partiendo del principio de los postulados constitucionales contemplan la seguridad jurídica, como un principio no solo del sistema procesal de justicia sino también como un derecho humano que le asisten a los ciudadanos, sin embargo, existe una seria antinomia entre la LTTTSV y la misma norma constitucional en cuanto a que estos derechos no son concretados en la práctica pues en un delito de tránsito resulten solamente daños materiales cuyo costo de reparación sea mayor a dos remuneraciones y no exceda de seis remuneraciones básicas unificadas, el responsable será sancionado con multa y reducción de puntos en su licencia de conducir, lo que al no establecer una pena privativa de la libertad ocasiona que el conductor huya sin responder por los daños ocasionados.

Pregunta 3

¿Considera Usted que el procedimiento para el conocimiento y el juzgamiento de los delitos establecidos en los Arts. 131 y 132 de la LOTTSV genera impunidad?

Cuadro 3

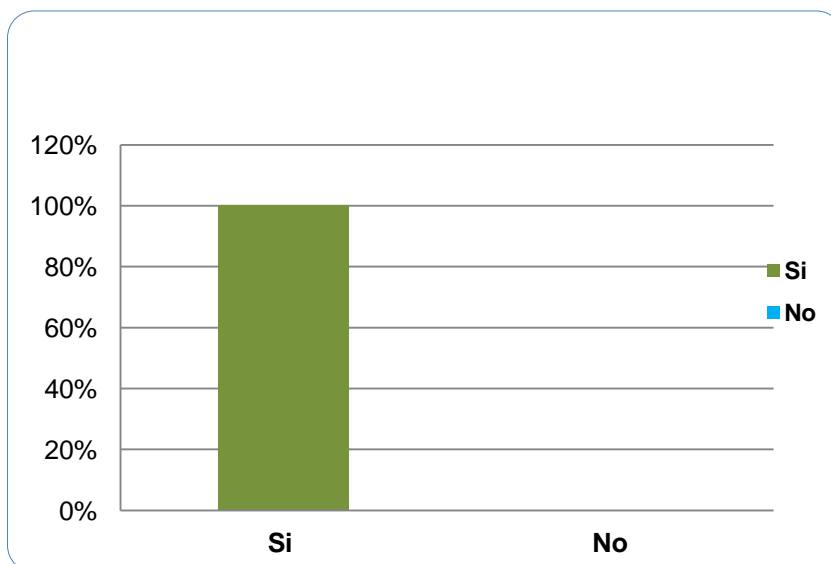
PROCEDIMIENTO PARA EL CONOCIMIENTO Y EL JUZGAMIENTO DE LOS DELITOS

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	30	100%
No	0	0%
TOTAL	30	100%

Fuente: Profesionales del Derecho de la ciudad de Loja.

Autor: Nelson Rodrigo Quizhpe Donoso.

Gráfica 3



Análisis e Interpretación:

El 100% de las personas encuestadas que corresponden al número de treinta estiman que cuando el delito o falta sin el castigo o pena que por la ley le corresponde al infractor de la Ley obedece a los mismos vacíos que la Ley no determina dejando lugar en ciertos casos a ambigüedades o simplemente la sanción para los delitos no son tipificados acorde con la realidad de manera que no son sancionados de forma debida.

A criterio personal considero que en nuestro país actualmente impera un Derecho Penal humanitario y garantista, si tomamos en consideración que la Ley Suprema es producto de la voluntad de los ciudadanos la superioridad de la Constitución entraña desde su preámbulo el respeto a la dignidad de las personas. El gran aporte de los encuestados/as me permiten coincidir que la falta de claridad en la normativa constituye un problema social y de seguridad ciudadana y de justicia social.

Pregunta 4

¿Considera Usted que la impunidad de los delitos en los Arts. 131 y 132 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial vulnera bienes jurídicos al momento de no poder sancionarse estas infracciones?

Cuadro 4

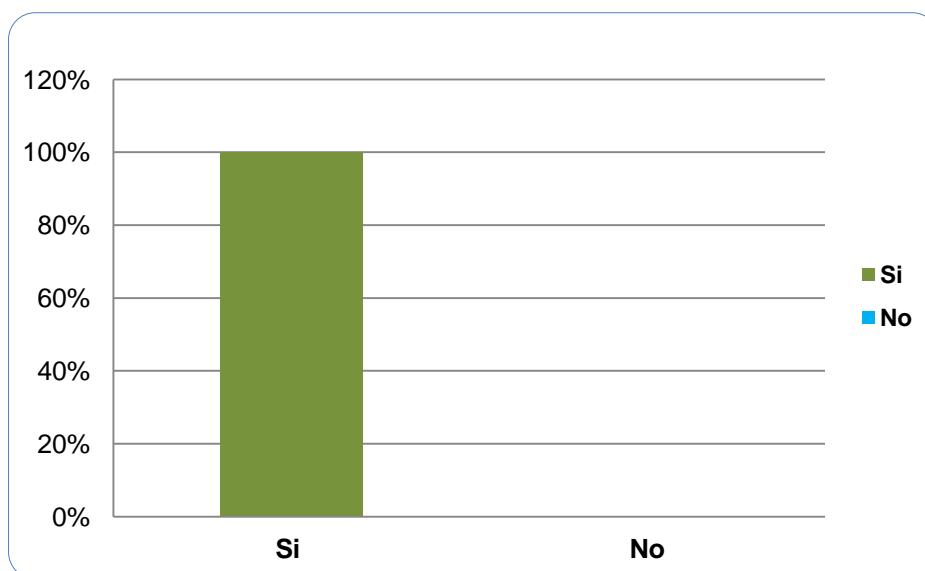
IMPUNIDAD DE LOS DE PREVISTOS EN LOS ARTS. 131 Y 132 DE LA LOTTTSV

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	30	100%
No	0	0%
TOTAL	30	100%

Fuente: Profesionales del Derecho de la ciudad de Loja.

Autor: Nelson Rodrigo Quizhpe Donoso.

Gráfica 4



Análisis e Interpretación:

De los treinta profesionales del Derecho encuestados, en su totalidad indican que de forma general cualquier tipo de acto que se cometa en contra de otra persona o bien material de las personas genera una lesión a los bienes jurídicos protegidos, refiriendo que en materia de tránsito la tipificación de los Arts. 131 y 132 dejan la posibilidad de que la infracción quede sin ser juzgada conllevando a más de inseguridad jurídica producen un perjuicio a la integridad física y emocional del ofendido como también una afectación de índole económico para esta última en razón de los daños materiales y/o lesiones que se puedan presentar en las en el ofendido mismo o en las personas que estuvieron en el momento de suscitarse un accidente de tránsito.

Los criterios mencionados por los encuestados primero que la impunidad que ocasiona la tipificación actual de los Arts. 131 y 132 de la LOTTTSV, misma que va ligada con la lesión de los derechos de las personas pues ello da lugar a que este tipo de delitos no sean sancionados; y por otra parte el rol del Estado de proteger los derechos de las víctimas se ve en contradicción con el derecho que tienen los imputados o procesados considerando previamente como señalé el carácter constitucional y de justicia social que es el Ecuador de ahí que se deben generar los mecanismos idóneos que permitan por una parte conservar la convivencia pacífica a través de la normativa acorde con la realidad en la que nos desenvolvemos, es por esta razón que indudablemente muchas personas no confían en el sistema judicial toda vez que sus expectativas de justicia se ven disminuidas en el momento de ver como la reparación que buscan no llegan por la ineficiencia de nuestras normas legales que atan de manos a los operadores de justicia imposibilitados de hacer algo más de lo que la norma les permite.

Pregunta 5

¿Considera usted necesario que se reforme el la LOTTSV a fin de que las consultas tipificadas en los Arts. 131 y 132 sean sancionados como contravenciones muy graves?

Cuadro Nro. 5

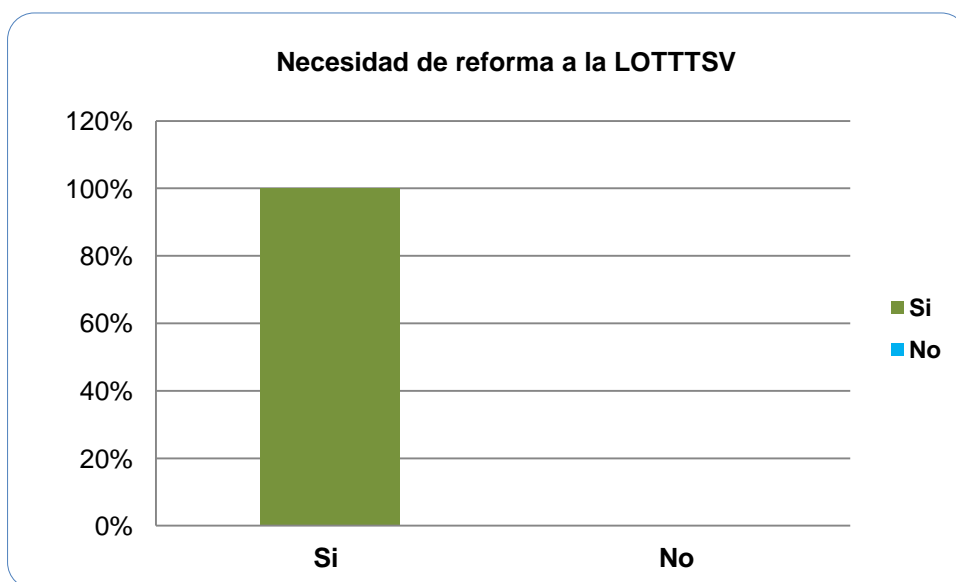
NECESARIO DE REFORMAR AL LOTTTSV

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	30	100%
No	0	0%
TOTAL	30	100%

Fuente: Profesionales del Derecho de la ciudad de Loja.

Autor: Nelson Rodrigo Quizhpe Donoso.

Gráfica 5



Análisis e Interpretación:

De los treinta profesionales del Derecho encuestados/as, el 100% de ellos manifestaron que si es necesario reformar esta Ley considerando que las contravenciones muy graves prevén una sanción privativa de la libertad hace que su atención sea más oportuna, señalan que con la reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial se evitaría el cometimiento de nuevos delitos quede impune y el descenso de la confianza e insatisfacción de las víctimas, sus familiares y la población en general al acceso a la justicia.

Por sí mismo estimo que se hace necesario que se planteé una reforma legal a fin de que el infractor que incurre en el cometimiento de la infracción de tránsito prevista en los artículos 131 y 132 de la LOTTSV a fin de evitar la impunidad de estos delitos, pues al no tener la privación de la libertad como sanción, no es susceptible de que se dicten medidas cautelares de tipo personal como lo es la prisión preventiva para que el procesado comparezca a la audiencia de juzgamiento y además se asegure el pago de daños y perjuicios ya que al no haber juzgamiento no hay sentencia y si no hay sentencia mucho menos va a existir la condena de pago de daños y perjuicios; sin embargo dado que las conductas previstas en los Arts. 131 y 132 de la LOTTSV no son actos que comprometen gravemente un interés social o causen alarma en la comunidad es práctico para nuestra realidad que las conductas establecidas sean considerados como contravención muy grave pues la característica de estas contravenciones precisamente es la flagrancia, en razón que al agente de tránsito actúa inmediatamente de la comisión de las mismas, siendo requisito sine-quantum que al vigilante observe directamente la violación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial por parte del contraventor, para en forma inmediata aprehenderlo por el acto jurídico en la cual incurrió y sea sancionado de manera oportuna.

ENTREVISTA DIRIGIDA A LOS PROFESIONALES DE DERECHO

La entrevista fue aplicada a cinco personas vinculadas con el trabajo jurídico del cantón Loja, obteniendo de ellos/ellas respuestas objetivas y concretas, mediante un interrogatorio de cinco preguntas abiertas en forma directa y en un proceso interlocutorio, cuyas preguntas y respuestas se describen e interpretan a continuación:

1. De acuerdo a su experiencia, ¿qué factores con los que inciden en la generación de los accidentes de tránsito?

De los entrevistados, el Dr. A.C. y L.P.P que comprende, manifiestan que la irresponsabilidad en la conducción son los factores que inciden en que se ocasionen accidentes de tránsito, situación que conlleva a que se presenten muertos, heridos y daños materiales.; acota el Abg. A.O.G.O que a más de la irresponsabilidad un factor determinante es la conducción bajo efectos de drogas o alcohol lo cual, para el encuestado, es el principal factor para que se presenten accidentes de tránsito; finalmente la Dra. C.V.C. y B.J.S.A. coinciden en mencionar como causas de accidentes de tránsito las establecidas en la ley de la materia y señalan la imprudencia, impericias, negligencia y mal estado del vehículo, siendo todas estas determinantes en que se sucedan accidentes de tránsito.

Análisis e Interpretación:

Las respuestas emitidas me permiten colegir por una parte el conocimiento de la legislación en materia de tránsito y por otra el conocimiento de los

factores que provocan accidentes de tránsito; sin duda alguna que por encima del conocimiento jurídico esta la propia sapiencia que se obtiene de hechos noticiosos o de presenciar accidentes de tránsito, el aporte dado en esta pregunta permite evidenciar que en nuestra realidad es el escenario para que se generen accidentes de tránsito que muchas de las veces tiene un desenlace fatal.

2. ¿Cuáles considera Usted son las consecuencias al momento de suscitarse un accidente de tránsito, tanto en lo personal como material?

En esta interrogante, el Dr. A.C, L.P.P. El Abg. A.O.G.O mencionan que son diversos los inconvenientes que se puedan generar al generarse un accidente señalando principalmente daños materiales y daño en las personas como consecuencias de un accidente; en cambio que los profesionales C.V.C.C y, B.J.A.S mencionan que por encima de los cuantiosos daños materiales que siempre existen de por medio esta las lesiones en las personas que pueden desembocar en lesiones permanentes o incluso del mismo accidente se puede provocar la muerte de una o más personas.

Análisis e Interpretación:

Con lo que respecta a esta pregunta, las repuestas emitidas por los entrevistados son criterios con los que comparte la postulante, en virtud de que un accidente automovilístico no trae consigo ningún tipo de felicidad o

satisfacción; únicamente lo que acarrea es angustias, ira o dolor puesto que si no son los daños materiales el perjuicio es la lesión u heridas que pueden sufrir los ocupantes de un vehículo o incluso un peatón, ciclista etc., situación que puede derivar en incapacidades permanentes, perdidas de órganos e incluso la muerte.

3. ¿Considera Usted que las conductas tipificadas como delitos en los Arts. 131 y 132 de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial genera impunidad en esos casos?

En esta pregunta la totalidad de los entrevistados señalan que la forma en que están tipificados y sancionados los delitos previstos los Arts. 131 y 132 de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial derivan en impunidad al momento de sancionar, puesto que como están tipificados no existe una forma coercitiva para hacer sancionar este tipo de conductas. Adicional a esto los Drs. L.P.P y C.V.C.C explican que dado los montos establecidos para la configuración del delito resulta muy oneroso el gasto en un proceso penal que eventualmente no va a tener ningún tipo de resultado.

Análisis e Interpretación:

Las opiniones emitidas por los entrevistados/as me parecen adecuadas pues en nuestro medio es común encontrarnos con personas que se no se responsabilizan de sus actos al punto de ni siquiera preocuparse por los

ocupantes de los vehículos en caso de accidente; es prudente además indicar que la impunidad no solo se basa en el hecho de que no hay sanción sino en que no existe la declaratoria judicial de que tal o cual persona debe responsabilizarse por los daños materiales y corporales que ocasiono al ser responsable de un delitos de tránsito tipificado en los Arts. 131 y 132 de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial. Es por esta razones que este trabajo hay sido enfocado en ver la vulnerabilidad de la norma legal antes mencionada y como esto afecta a la seguridad jurídica de los afectados de un accidente de tránsito.

4. ¿Considera Usted que la impunidad de los delitos previstos en los Arts. 131 y 132 de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial vulnera bienes jurídicos al momento de que no se puede efectuar su juzgamiento?

Los entrevistado Dr. A.O.G.O, B.J.A.S, A.C. y C.V.C.C indican que si se vulneran bienes jurídicos, tales como a la propiedad a la integridad física inclusive psicológica y a las garantías del debido proceso. La encuestada L.P.P. en cambio señala que el debido proceso es el derecho vulnerado puesto que al no existir normas claras mal puede el juzgador hacer valer los derechos de las partes, más aún cuando existe un reclamo legítimo de pos de ser resarcido por un perjuicio ocasionado por un tercero.

Análisis e Interpretación:

Considero al igual que los/las entrevistados/as que la impunidad que genera la débil tipificación de las conductas establecidas en los Arts. 131 y 132 de la

LOTTTSV genera vulneración de derechos constitucionales, considero que el derecho a la propiedad se ve vulnerado cuando se limita el acceso o goce de un bien (automotor, inmueble, etc.) que ha sido parte de un accidente de tránsito del cual no se es responsable dado los daños que han sufrido, a esto es necesario añadir que cuando se presentan además lesiones la integridad física y/o emocional se ve perturbada al no poder desarrollar las actividades conforme a la cotidianidad. Respecto a la seguridad jurídica es preciso señalar que este derecho se vulnera desde el momento que nuestra legislación secundaria no está acorde al mandato constitucional y cuando la tipificación no es lo suficientemente garantista de los derechos del ofendido. Todas estas razones sin duda alguna evidencia que la impunidad en los delitos tipificados en los Arts. 131 y 132 de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial si generan vulneración de derechos.

5. Considera Usted necesario que se reforme a la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial a fin de que los delitos previstos en los Arts. 131 y 132 sean sancionados como contravenciones muy graves?

Los entrevistados Drs. L.P.P. A.O.G.O, C.V.C.C y B.J.A.S, coinciden en que si es procedente una reforma a la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial tendiente a buscar se sancione los delitos de tránsito donde los daños materiales no son muy cuantiosos, por su parte A. C. ante esta interrogante, manifestó que no amerita que se introduzcan las

reformas a la ley en cuestión, sino únicamente debe trabajarse en planes preventivos y de educación vial.

Análisis e Interpretación:

Las respuestas emitidas por los/las preguntados son compartidas y respaldan las reformas que me permitiré presentar más adelante, pues como manifiesta la mayoría lo que se busca es la sanción al responsable de una infracción, que, aun habiendo la posibilidad de acuerdos reparatorios, decide no afrontar los daños y perjuicios que provocaron su falta de interés y/o atención en el momento de conducir. Esta reforma indudablemente permiten que la confianza en nuestro sistema judicial se incremente toda vez que el acceso a esta de parte de los ofendidos se halla de mejor forma garantiza ya que se le ha dotado de las herramientas legales necesarias para restablecer las cosas materiales y emocionales a un estado anterior.

g. DISCUSION

ESTUDIO DE CASOS:

Primer Caso:

a) Datos Referenciales:

Institución: Unidad Judicial de Tránsito de la Corte Provincial de Justicia de Loja.

Actor/a o Acusador/a: F.E.P.J.

Demandado o Acusado: D.R.T.B.

Asunto: Accidente de tránsito (daños materiales).

b) Versión del Caso:

Comparece la señora F.E.P.J ante la Fiscalía de Loja y manifiesta que el día veinte de junio del año dos mil diez, mientras se encontraba transitando por la calle Benjamín Carrión en Dirección Oeste –Este, fue impactada del lado izquierdo por parte del conductor del vehículo de placas AAA-111 cuyo conductor con posterioridad se determino es el señor D.R.T.B, luego del análisis pericial se ha determinado de parte del SIAT que el valor de los daños materiales asciende a la suma de USD 800 dólares, formulado cargos y habiendo de parte de la fiscalía presunciones de responsabilidad de parte del señor el señor D.R.T.B se ha dictado el respectivo auto de llamamiento a juicio al amparo del Art. 132 de la LOTTSV; sin embargo y por dos

ocasiones, no se puede instalar la audiencia de juzgamiento por inasistencia del procesado. Se ha dictado la medida de prohibición de salida del país sin que esto sea lo suficientemente coercitiva para garantizar la comparecencia del procesado.

c) Comentario:

El caso propuesto da cuenta que hasta la presente fecha no se puede sancionar al responsable del delito, toda vez que es requisito indispensable para que se instale la audiencia de juzgamiento la presencia del procesado, hasta tanto la ofendida no tiene quien se responsabilice por los daños causados al vehículo de su propiedad; y aún en el caso de que la ofendida ya hubiera reparado su automotor no se concreta una eventual devolución de los gastos erogados por esa reparación. Por tanto este delito a la fecha se encuentra impune y con el riesgo de que se lo declare prescrito.

Segundo Caso:**a) Datos Referenciales:**

Institución: Unidad Judicial de Tránsito de la Corte Provincial de Justicia de Loja.

Actor/a o Acusador/a: V.D.F.T.

Demandado o Acusado: C.F.S.R.

Infracción: Accidente de tránsito (daños materiales y persona con lesiones con incapacidad de 20 días).

b) Versión del Caso:

Comparece ante la Fiscalía de Tránsito de Loja el señor V.D.F.T. quien manifiesta el día 15 de junio de 2011 mientras se encontraba circulando en dirección sur norte por la Av. Universitaria, a la altura del puente de LEA fue impactado por el vehículo de placas DDD-555 cuyo conductor en ese momento se dio a la fuga. Luego de las respectivas investigaciones se estableció que el automotor responsable de la infracción era conducido por el señor C.F.S.R, razón por lo cual se lo llamo a juicio por considerarlo presunto responsable de la infracción tipificada y sancionada en el Art. 132 de la LOTTSV en razón de que los daños materiales ascienden a la suma de USD 1200 dólares y existe incapacidad en la señora R.M.O.P de 20 días para realizar sus labores cotidianas. Hasta la fecha no se ha podido instalar la audiencia de juzgamiento respectiva. En este caso el ofendido a agregado

facturas de los gastos en los que ha incurrido producto de la infracción, sin embargo, la falta de una resolución no permite que estos le sean devueltos.

c) Comentario:

En este proceso de la denuncia presentada puedo evidenciar que la imprudencia con la que conducía el procesado ha sido el factor incidente para el accidente, situación que ha sido corroborada por las pericias respectivas, sin embargo al no existir forma coercitiva a hacer comparecer al procesado al juzgamiento y al no haber no siquiera intención de algún tipo de arreglo de parte del procesado a incidido en que al ofendido se le erogue un perjuicio patrimonial que espera sea subsanado por medio de la justicia ordinaria.

ESTUDIO CRÍTICO DE LA PROBLEMÁTICA

Se realizó un estudio conceptual, jurídico y doctrinario de lo concerniente a las infracciones de tránsito, la sanción y el juzgamiento de los delitos de tránsito y de las contravenciones de la misma materia y como este problema repercute en las autonomías jurídicas entre la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, tránsito y Seguridad Vial y la Constitución de la República pues de la forma establecida en los Arts. 131 y 132 del primer cuerpo legal citado genera impunidad y lesión a los bienes jurídicos protegidos.

Una vez culminado la investigación doctrinaria, jurídica y empírica se puede asegurar firmemente que se logró estudiar críticamente la problemática que se encuentra formulada al inicio de la presente investigación.

VERIFICACIÓN DE OBJETIVOS.

El objetivo general planteado para la presente investigación jurídica fue:

“Realizar un estudio jurídico, crítico y doctrinario respecto de los delitos de tránsito específicamente de los tipificados y sancionados en los artículos 131 y 132 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: y, cómo una deficiente tipificación influye en la impunidad de estos delitos en el Ecuador, con el firme propósito de demostrar la necesidad de reformar dicho sistema”.

Este objetivo se puede verificar a través de la investigación bibliográfica, concretamente con la temática desarrollada en Revisión de la Literatura, en los marcos tanto conceptual, jurídico como doctrinario, el estudio de la

Constitución de la República, Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento de Aplicación, Código Penal y de Procedimiento Penal y demás normativa secundaria y de diversos textos referentes a infracciones de tránsito, los factores que influyen en el cometimiento de los accidentes de tránsito impunidad permitió dimensionar la problemática del cometimiento de los delitos de tránsito y cómo ello influye en la lesión de bienes jurídicos y genera inseguridad jurídica para los ofendidos que comparecen al proceso judicial y como problema social se genera la impunidad de los delitos.

Los objetivos específicos fueron los siguientes:

“Analizar la situación actual de la figura jurídica de los delitos de tránsito en la normativa jurídica y determinar cuáles son sus falencias”.

Este primer objetivo específico se lo verificó principalmente con el desarrollo total del Marco Doctrinario en el tema denominado “La responsabilidad civil en las infracciones de tránsito y el costo socio jurídico” y con el abordaje del Marco Jurídico al desarrollar la normativa como la Constitución de la República, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento Aplicable pude determinar que existe contradicción con los principios constitucionales, elemento éste que puede determinar mediante el desarrollo del Marco Doctrinario con el tema denominado “Bienes jurídicos lesionados con el cometimiento de delitos de tránsito contemplados en el Art. 131 y 132 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad

Vial”. Adicionalmente, la encuesta y la entrevista inciden significativamente para cotejar este objetivo, tal como con las respuestas a las preguntas uno y cuarto de la encuesta y tres y cuatro de la entrevista, por cuanto se determinó fehacientemente que se quebrantan derechos constitucionalmente reconocidos como son el de la integridad, el de la propiedad y seguridad jurídica.

El segundo objetivo planteado indica lo siguiente:

“Demostrar la necesidad de reformar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el sentido de reubicar los delitos de tránsito contemplados en los Arts. 131 y 132 como contravenciones muy graves”.

Este objetivo se verificó a través del Marco Jurídico al abordar los temas relacionados con las infracciones de tránsito: delitos y contravenciones, la prisión preventiva y su naturaleza, la impunidad y las consecuencias así como también con el Marco Doctrinario específicamente con el tema denominado “Análisis comparativo entre el procedimiento para el juzgamiento de los delitos de tránsito de los Arts. 131 y 132 y las contravenciones muy graves previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”. Las repuestas obtenidas por parte de los entrevistados a la pregunta tres y cinco de la entrevista en la que señalan que la forma establecida en los artículos referidos da lugar a la impunidad misma que no solo se basa en el hecho de que no hay sanción sino en que no existe la declaratoria judicial de que tal o cual persona debe

responsabilizarse por los daños materiales y corporales que ocasiono al ser responsable de un delito de tránsito. A esto hay que añadir la información de la pregunta cinco de la encuesta. Por otra parte, en lo referente al estudio de casos la praxis demuestra el perjuicio para el ofendido cuando ocurren delitos de tránsito de la manera como lo prevé la LOTTTSV.

El tercer objetivo de la investigación jurídica planteado es:

“Proponer un proyecto de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para solucionar los efectos secundarios de la deficiente tipificación y sanción de estos delitos”.

Este objetivo se lo puede verificar con la investigación bibliográfica y con la investigación de campo. Bibliográficamente se abordó este punto en el Marco Jurídico mediante el cual puede evidenciar la laguna normativa y la antinomia con la Constitución de la República. La investigación de campo aportó significativamente para comprobar este objetivo, mediante la encuesta gracias a las respuestas de las preguntas cinco que el 100% de los/las encuestados/as destacan que es imperioso reformar la legislación secundaria a fin de que guarde coherencia con la normativa constitucional, finalmente la mayoría de encuestados indican que la reforma debe ir en el sentido de la incorporación en estas leyes sanciones y un juzgamiento acorde a la realidad que atravesamos socialmente.

Finalmente, la propuesta jurídica que se presenta al final de trabajo investigativo con el propósito de reformar la Ley Orgánica de Transporte

Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial contribuye a la verificación de este objetivo.

CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS.

Para la ejecución de la tesis jurídica se propuso la siguiente hipótesis:

“Los delitos de tránsito conforme lo determinan los Arts. 131 y 132 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial al no tener como sanción la privación de la libertad está dando lugar a la inseguridad jurídica de los ofendidos en estos delitos, ocasionando que estas conductas antijurídicas queden en la impunidad y se lesionando los bienes jurídicos de los habitantes del Ecuador”.

Revisada y analizada la información bibliografía tanto en el marco conceptual, jurídico y doctrinario y a través del desarrollo de la investigación de campo y de las correspondientes encuestas y entrevistas, se puede comprobar que la legislación se ha constituido en un factor que incide en que los delitos previstos en los Arts. 131 y 132 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial a más de lesionar bienes jurídicos de los sujetos pasivos de la infracción el delito quede impune, esto en razón de que en el cuerpo legal citado no contempla la prisión preventiva en las circunstancias en las que ocurre la infracción, y al no contemplar privación de la libertad como sanción para estos delitos difícilmente se va a poder solicitar alguna medida de cautelar de carácter personal o sustitutiva de esta

tendiente a garantizar la presencia del acusado al juicio y el pago de las indemnizaciones a que haya lugar sea para resarcir lesiones ocasionadas o el pago por daños materiales. Lo expuesto asintió los bienes jurídicos principalmente de la propiedad, de la seguridad jurídica, la integridad física y emocional entre otros, quedan vulnerados por las antinomias y la falta de coherencia entre las normas secundarias y principios constitucionales, de ahí que es necesario reformas en la legislación y la implementación de una cultura vial acorde con la realidad ecuatoriana, pues de la manera como se halla vigente en nuestra legislación no es suficiente para hacer efectivo el goce de nuestros derechos humanos.

En ese sentido, la hipótesis propuesta queda contrastada y en consecuencia se la pudo confirmar.

FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA PARA LA REFORMA LEGAL.

La Constitución de la República del Ecuador reconoce en el Art. 82 manifiesta que uno de los deberes primordiales del Estado es “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 ” precisamente la seguridad entendida como una aspiración individual y colectiva en función de su relevancia para el desarrollo y realización de las persona y la colectividad; teniendo claro en el presente trabajo que la seguridad jurídica proviene de un incremento en la impunidad y cierta deficiencia de los sistemas judiciales y policiales afectan

al ser humano y al patrimonio de este en evidente impedimento a la vigencia plena de los derechos humanos y garantías de las personas consagrados la Constitución.

Claramente el Estado a través de la Constitución de la República otorga a los y las ciudadanas el derecho a la seguridad y garantizar el pleno goce de los derechos humanos de tal forma que permita su desarrollo integral, por otra parte concede el Art. 76 del mismo cuerpo legal garantías básicas que asegurarán el derecho al debido proceso mismas que deben ser acatadas para de esta forma asegurar el acceso pleno a la justicia. Sin embargo, estas garantías quedan en letra muerta cuando la misma norma sustantiva es propensa o proclive a favorecer de cierta forma la impunidad. De ello se desprende que la Constitución si bien por una parte trata de conceder seguridad a la población, por otra, las normas secundarias, acorde a esta Constitución, son utilizadas para evitar sanciones y favorecer la no sanción a conductas típicas antijurídicas que vulneran principalmente derechos patrimoniales, tales como las previstas en los Arts. 131 y 132 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Esta situación discordante entre lo que establece la Constitución de la República y la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es la que en muchos casos está generando inseguridad jurídica a los ofendidos en accidentes de tránsito. Es más, evidentemente se está poniendo en marcha todo el aparato judicial para buscar sanciones que evidentemente no

comprometen en mayor forma un interés social, siendo por tanto importante que se agilicen los procesos sancionatorios a nivel judicial.

Con el análisis conceptual, jurídico, doctrinario y empírico, de esta problemática socio-jurídica que he planteado, complementada con la opinión del grupo de profesionales de la ciudad de Loja, convalidan el propósito de la presente tesis; y, fundamentan jurídicamente la propuesta legal de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Así mismo, la necesidad de reforma la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial se refleja en la praxis, pues mediante la encuesta, la entrevista realizada a los y las profesionales del Derecho de la ciudad de Loja y el análisis de casos, da cuenta de la necesidad de que se establezca un procedimiento sancionatorio más eficaz que garantice seguridad jurídica al ofendido y no sature más el ya caótico sistema judicial ecuatoriano.

PROPUESTA JURÍDICA

LA ASAMBLEA NACIONAL DEL ECUADOR

CONSIDERANDO:

Que, la Constitución de la República en su Art. 1 menciona que el Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico;

Que, la Constitución de la República del Ecuador en su Art. 3, sobre los deberes primordiales del Estado, en su numeral 1 y 8, garantizar la seguridad social, el derecho a una cultura de paz, a la seguridad integral;

Que, la Constitución de la República del Ecuador en su Art. 82 manifiesta que “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

Que Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República del Ecuador es un cuerpo de normas y descripciones que establece políticas en el ámbito del transporte, para garantizar a los ciudadanos la seguridad en la movilidad con carácter eminentemente técnico, que de forma integral norma en su conjunto los diversos aspectos relacionados con la materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial;

Que es necesario y urgente que las conductas establecidas en los Arts. 131 y 132 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y

Seguridad Vial sean sancionadas en forma eficiente que garanticen la reparación integral de los perjuicios causados;

En ejercicio de las facultades establecidas en el artículo 120, numeral 6, de la Constitución de la República que establece: “Expedir, codificar, reformar y derogar las leyes, e interpretarlas con carácter generalmente obligatorio”.

Expide la siguiente:

**REFORMA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE,
TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL:**

Art. 1.- Agréguese a continuación del literal h) 13 del Art. 145 de Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial los siguientes literales:

“i) Quien causare un accidente de tránsito del que resulte herida o lesionada alguna persona, produciéndole enfermedad o incapacidad física para efectuar sus tareas habituales, que sea menor de treinta días, y ocasione además daños materiales cuyo costo de reparación sea superior a seis remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general e inferior a seis;

j) Quien causare un accidente de tránsito del que resultaren solamente daños materiales a terceros cuyo costo de reparación sea mayor a dos

(2) remuneraciones y no exceda de seis (6) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general”.

Art. 2.- Agréguese a continuación del Art. 178. 1 de Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial los siguientes incisos:

“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.

En caso de haber personas heridas o lesionadas producto de un accidente de tránsito, el agente aprehensor inmediatamente que llega al lugar de la infracción dispondrá las diligencias médicas a fin de asegurar la atención medica de las personas así como también para obtener el diagnostico medico con el tiempo de incapacidad. Este certificado deberá agregarse conjuntamente con el parte informativo.

En el caso de daños materiales productos de un accidente de tránsito de la misma forma se deberá proceder a contar con agentes del SIAT, o la entidad que corresponda, a fin de que procedan con el análisis pericial de las circunstancias del accidente así como con el avalúo de los daños materiales. Estos informes deberán presentarse conjuntamente con el parte informativo.

En el caso de los literales i) y j) del Art. 145 se podrá llegar a acuerdos reparatorios hasta antes de que se instale la audiencia de juzgamiento.”

Art. 3.- Deróguense los los Arts. 131 y 132 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Art. 4.- Los procesos penales, actuaciones y procedimientos de investigación que estén tramitándose por infracciones tipificadas en los Arts. 131 y 132 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial cuando entre en vigencia esta reforma, seguirán sustanciándose de acuerdo con el procedimiento penal anterior hasta su conclusión, sin perjuicio del acatamiento de las normas del debido proceso, previstas en la Constitución de la República.

Art. 5.- La presente reforma entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Dado y firmado en la sala de sesiones del Plenario de la Asamblea Nacional, en la ciudad de San Francisco de Quito, a los diecisiete días del mes de enero del año dos mil trece.

PRESIDENTE DE LA ASAMBLEA NACIONAL

SECRETARIO

h. CONCLUSIONES.

1. Mediante la aplicación de la entrevista y la encuesta aplicada a profesionales del Derecho se establece el descontento y la manifestación de la inseguridad jurídica y como tal del sistema de administración de justicia en cuanto a la sanción y juzgamiento de las contravenciones y de los delitos de tránsito.
2. Las infracciones de tránsito son las faltas de carácter culposo que se cometen contra las normas que regulan el tránsito vehicular o porque el agente que lo provoca no tiene la intención de causar daño pero sin embargo ocurre, por negligencia, imprudencia, impericia e inobservancia, lo que le hace merecedor del reproche del Estado y la sociedad por su falta de precaución o cuidado y de la respectiva sanción por las leyes lo que conlleva a una sanción sea de tipo económico o privativa de libertad.
3. El Estado ecuatoriano a través de la administración de justicia asume un compromiso esencial de tutelaje y protección de los bienes jurídicos de los ecuatorianos y ecuatorianas, siendo por tanto la obligación del mismo Estado crear los mecanismos normativos que garanticen en debida forma la tutela y seguridad jurídica a la que tenemos derecho todos los habitantes del país pues lo contrario genera impunidad.

4. En el ámbito de tránsito, el bien jurídico lesionado debe ser analizado desde dos perspectivas, pues la puesta en peligro de bienes jurídicos individuales conlleva a pensar que el tema del tránsito, es un medio o instrumento de protección de otros bienes jurídicos trascendentes y medulares como son la vida, la integridad corporal de las personas, el libre tránsito y la movilidad y secundariamente no por ello menos importante la propiedad pública o privada mediante la represión de conductas peligrosas que se desarrollan en el tránsito vehicular.
5. La Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento de aplicación respecto del juzgamiento de las contravenciones es contradictoria con el juzgamiento y sanción de los delitos de tránsito y no guarda coherencia con los postulados constitucionales.

i. RECOMENDACIONES

1. Que el Estado, a través del Ministerio de Educación reforme el currículo escolar e incorpore la materia de educación vial en todos los niveles de educación.
2. Que la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en coordinación con el Ministerio de Telecomunicaciones y los Gobiernos Autónomos Descentralizados con competencias sobre materia de tránsito, a través de los medios de comunicación intensifique las campañas de sensibilización, educación, concienciación, prevención y capacitación en temas relacionados con la movilidad, el tránsito, la seguridad vial y el medio ambiente.
3. Que la Asamblea Nacional reforme la legislación en materia de tránsito en lo concerniente a las sanciones y tipifique las conductas culposas que se ocasionan a causa de la deficiente normativa vigente, de manera coherente entre la norma secundaria y los postulados constitucionales referentes a la protección de los bienes jurídicos.
4. Que el GAD Municipal de Loja capacite adecuadamente a los agentes civiles de tránsito, a fin de que se tomen las medidas correctas y legales en el momento de suscitarse un accidente de tránsito, para así poder poner en conocimiento de la autoridad elementos claros y suficientes de responsabilidad respecto al responsable de la infracción de tránsito.

j. BIBLIOGRAFÍA

1. ALBÁN, Fernando. *“Estudio Sintético sobre el Código de Procedimiento Penal”*; Tomo II; 1era edición; Quito-Ecuador; 2003.
2. ALVARADO, Jorge E. *“Manual de Tránsito y Transporte Terrestre”*; Editorial de la Universidad Técnica Particular de Loja; 2.005; Primera Edición; Loja-Ecuador.
3. BONECASA César cita a Marqués de Becharia, *“Tratado de los delitos y de las Penas”*; Madrid- España.
4. CABANELLAS, Guillermo. *“Diccionario Jurídico Elemental”*; Edit. Heliasta; Buenos Aires-Argentina; 2002.
5. CARRARA, Francisco. *“Programa del curso de derecho criminal”*; Edit., Universidad Externado de Colombia, 1986.
6. CARVAJAL, Paul. *“Causas de Impunidad en la Legislación Ecuatoriana”*; Primera Edición; Quito- Ecuador; 2007.
7. CORTE INTERAMERICANA DE DERECHOS HUMANOS; *“Impunidad y Graves Violaciones de Derechos Humanos-Guía para profesionales”*; Ginebra; 2008.
8. DICCIONARIO ACTUAL DE LA LENGUA ESPAÑOLA. ESPASA.
9. DICCIONARIO ENCICLOPÉDICO CASTELL; Tomo I; Edit. Castell; Madrid-España; 2004.
10. DICCIONARIO ENCICLOPÉDICO ENCARTA; Microsoft Corporation; 2009.

11. ENCICLOPEDIA JURÍDICA OMEBA; Tomo III; Edit. Bibliográfica; Argentina-Buenos Aires; 1996.
12. FENECH, Miguel. *“Derecho Procesal Penal”*; Astrea; Buenos Aires-Argentina; 1984.
13. GÓMEZ T., Jesús. *“Aprender a Conducir”*; 3ra. Edición; 2005; Quito-Ecuador.
14. JIMÉNEZ DE ASÚA, Luis. *“La ley y el Delito”*; 21ava; Edición; Edit. Harla; México.
15. MAIER, Julio B. J., *“Derecho Procesal Penal”*; Tomo I; Fundamentos; Buenos Aires; Editores del Puerto S.R.L.; Segunda Edición, 3ª. Reimpresión; 2004.
16. OLANO, Carlos. *“Tratado Jurídico sobre Accidentes de Circulación y Materias Afines”*; Sexta edición; Editorial ABC; 2003; Bogotá-Colombia
17. OSSORIO, Manuel. *“Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales”*; Edit. Heliasta; Buenos Aires-Argentina; 1996.
18. SIGÜENZA B., Marco Antonio, SIGÜENZA R. Juan D. *“Definiciones doctrinales en materia penal”*; Corporación de Estudios y Publicaciones; 2010.
19. TERÁN, Marco. *“La indagación previa y las etapas del proceso penal acusatorio”*. Parte I: Generalidades; 1era Edición; Quito, Ecuador; 2001; Pág. 67.

20. ZAVALA B. Jorge. *“El Debido Proceso”*; Edina; Tomo III; Guayaquil-Ecuador; 2004.
21. ZAVALA B., Jorge. *“Reflexiones Penales: Imputabilidad - Culpabilidad –Responsabilidad”*; Revista Jurídica de la Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales y Políticas de la Universidad católica de Santiago de Guayaquil; Guayaquil-Ecuador; Pág. 3.

Enlaces electrónicos

22. AGUIRRE, Gerardo. *“La nueva estructura procesal penal ecuatoriana”* [en línea]; Ecuador: Derecho Ecuador Revista judicial, 24 de Noviembre del 2005, Marzo del 2008, [Consultado el 24 de Mayo del 2012]. Disponible en: http://www.derechoecuador.com/index.php?option=com_content&view=article&id=3543:la-nueva-estructura-procesal-penal-ecuatoriana&catid=52:procedimientopenal&Itemid=420; Pág. 2.
23. CARRARA Francesco. *“Programa de Derecho Criminal”*; Disponible en [http://noticias.juridicas.com/articulos/55-Derecho Penal](http://noticias.juridicas.com/articulos/55-Derecho%20Penal)
24. CARRIÓN M., Fernando; *“Impunidad”*; FLACSO, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales. Sede Ecuador; Quito-Ecuador; Disponible en http://works.bepress.com/fernando_carrion/231/.
25. DICCIONARIO DE LA REAL ACADEMIA DE LA LENGUA ESPAÑOLA; Vigésima Segunda Edición; Disponible en www.google.com.ec; Enlace: <http://lema.rae.es/drae/?val=infraccion>

26. ESPINOZA, Adriana y SEPÚLVEDA, Sandra. *“El miedo como justificación ante la agravación punitiva en homicidios y lesiones culposas en accidentes de tránsito”*. Disponible en http://www.defensoria.org.co/red/anexos/publicaciones/miedo_tesis.pdf
27. FERNÁNDEZ, Crus G. *“Responsabilidad objetiva”*. Disponible en www.minjuris.com.
28. MUÑOZ C., Francisco. *“Derecho Penal Parte Especial”*; 15ª Edición; Ed. Tirant lo Blanch; Valencia; 2004; Disponible en <http://new.pensamientopenal.com.ar/01092008/benitez>.
29. SERANI, Edmundo. *“Accidentes del tránsito”* [en línea]. [s/e]. Chile: Ilustrados.com, 2011, s/f. Disponible en <http://www.ilustrados.com/tema/2853/Accidentes-transito.html>
30. ZAFFARONI, Eugenio Raúl. *“¿Qué hacer con la pena? Las alternativas a la prisión”*. En: Cuadernos para la Reforma de la Justicia. 2. Las penas sustitutivas de prisión. Instituto de Investigaciones Jurídicas. Universidad Nacional Autónoma de México, 1ª Edición, 1995. Versión electrónica completa en <http://www.bibliojuridica.orglibros/libro.htm?/=85>
31. ZAMBRANO P., Alfonso. *“Manual de Derecho Penal”*; Guayaquil-Ecuador; Disponible en www.alfonsozambrano.com/libros/manual_dpenal.doc

Fuentes legales

- 32.**CÓDIGO PENAL. Corporación de Estudios y Publicaciones; Quito-Ecuador; 2011.
- 33.**CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO PENAL. Corporación de Estudios y Publicaciones; Quito-Ecuador; 2010.
- 34.**CÓDIGO ORGÁNICO DE LA FUNCIÓN JUDICIAL. Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito-Ecuador; 2009.
- 35.**CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR. Corporación de Estudios y Publicaciones; Quito- Ecuador; 2008.
- 36.**LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL. Corporación de Estudios y Publicaciones; Quito-Ecuador; 2011.
- 37.**REGLAMENTO A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL. Corporación de Estudios y Publicaciones; Quito-Ecuador; 2011.

k. ANEXOS

ANEXO 1

Ficha Resumen del Proyecto de Investigación:

a) TÍTULO:

LAS ANTINOMÍAS JURÍDICAS DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL RESPECTO DE LOS DELITOS DE TRÁNSITO CONTEMPLADOS EN LOS ARTS. 131 Y 132. NECESIDAD DE SU REFORMA PARA SU CORRECTA APLICACIÓN.

b) PROBLEMÁTICA:

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, vigente en nuestro país con las reformas introducidas en el año 2011, es innovadora y novedosa, en ella se refleja la tipificación de delitos y una nueva forma de sancionar a los infractores: el sistema de reducción o pérdida de puntos en las licencias de conducir por cada infracción cometida por el conductor; no obstante, las diferentes reformas realizadas en este cuerpo normativo contienen un escaso criterio técnico jurídico en la tipificación de los delitos contemplados en los Arts. 131 y 132 lo que conlleva a la impunidad del delito y a la vulneración de los bienes jurídicos de la víctima como el derecho a la vida, a la integridad personal y a la propiedad, pues al no contemplar privación de la libertad como sanción para estos delitos difícilmente se va a poder solicitar alguna medida de cautelar de carácter personal o sustitutiva de esta tendiente a garantizar la presencia del acusado al juicio y el pago de

las indemnizaciones a que haya lugar sea para resarcir lesiones ocasionadas o el pago por daños materiales.

De ahí que se debe reformar a la misma a fin de que las conductas tipificadas en los Arts. 131 y 132 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial sean consideradas a sancionadas como contravenciones muy graves y así tratar de mejorar el caos en el cual se ha convertido el manejo del tránsito en el Ecuador producto de las antinomias de la Ley de tal manera que permita a quienes están involucrados en el quehacer de administrar justicia, lo realice aplicando los principios de simplificación, uniformidad, eficacia, inmediación, celeridad y economía procesal.

Por otra parte para que exista un verdadero cambio en la normativa jurídica de tránsito requiere además de una verdadera concientización y cambio de actitud, que nos conduzca a esa real transformación que anhelamos, con hechos y no sólo con buenas intenciones.

c) JUSTIFICACIÓN:

El presente trabajo de investigación jurídica se encuentra dentro del Derecho Sustantivo Penal y de Tránsito; y, se justifica por un sinnúmero de razones dada la importancia y trascendencia del mismo, además porque se refiere a un vacío normativo en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, debido a que este es apacible, a la hora de sancionar, los delitos que atentan contra el bien jurídico más sagrado que gozamos las personas: el derecho a la vida, a la integridad personal y a la propiedad.

El proyecto de tesis que planteo se enmarca dentro de los parámetros contemplados en el diseño curricular de la Carrera de Derecho de la Modalidad de Estudios a Distancia y del Reglamento de Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja y forma parte del vasto campo profesional del Abogado, pues, se enmarca dentro del Derecho Sustantivo Penal; y, se justifica por la importancia que reviste ya que la impunidad asociado con los delitos de tránsito contemplados en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, pues constituye situación de preocupación en nuestra sociedad pues está íntimamente ligado con la inseguridad ciudadana y la inseguridad jurídica circunstancia que desprotegen y amenazan al ciudadano dado precisamente por la poca efectividad que tiene el Estado a través de su ordenamiento jurídico para sancionar de forma enérgica las infracciones cometidas.

Adicionalmente, he creído conveniente el desarrollo del presente trabajo debido a su trascendencia social y jurídica, tomando en consideración que su tratamiento procurará abatir la impunidad a través de una intervención integral que vaya incluso desde el trípode de la seguridad que opere armónicamente; esto es: legislación y justicia, pero sobre la base de una profunda reforma de estas tres instituciones.

En lo concerniente a la factibilidad de la investigación debo manifestar que cuento con la disponibilidad de tiempo necesario para la ejecución del presente trabajo, tengo a mi alcance fuentes bibliográficas indispensables para el acopio de información, a más de que dispongo de casos jurídicos

para realizar un análisis práctico relacionado con este tema, vale hacer notar que cuento los recursos económicos y técnicos suficientes para culminar con éxito esta investigación jurídica, apoyándome, asimismo, en los conocimientos que he adquirido a largo de mi formación como estudiante de la carrera de Derecho siendo así que estoy en la capacidad de presentar una alternativa de solución a esta problemática.

En calidad de estudioso del Derecho, trataré de dar una alternativa de solución a esta problemática; en igual forma aspiro que este trabajo se constituya en un aporte significativo, tanto para los estudiantes y profesionales del Derecho, así como para la sociedad en general.

De la forma expuesta, estimo que se justificará la ejecución del trabajo de investigación socio- jurídico planteado.

d) OBJETIVOS:

- OBJETIVO GENERAL

- Realizar un estudio jurídico, crítico y doctrinario respecto de los delitos de tránsito específicamente de los tipificados y sancionados en los artículos 131 y 132 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: y, cómo una deficiente tipificación influye en la impunidad de estos delitos en el Ecuador, con el firme propósito de demostrar la necesidad de reformar dicho sistema.

- OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Analizar la situación actual de la figura jurídica de los delitos de tránsito en la normativa jurídica y determinar cuáles son sus falencias.
- Demostrar la necesidad de reformar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el sentido de reubicar los delitos de tránsito contemplados en los Arts. 131 y 132 como contravenciones muy graves.
- Proponer un proyecto de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para solucionar los efectos secundarios de la deficiente tipificación y sanción de estos delitos.

e) HIPÓTESIS:

Hipótesis General

Los delitos de tránsito conforme lo determinan los Arts. 131 y 132 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial al no tener como sanción la privación de la libertad está dando lugar a la inseguridad jurídica de los ofendidos en estos delitos, ocasionando que estas conductas antijurídicas queden en la impunidad y se lesionando los bienes jurídicos de los habitantes del Ecuador.

f) METODOLOGÍA:

Para el mejor desarrollo de esta investigación jurídica, he creído conveniente utilizar los siguientes métodos, procedimientos y técnicas:

MÉTODOS

La concreción del Método Inductivo y Deductivo, me permitirán, el primero conocer la realidad del problema a investigar partiendo desde lo particular hasta llegar a lo general, en algunos casos; y, el segundo partiendo de lo general para arribar a lo particular y singular del problema, en otros casos, con los cuales podré formar un conocimiento científico.

Utilizaré también el método exegético jurídico, el cual me ayudará a dar una explicación a los textos normativos de nuestro país que tienen relación con los delitos de tránsito en particular la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, lo que me permitirá identificar las deficiencias y vacíos normativos de la misma y poder determinar los inconvenientes que actualmente está ocasionando a la sociedad y que se encuentra íntimamente vinculado con el problema que planteo en el presente trabajo.

El Método Analítico me permitirá estudiar el problema enfocándolo desde el punto de vista social, jurídico, político y económico; y, analizar así sus efectos.

Finalmente del Método Sintético me permitirá que de la recopilación bibliográfica leída, pueda ubicar de ello los aspectos más importantes y que me contribuyan a una mejor argumentación de mis ideas.

PROCEDIMIENTOS

Los procedimientos que he considerado necesarios para el avance del presente trabajo de investigación jurídica, está el de observación, mismo que estará direccionado al objeto de transformación motivo del presente trabajo;

esta observación será además de carácter bibliográfico, documental y empírica.

Finalmente utilizaré el procedimiento de síntesis, que se evidenciará en el momento de la redacción y presentación del informe final, así como también en el momento de dar a conocer las conclusiones a las que he llegado, las recomendaciones para así poder plantear el proyecto de reforma.

TÉCNICAS

Entre las técnicas que emplearé en el desarrollo de la presente tesis esta la técnica de investigación bibliográfica, además realizaré un estudio de casos judiciales con la finalidad de reforzar la búsqueda de la verdad objetiva sobre la problemática que planteo. El desarrollo de la investigación empírica se concretará en la consulta de opinión a personas conocedoras de la problemática, para lo que realizaré una encuesta a treinta profesionales del Derecho comprendidos entre abogados en libre ejercicio de la profesión, Jueces de la Corte Provincial de Justicia y Fiscales Distritales de esta ciudad de Loja; y, una entrevista a cinco personas que tengan conocimiento en el tema de juzgamiento de las personas que cometen delitos. Para esto plantearé las respectivas preguntas provenientes de los objetivos e hipótesis planteados en el presente trabajo.

g) ESQUEMA PROVISIONAL DEL INFORME FINAL

El informe final de la investigación jurídica propuesta, se enmarcará en lo que establece el Art. 144 del Reglamento de Régimen Académico, el cual requiere de un Resumen elaborado en Castellano y Traducido al Inglés; una

Introducción; la Revisión de Literatura; Materiales y Métodos; Resultados; Discusión; Conclusiones; Recomendaciones; Bibliografía; y, Anexos.

A más del cumplimiento del mencionado esquema, se hace necesario mencionar un sumario provisional para el Informe Final de esta investigación jurídica, que incluye lo siguiente:

Como primer paso realizaré el acopio teórico, comprendiendo: a) un marco teórico conceptual; b) un marco jurídico; y, c) un marco doctrinario respecto a los delitos de tránsito y a la impunidad como consecuencia de los mismos en nuestro país.

En segundo lugar efectuaré la investigación de campo o acopio empírico, de acuerdo al siguiente orden: 1) Presentación y análisis de los resultados de las encuestas; 2) Presentación y análisis de los resultados de las entrevistas; y, 3) Presentación y análisis de casos de existirlos.

En un tercer orden realizaré la síntesis de la investigación jurídica, con la elaboración de: a) Verificación de los objetivos y contrastación de la hipótesis; b) La deducción de conclusiones; y, c) Planteamiento de recomendaciones, para finalmente hacer constar la propuesta de reforma jurídica en relación al problema planteado.

Anexo 2



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA

CARRERA DE DERECHO

ENCUESTA DIRIGIDA A PROFESIONALES DEL DERECHO

Estimada/o Profesional del Derecho:

Por el presente comedidamente solicito a usted se digne contribuirme con sus criterios en la presente encuesta de mí trabajo de tesis titulado **“LAS ANTINOMIAS JURÍDICAS DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL RESPECTO DE LOS DELITOS DE TRÁNSITO CONTEMPLADOS EN LOS ARTS. 131 Y 132. NECESIDAD DE SU REFORMA PARA SU CORRECTA APLICACIÓN”**, lo que me permitirá poder verificar mis objetivos.

1. ¿Podría señalar los motivos que influyen para que se genere accidentes de tránsito?

Si () No ()

¿Cuáles?.....

2. ¿Considera usted que existe falencias en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial en cuanto a las sanciones previstas en los Arts. 131 y 132?

Si () No ()

¿Por qué?.....

3. ¿Considera Usted que el procedimiento para el conocimiento y el juzgamiento de los delitos establecidos en los Arts. 131 y 132 de la LOTTSV genera impunidad?

Si () No ()

¿Por qué?.....

4. ¿Considera Usted que la impunidad de los delitos en los Arts. 131 y 132 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial vulnera bienes jurídicos al momento de no poder sancionarse estas infracciones?

Si () No ()

¿Por qué?.....

5. ¿Considera usted necesario que se reforme el la LOTTSV a fin de que las consultas tipificadas en los Arts. 131 y 132 sean sancionados como contravenciones muy graves?

Si () No ()

¿Por qué?.....

Anexo 3**UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA****MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA****CARRERA DE DERECHO****ENTREVISTA DIRIGIDA A PROFESIONALES DEL DERECHO**

Estimada/o Profesional del Derecho:

Por el presente comedidamente solicito a usted se digne contribuirme con sus criterios en la presente encuesta de mí trabajo de tesis titulado **“LAS ANTINOMIAS JURÍDICAS DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL RESPECTO DE LOS DELITOS DE TRÁNSITO CONTEMPLADOS EN LOS ARTS. 131 Y 132. NECESIDAD DE SU REFORMA PARA SU CORRECTA APLICACIÓN”**, lo que me permitirá verificar mis objetivos e hipótesis.

1. De acuerdo a su experiencia, ¿qué factores con los que inciden en la generación de los accidentes de tránsito?

.....
.....

2. ¿Cuáles considera Usted son las consecuencias al momento de suscitarse un accidente de tránsito, tanto en lo personal como material?

.....
.....

3. ¿Considera Usted que las conductas tipificadas como delitos en los Arts. 131 y 132 de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial genera impunidad en esos casos?

.....
.....

4. Considera Usted que la impunidad de los delitos previstos en los Arts. 131 y 132 de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial vulnera bienes jurídicos al momento de que no se puede efectuar su juzgamiento?

.....
.....

5. Considera Usted necesario que se reforme a la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial a fin de que los delitos previstos en los Arts. 131 y 132 sean sancionados como contravenciones muy graves?

.....
.....

INDICE

Caratula	i
Certificación	ii
Autoría	iii
Carta de Autorización	iv
Dedicatoria	v
Agradecimiento	vi
a) TITULO	7
b) RESUMEN	8
c) INTRODUCCIÓN	13
d) REVISIÓN DE LITERATURA	16
e) MATERIALES Y MÉTODOS	99
f) RESULTADOS	102
g) DISCUSIÓN	119
h) CONCLUSIONES	135
i) RECOMENDACIONES	137
j) BIBLIOGRAFÍA	138
k) ANEXOS	143
ÍNDICE	155