



---

---

---

# UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

**MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA**

**CARRERA DE DERECHO**

**TITULO:**

“REFORMAS AL CODIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL  
REGULARIZANDO LAS COMPETENCIAS AUTOMOVILISTICAS  
EN EL ECUADOR”

*TESIS PREVIA A LA OBTENCIÓN  
DEL TÍTULO DE ABOGADO*

AUTOR:

**Luis Fernando Silva Zambrano**

DIRECTOR:

**Dr. Marcelo Armando Costa Cevallos**

LOJA - ECUADOR

2015

## CERTIFICACION

**DR. MARCELO ARMANDO COSTA CEVALLOS, DOCENTE DE LA  
CARRERA DE DERECHO, MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA  
DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA,**

### **CERTIFICA:**

Haber revisado prolijamente la tesis de investigación intitulado **“REFORMAS  
AL CODIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL REGULANDO LAS  
COMPETENCIAS AUTOMOVILISTICAS EN EL ECUADOR”**,  
realizado por: Luis Fernando Silva Zambrano, autorizo su presentación  
para la defensa y sustentación, por cumplir los lineamientos metodológicos y  
sujetarse al Reglamento de la Universidad Nacional de Loja.

Loja, agosto de 2015



**Dr. Marcelo Armando Costa Cevallos**

**DIRECTOR DE TESIS**

## AUTORÍA

Yo, Luis Fernando Silva Zambrano declaro ser autor del presente trabajo de Tesis, y eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y a sus representantes Jurídicos de posibles reclamos o acciones legales, por el contenido de la misma.

Adicionalmente acepto y autorizo a la Universidad Nacional de Loja, la publicación de mi tesis en el Repositorio Institucional-Biblioteca Virtual.

**Firma:**



**Autor:**

Luis Fernando Silva Zambrano

**Cédula:**

060292196-7

**Fecha:**

Loja, agosto de 2015

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

Yo, Luis Fernando Silva Zambrano, declaro ser autor(a) de la Tesis titulada: **“REFORMAS AL CODIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL REGULARIZANDO LAS COMPETENCIAS AUTOMOVILISTICAS EN EL ECUADOR”**; 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 05 días del mes de agosto del dos mil quince. Firma el autor.

FIRMA: 

AUTOR: Luis Fernando Silva Zambrano

CÉDULA: 060292196-7

DIRECCIÓN: Riobamba – Cdla Los Alamos

CORREO ELECTRÓNICO: fsilvatrucks@yahoo.es

TELÉFONOS: 0990359098

**DATOS COMPLEMENTARIOS:**

DIRECTOR DE TESIS: Dr. Mg. Marcelo Armando Costa Cevallos

DIRECTOR DE GRADO: Dr. Augusto Astudillo Ontaneda (PRESIDENTE)

Dr. Mg. Felipe Neptali Solano Gutierrez

Dr. Mg. Carlos Manuel Rodríguez

## **AGRADECIMIENTO**

Agradezco la Universidad Nacional de Loja, Área Jurídica, Social y Administrativa.- Modalidad de Estudios a Distancia y de manera especial al Doctor Marcelo Armando Costa Cevallos, quien con sus vastos conocimientos supo brindarme su asesoramiento y orientación del proyecto de investigación desarrollado.

**Luis Silva**

## **DEDICATORIA**

La presente Tesis va dedicada a todas aquellas personas que me apoyaron para conseguir mi meta y ellos son: a mi padre Luis quien desde el cielo me cuida y protege, a mi madre Zoila quien con su cariño ha sabido guiarme cada momento, a mi querida esposa Katy quien me ha apoyado y ha estado conmigo de manera incondicional y me ha impulsado a conseguir mi sueño, a mis queridos hijos María Augusta y Luis Fernando quienes con su amor han llenado mi vida de felicidad y en especial a Dios quien me incitó para lograr mi propósito el cual es, ser un Profesional del Derecho.

**Luis Silva**

## TABLA DE CONTENIDOS

1. TITULO
  2. RESUMEN
  - 2.1 ABSTRACT
  3. INTRODUCCIÓN
  4. REVISION LITERARIA
  - 4.1. MARCO CONCEPTUAL
  - 4.2. MARCO DOCTRINARIO
  - 4.3. MARCO JURIDICO
  - 4.4. LEGISLACION COMPARADA
  5. MATERIALES Y METODOS
  6. RESULTADOS
  7. DISCUSION
  8. CONCLUSIONES
  9. RECOMENDACIONES
  - 9.1 PROPUESTA DE REFORMAS LEGAL
  10. BIBLIOGRAFIA
  - 11 ANEXOS
- INDICE

**1. TITULO:**

***“REFORMAS AL CODIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL REGULANDO  
LAS COMPETENCIAS AUTOMOVILISTICAS EN EL ECUADOR”***



## 2. RESUMEN

El Ecuador, un país poseedor de un paisaje maravilloso y con un gran número de aficionados a las carreras automovilísticas, puesto que, basta observar en los rallys organizados por las diferentes organizaciones, la cantidad de espectadores y aficionados, pero lamentablemente en los últimos tiempos se han puesto muchas trabas para poder seguir adelante con este deporte que es costoso y un poco peligroso, pero yo me pregunto ¿qué deporte no tiene riesgos?, tomemos el caso del fútbol, se ha observado en los diferentes medios de comunicación que muchos deportistas han fallecido por diversas circunstancias en el mismo campo deportivo, pero debemos tener en cuenta que así es el orden de la vida. Muchos deportes cuentan con todas las seguridades del caso y algunas veces por cualquier circunstancias sucede algún tipo de percance, pero no por ello vamos a dejar de lado un deporte, ya que como se dice: si los jóvenes se dedican al deporte dejarán de lado la droga y el alcohol, por ello se desea que las carreras automovilísticas sean reglamentados, y de esta manera no se realicen carreras clandestinas que son peligrosas para los participantes y para la ciudadanía en general, ya que no es posible que el Estado simultáneamente autorice una carrera automovilística y que por otra parte reprima como delito o sancione como hechos ilícitos civiles, si ocurre un accidente dentro de este deporte.

Han existido muchos inconvenientes en lo concerniente a las competencias automovilísticas, puesto que, es muy difícil y por no decir imposible que la

Agencia Nacional de Tránsito dé la autorización para realizar una competencia, ya que aducen que no existen las garantías necesarias para la realización de las mismas, es por ello que deseo, que al poder reglamentar lo concerniente a las competencias automovilísticas, eduquemos a la gente en lo relacionado a la mala o poca información que tenemos acerca de los requisitos, las condiciones de los vehículos, las obligaciones que tienen los organizadores, auspiciantes, pilotos, los aficionados y la ciudadanía en general.

Porqué se pide que se reglamente lo concerniente a las competencias automovilísticas, cabe dar un ejemplo de lo acontecido en una competencia automovilística efectuada en la ciudad de Ambato, en donde lamentablemente una motocicleta de la Policía Nacional, ingresa a la vía donde se realizaba la competencia, sin observar que la misma no finalizaba y un carro de carreras que se encontraba a gran velocidad, ya que se estaba dentro de una competencia, al percatarse de la presencia del uniformado intenta frenar pero por la velocidad del vehículo logra únicamente tratar de esquivar la motocicleta, pero la choca por la parte posterior y la motocicleta pierde el control y el motorizado cae aparatosamente; es algo increíble que el vehículo y el chofer del automóvil de carreras fueron detenidos, sin que hasta el momento se pueda solucionar ya que es tratado como un delito común y no como un percance sucedido en un evento deportivo, por esta y por muchas más razones se solicita que se reglamente lo concerniente a las competencias automovilísticas y cosas como estas dejen de suceder, ya que personas que invierten mucho tiempo y dinero en preparar sus vehículos y

varias veces han tenido que pagar daños a terceros por la imprudencia de la gente.

En cada provincia del Ecuador existen clubes de pilotos ya sea de rally, trepada de montaña, piques, 4 x 4 y la gran vuelta a la República del Ecuador, que es la competencia que todos los pilotos desean participar para poder recorrer los parajes de nuestro maravilloso Ecuador, entonces si existen tantos clubes que apoyan este deporte, porque no únicamente apadrinar un deporte como es el caso del fútbol que muchas veces ha aglomerado gente para las disputas entre los equipos; sin embargo en las competencias automovilísticas no sucede esto, ya que son muchos participantes con la única consigna de poder alcanzar un podium y lograr su tan ansiada copa, ya que no compiten tanto por los premios económicos, puesto que muchas veces no existen, pero es la satisfacción de competir, sacar la adrenalina que llevan dentro y poder pugnar con diversos automotores y llegar en los primeros sitios, eso sí contando con todas las seguridades que debe tener un vehículo como son: rollbar, cinturones de seguridad, extintores, etc, y los pilotos utilizando los equipos necesarios para poder resguardar su vida. Entonces si tratamos en lo posible de tener las mayores seguridades con equipos homologados muy costosos, pero como sabemos es por nuestra seguridad, por ello solicitamos que a más de reglamentar se pueda acceder e importar equipos para los vehículos y los pilotos libres de aranceles, poniendo límites para las importaciones porque como conocemos existen en todo lugar gente inescrupulosa que se quiere aprovechar de la situación y quiere importar un almacén entero para su

beneficio y eso no es así, se desea que sea un beneficio exclusivo para los pilotos; es por ello que los clubs, serán los encargados de verificar que no existan anomalías en este sentido y sean los pilotos los únicos beneficiados y con ellos se incrementaría el número de personas que se involucren en este deporte tan apasionante.

## 2.1 ABSTRACT

"REFORMS TO THE CODE ORGANIC COMPREHENSIVE CRIMINAL REGULATING COMPETENCES AUTOMOBILE IN ECUADOR"

Ecuador, a country owner of a wonderful landscape and with a large number of amateur Motorsports, since it is sufficient to observe in the rallies organized by different organizations, the number of spectators and fans, but unfortunately in recent times have been many obstacles to be able to move forward with this sport that is a little dangerous and costly, but I wonder what sport doesn't have risks?, take the case of soccer, has been observed in the different media that many athletes have died from different circumstances in the same sports field, but we must take into account that as well is the order of life. Many sports have all securities case and sometimes by any circumstances happens some kind of accident, but we are not going to set aside a sport, Since you say: If young people are engaged in the sport will leave aside the drugs and alcohol, so you want that Motorsports are regulated, and thus are not carried out in clandestine races that are dangerous for the participants and for the citizens in general, since it is not possible that the State simultaneously authorize a car race and Moreover you repress an offence or sanction as civil wrongful actsIf an accident within this sport happens.

Have existed many drawbacks with regard to car contests, since it is very difficult and not impossible that national transit agency gives the authorization to perform a competition, since they argue that necessary for the

accomplishment of the same guarantees there is no, is why that desire, the power regulation concerning car contests We educate people in related to the poor or little information that we have about the requirements, the conditions of vehicles, their obligations the organizers, sponsors, pilots, fans and citizens in general.

Why are requested to regulate concerning car contests, it should give an example of what happened in a car competition held in the city of Ambato, where unfortunately a police motorcycle, entering via where competition was carried out without observing that it was not ending and a race car that was at high speed, since it was within a competition, noticing the presence of the uniformed tries to stop but by the speed of the vehicle manages to only try to dodge the motorcycle, but the clashes by the back and motorcycle loses control and falls the motorized apparatus; It is rather amazing that the vehicle and the driver of the racing car were arrested, without so far since it is treated as an offence common and not as an accident happened in a sporting event, for this and many more reasons is requested that regulate concerning car contests and things like these cease to happen can be solved now that people who invest time and money in preparing their vehicles and several times have had to pay damages to third parties by the recklessness of the people.

There are clubs of pilots in each province of the Ecuador either rally, climb mountain, piques, 4 x 4 and the Grand Tour to the Republic of Ecuador, which is the competition that all pilots want to participate to the places of our

beautiful Ecuador, then if there are so many clubs that support the sport, because not only sponsor a sport as it is the case of football that often has bonded people for disputes between the equipment; However car contests does not happen to this, since many participants with the unique slogan to achieve a podium and achieve his long-desired glass, since not so much competing for prizes economic, since many times there are, but it is the satisfaction of compete, get the adrenaline within to strive with several automotive and arrive in the first stalls, that if counting with all securities that must have a vehicle such as: rollbar, seat belts, fire extinguishers, etc, and the pilots using the equipment needed to be able to protect your life. Then if we try as far as possible have higher securities with approved very expensive equipment, but as we know it is for our safety, therefore we ask that more than regulate you can access and import equipment for vehicles and drivers free of tariffs, putting limits on imports because we know they exist everywhere, unscrupulous people who want to take advantage of the situation and want to import a whole store for your benefit and that is not so, you want to be an exclusive benefit for pilots; This is why that clubs, will be in charge of verifying that there are no anomalies in this sense and the pilots are the only beneficiaries and with them would increase the number of people who engage in this sport so exciting.

### **3. INTRODUCCIÓN**

Al finalizar la Carrera de Derecho en la Universidad Nacional de Loja la cual a través de sus docentes ha sabido formar buenos profesionales, capaces de realizar investigaciones y proponer reformas útiles a las leyes vigentes en nuestro país y como requisito para ser Abogado, se ha realizado este proyecto de investigación en el cual se plasmará todo lo aprendido en los diversos módulos cursados.

Al hablar de las competencias automovilísticas, se puede apreciar que los organizadores, competidores, como los aficionados no cuentan con ninguna garantía en las carreras, siendo este un gran problema ya que este deporte involucra a mucha cantidad de gente y no importa en donde se realicen estas competencias siempre los aficionados irán a disfrutar de este gran pasatiempo y es inverosímil que no se tome en cuenta que todo deporte conlleva un riesgo y si la conducta de los pilotos se ajusta a los reglamentos aprobados por las autoridades correspondientes, entonces, la autoridad consiente de este deporte y admitiéndolo con sus respectivos reglamentos y si allí comete un hecho aparentemente ilícito, es duro considerarlo como un vulgar delincuente.

Al imponerme el reto de realizar esta investigación, es necesario analizar el nuevo Código Orgánico Integral Penal, el cual habla únicamente sobre las penas impuestas si se realizan competencias automovilísticas clandestinas, entonces si se habla de la ilegalidad de las competencias que se trate también sobre la legalidad de las mismas, las que sí cuentan con permisos y



autorizaciones; entonces porque no se reglamentan y se incorpora un capítulo sobre las competencias automovilísticas en las que hable sobre las responsabilidades de los organizadores, los pilotos, los aficionados y los ciudadanos, para de esta manera si en el evento automovilístico se produce un percance sin el propósito de causar daño y sin que infrinja las reglas del deporte quien lo produjere no debe incurrir en responsabilidad civil ni penal alguna.

La Universidad Nacional de Loja en la Modalidad de Estudios a Distancia en la Carrera de Derecho, mediante su sistema académico modular por Objetos de Transformación, realiza una síntesis problemática, derivada de la realidad social, jurídica ecuatoriana. Con este sistema, que ha planteado la Universidad, ha incentivado al estudiante a investigar y proponer reformas jurídicas, así como a desenvolverse en la práctica profesional, es por esto que con los conocimientos adquiridos podré realizar un análisis doctrinario jurídico sobre el la tesis planteada, puesto que el tema es de actualidad, ya que las competencias automovilísticas son un deporte que tiene mucha acogida en nuestro país, los jóvenes prefieren invertir en sus vehículos y verificar cuan veloces son, por ello se requiere que se norme lo concerniente a las competencias, ya que con esto los jóvenes o los aficionados no tendrán la necesidad de realizar carreras peligrosas sin las mínimas seguridades, porque lamentablemente se ven imposibilitados de tener un permiso para poder realizar este deporte de manera correcta y eficaz.

Actualmente los competidores gastan mucho tiempo y dinero para poder darse un gusto, como es el poder demostrar la potencia de sus vehículos, su dinero lo invierten en un deporte que es costoso pero es mejor esto, a que lo malgasten en drogas o alcohol. Entonces porque no ayudamos a que este deporte involucre a más gente y corran en competencias y no en las carreteras del país arriesgando su vida y la de muchas personas, por ello si quieren competir que lo realicen en carreras bien organizadas en donde saquen toda su adrenalina y no traten de poner en peligro sus vidas compitiendo en sitios no aptos ni con las seguridades del caso. Si bien es cierto que para preparar un vehículo es muy difícil, complicado y costoso, ya que últimamente pidieron que los equipos y accesorios sean homologados, pero porque entonces, no se permite a los competidores la importación de accesorios y equipos para la preparación de los vehículos, eso sí regulando las importaciones para que no existan inconvenientes.

Se debe tomar en consideración que en ningún caso debe el piloto participante ser enjuiciado y menos aún ser sancionado por lesiones, muertes y daños que produzca a los espectadores, pues a él NO le compete tomar las medidas de seguridad correspondientes. Es por ello que deseo realizar un estudio jurídico, doctrinario y crítico al Código Orgánico Integral Penal, en lo concerniente a las Competencias Automovilísticas y garantizar la no responsabilidad civil ni penal en un evento automovilístico legalmente realizado en nuestro país, así como demandar que los entes involucrados en las competencias automovilísticas, garanticen la integridad de los organizadores, pilotos y la ciudadanía en general, por ello se debe exigir a la

Asamblea Nacional la no responsabilidad ni civil ni penal de los pilotos en las competencias automovilísticas. También se debe identificar las causas del porqué los pilotos acceden a las competencias clandestinas y precisar cuál es la perspectiva de la gente sobre las competencias automovilísticas. Por todo lo antes mencionado se desea agregar una sección en el capítulo sobre las infracciones de tránsito, en el Código Orgánico Integral Penal que regulen las competencias automovilísticas en el Ecuador e implementar en la Ley del Deporte y un reglamento sobre las competencias automovilísticas. Para realizar el Informe Final de la Investigación socio-jurídica propuesta de reforma se siguió el siguiente esquema:

Primero.- El acopio teórico el cual comprende:

- a) Marco Teórico Conceptual, el que contiene: Código Orgánico Integral Penal, Penal, normalizar, concerniente, competencias, automovilísticas.
- b) Marco Jurídico, acerca de la conceptualización jurídica normativa en el Código Orgánico integral Penal, Libro I, del Título IV, en el Capítulo VII sobre las Infracciones de Tránsito, una Sección que hable sobre las Competencias Automovilísticas, el cual incorpore todo lo concerniente a las competencias automovilísticas.
- c) Criterios doctrinarios sobre el problema latente de las competencias clandestinas en nuestro país, por la falta de garantías para los pilotos al acceder a una carrera puesto que si ocurre un accidente son civil y penalmente responsables por los daños causados, aún cuando son competencias autorizados por las autoridades correspondientes, entonces porque reprimir con pena la participación en una competencia.

Segundo.- Se realizará la indagación de campo o acopio empírico con el siguiente orden:

- a) Presentación y análisis de los resultados de las encuestas y entrevistas;
- b) Presentación y análisis de los resultados de los casos jurisprudenciales.

Tercero.- Por último tenemos la síntesis de la investigación jurídica con el acopio de:

- a) Indicadores de verificación de los objetivos y de contrastación de la hipótesis.
- b) La deducción de conclusiones y recomendaciones
- c) La fundamentación jurídica de la propuesta de reforma legal, en relación de la materia y al problema materia de la tesis en estudio.

Con lo expuesto se justifica la realización de este proyecto de tesis ya que como futuro profesional deseo una oportunidad de colaborar con mi país aportando con los conocimientos adquiridos en mi etapa de estudiante y poder proponer reformas a leyes y reglamentos que ayuden a surgir al Ecuador y al deporte tuerca.

## **4. REVISIÓN DE LITERATURA**

### **4.1 MARCO CONCEPTUAL**

#### **4.1.1 Automovilística**

“Perteneiente o relativo al automovilismo, el cual es un conjunto de conocimientos teóricos y prácticos referentes a la construcción, funcionamiento y manejo de vehículos automóviles” <sup>1</sup>

“Aunque el automóvil ha alcanzado una gran importancia como vehículo utilitario, como elemento deportivo su trascendencia aumenta también de día a día. Y no solo por la espectacularidad de las competiciones, sino igualmente por las ventajas técnicas y prácticas que las mismas aportan a la industria, ya que en estas manifestaciones deportivas es donde se prueban los nuevos prototipos, inventos y accesorios que luego se fabrican en serie. Las competiciones se establecen de acuerdo con unos baremos que equilibran la potencia, el peso, etc., de los coches. Estos baremos de competición se expresan en fórmulas (relaciones entre las características de cada vehículo). En la actualidad, la prueba más importante es el Campeonato del mundo de conductores, para el que son puntuables cierto número, variable de grandes premios”<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Diccionario de la Lengua Española, Vigésima segunda edición

<sup>2</sup> Diccionario Enciclopédico Océano, Grupo Editorial Océano, Alvagraf S.A. Edición 1987

Automovilística son los vehículos que pueden variar de marca, cilindraje, peso, características de cada auto, para las competencias automovilísticas los participantes involucrados deben tener sus autos con todos los implementos de seguridad homologados como lo dictan los reglamentos y los papeles en regla para poder competir.

#### **4.1.2 Código**

“Cuerpo de leyes dispuestas según un plan metódico y sistemático.”<sup>3</sup>

“Conjunto de leyes sistemáticas que regulan unitariamente una materia determinada.”<sup>4</sup>

“Del latín codex puede definirse como la ley única que, con plan, sistema y método, regula alguna rama del Derecho.”<sup>5</sup>

Un código no es más que un conjunto de leyes que tratan sobre una materia determinada, recopilando todo lo concerniente al asunto que se trata.

#### **4.1.3 Código Orgánico Integral Penal**

“Es el conjunto de artículos que tienen como finalidad normar el poder punitivo del Estado, tipificar las infracciones penales, establecer el procedimiento para el juzgamiento de las personas con estricta observancia del debido proceso,

---

<sup>3</sup> Diccionario Enciclopédico Océano, Grupo Editorial Océano, Alvagraf S.A. Edición 1987

<sup>4</sup> Diccionario de la Lengua Española, Vigésima segunda edición

<sup>5</sup> Diccionario Jurídico Elemental, Cabanellas Guillermo, Editorial Heliasta, Edición 2013

promover la rehabilitación social de las personas sentenciadas y la reparación integral de las víctimas ”<sup>6</sup>

No es más que el conjunto de normas que regulan las actividades de los individuos, es donde se encuentran tipificadas las conductas ilícitas y el castigo que se impondrá a las mismas, así como el proceso a seguir en el caso de que una persona sea juzgada y como debe ser su rehabilitación.

#### 4.1.4 Competencias

“Contienda o disputa entre dos o más sujetos sobre alguna cosa.”<sup>7</sup>

“Oposición o rivalidad entre dos o más que aspiran a obtener la misma cosa”<sup>8</sup>

“Es la disputa entre personas que participan por sus propios derechos libre y voluntariamente”<sup>9</sup>

“Actividad única de automovilismo deportivo con sus propios resultados. Puede comprender una o varias mangas y una final, entrenamientos libres, entrenamientos clasificatorios y los resultados de varias categorías, o estar dividida de manera similar, pero siempre debe terminar al final de la *Prueba*. Se consideran *Competición* : las *Carreras en Circuito*, los *Rallyes*, los *Rallyes Todo Terreno*, las *Carreras de Aceleración* (dragsters), las *Carreras de Montaña*, las *Tentativa de Récord*, las *Tentativas*, los *Tests*, el drifting y cualquier otra forma de *Competición* a criterio de la *FIA*”<sup>10</sup>

Competencia es una contienda entre dos o más participantes que postulan el primer sitio, las competencias atraen muchos puntos de vista en los que

---

<sup>6</sup> Acuerdo Ministerial N° 116, Reglamento Técnico para la comercialización de Gas Licuado de Petróleo, R.O. N° 313 del 8 de mayo de 1998

<sup>7</sup> Diccionario Enciclopédico Océano, Grupo Editorial Océano, Alvagraf S.A. Edición 1987

<sup>8</sup> Diccionario de la Lengua Española, Vigésima segunda edición

<sup>9</sup> Reglamento General de Rally 2014, Federación Ecuatoriana de Automovilismo y Kartismo, Comisión Nacional de Rally

<sup>10</sup> Reglamento FIA 2013

están primeramente la amistad e la que se involucran a los pilotos, la camaradería y el deseo de ayuda entre cada tripulación.

#### 4.1.5 Concerniente

“Que concierne,”<sup>11</sup>

“Que concierne o corresponde”.<sup>12</sup>

“El término concierne busca cuando es aplicado a hacer una referencia a las relaciones entre dos o más objetos o situaciones de un modo explicativo. La palabra concierne hace un efecto de alusión ya que es un adjetivo da paso a lo siguiente, explica de que se trata alguna acción o simplemente explica la acción de algo.”<sup>13</sup>

Concerniente no es más, el asunto de que se va a investigar o averiguar.

#### 4.1.6 Copiloto o Navegante

“Piloto auxiliar.”<sup>14</sup>

“Persona que participa en la competencia a bordo de un vehículo junto al piloto. Puede ser el piloto o Piloto Alternante”<sup>15</sup>

“Piloto auxiliar que ayuda al piloto”<sup>16</sup>

Los copilotos son las personas que acompañan al piloto, es su compañero que lo guía en el transcurso de la competencia ya que es el quien lee la hoja de ruta y le indica en donde existen obstáculos o como entrar en una curva (abierto, cerrado) y a que velocidad debe ir en ciertos tramos. Muchas personas piensan que el piloto es el encargado de realizar la competencia pero no se dan cuenta que si el piloto no tiene un buen alternante pueden

---

<sup>11</sup> Diccionario de la Lengua Española, Vigésima segunda edición

<sup>12</sup> Diccionario Enciclopédico Océano, Grupo Editorial Océano, Alvagraf S.A. Edición 1987

<sup>13</sup> [www.conceptodefinición.de/concerniente/](http://www.conceptodefinición.de/concerniente/)

<sup>14</sup> Diccionario de la Lengua Española, Vigésima segunda edición

<sup>15</sup> Reglamento General de Rally 2014, Federación Ecuatoriana de Automovilismo y Kartismo, Comisión Nacional de Rally

<sup>16</sup> [www.conceptodefinición.de/copiloto/](http://www.conceptodefinición.de/copiloto/)



sucedan muchos percances, ya que si lee mal una hoja de ruta puede ocasionar un accidente, el copiloto es complemento básico el cual debe prepararse para poder leer bien una hoja de ruta y saber los reglamentos y por supuesto que conocer de mecánica, ya que si se quedan dañados únicamente el piloto y copiloto pueden reparar el vehículo si se encuentra en competencia, aquí no está el equipo mecánico únicamente el copiloto y piloto, ellos deben solucionar los problemas que se presenten en la competencia.

#### **4.1.7 Enlace**

“Tramo con tráfico normal abierto que debe cumplir en un tiempo determinado las tripulaciones como parte de la competencia, respetando todas las leyes de tránsito normales.”<sup>17</sup>.

“Unión conexión de una cosa con otra.”<sup>18</sup>

Es un etapa de la competencia, en la cual se va por los caminos abiertos al tránsito vehicular y en este trayecto el piloto debe mantener la velocidad que las leyes dictan, en un enlace nunca un participante debe acelerar más de lo permitido por que así este dentro de la competencia puede ir preso si excede los límites permitidos, ya que el enlace no es prueba de velocidad.

#### **4.1.8 Equipo**

“Grupo de personas organizado para una investigación o servicio determinado, en ciertos deportes, cada uno de los grupos que se disputan el triunfo.”<sup>19</sup>

---

<sup>17</sup> Reglamento General de Rally 2014, Federación Ecuatoriana de Automovilismo y Kartismo, Comisión Nacional de Rally

<sup>18</sup> [www.wordreference.com/definición/enlace](http://www.wordreference.com/definición/enlace)

<sup>19</sup> Diccionario de la Lengua Española, Vigésima segunda edición

“Denominación que se aplica al grupo conformado por: piloto, copiloto, alternante, concurrente, mecánicos y equipo de servicio de un vehículo.”<sup>20</sup>  
“”<sup>21</sup>

El equipo que acompaña a un piloto es primordial, ya que son aquellos que solucionan los problemas que se presentan en una competencia, son los llamados abastos quienes como su nombre lo dice abastecen de todo lo necesario, repuestos, llantas, gasolina, etc., muchas veces el equipo de un participante ayuda a otro piloto, ya que como manifesté anteriormente la camaradería y compañerismo en estas competencias es lo que la hace diferente de muchas otras competencias.

#### **4.1.9 Etapa**

“Se considera a un grupo de primes y enlaces, así como tramos de enlace.”<sup>22</sup>  
“Cada uno de los trayectos recorridos entre dos paradas de un viaje, trecho.”<sup>23</sup>

La etapa es una parte de la competencia puesto que si la misma se efectúa en varios días las etapas son varias en el caso de la Vuelta a la república las etapas fluctúan entre cuatro a seis, por ello se realiza en etapas las cuales cada una conlleva primes de velocidad y enlaces.

#### **4.1.10 FEDAK**

“Federación Ecuatoriana de Automovilismo y Kartismo”<sup>24</sup>.

---

<sup>20</sup>Reglamento General de Rally 2014, Federación Ecuatoriana de Automovilismo y Kartismo, Comisión Nacional de Rally

<sup>21</sup> Diccionario de la Lengua Española, Vigésima segunda edición

<sup>22</sup> Reglamento General de Rally 2014, Federación Ecuatoriana de Automovilismo y Kartismo, Comisión Nacional de Rally

<sup>23</sup> [www.wordreference.definición.com/definición/etapa](http://www.wordreference.definición.com/definición/etapa)

<sup>24</sup> Reglamento General de Rally 2014, Federación Ecuatoriana de Automovilismo y Kartismo, Comisión Nacional de Rally

“La Federación Ecuatoriana de Automovilismo y Kartismo Deportivo FEDAK, es un organismo sin fines de lucro legalmente reconocido por el estado ecuatoriano, el Ministerio del Deporte y demás organismos pertinentes, la cual dando cumplimiento a lo que dispone la Ley del Deporte, Educación Física y Recreación, vigente y expedida el 11 de marzo 2010 y su reglamento expedido el 11 de Abril del 2011, es la máxima autoridad del Automovilismo y el Kartismo deportivo, en todo el territorio ecuatoriano. Su estructura y estatutos debidamente aprobados le asignan la responsabilidad de Dirigir, Controlar, Regular, Organizar y Autorizar las actividades deportivas de las distintas modalidades del deporte motor que se practican a nivel nacional, así como también el promover la participación internacional de sus deportistas e impulsar el alto rendimiento de los mismos. Integrada por Clubes legalmente constituidos y debidamente afiliados, tiene como objetivos primordiales a corto y mediano plazo; promulgar reglamentos únicos para cada modalidad deportiva con la finalidad de estandarizar las normas para la práctica del Automovilismo y Kartismo a nivel nacional, promover la organización formal de las diferentes competencias, y fundamentalmente promover entre los deportistas un alto espíritu de competencia, rodeado de valores éticos y morales que hagan de la práctica deportiva una norma de conducta en la vida diaria.”<sup>25</sup>

La Fedak es el organismo que avala las competencias realizadas en el territorio ecuatoriano en cualquiera de las modalidades legalmente reconocidas. Hay que tomar en cuenta que existen muchos vacíos en lo que respecta a la Fedak ya que los reglamentos los modifican anualmente y ellos según estas normas los organizadores y patrocinadores dejan expresa constancia de que asisten por cuenta propia y estos no se responsabilizan judicial o extrajudicial, por los daños personales, materiales o a terceros, entonces según esto la Fedak no ayuda a los pilotos puesto que ellos se deslindan de toda responsabilidad y esto no debe suceder ya que si están

---

<sup>25</sup> [www.fedakecuador.com](http://www.fedakecuador.com)

respaldados por el Ministerio del Deporte ellos deben proteger a los participantes en las disciplinas deportivas que representan.

#### **4.1.11 FIA**

“Siglas de la Federación Internacional de automovilismo.”<sup>26</sup>

“La *FIA* es el único poder deportivo internacional cualificado para establecer y hacer que se apliquen los reglamentos, basados en los principios fundamentales de la seguridad y de la equidad deportiva, destinados a promocionar y a regir las *Competiciones* automovilísticas, y organizar los *Campeonatos Internacionales* de la *FIA*.”<sup>27</sup>

La FIA es el organismo que avala a las organizaciones automovilísticas de cada país en nuestro caso la FEDAK, la FIA debería ser el organismo que respalde a los competidores pero en su reglamento no encontramos nada si sucede un percance automovilístico dentro de una carrera legalmente organizada, entonces se debe pedir a este organismo que sea quien realice un verdadero reglamento ya que existen muchos vacíos que deben ser subsanados en esta federación.

#### **4.1.12 Integral**

“Dicho de cada una de las partes de un todo que entra en composición sin serle esencial, de manera que el todo puede subsistir, aunque incompleto, sin ella.”<sup>28</sup>

“Total, completo, global. Aplicase a las partes que entran en la composición de un todo”.<sup>29</sup>

---

<sup>26</sup>Reglamento General de Rally 2014, Federación Ecuatoriana de Automovilismo y Kartismo, Comisión Nacional de Rally

<sup>27</sup> Reglamento FIA 2013

<sup>28</sup> Diccionario de la Lengua Española, Vigésima segunda edición

<sup>29</sup> Diccionario Enciclopédico Océano, Grupo Editorial Océano, Alvagraf S.A. Edición 1987

Integral es decir que abarca todo, es completo en su conjunto lleva varios aspectos que atañen individualmente pero en conjunto completan y globalizan el contexto del que tratan.

#### **4.1.13 Normalizar**

“Es reglar la conducta cuyo fin es el cumplimiento de un principio legal”<sup>30</sup>

“Hacer que una cosa sea normal”<sup>31</sup>

“Convertir algo en normal”<sup>32</sup>

Normalizar no es más que poner las cosas que parecen que no se encuentran reguladas en un estado de normalidad que no afecte el interés público.

#### **4.1.14 Orgánico**

“Que tiene armonía y constancia..”<sup>33</sup>

“Que atañe a la constitución de corporaciones o entidades colectivas o a sus funciones o ejercicios.”<sup>34</sup>

Orgánico es en este caso un el cuerpo legal que tiene armonía y constancia, y que en un conjunto tiene mucha relación y concordancia en los asuntos planteados en un cuerpo legal.

#### **4.1.15 Penal**

“Perteneiente o relativo a la pena, o que la incluye. Perteneiente o relativo a las leyes, instituciones o acciones destinadas a perseguir crímenes o delitos.”<sup>35</sup>

---

Diccionario Jurídico Elemental, Cabanellas Guillermo, Editorial Heliasta, Edición 2013

<sup>30</sup>Diccionario Jurídico Elemental, Cabanellas Guillermo, Editorial Heliasta, Edición 2013

<sup>31</sup> Diccionario Enciclopédico Océano, Grupo Editorial Océano, Alvagraf S.A. Edición 1987

<sup>32</sup><sup>32</sup> [www.wordreference.definición.com/definición/normalizar](http://www.wordreference.definición.com/definición/normalizar)

<sup>33</sup> Diccionario Enciclopédico Océano, Grupo Editorial Océano, Alvagraf S.A. Edición 1987

<sup>34</sup> [www.definicionabc.com/general/alcohol](http://www.definicionabc.com/general/alcohol)

<sup>35</sup> Diccionario Enciclopédico Océano, Grupo Editorial Océano, Alvagraf S.A. Edición 1987

“Perteneiente o relativo al crimen.”<sup>36</sup>

“Lo que incluye o impone pena, como Código penal o ley penal”<sup>37</sup>

La pena es un castigo que imponen las autoridades para que una persona no vuelva a cometer un acto ilícito, las penas fueron incluidas al percatarse que cuando un individuo comete o realiza un acto que este fuera de la ley o este tipificado como una infracción o delito se merece pagar una pena, la cual será equivalente al delito cometido, cabe destacar que si un acto no se encuentra tipificado como ilegal no se puede imponer una pena.

#### **4.1.16 Piloto**

“Persona que gobierna y dirige un buque, un avión, un coche de carreras o un globo.”<sup>38</sup>

“Persona que conduce un Automóvil en una Competición cualquiera y que debe obligatoriamente ser titular de una licencia de Piloto de la FIZ expedida por su ADN de Tutela”<sup>39</sup>

“Persona que compite conduciendo el vehículo. Se le otorga los tiempos de clasificación y el puntaje”<sup>40</sup>

Los pilotos son las personas que se han preparado física y psicológicamente para poder conducir un vehículo de competencia, para ellos deben tener todos sus documentos en regla y tener sus implementos de seguridad y sus vehículos en perfectas condiciones para poder proteger su vida y la de los asistentes a las competencias, entonces si gastan tanto dinero en tener vehículos e implementos de punta, entonces apoyémoslo con un artículo en el Código Orgánico integral penal que respalde el deporte tuerca y si existe

---

<sup>36</sup> Diccionario de la Lengua Española, Vigésima segunda edición

<sup>37</sup> Diccionario Jurídico Elemental, Cabanellas Guillermo, Editorial Heliasta, Edición 2013

<sup>38</sup> Diccionario Enciclopédico Océano, Grupo Editorial Océano, Alvagraf S.A. Edición 1987

<sup>39</sup> Reglamento FIA 2013

<sup>40</sup> Reglamento General de Rally 2014, Federación Ecuatoriana de Automovilismo y Kartismo, Comisión Nacional de Rally

algún percance sea tratado de distinta manera que un accidente normal de tránsito.

#### **4.1.17 Piloto Alternante**

“Persona que compite conduciendo el vehículo en sustitución del piloto debidamente registrado en la ficha de inscripción con esta denominación. No se le otorga tiempo de clasificación ni puntaje. No puede alternar en una misma etapa sino únicamente a etapa seguida si el rally es de dos o más etapas.”<sup>41</sup>

“El segundo que dirige un vehículo”<sup>42</sup>  
“”<sup>43</sup>

El piloto alternante es la persona que ayuda en la conducción de un vehículo, muchas veces en las competencias automovilísticas mejor aún en el caso de nuestro país en la Vuelta a la República que se realiza cada año, son aproximadamente siete días de competencia, en los cuales muchos pilotos se encuentran cansados para seguir en el próximo prime, entonces es relevado por su piloto alternante, quien debe conocer como el piloto todo lo concerniente a los reglamentos y tener sus documentos legalmente reconocidos.

#### **4.1.18 Prime**

“Tramo de velocidad cronometrado en caminos cerrados al tráfico normal comprendidos entre el control de largada y llegada indicados en la hoja de ruta”<sup>44</sup>

---

<sup>41</sup> Reglamento General de Rally 2014, Federación Ecuatoriana de Automovilismo y Kartismo, Comisión Nacional de Rally

<sup>42</sup> [www.wordreference.definición.com/definiciónpilotoalternante](http://www.wordreference.definición.com/definiciónpilotoalternante)

<sup>43</sup> Acuerdo Ministerial N° 116, Reglamento Técnico para la comercialización de Gas Licuado de Petróleo, R.O. N° 313 del 8 de mayo de 1998

<sup>44</sup> Reglamento General de Rally 2014, Federación Ecuatoriana de Automovilismo y Kartismo, Comisión Nacional de Rally

El prime es la competencia que se realiza tomando el tiempo que sale el vehículo de un punto determinado hacia el punto de llegada, el tiempo se registra en el carnet de ruta que posee cada participante, y cada uno de ellos debe tener la hora oficial que da el comisario de la competencia antes de iniciar ya que con ello puede comprobar si el tiempo que ha realizado es correcto.

#### 4.1.19 Rally

“Evento deportivo de Automovilismo que se desarrolla parcialmente en caminos cerrados al tránsito normal. La ruta puede incluir una o varias etapas y primes, así como tramos de enlace.”<sup>45</sup>

“*Competición* en carretera a una velocidad media impuesta, que se desarrolla total o parcialmente en carreteras abiertas a la circulación normal. Un *Rallye* está constituido por un itinerario único, el cual debe ser seguido por todos los vehículos, o bien por varios itinerarios, que conducen a un mismo punto de concentración fijado de antemano y seguido, o no, de un itinerario común. El o los itinerarios pueden comprender una o varias pruebas especiales, es decir, pruebas organizadas en carreteras cerradas al tráfico normal y cuyo conjunto, por regla general, es determinante para el establecimiento de la clasificación general del *Rallye*. El o los itinerarios que no sirven para pruebas especiales se denominan "itinerarios de enlace". En estos itinerarios de enlace, la mayor velocidad no debe constituir nunca un factor para la clasificación. Las *Competiciones* que utilizan parcialmente una carretera abierta a la circulación normal, pero que incluyen pruebas especiales en *Circuitos* permanentes o semipermanentes en más de un 20 % del kilometraje total del rallye deben considerarse, en todas las cuestiones de procedimiento, como *Competiciones* de velocidad.”<sup>46</sup>

---

<sup>45</sup>Reglamento General de Rally 2014, Federación Ecuatoriana de Automovilismo y Kartismo, Comisión Nacional de Rally

<sup>46</sup>Reglamento FIA 2013



El rally es el deporte que mueve multitudes, es el evento deportivo que es costoso para los participantes pero es gratuito para los espectadores, es por ello la gran cantidad de personas que se ven a lo largo de estos eventos deportivos es incontable, las rutas que se recorren en los rallys son en asfalto, caminos de segundo orden que cuenten con las seguridades.

## **4.2 MARCO DOCTRINARIO**

### **4.2.1 Competencias Automovilísticas en el Ecuador**

El incremento de carreras clandestinas y la falta de competidores en competencias legales, hacen notar la falta de una normativa legal, que regule lo concerniente a las competencias automovilísticas, para que de esta manera se regule lo concerniente a los derechos, obligaciones y responsabilidades de los competidores, organizadores y espectadores.

La metodología que se llevará a efecto para el desarrollo de la presente investigación involucra la utilización de métodos, procedimientos y técnicas que coadyuvarán a la realización de la misma; todo esto tomando como punto referencial, las tendencias actuales que exigen adoptar nuevas figuras jurídicas de aplicación frente a hechos de actualidad nacional, se llegará al respectivo análisis del estudio en todo y cada uno de sus caracteres objetivos y subjetivos, con la aplicación de los métodos inductivo y deductivo, como el método histórico comparado, determinando así los componentes principales del problema, se iniciarán los procedimientos de observación, análisis y síntesis. Se utilizará la técnica del fichaje a través de la elaboración de fichas bibliográficas y nemotécnicas que sean del caso. En la investigación de campo, llevaré a efecto la encuesta a 50 personas y la entrevista a 4 personas de la línea de estudio (el derecho), entidades deportivas, Pilotos Automovilísticos, Aficionados al deporte tuerca, y profesionales e involucrados en el problema, en la ciudad de Riobamba y

Ambato, sobre cuestiones importantes de la investigación. Para la exposición de resultados de la investigación de campo utilizaré técnicas de la tabulación, análisis, interpretación y representación gráfica. El estudio jurídico, analítico, crítico y la investigación de campo me permitirán llegar a la verificación de los objetivos y a la contrastación de la hipótesis, conclusiones, sugerencias y propuesta.

La presente investigación, tendrá delimitación bibliográfica, documental, histórica y descriptiva. Se utilizará el método científico, y sus consecuentes derivados como son: deductivo, inductivo, analítico sintético. De ésta forma la investigación tendrá un carácter de bibliográfica en la cual se ocuparan las fichas correspondientes así: la nemotécnicas y las de transcripción; así como emplearan fichas documentales, sumando fuentes modernas de investigación como las que se acceden por las tecnologías actuales. El informe final de la investigación socio-jurídica propuesta de reforma seguirá el esquema previsto en el Art. 151 del Reglamento del Régimen Académico que establece: Resumen en Castellano y Traducido al Inglés; Introducción; Revisión de Literatura; Materiales y Métodos; Resultado; Discusión; Conclusiones; Recomendaciones; Bibliografía; y Anexos. Resulta preciso establecer un esquema provisional para realizar el Informe Final de la Investigación socio-jurídica propuesta de reforma, siguiendo la el siguiente esquema:

El acopio teórico el cual comprende:

a) Marco Teórico Conceptual, el que contiene: Código Orgánico Integral Penal, Penal, normalizar, concerniente, competencias, automovilísticas.

b) Marco Jurídico, acerca de la conceptualización jurídica normativa en el Código Orgánico integral Penal, Libro I, del Título IV, en el Capítulo VII sobre las Infracciones de Tránsito, una Sección que hable sobre las Competencias Automovilísticas, el cual incorpore todo lo concerniente a las competencias automovilísticas.

c) Criterios doctrinarios sobre el problema latente de las competencias clandestinas en nuestro país, por la falta de garantías para los pilotos al acceder a una carrera puesto que si ocurre un accidente son civil y penalmente responsables por los daños causados, aún cuando son competencias autorizados por las autoridades correspondientes, entonces porque reprimir con pena la participación en una competencia.

a) Presentación y análisis de los resultados de las encuestas y entrevistas;

b) Presentación y análisis de los resultados de los casos jurisprudenciales.

Por último tenemos la síntesis de la investigación jurídica con el acopio de:

a) Indicadores de verificación de los objetivos y de contrastación de la hipótesis.

b) La deducción de conclusiones y recomendaciones

c) La fundamentación jurídica de la propuesta de reforma legal, en relación de la materia y al problema materia de la tesis en estudio.

Los clubs automovilísticos en nuestro país, cada vez se han ido incrementando, esto da a notar que la afición tuerca crece cada día más, es por ello que se pide a los entes involucrados en este fascinante deporte que colaboren con la incorporación en el Código Orgánico integral Penal, Libro I, del Título IV, en el Capítulo VII sobre las Infracciones de Tránsito, una Sección que hable sobre las Competencias Automovilísticas, el cual incorpore todo lo concerniente a las competencias automovilísticas, para que de esta manera los competidores, organizadores y espectadores, puedan sin correr ningún riesgo participar o espectar las competencias automovilísticas.

Las personas que estamos involucradas en este deporte tuerca hemos palpado lo difícil que es preparar un vehículo de competencia y más aún costear los valores de inscripción, revisión de motor, llantas, equipo mecánico y otros; a más de ello muchas veces por la imprudencia de la gente hemos presenciado accidentes que se podían haber evitado si los espectadores hubieran tenido la precaución y cuidado necesario.

La gente que realiza las competencias clandestinas no se percatan que a más de poner en riesgo la vida de los participantes, ponen en riesgo la vida de muchas personas que están observando o lamentablemente se cruzaron

por estos sitios que no se hallan bloqueados para el paso peatonal o de automotores.

A continuación se detallará como realizan los clubs los requisitos que se necesitan para una competencia automovilística:

#### “REGLAMENTO PARTICULAR PARA LA COMPETENCIA PIQUES CUARTO DE MILLA SAN JUAN 2014

El Club de Automovilismo SAN JUAN, expide el presente Reglamento Particular “PIQUES CUARTO DE MILLA SAN JUAN 2014”, el se sujetarán todos los participantes que se inscribieran en la competencia, al tenor de los siguientes artículos:

Art. 1.- El Club de Automovilismo San Juan, se deslinda de cualquier responsabilidad ya sea de índole penal, civil o de tránsito, por cualquier accidente que pueda sobrevenir durante la competencia que pudiera ser causado por un participante en su vehículo.

Es de exclusiva y total responsabilidad de cada uno de los pilotos la participación en la prueba automovilística “PIQUES CUARTO DE MILLA SAN JUAN 2014”.

Art. 2.- Las categorías tanto para autos estándar como para autos preparados, son las siguientes:

1. Más de 2000 cc.
2. De 1651 a 200 0cc
3. De 1451 a 1651 cc
4. De 1251 a 1450 cc
5. Hasta 1250 cc

## 6. Jeep y SUV

## 7. Camionetas doble cabina y Buggys

Art. 3.- Se realizará 2 piques por participante: se realizará una prueba entre primeras ubicaciones, luego se realizará una prueba entre segundas ubicaciones, donde saldrá un triunfador de la prueba por categoría.

Art. 4.- Ninguna persona podrá participar en estado de embriaguez ni bajo los efectos de alguna sustancia psicotrópica.

Art. 5.- Cada participante ocupará un solo carril, el cual no podrá ocupar la mitad del mismo de tal manera que no obstruya el paso al otro participante, de contravenir ésta disposición queda automáticamente excluido de la totalidad de la prueba sin derecho a reclamo de devolución de la inscripción.

Art. 6.- Para la conformación de una categoría es necesario mínimo 2 vehículos.

Art. 7.- Ningún vehículo podrá participar en la carrera si no ha sido aprobado en la verificación técnica.

Art. 8.- El adelanto premeditado a la largada de un vehículo, determinará la exclusión de la ronda y podrá reclasificar para la siguiente ronda como segunda ubicación.

Art. 9.- Quedarán excluidos de la totalidad de la prueba los participantes que no cumplan el presente reglamento y las disposiciones que se pudieran dar ese momento por parte de los organizadores.

Art. 10.- La persona que desee participar debe tener licencia de conducir.

Art. 11.- El participante debe presentar los documentos del vehículo como son matrícula y SOAT vigentes.

## FIRMA DEL PARTICIPANTE<sup>47</sup>

Por la falta de una normativa legal que regule el tema de las lesiones, daños y muertes a los espectadores de un evento deportivo debes ser motivo de preocupación, en cuanto la proximidad de ellos en relación con el lugar donde se desarrolla la justa deportiva, los coloca en un sitio de alto riesgo y tratándose de automovilismo, muchas veces ni la distancia en relación a la pista, ni las medidas de seguridad ordinarias pueden proteger en forma absoluta la integridad de los espectadores ni competidores, pues la velocidad de los automotores pueden hacer que estos por un accidente, sobrepasen los cercos de seguridad o rompan la protección construida para los espectadores. Pero lo anteriormente anotado no exime a ningún deporte de tener riesgos, por ello se pide la no penalización de los competidores si existiere algún percance, ya que ellos cumplen con todas las normativas que los organizadores exigen, por lo tanto si existe una ley que regula los deportes en el Ecuador por que no se exige que también este cuerpo legal normalice lo concerniente a las competencias automovilísticas.

### **4.2.2 Ministerio del Deporte**

El Ministerio del deporte es el organismo rector de la Actividad Física y el Deporte que define sus políticas, objetivos y las estrategias propuestas, siempre que estén en concordancia con el buen vivir, que es tan promulgado en el gobierno actual. Esta institución líder en el campo de la cultura física y

---

<sup>47</sup> REGLAMENTO PARTICULAR PARA LA COMPETENCIA "PIQUES CUARTO DE MILLA SAN JUAN 2014



el movimiento, el cual promueve que en todo el Ecuador se realice deporte ya que una persona que realiza alguna actividad deportiva además de estar activa, se va a desenvolver mejor ya sea en el trabajo, en el estudio o en sus actividades diarias.

Al ser el Ministerio del Deporte una institución que regula el deporte que muy mal manejado ha sido, que se ha creado unas verdaderas mafias que dirigen y quieren manejar todo a conveniencia personal y no del deportista como debería ser, gracias a la administración del señor José Francisco Cevallos el deporte está favoreciendo a los deportistas, con incentivos económicos y reconocimientos que ayudan a fortalecer el ámbito deportivo.

El Ministerio del Deporte se ha planteado varios objetivos entre los que tenemos

- “Establecer los lineamientos para la aplicación de la práctica deportiva que permita el perfeccionamiento de los fundamentos técnicos, tácticos y psicológicos para cada deporte.
- Involucrar a la población en la práctica de la actividad física para lograr la detección de talentos deportivos.
- Desarrollar la Actividad Física y el Deporte en el país, propiciando el mejoramiento de la calidad de vida y educación, especialmente de los grupos más vulnerables, optimizando los recursos del Estado, de autogestión y otros.
- Fomentar la práctica de la Actividad Física y el Deporte como componente de la formación integral, para conseguir ciudadanos críticos,

solidarios desarrollando los valores cívicos y morales para consolidar la democracia.

- Favorecer la práctica deportiva para conseguir la formación sistemática acorde a planes de enseñanza dirigida, que conduzca a la ejecución del movimiento adecuado para la competencia.
- Lograr que la práctica de la actividad física y el deporte responda al desarrollo nacional e internacional de acuerdo a la realidad socio-económico-político y cultural del país.
- Incentivar a la toma de conciencia sobre la importancia que tiene la Actividad Física y el Deporte para el desarrollo de los diferentes grupos sociales.
- Fomentar el movimiento recreativo en el país para la utilización adecuada del tiempo libre.
- Fomentar el acceso a espacios adecuados para el desarrollo de la actividad física y el deporte.
- Garantizar la atención médica especializada en medicina del deporte a deportistas.
- Impulsar la investigación científica y de las ciencias aplicadas al deporte.”<sup>48</sup>

Existen entidades adscritas al Ministerio del Deporte e entre ellas está la Federación Ecuatoriana de Automovilismo Kartismo Deportivo en el cual se encuentra ubicado en el Km 2.5 vía Sangolquí – Amaguaña, y su presidente

---

<sup>48</sup> [www.deporte.gob.ec/objetivos/](http://www.deporte.gob.ec/objetivos/)

es el señor Juan Espinoz, es decir que el automovilismo en el Ecuador es considerado un deporte dentro de nuestro país, entonces hay que apoyarlo y pedir los incentivos requeridos para su correcto funcionamiento. Considerando que el Ecuador es un país que apoya a las personas con capacidades especiales en este caso el Ministerio del Deporte tiene deportistas de alto rendimiento en el cual dicta que 86 deportistas han sido seleccionados para un proyecto que abarca su preparación, alimentación, hidratación y competencias a nivel nacional e internacional, además de contar con un aporte para su sustento familiar. El Plan busca que nuestros deportistas de élite clasifiquen a Juegos Olímpicos y Campeonatos Mundiales de cada especialidad deportiva. 6'268,800,94 dólares están siendo invertidos a favor de este grupo de atletas que buscan dejar en alto el nombre del Ecuador, por ello existen corredores que han participado en competencias automovilísticas a nivel profesional en otros países, dejando en alto el nombre del Ecuador, entonces porque no apoyar a estos valiosos deportistas.

#### **4.2.3 Reglamento para competencias automovilísticas**

La Federación Ecuatoriana de Automovilismo y Kartismo Deportivo FEDAK, es un organismo sin fines de lucro legalmente reconocido por el estado ecuatoriano, el Ministerio del Deporte y demás organismos pertinentes, la cual dando cumplimiento a lo que dispone la Ley del Deporte, Educación Física y Recreación, vigente y expedida el 11 de marzo 2010 y su

reglamento expedido el 11 de Abril del 2011, es la máxima autoridad del Automovilismo y el Kartismo deportivo, en todo el territorio ecuatoriano.

LA FEDAK tiene una estructura y estatutos debidamente aprobados le asignan la responsabilidad de Dirigir, Controlar, Regular, Organizar y Autorizar las actividades deportivas de las distintas modalidades del deporte motor que se practican a nivel nacional, así como también el promover la participación internacional de sus deportistas e impulsar el alto rendimiento de los mismos.

Esta Federación está integrada por Clubes legalmente constituidos y debidamente afiliados, tiene como objetivos primordiales a corto y mediano plazo; promulgar reglamentos únicos para cada modalidad deportiva con la finalidad de estandarizar las normas para la práctica del Automovilismo y Kartismo a nivel nacional, promoverá la organización formal de las diferentes competencias, y fundamentalmente promover entre los deportistas un alto espíritu de competencia, rodeado de valores éticos y morales que hagan de la práctica deportiva una norma de conducta en la vida diaria.

La FEDAK para regular cada tipo de competencia ha creado reglamentos para rally, circuitos, kating, todo terreno y para ello lo divide en reglamento deportivo y reglamento técnico.

## **“FEDERACION ECUATORIANA DE AUTOMOVILISMO Y KARTISMO**

### **COMISION NACIONAL DE RALLY**

#### **REGLAMENTO GENERAL DE RALLY 2014**

##### **ARTICULO 1.- DISPOSICIONES GENERALES**

a) En virtud de lo dispuesto en los Art. 47 y 48 de la Ley del Deporte y 6 literal a) del estatuto de la FEDAK. Las siguientes disposiciones generales se aplican a todas las competencias de Rally en el territorio Ecuatoriano.

b) Es obligatorio para los Clubes de Automovilismo cumplir con lo estipulado en el presente reglamento para realizar una competencia de Rally a nivel Nacional.

c) Con mínimo 30 días de anticipación, el Club organizador solicitará por escrito la autorización a la Comisión Nacional de Rally, la organización de un evento de rally adjuntando el reglamento particular y el plan de seguridad a ser implementado.

d) La Comisión Nacional de Rally modificará, aprobará o negará la solicitud en el plazo de 10 días a partir de la fecha de presentación.

e) Los Clubes adjuntarán el reglamento particular, el plan de seguridad y copias de las solicitudes enviadas a las Autoridades locales competentes para la realización del evento mínimo 15 días antes del mismo.

f) Los reglamentos particulares y el plan de seguridad deberán ser públicos mínimo 8 días antes de la fecha de la competencia.

g) El libro de ruta con itinerario, horario y control de reconocimiento controlado, hojas de ruta con kilometrajes de primes y enlaces se entregaran

únicamente a las tripulaciones inscritas 36 horas antes del inicio del rally. Se prohíbe publicarlas por otro medio.

h) En los libros de ruta constará el horario de los reconocimientos controlados por la organización con un máximo de tres pasadas a cada tramo de la competencia por parte de las tripulaciones inscritas.

i) A la tripulación que haga menor tiempo que el mínimo estipulado en la hoja de control de reconocimiento controlado se la penalizará con 10 segundos por cada minuto o fracción de adelanto.

j) En los reconocimientos, es prohibido circular en sentido contrario a lo indicado en la hoja de ruta, la contravención a esta norma será causal de exclusión de la competencia.

k) A las tripulaciones que se les compruebe haciendo recorridos de reconocimiento, fuera de los horarios determinados para el efecto se les negará la participación en la competencia.

l) Es obligatorio para la organización disponer de un lugar fijo y amplio para la implementación de la zona de asistencia o parque cerrado.

Todo equipo de abasto deberá permanecer en el lugar durante el desarrollo de la competencia, si un equipo por cualquier motivo sale de la zona de asistencia no podrá volver a ingresar al sitio.

El abasto o asistencia en otro lugar será causal de exclusión de la competencia.

m) La Comisión Nacional de Rally enviará, a costo del organizador, 1 delegado, 1 Comisario Deportivo y 1 Comisario Técnico, para verificar el fiel cumplimiento del reglamento a cada competencia.

n) La FEDAK a través de la Comisión Nacional de Rally en conjunto con los Clubes designados organizan el Campeonato Nacional de Rally 2014.

o) La FEDAK a quienes participen en las competencias puntuables para el Campeonato Nacional, otorgara títulos de Campeones Nacionales en cada una de las categorías, a los pilotos que obtengan la mayor cantidad de puntos al final del Campeonato.

p) El campeonato Nacional de rally constara de las siguientes competencias de Rally a desarrollarse según lo siguiente:

1. MARZO - 7/8 TUNGURAHUA

2. MARZO - 28/29 AZUAY

3. ABRIL - 25 A MAYO 3 RALLY VUELTA AL ECUADOR

4. JUNIO.- 6/7 CHIMBORAZO 2

5. SEPTIEMBRE.- 5/6 LOJA

6. OCTUBRE – 10/11 COTOPAXI

7. NOVIEMBRE – 21/22 PICHINCHA - IMBABURA

q) Todo rally deberá cumplir con mínimo 80 km en primes.

r) Todo rally deberá designar el primer día para reconocimientos controlados, revisión mecánica y súper prime de clasificación, no se permite incluir primes ese día.

s) En ningún caso los reglamentos particulares estarán sobre el presente reglamento.

t) Los reglamentos particulares deben indicar:

1. Denominación de la competencia.

2. Sede y Club organizador

3. Autoridades de la prueba:

- Director de la prueba
- Comisarios Deportivos del Club (2)
- Comisario Deportivo de la FEDAK (1)
- Comisarios técnicos del Club (2)
- Comisario técnico de la FEDAK (1)
- Comisión Médica
- Comisión de seguridad
- Comisarios de mesas de control
- Computo

4. Lugar, fecha y hora de la verificación Técnica y controles administrativos

5. Lugar de zona de abasto, asistencia y/o parque cerrado

6. Lugar y hora de partida del súper prime (si lo hubiera) sin hoja de ruta

7. Cronograma del meeting indicando:

Lugar y fecha de la competencia

Nombres y hora de los sectores de inicio de los primes, sin hoja de ruta.

8. Publicidad

9. Inscripciones

10. Premiación

u) En el plan de seguridad deberá constar con nombre No. de cédula y No.

de celular las siguientes personas:



1. Medico jefe
  2. Responsable de seguridad
  3. Oficial responsable designado por la Policía Nacional
  4. Nombre, lugar y dirección del Hospital designado que permanecerá en estado de alerta amarilla para atender posibles emergencias derivadas de la competencia
  5. Médico responsable del hospital designado
  6. Responsable de los servicios Médicos de urgencia.- ambulancias
  7. Responsable de los servicios contra incendios.- bomberos
  8. Responsable de servicios varios como grúas u otros que no se especifican
  9. Itinerario de tramos
  10. Croquis señalando los lugares en donde estarán ubicados las ambulancias, bomberos y otros.
  11. Especificación del sistema de comunicación
  12. Responsables de los autos de preapertura (00 y 0) de la competencia
  13. Responsable del auto de cierre de la competencia (000)
  14. Autoridades de la competencia
- v) La Comisión Nacional de Rally de la FEDAK se reserva el derecho de aprobar, autorizar, negar o modificar la organización de un Rally.
- w) Si un Club organizador cumple con todas las normas, la Comisión de Rally no podrá negar la organización.
- x) La Comisión Nacional de rally de la FEDAK se reserva el derecho de modificar el presente reglamento o suspender una competencia por razones de seguridad o de fuerza mayor debidamente justificadas.

## **ARTÍCULO 2.- ORGANIZACIÓN.**

a) El Comité de Apelación y Disciplina nombrado por la FEDAK, tiene plena facultad para sancionar, multar, amonestar, etc, a todo Club, Piloto (s), Copiloto (s), Concurrente (s), equipo (s) y toda persona que forme parte del o los eventos deportivos y que por cualquier motivo contravengan el presente reglamento, o causare indisciplina, falta de ética deportiva, decoro o a las costumbres del buen vivir, etc.

b) La Comisión Nacional de Rally de conformidad con lo dispuesto en el Art. 38 de los estatutos de la FEDAK; para su funcionamiento deportivo cuenta con la siguiente organización:

1. Presidente

2. Vicepresidente

3. 5 Vocales

c) Nombrará para cada competencia:

1. 1 Delegado

2. 1 Comisario Deportivo

3. 1 Comisario Técnico

d) De los eventos:

1. Los Clubes aprobados organizarán una fecha válida para el Campeonato Nacional de Rally.

2. Los Clubes aprobados en conjunto con la Comisión Nacional de Rally de la FEDAK organizaran el RALLY VUELTA AL ECUADOR 2014 conforme con el reglamento particular de este evento.

3. Los Clubes organizadores son responsables de la obtención de los permisos correspondientes emitidos por las autoridades en cada una de sus jurisdicciones.

4. En el caso de asignación de fondos públicos para estos eventos, los Clubes deberán cumplir con las disposiciones de Ley y demás disposiciones Jurídicas que sean aplicables respecto a la gestión financiera y administración de fondos públicos.

e) CONTROL E INSCRIPCIONES Y DERECHO DE PARTICIPACION.-

1. El club organizador cobrará a los participantes un valor por concepto de inscripción y derecho de participación para cubrir sus gastos de organización.

2. Las inscripciones ordinarias se cerraran 72 horas antes del inicio del rally, y las extraordinarias 48 horas antes con un recargo del 50% al valor inicial.

3. El organizador enviará obligatoriamente a la Comisión Nacional de Rally de la FEDAK la lista de inscritos adjuntando los documentos habilitantes, 72 horas antes del evento.

4. Se considera formalizada la inscripción, lo que otorga el derecho de participación, una vez entregado:

a. formulario original de inscripción lleno con dirección de correo electrónico.

Para validar la inscripción, el día de la carrera se procederá a firmar el documento por parte del piloto.

b. copias de las cédulas de piloto, copiloto y piloto alternante

c. copias de licencias de conducir actualizadas de piloto y piloto alternante

d. cancelado el valor de inscripción correspondiente y regularizado, que por ningún motivo será devuelto.

e. documentos que permitan la verificación de las especificaciones del vehículo.

### **ARTÍCULO 3.-**

#### **CARÁCTER DE LA COMPETENCIA.**

a) Se disputa entre personas que participan por sus propios derechos libre y voluntariamente.

b) Organizadores y patrocinadores dejan expresa constancia que los participantes, acompañantes y el público en general, asisten a las competencias automovilísticas por su propia cuenta y riesgo, por lo tanto eximen a los organizadores y sus patrocinadores de cualquier tipo de responsabilidad judicial o extrajudicial, por daños personales, materiales o a terceros.

c) Las competencias son organizadas por los Clubes de Automovilismo con el aval de la "FEDAK" a través de la Comisión Nacional de Rally, cuya finalidad más importante es la de desarrollar el automovilismo en la modalidad Rally ayudando al mejoramiento de esta actividad con la finalidad de lograr el ranking que permita la participación de los mejores deportistas en competencias internacionales, en representación del Ecuador con el apoyo del Ministerio del Deporte Ecuatoriano.

#### **ARTICULO 4.- APLICACIONES**

- a) **Rally:** Evento Deportivo de Automovilismo que se desarrolla parcialmente en caminos cerrados al tránsito normal. La ruta puede incluir una o varias etapas y primes, así como tramos de enlace.
- b) **Etapas:** Se considera a un grupo de primes y enlaces que se cumplirán en un mismo día.
- c) **Súper prime:** prueba para determinar el orden de partida inicial de un Rally.
- d) **Prime:** tramo de velocidad cronometrado en caminos cerrados al tráfico normal comprendidos entre el control de largada y llegada indicados en la hoja de ruta.
- e) **Enlace:** tramo con tráfico normal abierto que deben cumplir en un tiempo determinado las tripulaciones como parte de la competencia, respetando todas las leyes de tránsito normales.
- f) **Neutralización:** Tiempo durante el cual las tripulaciones son detenidas por motivos ajenos a la organización, se mantendrá las condiciones de parque cerrado.
- g) **Parque Cerrado:** Zona en la cual no se puede hacer reparaciones, asistencia o aprovisionamiento por parte de los mecánicos o su equipo de servicio, únicamente se permite abasto técnico con autorización de los Comisarios.

- h) **Zona de Abasto o Asistencia:** Lugar con tiempo controlado, en la cual las tripulaciones y los vehículos son sometidos a reparaciones, asistencia y aprovisionamiento, por parte de los mecánicos o su equipo de servicio.
- i) **Abasto técnico:** únicamente Piloto y Copiloto pueden realizar cualquier arreglo mecánico, sin ayuda ni asistencia de terceros. (A criterio de la organización se permitirá asistencia técnica para llantas, gasolina y agua lo cual se indicara en el reglamento particular de la competencia).
- j) **Participante:** Se considera participante al vehículo que toma partida en el primer prime de una etapa.
- k) **Reenganche:** permite a un vehículo que no terminó una etapa seguir participando a etapa seguida con opción únicamente a los puntos de la etapa.
- l) **Reclasificación:** permite a un participante seguir en competencia a etapa seguida con opción a la clasificación siempre y cuando haya tomado partida en el primer prime de la etapa y que el reglamento particular lo permita.
- m) **Tiempo máximo:** es igual al kilometraje multiplicado por 1.7 expresado en minutos (Ej. 10 km x 1.7 = 17 minutos) se aplica a primes y enlaces.
- n) **Anexos:** Comunicación escrita que forma parte integrante del presente Reglamento destinado a modificar, clarificar o completar a este.
- o) **Carnet de ruta:** Tarjeta destinada a la anotación de tiempos registrados en los diferentes controles previstos en el itinerario, por parte de los comisarios de ruta.
- p) **Piloto:** Persona que compite conduciendo el vehículo. Se le otorga los tiempos de clasificación y el puntaje.

q) **Piloto Alternante:** Persona que compite conduciendo el vehículo en sustitución del piloto debidamente registrado en la ficha de inscripción con esta denominación. No se le otorga tiempo de clasificación ni puntaje. No puede alternar en una misma etapa sino únicamente a etapa seguida si el rally es de dos o mas etapas.

r) **Copiloto o Navegante:** Persona que participa en la competencia a bordo de un vehículo junto al Piloto. Este puede ser el Piloto o Piloto Alternante.

s) **Concurrente:** Persona representante de uno o más participantes, siempre y cuando sea inscrito como tal y será el intermediario entre las Autoridades y sus representados.

t) **Mecánicos o equipo de servicio:** Personal de apoyo al equipo de competencia, que está bajo responsabilidad del Piloto y/o del Concurrente.

u) **Equipo:** Denominación que se aplica al grupo conformado por: piloto, copiloto, alternante, concurrente, mecánicos y equipo de servicio de un vehículo.

v) **Tripulación:** La tripulación está conformada por dos personas a bordo en cada automóvil. Los dos miembros de la tripulación se denominarán piloto y copiloto.

w) **Reclamo:** Solicitud de inconformidad hecha por parte de la tripulación por escrito con fecha, hora y firmado por el Piloto o su concurrente.

x) **Apelación:** Solicitud de inconformidad hecha ante el Directorio de la FEDAK sobre una resolución de los Comisarios Técnicos o Deportivos.

y) **Duración de un Rally:** Un rally comienza con la Revisión administrativa técnica, mecánica y de seguridad; y finaliza con el acto de premiación.

z) **Duración del Meeting:** EL Meeting o evento inicia con la apertura de las inscripciones y termina con la publicación de los resultados oficiales

aa) **Reconocimientos:** Recorrido de parte de la tripulación por toda la ruta para conocer y realizar la respectiva hoja de ruta particular, se lo hace bajo su responsabilidad y respetando las leyes de tránsito normalmente.

bb) **Bandera Amarilla:** Indica tener precaución ante un obstáculo en la vía.

cc) **Bandera Blanca:** Indica la necesidad de ayuda médica en el lugar.

dd) **Bandera Roja:** Detención de la competencia. (Únicamente operada por los Comisarios)

#### **ARTICULO 5.- PUNTUACIONES:**

a) Se otorgará el siguiente puntaje dependiendo del número de participantes:

Con 4 o más    Con 3    Con 2

1ro 24 18 14

2do 20 16 12

3ro 18 14

4to 16

5to 14

6to 12

7mo 10

8vo 8

9no 6

10mo 4

11vo 2



A los demás participantes 1 punto.

b) El rally Vuelta al Ecuador otorgará el 50% del puntaje en cada etapa.

c) Todo rally deberá cumplir con un mínimo de 80 km de recorrido en primes.

d) Toda etapa que cubra el mínimo de 80 km en primes otorgará el 50% del puntaje individual en cada una de ellas.

e) Si un rally cubre el kilometraje mínimo en dos días se otorgara un solo puntaje al Piloto Principal, al final de la competencia.

f) No se permite alternar en una misma etapa, únicamente a etapa seguida, en cuyo caso la clasificación se otorgará al Piloto principal y el puntaje al Piloto que conduzca la etapa

g) Si hay súper prime de clasificación, este no es acumulable al tiempo y tampoco será considerado como prime para efectos de puntuación.

h) Si existiera un solo vehículo en una de las categorías, este no podrá ser el ganador y podrá optar únicamente por el punto de participación.

i) Si una competencia se suspendiera habiéndose disputado parcialmente el recorrido se otorgara los puntos y clasificación final de acuerdo al siguiente criterio:

Menos del 50% de kms. recorridos en primes se otorga el 50% en puntos..

Más del 50% de kms. recorridos si se concede puntaje y clasificación completa.

j) Las posiciones de cada competencia se determinarán mediante la suma de los tiempos obtenidos en cada prime.

k) El ganador será quien tenga el menor tiempo acumulado, en el recorrido total de la competencia, sea este en uno o más días, el tiempo del súper-prime no será acumulable al cómputo total.

l) La clasificación definitiva del campeonato será por categorías, se sumará la totalidad del puntaje obtenido en cada una de las competencias, y en caso de presentarse igualdad de puntos, éstos se definirán a favor del piloto que hubiere obtenido más primeros, segundos, terceros, etc. lugares en la categoría durante la temporada; de persistir el empate se definirá a favor del piloto que haya ganado el mayor número de primes en la temporada en cada categoría, luego a quien haya ganado el mayor número de súper primes y por último el que haya obtenido la mejor ubicación en la clasificación de la última competencia del campeonato.

m) En una competencia sea de una o más etapas al final de existir empate en el tiempo acumulado, el ganador será el que mejor tiempo haya obtenido en el súper prime de clasificación; luego se consideraran el primero, segundo, tercer primes, y así sucesivamente.

#### **ARTÍCULO 6.- PREMIACION:**

a) El Club organizador premiará con trofeos a los pilotos que se ubiquen en los tres primeros lugares de cada categoría en cada competencia.

b) Las tripulaciones (piloto y copiloto) deberán asistir obligatoriamente al podio de premiación, debidamente uniformados, en caso de no cumplir con esta disposición, perderán los puntos, premios y trofeos, salvo casos de fuerza mayor debidamente justificados por escrito, ante los Comisarios

Deportivos, antes del acto de premiación, en cuyo caso delegaran a su concurrente para que lo haga.

#### **ARTICULO 7.- DE LA REVISION ADMINISTRATIVA, MECANICA, TECNICA Y DE SEGURIDAD**

a) La Revisión Administrativa, Mecánica, Técnica de Seguridad y parque cerrado, se efectuará en el lugar, fecha y hora especificados en el reglamento particular de cada competencia y contara con la presencia del Delegado, un Comisario Deportivo y uno Técnico de la Comisión de Rally de la Fedak.

b) NO PODRAN PARTICIPAR los vehículos que no aprueben la Revisión Mecánica, Técnica y de Seguridad.

c) Las verificaciones de orden general serán:

1. Control de Licencias emitidas por la autoridad competente.
2. Matrícula del vehículo en regla.
3. Documentos que permitan la verificación de origen del vehículo. (catálogos u otros)
4. Conformidad del vehículo con la categoría en que ha sido inscrito.
5. Elementos de Seguridad.
6. Indumentaria de competencia de la tripulación. (Overol, casco, hans, guantes permitidos por la organización).
7. Correcta ubicación de la publicidad oficial.

d) Los Comisarios se reservan el derecho de realizar verificaciones en cualquier momento, antes, durante o después de la competencia.

## **ARTICULO 8: PARQUES CERRADOS Y ZONAS DE ASISTENCIA**

a) El lugar en donde se lleve a cabo la revisión mecánica será considerado como parque cerrado.

b) Los sitios de partida y llegada de cada tramo serán considerados como zonas de parque cerrado además de los que la organización expresamente determine como tal.

La inobservancia de esta norma será penalizada por los Comisarios Deportivos de conformidad con la gravedad de la falta con penalización de mínimo un minuto al tiempo acumulado del participante.

c) Toda etapa o día de competencia obligatoriamente terminará en una zona destinada para parque cerrado.

d) La organización obligatoriamente determinará e informará los lugares y horarios considerados como zona de abasto o de asistencia.

e) En los enlaces únicamente está permitido los abastos técnicos, determinados por la organización.

El incumplimiento a esta norma será sancionada con la asignación del tiempo máximo en el prime inmediatamente anterior.

f) La organización se reserva el derecho de enviar a régimen de Parque Cerrado para la verificación de cualquier auto participante en el lugar determinado por la organización, antes, durante o después de la competencia.

La negativa a esta disposición será causal de exclusión inmediata de la prueba.

La falta de entrega de documentos que permitan la verificación será causal de exclusión de la prueba.

g) Si un vehículo en las verificaciones, los Comisarios han encontrado irregularidades graves, será excluido del Campeonato.

#### **ARTICULO 9: SUPER PRIME Y ORDEN DE PARTIDA**

a) En el súper prime, si lo hay, el orden de partida será de menor a mayor cilindrada

b) Los tiempos del Súper Prime servirán únicamente para determinar el orden de partida del primer prime de la competencia.

c) Los vehículos que no clasifiquen en el Súper Prime, largaran últimos de su categoría o en la ubicación que determinen los Comisarios por razones de seguridad.

d) Si no hay súper prime de clasificación, el orden de partida será determinado por los Comisarios Deportivos considerando la performance y la clasificación dentro del Campeonato de los participantes.

e) Los autos turbo alimentados tracción integral partirán con dos minutos de intervalo y los demás a un minuto del inmediatamente anterior.

#### **ARTICULO 10: DESARROLLO DE LA COMPETENCIA**

a) El orden de partida de la primera etapa será conforme a la clasificación general del súper prime, si lo hay.

- b) Si no hay súper prime el orden de partida de la primera etapa será determinado por los Comisarios Deportivos, considerando la performance y la clasificación en el Campeonato de los participantes.
- c) En rallies de dos o más etapas el orden de partida a partir de la segunda etapa será conforme a la clasificación general acumulada.
- d) A un piloto que auxilia a quien exhiba la bandera blanca y de ser necesario traslada a los necesitados hasta el siguiente punto de control o lugar adecuado más próximo, se le otorgará el mejor tiempo de la clasificación de su categoría en ese prime y podrá recuperar su ubicación de largada en los siguientes primes sin penalización.
- e) Si un auto obstruye el paso y es ayudado a retirarlo por otra tripulación **únicamente** para impedir que la competencia se interrumpa, a la(s) tripulación(es) que ayude(n) se le(s) otorgará el mejor tiempo multiplicado por 1.1 de su categoría, en ese prime.
- f) Auto alcanzado debe ser auto rebasado, el incumplimiento de esta norma será sancionada con penalización de minuto por minuto o fracción al tiempo acumulado, considerando el tiempo de obstrucción comprobada.
- g) Se tomará en cuenta únicamente pruebas visuales sobre los hechos (filmaciones) relacionados con los literales e) f)
- h) Los Comisarios están facultados a neutralizar un prime del Rally, cuando las circunstancias así lo ameriten.
- i) Los abastos y asistencias son permitidos únicamente en las zonas indicadas en el reglamento particular.
- j) En los enlaces únicamente los abastos técnicos son permitidos.

El incumplimiento de esta norma será sancionada con la adjudicación del tiempo máximo en el prime inmediatamente anterior.

k) En los sitios de control de largada de los especiales de velocidad (primes) se partirá mediante relojes colocados en el sitio de inicio del prime o bandera operada por el Comisario respectivo y la llegada con bandera a cuadros.

l) El cuidado y seguridad del Carnet de Ruta es de exclusiva responsabilidad de la tripulación, la falta de este o su deterioro que impida ver sus registros otorgara el tiempo de reclasificado al participante en los tramos que no sea posible ver los registros en el carnet. Los tiempos en las hojas de control de los comisarios únicamente servirán para verificar posibles errores en los carnets.

m) Al finalizar un sector el tiempo se considerará al momento en que el Copiloto presente ante el Comisario el carnet de ruta para que este ponga la hora de presentación y la hora de salida real del siguiente tramo.

n) El adelanto al orden de partida que debe ser igual al orden de llegada anterior, será penalizado con un minuto por cada puesto de adelanto.

o) El retraso a la hora de presentación del carnet de ruta ante el Comisario será penalizado con 10 segundos por cada minuto de retraso, se desechan los segundos.

p) Al participante que se presente retrasado al control horario los Comisarios lo ubicarán detrás de los participantes que ya tengan la hora de partida del prime en el carnet de ruta.

- q) Una vez que el copiloto haya presentado el carnet en el control el Comisario procederá a poner en el carnet la hora real de partida del siguiente tramo.
- r) Los Comisarios podrán cambiar el orden de partida de un tramo por razones de seguridad o si ven que un auto es más rápido que el anterior.
- s) Es obligatorio seguir y completar todo el recorrido y en el sentido indicado en la Hoja de Ruta el desvío de este será causal de exclusión del vehículo.
- t) Es obligatorio para todos los participantes cumplir con el 100% del recorrido incluido los enlaces.
- u) NO se permite transportar los vehículos en remolques. Si se lo hace determina la exclusión de la competencia.
- v) El auto de pre-apertura (00) partirá 20 minutos antes de la hora prevista de partida del primer participante en cada prime y el auto de apertura (0) 10 minutos antes.
- w) En los primes, la circulación de los competidores en dirección contraria a lo que determina la Hoja de Ruta, determina la Exclusión del vehículo y su equipo.
- x) Es prohibido dar marcha atrás. Si un vehículo al finalizar un prime se pasa de la Mesa de Control, deberá el copiloto bajarse y presentar el Carnet de Ruta al Comisario para que se registre su tiempo.
- y) Toda tripulación está obligada a respetar a las Autoridades de Control y acatar las instrucciones que se les dé en su Mesa de Control, la inobservancia será penalizada o sancionada por los Comisarios Deportivos.



z) Al finalizar un Prime y recibir la tripulación el Carnet registrado el tiempo, deben abandonar de inmediato la Zona de Control y dirigirse al siguiente punto de partida.

aa) El piloto que obstaculice la circulación o deje parqueado el vehículo en las zonas de salida y llegada de un prime, será sancionado con 1 minuto al tiempo acumulado de la etapa.

bb) Si un auto obstaculiza el paso a los demás competidores, puede ser ayudado por terceros para retirarlo a un costado de la vía, sin que esto implique sanción alguna.

cc) No se permite ningún tipo de abasto o asistencia en los tramos de prime, sin embargo se pueden ayudar entre participantes únicamente con los implementos o herramientas que lleven dentro de los autos de competencia.

dd) En prime, a quien reciba abasto o asistencia externa directa o a través de otro competidor que le permita llegar a la meta, se le otorgara el tiempo máximo del prime.

ee) La mesa de control de largada se levantará una vez haya partido el vehículo de cierre.

ff) La mesa de control de llegada se levantará una vez haya llegado el vehículo de cierre.

gg) Si un auto de competencia llega luego del vehículo de cierre esta fuera de carrera y optará por la reclasificación o el reenganche según lo permita el reglamento particular de una prueba.

## **ARTICULO 11: SUSPENSION DE UN PRIME**

a) Un Prime detenido podrá ser declarado terminado por causas de fuerza mayor, únicamente por los Comisarios Deportivos o el Director de Carrera e indicarán el sitio y hora en el que se volverá a reiniciar la competencia.

b) A efectos de clasificación:

Si el Prime ha sido detenido antes de su terminación la clasificación será la que corresponda al punto de

detención, con la hora registrada en ese sitio de haber un control y de no haber control, se considerara

desierto ese prime.

c) Si, en un prime suspendido varios competidores cumplen el recorrido total, y otros son retenidos en el trayecto, sin que puedan continuar, a los retenidos se otorgara el mejor tiempo de su categoría multiplicado por 1.1, en este caso a ningún participante se le otorgara mayor tiempo que este, aun cuando haya llegado con mayor tiempo.

d) Si, en un prime suspendido no llegare ningún participante de una categoría se les otorgara el tiempo de la categoría inmediatamente superior de conformidad con el literal anterior (C)

## **ARTICULO 12: NUMEROS DE IDENTIFICACION**

a) El número del vehículo, será el que conste en la ficha de inscripción que deben ser respetados obligatoriamente, colocados en los vidrios laterales posteriores de 25 cm de alto por 4 cm de trazo y en la parte superior derecha

del parabrisas anterior de 12 cm de alto por 2 cm de trazo, de color amarillo intenso.

b) En las ventanas posteriores del vehículo, debajo del número únicamente deben constar la inicial del Nombre y el Apellido de la tripulación, con una altura mínima de 8 cm y letras de color blanco, no se permite publicidad en estos lugares.

c) Quienes no cumplan con estos requisitos no podrán participar en la competencia.

### **ARTÍCULO 13: PUBLICACION DE RESULTADOS Y PODIUM DE PREMIACION**

a) Los resultados provisionales se darán a conocer inmediatamente terminada la competencia.

b) Se otorgará cinco minutos para reclamar de posibles errores antes de oficializar los mismos.

c) Si existe errores deben corregirse inmediatamente sin necesidad de un reclamo.

d) Con los resultados provisionales de realizará el pódium de premiación, independientemente de posibles reclamos existentes no resueltos.

e) De existir eventuales reclamos deben ser presentados de conformidad con el Art. 14 del presente reglamento.

f) En el pódium de premiación no se entregaran los trofeos y premios correspondientes a los involucrados en un reclamo pendiente de resolución.

La entrega se la hará luego de resuelto el reclamo

## **ARTICULO 14: RECLAMACIONES Y APELACIONES**

### **a) RECLAMACIONES DE CARÁCTER DEPORTIVO**

1. Únicamente los pilotos participantes o sus concurrentes pueden presentar un reclamo ante el Director de Carrera, hasta máximo 15 minutos después de leídos los resultados preliminares de la competencia, por escrito, debidamente sustentado y adjuntado la caución de usd 100,00 dólares, no se aceptarán reclamos verbales, en este debe constar la firma, fecha y hora de presentación del mismo.
2. Si se cumple con el tiempo previsto, el Director de Carrera entregará el documento a los Comisarios Deportivos y estos decidirán sobre lo reclamado.
3. Si se trata de errores estos se rectificarán con la brevedad posible, sin necesidad de caución.

### **b) RECLAMACIONES DE CARÁCTER TECNICO**

1. Cada reclamación respecto de las características técnicas de un auto deberá ser específica de una sola parte del auto y presentada ante el Director de Carrera, por los Pilotos o su concurrente, por escrito, hasta máximo 15 minutos después de leídos los resultados preliminares de la competencia.
2. Si se ha cumplido con el tiempo previsto en la entrega del reclamo, el Director de Carrera luego de la cancelación de una caución de quinientos dólares por parte del reclamante, entregará el documento a los Comisarios Técnicos para que procedan con la verificación correspondiente.

3. La verificación se la hará en la hora y lugar determinado por los Comisarios Técnicos dependiendo de los documentos que permitan la verificación y de las facilidades que preste el reclamante para hacerlo.
4. Tanto el auto del reclamante y del reclamado ingresarán al parque cerrado.
5. Los comisarios técnicos remitirán su informe a los Comisarios Deportivos para los fines consiguientes.
6. Los costos totales, incluida la caución, que generen la verificación correrán por cuenta de quien no haya tenido la razón, dichos valores serán establecidos por la organización.
7. El auto reclamado deberá quedar en iguales condiciones a las que ingresó al parque cerrado.
8. Mientras dure el proceso de reclamación y no exista una resolución en firme, los autos del reclamante y del reclamado estarán a disposición de los Comisarios Deportivos en régimen de parque cerrado en el lugar que estos lo indiquen.
9. Luego de cancelados los valores generados para la verificación, por parte de quien NO haya tenido la razón, se procederá a la entrega de los autos para que puedan retirarlos del parque cerrado.

**c) APELACIONES**

1. Las apelaciones deben ser presentadas por los Pilotos o su concurrente ante el Comité de Apelación y Disciplina de la FEDAK por escrito debidamente sustentada, hasta máximo 48 horas después de notificado por

escrito por parte de los comisarios deportivos sobre la sanción. Si esta no cuenta con la firma, fecha y hora de presentación, no será válida.

2. Las resoluciones del Comité de Apelación y Disciplina de la FEDAK serán de carácter vinculante para las partes.

## **ARTÍCULO 15: DE LA PUBLICIDAD EN EL CAMPEONATO NACIONAL Y VUELTA A LA REPUBLICA**

a) Los derechos de publicidad, en su totalidad, son de exclusiva propiedad de la FEDAK.

b) La FEDAK colocará stickers de 60 cm de ancho por 30 cm de alto con la publicidad oficial en:

En las 2 puertas delanteras del vehículo debajo de los espejos retrovisores y 1 en el capot delantero, en estas no podrá ir más que la publicidad oficial.

c) Serán el piloto y/o el equipo participante, quienes se responsabilizarán que los stickers estén correctamente pegados.

d) La modificación o el impedimento para colocar los stickers publicitarios oficiales, y/o la falta de un stickers ya colocado que haya sido sacado en forma intencional, **EXCLUYE** al vehículo de la competencia.

e) La tripulación solicitará a la organización los stickers de los auspiciantes oficiales que falten en el auto con anterioridad a un evento, no podrá largar si estos no están completos.

f) Los vehículos de **ABASTO** deberán estar debidamente identificados con el número del auto que asisten y el sticker oficial en el frente del capot delantero

## **ARTICULO 16: ELEMENTOS SEGURIDAD OBLIGATORIOS**

Es responsabilidad del Club organizador que cada vehículo inscrito tenga para la revisión mecánica

obligatoriamente lo siguiente:

1. Switch Master (Corta Corriente) que al ser desconectado apague el motor.
2. Rollbar con tubo estructural de un diámetro no menor a 1"7/8 de pulgada, tipo jaula de 6 puntos mínimo anclados al piso, con protección lateral en las puertas en forma de X
3. Cinturones de competencia tipo arnés doble sobre los hombros.
4. Butacas monovolumen de competencia con especificaciones de homologación.
5. Eliminado el seguro del volante.
6. Extintor de incendios móvil 2kg.
7. Sistema de extinción de incendios 5kg.
8. Botiquín de primeros auxilios (aprobado por el Comisario Médico)
9. Una bandera amarilla y una blanca
10. Llantas en perfecto estado
11. Seguros de capot. Se prohíbe la utilización de correas o pulpos elásticos
12. Limpia parabrisas en perfecto estado de funcionamiento.
13. Se prohíbe el uso de escape libre, se debe instalar uno o más resonadores, solo se permitirá en la categoría 1.
14. Luces de iluminación, indicación y stop en perfecto funcionamiento
15. Espejos retrovisores, uno interior y dos exteriores.
16. Batería en su ubicación original o no expuesta dentro del habitáculo

17. Tanque de combustible original o no expuesto dentro de habitáculo, con toma de abasto y

desfogue en la parte exterior del vehículo

18. Guarda barro cuatro.

19. Carrocería y vidrios originales. Se prohíbe la sustitución de los vidrios del vehículo por micas.

20. Parabrisas laminado y ventanas laterales con láminas de seguridad.

21. Publicidad oficial

22. Hans, Vestimenta y cascos de competencia con especificaciones de homologación. Se prohíbe la utilización de cuelleras.

**QUIENES NO CUMPLAN CON TODOS LOS ELEMENTOS DE SEGURIDAD NO PODRAN PARTICIPAR EN NINGUNA COMPETENCIA DE RALLY A NIVEL NACIONAL.**

**EL CLUB QUE NO CUMPLA O NO HAGA CUMPLIR A LOS PARTICIPANTES ESTA DISPOSICIÓN SERÁ SANCINADO POR LA FEDAK.**

#### **ARTICULO 17: REGLAMENTACIÓN TÉCNICA**

##### **a) CATEGORIAS: NÚMEROS DE IDENTIFICACIÓN**

1. mas 2000 cc del 100 al 199

2. de 1651 a 2050cc del 200 al 299

3. de 1451 a 1650 cc del 300 al 399

4. de 1251 a 1450 cc del 400 al 499



5. hasta 1250 cc del 500 al 599

6. Jeep y SUV del 600 al 699

7. Camionetas doble cabina y Buggys del 700 al 799

Para los vehículos turbo alimentados a gasolina se calculara como cilindrada real a la nominal por 1.7

Para los vehículos turbo diesel se calculará como cilindrada real a la nominal por 1.4

Se limita en número de cilindros a seis

b) **VEHICULOS ADMITIDOS** Serán admitidos los Vehículos de producción en serie que tengan las características elementales de origen u homologadas grupo "N" de conformidad con los documentos que permitan su verificación según el año de fabricación de los mismos.

c) **PESOS MINIMOS POR CATEGORIA**

1. mas 2000 cc 1400 kg

2. de 1651 a 2050cc 1000 kg

3. de 1451 a 1650 cc 930 kg

4. de 1251 a 1450 cc 850 kg

5. hasta 1250 cc 790 kg

6. Jeeps y SUV peso mínimo el de fabrica

7. camionetas doble cabina peso mínimo el de fábrica buggys 800 kg

d) **ACEPTACION Y RESTRICCIONES**

1. Todos los vehículos deben tener el motor de la misma marca y cilindrada correspondientes a la carrocería del año de fabricación.

2. Los motores turbo alimentados usarán el restrictor del turbo máximo de 33 mm de diámetro.

3. Para la categoría 1. El 7/8 del motor debe ser original estandar.

La contravención a esta norma será causal de exclusión de la competencia o si se determina con anterioridad la prohibición de participar en esa competencia.

4. Todos los vehículos participantes deberán usar gasolina de surtidor de expendio en las estaciones de servicio público.

La organización se reserva el derecho de proveer de combustible a costo del participante en una o varias estaciones de servicio público durante el desarrollo de la competencia.

La negativa por parte de la tripulación será causal de exclusión de la competencia.

5. Se prohíbe usar gasolina de avión o de fabricación especial.

6. Se permite únicamente el uso de aditivos de uso comercial.

7. No se permite el reemplazo de vidrios por micas.

8. Se permite el uso de fibra de vidrio en la carrocería pero manteniendo la forma original de las piezas reemplazadas.

9. Se permite el ensanchado de los guardafangos para permitir cubrir los neumáticos.

10. Se permite el uso del block de cilindros estándar o rectificado siempre y cuando no sobrepase la cilindrada de la categoría.

11. Se permite el encamisado del block de motor, para recuperarlo.

12. Los piñones de la caja de cambios son libres, pero se mantendrá la coraza de la marca original.
13. En la categoría 1 Se permite el uso de piñoneras homologadas grupo "N" o piñonera recta con las mismas relaciones de la homologada.
14. Se prohíbe el uso de cajas secuenciales.
15. Los soportes de motor y caja de cambios se pueden cambiar pero manteniendo el número y posición de los originales.
16. Se permite el uso de autoblocante.
17. Ruliman, plato y disco de embrague libres.
18. Sistemas de admisión y escape libres, excepto la categoría 1.
19. El sistema de escape saldrá por la parte posterior de la carrocería y tendrá mínimo un resonador.
20. La centralina de encendido electrónico, la central electrónica de la inyección y la unidad electrónica de control del sistema de freno son libres a condición de que sean intercambiables con las originales. Está prohibido añadir interruptores entre los sensores.
21. Espirales, bases y amortiguadores de la suspensión libres.
22. El uso de servofreno es opcional.
23. El uso del radiador de calefacción es opcional.
24. El freno de mano se permite modificar por hidráulico y/o cambiar su posición.
25. Frenos libres, pero mantendrán el sistema original. Se permite el cambio de frenos de disco en lugar de tambor.
26. Se permite cambiar los pernos por espárragos con tuercas.

27. Las ruedas en su conjunto son libres, a condición de que no sobresalgan de la carrocería.

28. Se prohíbe el uso de llantas slick (100% lisas)

29. Se limita el uso a ocho llantas por carrera. Excepto en casos de fuerza mayor con autorización de los Comisarios Deportivos.

#### **ARTICULO 18: DISPOSICIONES GENERALES**

a) Toda tripulación que desee participar fuera del País deberá sujetarse a los reglamentos del Campeonato del País organizador y deberá obtener el documento habilitante en la ADN Nacional de la FIA.

b) Todo lo que no este, expresamente autorizado en el presente reglamento, está prohibido.

c) Será deber de todos los pilotos y miembros de su equipo, sean mecánicos, abastos o familiares comportarse de una manera que no ofenda la moral y el espíritu deportivo.

d) La indisciplina, falta de conducta, decoro, ética deportiva, poner en riesgo la integridad física de otros competidores, de ellos mismos, del público en general o la violación de las normas del buen vivir, será sancionada de conformidad con el estatuto de la FEDAK.

e) Está terminantemente prohibido el consumo de drogas y/o bebidas alcohólicas antes o durante la competencia, sopena de exclusión de la prueba.

f) El desconocimiento del presente reglamento, por la razón que fuere, no le exime al participante de allanarse y cumplir este en todas sus partes.

Aprobado por: COMISION NACIONAL DE RALLY DE LA FEDAK<sup>49</sup>

Los reglamentos de circuito, todo terreno y karting, los detallaré en los anexos ya que conlleva mucho material.

#### **4.2.4 Requisitos para realizar una competencia automovilística**

Los requisitos que emana la FEDAK se encuentran en los diversos reglamentos deportivos, según sea la disciplina que se desee participar como es el caso de los circuitos, rally, todo terreno y karting.

Se ha hecho un acopio entre las diversas disciplinas, y se ha sintetizado en los siguientes requisitos:

- Se disputa entre personas que participan por sus propios derechos libre y voluntariamente.
- Organizadores y patrocinadores dejan expresa constancia que los participantes, acompañantes y el público en general, asisten a las competencias automovilísticas por su propia cuenta y riesgo, por lo tanto eximen a los organizadores y sus patrocinadores de cualquier tipo de responsabilidad judicial o extrajudicial, por daños personales, materiales o a terceros.
- Las competencias son organizadas por los Clubes de Automovilismo con el aval de la “FEDAK” a través de la Comisión Nacional de Rally, cuya finalidad más importante es la de desarrollar el automovilismo en la modalidad Rally ayudando al mejoramiento de esta actividad con la finalidad de lograr el ranking que permita la participación de los mejores

---

<sup>49</sup> [www.fedakecuador.com/reglamentos](http://www.fedakecuador.com/reglamentos)

deportistas en competencias internacionales, en representación del Ecuador con el apoyo del Ministerio del Deporte Ecuatoriano.

- El Comité de Apelación y Disciplina nombrado por la FEDAK, tiene plena facultad para sancionar, multar, amonestar, etc, a todo Club, Piloto (s), Copiloto (s), Concurrente (s), equipo (s) y toda persona que forme parte del o los eventos deportivos y que por cualquier motivo contravengan el presente reglamento, o causare indisciplina, falta de ética deportiva, decoro o a las costumbres del buen vivir, etc.
- Nombrará para cada competencia:
  1. 1 Delegado
  2. 1 Comisario Deportivo
  3. 1 Comisario Técnico
- Los Clubes aprobados organizarán una fecha válida para el Campeonato Nacional de rally, circuito, todo terreno y rally
- Los Clubes organizadores son responsables de la obtención de los permisos correspondientes emitidos por las autoridades en cada una de sus jurisdicciones.
- En el caso de asignación de fondos públicos para estos eventos, los Clubes deberán cumplir con las disposiciones de Ley y demás disposiciones Jurídicas que sean aplicables respecto a la gestión financiera y administración de fondos públicos.
- El club organizador cobrará a los participantes un valor por concepto de inscripción y derecho de participación para cubrir sus gastos de organización.

- Las inscripciones ordinarias se cerraran 72 horas antes del inicio del rally, y las extraordinarias 48 horas antes con un recargo del 50% al valor inicial.
- El organizador enviará obligatoriamente a la Comisión Nacional de Rally de la FEDAK la lista de inscritos adjuntando los documentos habilitantes, 72 horas antes del evento.
- Se considera formalizada la inscripción, lo que otorga el derecho de participación, una vez entregado:
  - a. formulario original de inscripción lleno con dirección de correo electrónico. Para validar la inscripción, el día de la carrera se procederá a firmar el documento por parte del piloto.
  - b. copias de las cédulas de piloto, copiloto y piloto alternante
  - c. copias de licencias de conducir actualizadas de piloto y piloto alternante
  - d. cancelado el valor de inscripción correspondiente y regularizado, que por ningún motivo será devuelto.
  - e. documentos que permitan la verificación de las especificaciones del vehículo.
- Es responsabilidad del Club organizador que cada vehículo inscrito tenga para la revisión mecánica obligatoriamente lo siguiente:
  1. Switch Master (Corta Corriente) que al ser desconectado apague el motor.

2. Rollbar con tubo estructural de un diámetro no menor a 1"7/8 de pulgada, tipo jaula de 6 puntos mínimo anclados al piso, con protección lateral en las puertas en forma de X
3. Cinturones de competencia tipo arnés doble sobre los hombros.
4. Butacas monovolumen de competencia con especificaciones de homologación.
5. Eliminado el seguro del volante.
6. Extintor de incendios móvil 2kg.
7. Sistema de extinción de incendios 5kg.
8. Botiquín de primeros auxilios (aprobado por el Comisario Médico)
9. Una bandera amarilla y una blanca
10. Llantas en perfecto estado
11. Seguros de capot. Se prohíbe la utilización de correas o pulpos elásticos
12. Limpia parabrisas en perfecto estado de funcionamiento.
13. Se prohíbe el uso de escape libre, se debe instalar uno o más resonadores, solo se permitirá en la categoría 1.
14. Luces de iluminación, indicación y stop en perfecto funcionamiento
15. Espejos retrovisores, uno interior y dos exteriores.
16. Batería en su ubicación original o no expuesta dentro del habitáculo
17. Tanque de combustible original o no expuesto dentro de habitáculo, con toma de abasto y desfogue en la parte exterior del vehículo
18. Guarda barro cuatro.



19. Carrocería y vidrios originales. Se prohíbe la sustitución de los vidrios del vehículo por micas.

20. Parabrisas laminado y ventanas laterales con láminas de seguridad.

21. Publicidad oficial

22. Hans, Vestimenta y cascos de competencia con especificaciones de homologación. Se prohíbe la utilización de cuelleras.

- QUIENES NO CUMPLAN CON TODOS LOS ELEMENTOS DE SEGURIDAD NO PODRAN PARTICIPAR EN NINGUNA COMPETENCIA DE RALLY A NIVEL NACIONAL.
- EL CLUB QUE NO CUMPLA O NO HAGA CUMPLIR A LOS PARTICIPANTES ESTA DISPOSICIÓN SERÁ SANCINADO POR LA FEDAK.
- Todos los vehículos participantes deberán usar gasolina de surtidor de expendio en las estaciones de servicio público.
- Se prohíbe usar gasolina de avión o de fabricación especial.
- Se permite únicamente el uso de aditivos de uso comercial.
- No se permite el reemplazo de vidrios por micas.
- Se permite el uso de fibra de vidrio en la carrocería pero manteniendo la forma original de las piezas reemplazadas.
- Toda tripulación que desee participar fuera del País deberá sujetarse a los reglamentos del Campeonato del País organizador y deberá obtener el documento habilitante en la ADN Nacional de la FIA.

- Será deber de todos los pilotos y miembros de su equipo, sean mecánicos, abastos o familiares comportarse de una manera que no ofenda la moral y el espíritu deportivo.
- La indisciplina, falta de conducta, decoro, ética deportiva, poner en riesgo la integridad física de otros competidores, de ellos mismos, del público en general o la violación de las normas del buen vivir, será sancionada de conformidad con el estatuto de la FEDAK.
- Está terminantemente prohibido el consumo de drogas y/o bebidas alcohólicas antes o durante la competencia, sopena de exclusión de la prueba.
- El desconocimiento del presente reglamento, por la razón que fuere, no le exime al participante de allanarse y cumplir este en todas sus partes.

Los antes descritos requisitos se ajustan a las competencias automovilísticas, pero según el caso sea rally, circuito, todo terreno y karting, se realizan otros ítems que son indispensables para el normal desarrollo de una carrera.

#### **4.2.5 Requisitos para ser piloto de Competencias Automovilísticas**

Para poder ser piloto de competencias automovilísticas se requerirá cumplir con algunas exigencias:

“A) Llenar la solicitud respectiva con los datos.

B) 2 Fotografías tamaño Carnet.

C) 1 Copia a color de la Licencia de Conducir, Cedula de Identidad y Papeleta de Votación.

D) Llenar la Ficha Médica Personal (Historial) conjuntamente con el médico Deportólogo, debidamente firmada por el Piloto y el Médico y adjuntarla al Certificado.

E) Certificado Médico emitido Por un Médico Deportólogo Autorizado Por FEDAK, listado adjunto.

Pilotos Mayores de 45 años deben presentar al médico un Electro Cardiograma y adjuntarlo a los documentos.

F) Realizar el depósito o transferencia de Usd 89,60 (Ochenta y nueve con 60/100) en la cuenta corriente # 1061116001 a nombre del Sr. José Villalba y/o Marcelo Calderón en el Banco de Proamérica.

G) Enviar la documentación y respaldos de Pago por Courier, en sobre cerrado a nombre de FEDERACION ECUATORIANA DE AUTOMOVILISMO Y KARTISMO DEPORTIVO FEDAK

H) Informar los datos para la emisión de la factura.

Nombre:

RUC o Numero de Cedula de Identidad.

DIRECCION:

Teléfono:

Una vez recibidos todos los documentos, en 8 días hábiles se remitirá la respectiva Licencia Deportiva<sup>50</sup>.

Cabe recalcar que para ser piloto deberá obtener primero la licencia emitida por la Agencia Nacional de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial, puesto

---

<sup>50</sup> [www.fedakecuador.com](http://www.fedakecuador.com)

que se debe enmarcar en lo que dispone la ley para poder conducir un vehículo automotor.

## **4.3. MARCO JURIDICO**

### **4.3.1 Legislación Ecuatoriana**

#### **4.3.1.1 Constitución de la República del Ecuador**

La legislación Ecuatoriana en la Constitución de la República del Ecuador estable en su Art. 24 dicta que “las personas tienen derecho a la recreación y al esparcimiento, a la práctica del deporte a al tiempo libre”<sup>51</sup>, esto se enmarca en las normas del buen vivir en donde dice que las personas tienen deberes y derechos y entre uno de ellos está el que mencionamos. También el mismo cuerpo legal expresa en el Art. 39 que “El estado garantizará los derechos de las jóvenes y los jóvenes y promoverá su efectivo ejercicio a través de políticas y programas, instituciones y recursos que aseguren y mantengan de modo permanente su participación e inclusión e todos los ámbitos, en particular en los espacios de poder público. El Estado reconocerá a las jóvenes y los jóvenes como actores estratégicos del desarrollo del país, y les garantizará la educación, salud, vivienda, recreación, deporte, tiempo libre, libertad de expresión y asociación. El Estado fomentará su incorporación al trabajo en condiciones justas y dignas, con énfasis en la capacitación, la garantía de acceso al primer empleo y la promoción de sus habilidades de emprendimiento.”<sup>52</sup>. nos remite este artículo que los jóvenes tienen derecho que el estado le garantice su normal desarrollo en la educación, el deporte, puesto que cuerpo sana en mente

---

<sup>51</sup> Constitución de la República del Ecuador, 2008

<sup>52</sup> Constitución de la República del Ecuador, 2008

sana y las personas deben fomentar el deporte para erradicar el ser sedentario, ya que cuando una persona realiza ejercicios puede cumplir de mejor manera sus actividades.

El Art 45 de la Carta Magna del Ecuador dice que “las niñas, niños y adolescentes gozarán de los derechos comunes del ser humano, además de los específicos de su edad. El Estado reconocerá y garantizará la vida, incluido el cuidado y protección desde la concepción. Las niñas, niños y adolescentes tienen derecho a la integridad física y psíquica; a su identidad, nombre y ciudadanía; a la salud integral y nutrición; a la educación y cultura, al deporte y recreación; a la seguridad social; a tener una familia y disfrutar de la convivencia familiar y comunitaria; a la participación social; al respeto de su libertad y dignidad; a ser consultados en los asuntos que les afecten; a educarse de manera prioritaria en su idioma y en los contextos culturales propios de sus pueblos y nacionalidades; y a recibir información acerca de sus

progenitores o familiares ausentes, salvo que fuera perjudicial para su bienestar.”<sup>53</sup>. Al igual que el artículo anterior en el que habla de los jóvenes, así mismo este artículo nos explica que los niños y niñas tienen derecho a recrearse y a realizar deporte, puesto que el deporte une pueblos, crea lasos de amistad y fraternidad entre países, pueblos, etc. Por ello enseñar a los niños a realizar una actividad física que ayude a su desarrollo y crecimiento los hará mejores personas para el futuro.

---

<sup>53</sup> *Ibíd*em

El Art. 340 de la Constitución emana que “El sistema nacional de inclusión y equidad social es el conjunto articulado y coordinado de sistemas, instituciones, políticas, normas, programas y servicios que aseguran el ejercicio, garantía y exigibilidad de los derechos reconocidos en la Constitución y el cumplimiento de los objetivos del régimen de desarrollo. El sistema se articulará al Plan Nacional de Desarrollo y al sistema nacional descentralizado de planificación participativa; se guiará por los principios de universalidad, igualdad, equidad, progresividad, interculturalidad, solidaridad y no discriminación; y funcionará bajo los criterios de calidad, eficiencia, eficacia, transparencia, responsabilidad y participación. El sistema se compone de los ámbitos de la educación, salud, seguridad social, gestión de riesgos, cultura física y deporte, hábitat y vivienda, cultura, comunicación e información, disfrute del tiempo libre, ciencia y tecnología, población, seguridad humana y transporte.”<sup>54</sup> El estado ecuatoriano ha promovido la descentralización, por ello en este caso lo que nos interesa que es el deporte también se incluye en este tipo de régimen descentralizado, que pretende lograr una nueva forma de gobierno más eficaz y eficiente.

Hablando del Art. 381 del cuerpo legal antes mencionado dice que “El Estado protegerá, promoverá y coordinará la cultura física que comprende el deporte, la educación física y la recreación, como actividades que contribuyen a la salud, formación y desarrollo integral de las personas; impulsará el acceso masivo al deporte y a las actividades deportivas a nivel

---

<sup>54</sup> *Ibíd*em

formativo, barrial y parroquial; auspiciará la preparación y participación de los deportistas en competencias nacionales e internacionales, que incluyen los Juegos Olímpicos y Paraolímpicos; y fomentará la participación de las personas con discapacidad. El Estado garantizará los recursos y la infraestructura necesaria para estas actividades. Los recursos se sujetarán al control estatal, rendición de cuentas y deberán distribuirse de forma equitativa.”<sup>55</sup> Emanan que el estado debe entregar los recursos necesarios para que las actividades deportivas se desarrollen de la mejor manera, con infraestructura adecuada para cada modalidad de deporte y que los recursos sean equitativos para los diversos tipos de deportes existentes.

El Art. 382 dice que “se reconoce la autonomía de las organizaciones deportivas y de la administración de los escenarios deportivos y demás instalaciones destinadas a la práctica del deporte, de acuerdo con la ley.”<sup>56</sup> Con esto se refiere a que los órganos deportivos deben ser autónomos, es decir que son independientes de otras entidades.

Con lo expresado, se puede decir que el Estado promueve la práctica del deporte, facilitando para ello la autonomía de los centros deportivos y descentralizando su administración para de esta manera ser un ente calificado para apoyar al deporte en todas sus clases y tipos, puesto que si el Ministerio del Deporte reconoce un deporte debe apoyarlo para que surja y emane deportistas de calidad, capaces de dejar en alto el nombre de nuestro país.

---

<sup>55</sup> Constitución de la República del Ecuador, 2008

<sup>56</sup> *Ibíd*em



#### 4.3.1.2 Ley del Deporte

En la actualidad vivimos un momento en el que el deporte es considerado muy productivo y des estresante para las personas, ya que en este mundo lleno de contrariedades que se vive al momento y el estrés es un problema latente en la sociedad, el estado ecuatoriano quiere promover el deporte para que la gente deje el sedentarismo y viva sanamente. Por ello la ley del deporte en su Art. 1 dice que “Las disposiciones de la presente Ley, fomentan, protegen y regulan al sistema deportivo, educación física y recreación, en el territorio nacional, regula técnica y administrativamente a las organizaciones deportivas en general y a sus dirigentes, la utilización de escenarios deportivos públicos o privados financiados con recursos del Estado.”<sup>57</sup> La ley del deporte impulsa para que los ecuatorianos realicemos alguna actividad deportiva para poder desarrollarnos de una manera más sana y eficaz en las actividades que realizamos diariamente<sup>58</sup>.

Así mismo el Art. 8 del mismo cuerpo legal expresa que “se considera deportistas a las personas que practiquen actividades deportivas de manera regular, desarrollen habilidades y destrezas en cualquier disciplina deportiva individual o colectiva, en las condiciones establecidas en la presente ley, independientemente del carácter y objeto que persigan.”<sup>59</sup> Este articulo nos dicta que los deportistas son personas que realicen una actividad deportiva para alcanzar un desarrollo y llegar a ser un representante deportivo dentro y fuera del país.

---

<sup>57</sup> Ley del deporte

<sup>59</sup> Ley del deporte

#### **4.3.1.3 Código Orgánico Integral Penal**

En concordancia con el Código Orgánico Integral Penal establece elementos de conductas penalmente relevantes entre ellas tenemos la que describe el Art. 26 que dice que el dolo “Actúa con dolo la persona que tiene el designio de causar daño. Responde por delito preterintencional la persona que realiza una acción u omisión de la cual se produce un resultado más grave que aquel que quiso causar, y será sancionado con dos tercios de la pena.”<sup>60</sup> Este delito es aquel que refiere a una violación de la ley al ya que causa más daño del que pretendió hacer en el caso de delitos de tránsito en el caso de una competencia y ocurre un accidente se podría referir que es un delito preterintencional.

El Art. 377 nos dice que “La persona que ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas por infringir un deber objetivo de cuidado, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por seis meses una vez cumplida la pena privativa de libertad. Serán sancionados de tres a cinco años, cuando el resultado dañoso es producto de acciones innecesarias, peligrosas e ilegítimas, tales como:

1. Exceso de velocidad.
2. Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo.
3. Llantas lisas y desgastadas.
4. Haber conducido el vehículo más allá de las horas permitidas por la ley o malas condiciones físicas de la o el conductor.

---

<sup>60</sup> Código orgánico Integral Penal, Registro oficial No. 180

5. Inobservancia de leyes, reglamentos, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito.

En caso de que el vehículo con el cual se ocasionó el accidente preste un servicio público de transporte, será solidariamente responsable de los daños civiles la operadora de transporte y la o el propietario del vehículo, sin perjuicio de las acciones administrativas que sean ejecutadas por parte del organismo de transporte competente, respecto de la operadora.

La misma multa se impondrá a la o al empleador público o privado que haya exigido o permitido a la o al conductor trabajar en dichas condiciones.”<sup>61</sup>.

Este artículo se refiere a que si una persona no maneja con precaución y su auto no está con las condiciones adecuadas para transitar podrá ser sancionado el propietario del vehículo con la pena antes mencionada y hay que tomar en cuenta que para la realización de competencias automovilísticas los autos pasan revisiones mecánicas y técnicas que hacen notar que los vehículos que integran una carrera están aptos mecánica y técnicamente.

Cabe anotar lo que conlleva el Art. 379 del mismo cuerpo legal que habla sobre “los delitos de tránsito que tengan como resultado lesiones a las personas, se aplicarán las sanciones previstas en el artículo 152 reducidas en un cuarto de la pena mínima prevista en cada caso. Serán sancionadas además con reducción de diez puntos en su licencia. En los delitos de tránsito que tengan como resultado lesiones, si la persona conduce el vehículo en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias

---

<sup>61</sup> Código orgánico Integral Penal, Registro oficial No. 180

estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, se aplicarán las sanciones máximas previstas en el artículo 152, incrementadas en un tercio y la suspensión de la licencia de conducir por un tiempo igual a la mitad de la pena privativa de libertad prevista en cada caso.

La o el propietario del vehículo será responsable solidario por los daños civiles.”<sup>62</sup> Este artículo habla sobre las sanciones impuestas si una persona causa lesiones producto de un accidente de tránsito y en el caso de las competencias automovilísticas se puede ocasionar daños ya sea por impericia del piloto o por casos fortuitos ya que se encuentra en competencia y muchas veces los espectadores no miden los riesgos que esto conlleva.

Hay que tomar en cuenta el Art. 380 del COIP el cual dice que “ La persona que como consecuencia de un accidente de tránsito cause daños materiales cuyo costo de reparación sea mayor a dos salarios y no exceda de seis salarios básicos unificados del trabajador en general, será sancionada con multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general y reducción de seis puntos en su licencia de conducir, sin perjuicio de la responsabilidad civil para con terceros a que queda sujeta por causa de la infracción. En el caso del inciso anterior, la persona que conduzca un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encuentre suspendida temporal o definitivamente, será sancionada con multa de cinco salarios básicos unificados del trabajador en general. La persona que como consecuencia del accidente de tránsito cause solamente daños materiales

---

<sup>62</sup> Código orgánico Integral Penal, Registro oficial No. 180

cuyo costo de reparación exceda los seis salarios básicos unificados del trabajador en general, será sancionada con multa de cuatro salarios básicos unificados del trabajador en general y reducción de nueve puntos en su licencia de conducir. En el caso del inciso anterior, la persona que conduzca un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encuentre suspendida temporal o definitivamente, será sancionada con multa de siete salarios básicos unificados del trabajador en general. En cualquier caso, la o el propietario del vehículo será solidariamente responsable de los daños civiles.”<sup>63</sup> Al mencionar este artículo cuando en un accidente se produzcan daños materiales y como es de conocimiento se en una carrera existe un accidente lamentablemente al piloto le corresponde pagar los daños, pero se supone que el pasó una revisión y los organizadores deben ser solidariamente responsables para que ellos observen cuando un vehículo puede accidentarse y evitar estos incidentes.

El Art. 386 es el que sanciona las competencias automovilísticas y dice que “será sancionado con pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir: Será sancionado con dos salarios básicos unificados del trabajador en general, reducción de diez puntos en su licencia de conducir y retención del vehículo por el plazo mínimo de siete días:

3. Las personas que participen con vehículos a motor en competencias en la vía pública.”<sup>64</sup> Con este artículo se sanciona las competencias automovilísticas, aquí no habla de competencias ilegales esta es la palabra

---

<sup>63</sup> Código orgánico Integral Penal, Registro oficial No. 180

<sup>64</sup> Código orgánico Integral Penal, Registro oficial No. 180

que falta insertar en este artículo, se debe conocer que las competencias automovilísticas son un deporte que atrae muchas personas, entonces no se debe sancionar un deporte legalmente establecido.

Al observar lo que dice el código orgánico integral penal y lo que conlleva las competencias automovilísticas, las cuales se encuentran envueltas en constante peligro ya que es un deporte de alto riesgo y lamentablemente si existe un accidente en la competencia tiene que responder penalmente por los daños ocasionados el piloto, el cual pasó por una revisión técnica y mecánica, aparte de esto paga una inscripción y tiene todos los papeles en regla, pero en caso de un accidente dentro del deporte son responsables y los organizadores dónde están?, ya que ellos son los responsables puesto que ellos organizan y deben cubrir todos los sitios que sean de potencial peligro y precautelar la vida de los espectadores, los pilotos y organizadores; entonces si los pilotos en este caso deportistas cumplen con todos los requerimientos exigidos, por qué deben ser culpables si ocurre un accidente dentro de un deporte legalmente establecido.

## 4.4. LEGISLACION COMPARADA

### 4.4.1 Legislación de Colombia

En lo que se refiere a la Ley del deporte de la hermana república de Colombia no inserta nada sobre las competencias automovilísticas, ni las clasifica como un deporte lo más cercano deduce que el Art. 16. De la Ley del deporte de Colombia establece que “entre otras, las formas como se desarrolla el deporte son las siguientes: Deporte competitivo. Es el conjunto de certámenes, eventos y torneos, cuyo objetivo primordial es lograr un nivel técnico calificado. Su manejo corresponde a los organismos que conforman la estructura del deporte asociado.”<sup>65</sup>

El Art. 105 habla sobre el homicidio preterintencional el cual dicta que “el que preterintencionalmente matare a otro, incurrirá en la pena imponible de acuerdo con los dos artículos anteriores disminuida de una tercera parte a la mitad.”<sup>66</sup> En Colombia existen afamados pilotos que compiten a nivel nacional e internacional tampoco poseen una normativa legal que regule lo concerniente a las competencias automovilísticas, es decir al igual que nuestro país los deportistas no se encuentran respaldados por las leyes.

---

<sup>65</sup> Ley del Deporte de Colombia, red nacional de recreación

<sup>66</sup> Código Penal de la República de Colombia

#### **4.4.2 Legislación de Argentina**

En Argentina existen competidores muy cotizados y afamados a nivel mundial y la “Comisión Deportiva Automovilística del Automóvil Club Argentino (CDA. del ACA) con el concurso de la Asociación Civil Rally Argentino (ACRA), organiza y fiscaliza el Campeonato Argentino de Rally que es de su propiedad, el cual comprende las competencias que están incluidas en el Calendario Deportivo Oficial. El Campeonato Argentino de Rally se rige por el Código Deportivo Internacional (CDI) de la FIA y sus anexos, el Reglamento Deportivo Automovilístico (RDA) de la República Argentina, y el presente reglamento que incluye los artículos aplicables los siguientes Campeonatos/Copas:

- Campeonatos Argentinos de Rally por clases para pilotos
- Campeonatos Argentinos de Rally por clases para copilotos
- Copa Clase Maxi Rally (pilotos no prioritarios)

El Club Organizador es el único responsable de toda la organización del evento y del cumplimiento de todas las normas contenidas en este Reglamento Deportivo, de lo previsto en el Reglamento Deportivo Automovilístico, en el Código Deportivo Internacional (CDI) y demás resoluciones que la CDA pueda dictar en particular.

Si alguna prueba que integre el Campeonato Argentino se realiza en forma conjunta con otra que forme parte del Campeonato del Mundo organizado por la FIA, o por el Campeonato FIA – Codasur, algunas regulaciones detalladas en este reglamento pueden sufrir modificaciones de manera de adaptar ambas reglamentaciones. Esas modificaciones deben ser



especificadas en el Reglamento Particular de la Prueba. La Mesa Directiva de la CDA, se reserva el derecho de veto, si alguna modificación propuesta no la considera conveniente de aplicación. ”<sup>67</sup>

Se ha revisado el Código penal de Argentina en el cual no habla sobre delito preterintencional, no sanciona con pena los accidentes de tránsito, y la ley del deporte tampoco no habla sobre las competencias automovilísticas, entonces existe un vacío en las normas legales de este país, las cuales deben ser subsanadas para poder realizar el deporte con todas las seguridades del caso.

#### **4.4.3 Legislación de España**

La legislación española en el código penal en el Art. 361 dicta que “los que, sin justificación terapéutica, prescriban, proporcionen, dispensen, suministren, administren, ofrezcan o faciliten a deportistas federados no competitivos, deportistas no federados que practiquen el deporte por recreo, o deportistas que participen en competiciones organizadas en España por entidades deportivas, sustancias o grupos farmacológicos prohibidos, así como métodos no reglamentarios, destinados a aumentar sus capacidades físicas o a modificar los resultados de las competiciones, que por su contenido, reiteración de la ingesta u otras circunstancias concurrentes, pongan en peligro la vida o la salud de los mismos, serán castigados con las penas de prisión de seis meses a dos años, multa de seis a dieciocho meses e inhabilitación especial para empleo

---

<sup>67</sup> Reglamento competencias automovilísticas de Argentina

o cargo público, profesión u oficio, de dos a cinco años.”<sup>68</sup> Se habla de únicamente del deporte es este código en lo que se trata a las personas que consuman sustancias estupefacientes que alteren su normal desenvolvimiento, por ello también se denota la falta de una normativa legal que regule lo concerniente a las competencias automovilísticas y que resguarde los derechos y deberes de los pilotos.

Hay que tomar en cuenta que todos los países se basan en el reglamento de la FIA, el cual es el ente que regula las competencias automovilísticas en todo el mundo, entonces porque no se realiza una normativa que sea fuerza de ley y apoye a los pilotos y no únicamente a los organizadores quienes ven solamente sus intereses y no de los deportistas, se debería revisar esta normativa y tomar en cuenta a los entes involucrados para poder realizar un reglamento acorde a la realidad de este fantástico deporte.

---

<sup>68</sup> Código Penal de España

## **5. MATERIALES Y MÉTODOS**

El trabajo de investigación contiene un proceso descriptivo y explicativo, en los cuáles se aplicaran los métodos científico, inductivo, deductivo, descriptivo; y, el método analítico-sintético valiéndonos de la lógica jurídica, por medio de conceptos, juicios y razonamientos jurídicos. Se deberá recurrir al nivel práctico de lo abstracto a lo concreto, de acuerdo al tema, las hipótesis y los objetivos planteados.

Se utilizaran los procedimientos metodológicos y técnicas de trabajo que conllevan para la realización de la presente, contempla la visita a los Clubs deportivos de automovilismo, al Ministerio del Deporte, a las unidades judiciales de lo civil y penal, para lo cual se requiere emplear métodos de investigación, los cuáles permitirán obtener, controlar y verificar la información de manera ordenada y regular, y al mismo tiempo contribuyen al logro de los objetivos planteados en la investigación.

### **5.1 MATERIALES UTILIZADOS**

Entre los recursos materiales utilizaré:

- ◆ Útiles de oficina: Papel, esferográficos, carpetas, Cds, memory flash;
- ◆ Recursos Técnicos: Computadora, impresora, copiadora, grabadora, calculadora, cassettes; y
- ◆ Recursos bibliográficos: Libros, documentos, folletos, revistas, servicios de Internet.

## **5.2. MÉTODOS:**

La metodología que se llevó a efecto para el desarrollo de la presente investigación involucra la utilización de métodos, procedimientos y técnicas que coadyuvarán a la realización de la misma; todo esto tomando como punto referencial, las tendencias actuales que exigen adoptar nuevas figuras jurídicas de aplicación frente a hechos delictivos punibles en el ordenamiento penal Ecuatoriano, se llegó al respectivo análisis del estudio en todo y cada uno de sus caracteres objetivos y subjetivos, con la aplicación de los métodos inductivo y deductivo, como el método histórico comparado, determinando así los componentes principales del problema, se iniciarán los procedimientos de observación, análisis y síntesis.

Se utilizó la técnica del fichaje a través de la elaboración de fichas bibliográficas y nemotécnicas que sean del caso.

**Método Científico.-** Con este instrumento adecuado el cual me permitirá llegar al conocimiento de fenómenos que se producen en la naturaleza y en la sociedad mediante la conjugación de la reflexión comprensiva y el contacto directo con la realidad objetiva, es por ello que en el presente trabajo investigativo me apoyé en el método científico, como el método general del conocimiento, puesto que para la realidad que afronta el país al intentar fomentar el incremento de empresas pero con la falta de la regulación de la compra en cuantías domésticas para de esta manera fomentar al desarrollo del país.

**Método Inductivo.-** Con el cual se creará leyes a partir de la observación de los hechos, mediante la generalización del comportamiento observado; en realidad, lo que realiza es una especie de divulgación, sin que por medio de la lógica pueda conseguir una demostración de las citadas leyes o conjunto de conclusiones. Es por ello que se realizó la reforma al Código Orgánico Integral Penal para regular las competencias automovilísticas en el Ecuador.

**Método Deductivo.-** Se suele decir que se pasa de lo general a lo particular, de forma que partiendo de unos enunciados de carácter universal y utilizando instrumentos científicos, se infieren enunciados particulares, pudiendo ser axiomático-deductivo. Es por ello que se llegó a sectorizar a las diferentes clases de competencias y así regular las competencias automovilísticas partiendo de la problemática expuesta para poder llegar a la reforma de ley.

**Método Descriptivo.-** El objeto de la investigación descriptiva consiste en evaluar ciertas características de una situación particular en uno o más puntos del tiempo. En esta investigación se analizan los datos reunidos para descubrir así, cuales variables están relacionadas entre sí.

La Investigación Descriptiva, describe toda la situación que acarrea las competencias automovilísticas, de esta manera evitar las carreras clandestinas y luego formular, en base a esto, hipótesis precisas.

**Método Analítico - Sintético.-** Es aquél que distingue las partes de un todo y procede a la revisión ordenada de cada uno de sus elementos por separado.

Analizar significa: Observar y penetrar en cada una de las partes de las

competencias automovilísticas que se considera como unidad.

En la Investigación documental es aplicable desde el principio en el momento en que se revisan, uno por uno los diversos documentos o libros que nos proporcionarán los datos buscados. El Análisis es provechoso en cuanto que proporciona nuevos elementos de juicio.

**Sintético.-** Se realizará una concepción integral del problema para estudiar en su conjunto, es decir, integrar las partes constitutivas de dicho problema en su totalidad.

### **5.3. PROCEDIMIENTOS Y TÉCNICAS:**

Para una mejor investigación del trabajo utilizaré las técnicas de la encuesta y de la entrevista que a continuación se detalla:

**La Encuesta.-** Se realizara encuestas semi - estructuradas en los diferentes a 30 personas, que se encuentren en las ciudades de Riobamba y Ambato, sobre cuestiones importantes de la investigación.

**La Entrevista.-** Las entrevistas se realizarán a 4 personas de la línea de estudio (el derecho), entidades de transito y transporte terrestre, entidades deportivas, y profesionales e involucrados en el problema, que se encuentren en las ciudades de Riobamba y Ambato, sobre cuestiones importantes de la investigación, de la misma manera a las personas que tenga interés sobre el tema.

En la investigación de campo, llevé a efecto las encuestas Para la exposición de resultados de la investigación de campo utilicé técnicas de la

tabulación, análisis, interpretación y representación gráfica. El estudio jurídico, analítico, crítico y la investigación de campo me permitieron llegar a la verificación de los objetivos y a la contrastación de la hipótesis, conclusiones, sugerencias y propuesta.

La presente investigación, tiene delimitación bibliográfica, documental, histórica y descriptiva. Se utilizó el método científico, y sus consecuentes derivados como son: deductivo, inductivo, analítico sintético. De ésta forma la investigación tiene un carácter de bibliográfica en la cual se ocuparan las fichas correspondientes así: la nemotécnicas y las de transcripción; así como emplearan fichas documentales, sumando fuentes modernas de investigación como las que se acceden por las tecnologías actuales.

El informe final de la investigación socio-jurídica propuesta de reforma seguirá el esquema previsto en el Art. 151 del Reglamento del Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja que establece: “Resumen en Castellano y Traducido al Inglés; Introducción; Revisión de Literatura; Materiales y Métodos; Resultado; Discusión; Conclusiones; Recomendaciones; Bibliografía; y Anexos.”<sup>69</sup>

---

<sup>69</sup> Reglamento del Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja

## **6. RESULTADOS**

Procesados los datos obtenidos en la investigación de campo realizada en las ciudades de Riobamba y Ambato, a 40 personas de la línea de estudio del derecho y corredores de autos, y entrevistas a 3 personas involucradas en entidades del deporte, entidades de tránsito y transporte terrestre, y profesionales envueltos en el problema, sobre cuestiones importantes de la investigación, se ha obtenido una gran información sobre lo que la gente opina sobre el tema de “Reformas al Código Orgánico Integral Penal regularizando las competencias automovilísticas en el Ecuador”, se logró apreciar el desconocimiento de las penas y sanciones que son impuestas a los deportistas automovilísticos si tienen un accidente dentro de una competencia automovilística, así como pedir al Gobierno Nacional Ecuatoriano que se observe las drásticas penas impuestas a los corredores de carreras, los cuales al participar en una carrera legalmente realizada, contando con todos los permisos y seguridades para este deporte no están exentos de incurrir en un percance, entonces porque ser juzgados como delincuentes.

Con los resultados obtenidos se expresan las conclusiones y las propuestas que anuncia esta tesis, basándose en la visualización a partir de los efectos producidos en la sociedad sobre este tema trascendental.

Una vez aplicadas las técnicas de investigación (Observación, Entrevistas, y encuestas) se determinó los siguientes resultados:



## 6.1 Resultado de la Aplicación de Encuestas

Las encuestas fueron realizadas a 40 personas de la línea de estudio del derecho y deportistas tuercas; entrevistas a 3 personas involucradas en entidades deportivas, entidades de tránsito y transporte terrestre; profesionales envueltos en el problema y gente que nos ayude con la realización de las encuestas. Los cuales nos colaboraron para la realización del presente trabajo de campo, y los resultados del mismo lo detallaré a continuación:

### 1. ¿Usted ha asistido alguna vez a una competencia automovilística?

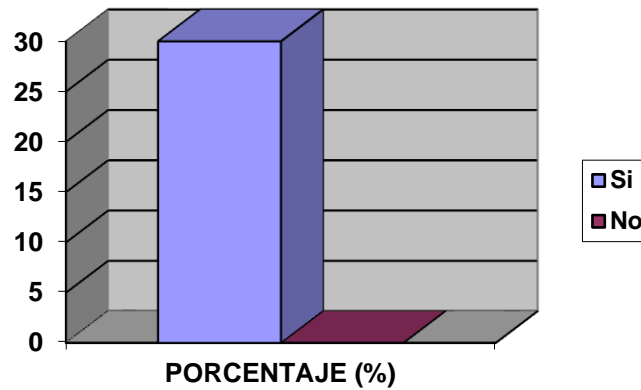
**TABLA 1**

Porcentaje de personas que han asistido a una competencia automovilísticas

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

Fuente: Encuesta realizada a 30 profesionales del derecho y pilotos de autos

Elaboración: Luis Fernando Silva Zambrano



**Interpretación.-** Al verificar los resultados de la pregunta 1, se observa que todas las personas que han sido encuestadas han asistido alguna vez a una competencia automovilística, expresan que han asistido algunos por curiosidad, otros por afición.

**Análisis.-** Observando los resultados de la pregunta 1, se aprecia que la totalidad de personas manifiestan que han asistido alguna o muchas veces a una competencia automovilística, ya que son emocionantes, puedes compartir con varias personas, no existen restricciones de edad, sexo, cualquier persona puede asistir, es por ello que se debería reglamentar lo concerniente a las competencias automovilísticas y de esta manera incentivar a la participación en carreras legalmente realizadas. Además sería conveniente que se regularicen las competencias para que la ciudadanía disfrute de este deporte que atrae multitudes.

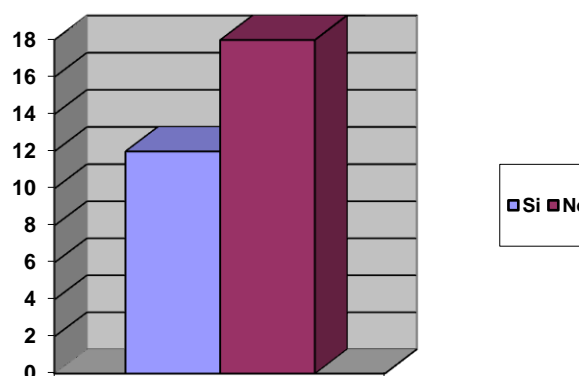
## 2. ¿Conoce los reglamentos o la ley que avala la realización de competencias automovilísticas en el Ecuador?

**TABLA 2**

Porcentaje de personas que conocen los reglamentos o la ley que avala la realización de competencias automovilísticas en el Ecuador

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

Fuente: Encuesta realizada a 30 profesionales del derecho y pilotos de autos  
Elaboración: Luis Fernando Silva Zambrano



**Interpretación.-** Al observar las respuestas a la pregunta 2, se puede deducir que la mayoría de personas encuestadas desconocen sobre los reglamentos o la ley que avala el deporte tuerca, ya que tal vez por falta de difusión no han conocido acerca de los reglamentos deportivos; Únicamente un 40 % conocía acerca de las leyes y los reglamentos que involucran al automovilismo ya que dicen que para poder defenderse en el caso de algún

percance en una competencia ya que como es un deporte de alto riesgo conlleva un alto porcentaje de accidentes.

**Análisis.-** Da a conocer las respuestas a la pregunta 2, en donde se puede ver que la gran mayoría de los encuestados no conocen los reglamentos y las normativas legales que se involucran en el deporte tuerca el cual ha rebasado límites y tiene adeptos en nuestro país y a nivel mundial. Las personas que conocía acerca de la leyes y reglamentos que avalan las competencias automovilísticas expresan que no saben en realidad cual es el cuerpo legal que regulariza las competencias y que si sucede algún accidente automovilístico dentro de una competencia, dicen que para ellos son solidariamente responsables los organizadores, que en el caso de la ley no es así, el piloto responde civil y penalmente por el daño causado.

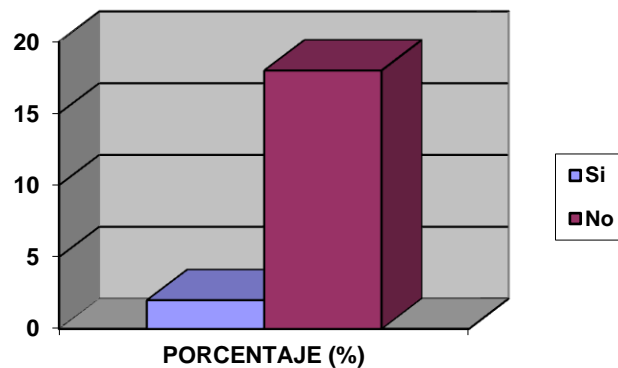
**3. ¿Está usted de acuerdo que el Gobierno Ecuatoriano apoye y auspicie las competencias automovilísticas?**

**TABLA 3**

Personas que están de acuerdo que el Gobierno Ecuatoriano apoye y auspicie las competencias automovilísticas

<b>DESCRIPCION</b>	<b>FRECUENCIA</b>	<b>%</b>
SI	2	6.67
NO	28	93.33
<b>TOTAL</b>	<b>30</b>	<b>100</b>

Fuente: Encuesta realizada a 30 profesionales del derecho y pilotos de autos  
Elaboración: Luis Fernando Silva Zambrano



**Interpretación.-** Las respuestas a la pregunta 3, dan a conocer que la gran mayoría de los encuestados opinan que el estado ecuatoriano debe apoyar a esta práctica, puesto que este es un deporte y por tanto debe el estado contribuir para que tenga pilotos de alta calidad y con competitividad internacional para que haga quedar en alto al Ecuador como deporte tuerca.; El 6,67% manifiesta que el estado no debe apoyar este deporte ya que es muy costoso, pero los deportistas lo que desean es que se incorpore en la ley la posibilidad de importar equipos libres de aranceles, únicamente para los pilotos y de esta manera incentivar al deporte automovilístico.

**Análisis.-** Las respuestas a la pregunta 3, permiten apreciar que la gran mayoría de gente está de acuerdo que el gobierno nacional apoye al deporte automovilístico creando una ley que beneficie a los pilotos y no únicamente a los organizadores y de esta manera se incentive a los jóvenes a no incurrir en competencias ilegales sino que al apoyar el deporte ellos se sientan respaldados; Una pequeña cantidad de personas, expresan que no se debería apoyar a este deporte ya que es muy costoso y las personas que

participan tienen dinero y lamentablemente esto no es cierto, puesto que muchas personas invierten gran cantidad de dinero que muchas veces no tienen y los premios no compensan el sacrificio realizado, ya que el costo de neumáticos, motores, equipo de seguridad, licencias deportivas y muchos accesorios más que son necesarios para poder competir, por ello se debería apoyar al deporte tuerca.

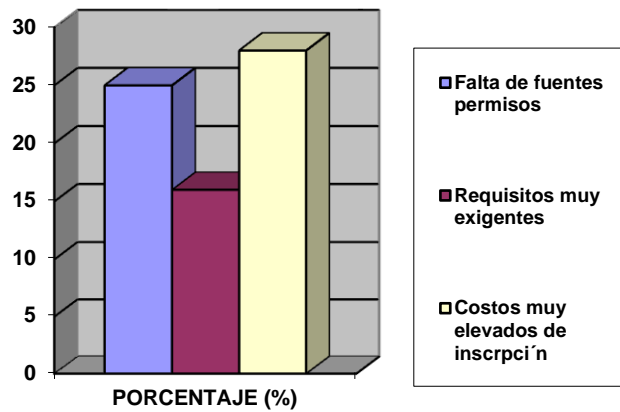
**4. ¿Según su punto de vista porqué cree que las personas se dedican a realizar competencias clandestinas?**

**TABLA 4**

Porcentaje de personas que desde su punto de vista creen que la gente se dedica a realizar competencias clandestinas

<b>DESCRIPCION</b>	<b>FRECUENCIA</b>	<b>%</b>
Falta de permisos	25	83.33
Requisitos muy existentes	16	53.57
Costos muy elevados por inscripción	28	93.33
<b>TOTAL</b>	<b>30</b>	

Fuente: Encuesta realizada a 30 profesionales del derecho y pilotos de autos  
Elaboración: Luis Fernando Silva Zambrano



**Interpretación.-** Al observar las respuestas a la pregunta 4, se puede apreciar que la gran mayoría coincide en que las personas se dedican a realizar competencias clandestinas por la falta de permisos, puesto que son muchos y los costos muy elevados de inscripción y los requisitos son muy exigentes, hay que apoyar a los pilotos para que no dejen este apasionante deporte.

**Análisis.-** Las personas que han sido encuestadas en la pregunta 4, manifiestan que son varios los motivos por lo que las personas se involucran en las competencias clandestinas, ya que la cantidad exorbitante de permisos exigidos y los altos costos de inscripción, así como los requisitos que se necesitan para poder competir hacen que muchas personas que no poseen los recursos necesarios y no encuentran apoyo en el gobierno para poder vincularse a este fascinante deporte.

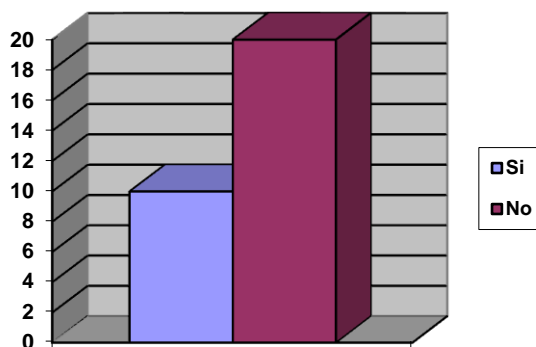
**5. Conoce usted cual es la pena impuesta si se realizan competencias automovilísticas sin los permisos correspondientes es decir de manera ilegal?**

**TABLA 5**

Porcentaje de personas que conocen la pena impuesta si competencias automovilísticas sin los permisos correspondientes es decir manera ilegal

DESCRIPCION	FRECUENCIA	%
SI	10	33.33
NO	20	66.67
<b>TOTAL</b>	<b>30</b>	<b>100</b>

Fuente: Encuesta realizada a 30 profesionales del derecho y pilotos de autos  
Elaboración: Luis Fernando Silva Zambrano



**Interpretación.-** Al observar las respuestas a la pregunta 5 se, puede deducir que la mayoría de personas encuestadas, desconocen la pena que se impone si se participa en competencias ilegales, manifiestan que ellos



están conscientes que es ilegal pero por los costos elevados y los requisitos no pueden acceder a una carrera legal, por ello asisten en altas horas de la noche para competir en los afamados piques siempre dicen ellos cuidando de que no existan vehículos en la vía y resguardándose que no llegue la policía; Un 33.33 % conocen sobre la sanción impuesta si se compete en competencias clandestinas ya que dicen que las penas para este tipo de competencias se han aumentado y prefieren no estar involucrados.

**Análisis.-** Las respuestas a la pregunta 5, dan a conocer que un pequeño porcentaje de personas conocen la pena impuesta por intervenir en competencias clandestinas, tal vez por falta de difusión del código orgánico integral penal o tal vez por el desgano de la gente que no le gusta conocer sobre las nuevas normativa. Un 66.67% manifiesta que desconocen la pena impuesta por participar en competencias ilegales por ello realizan estas competencias en la noche para no tener la intervención de la policía.

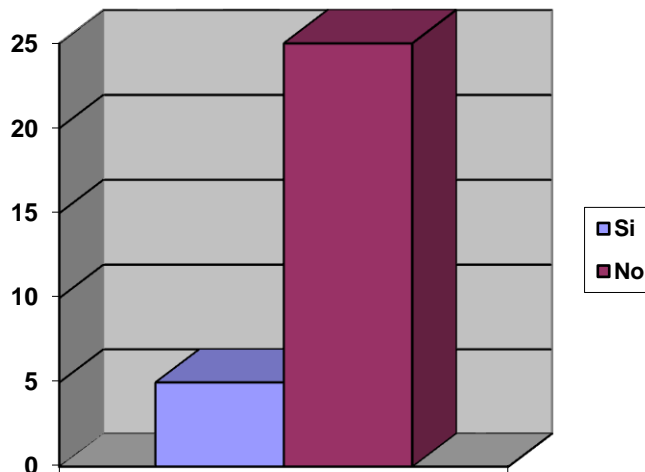
**6. Está usted de acuerdo que las personas que realizan competencias automovilísticas sin los permisos correspondientes sean sancionados con dos salarios básicos unificados del trabajador en general, reducción de diez puntos en su licencia de conducir y retención del vehículo por el plazo mínimo de siete días?**

**TABLA 6**

Porcentaje de personas que opina que si a las personas que realizan competencias automovilísticas sin los permisos correspondientes sean sancionados con dos salarios básicos unificados del trabajador en general, reducción de diez puntos en su licencia de conducir y retención del vehículo por el plazo mínimo de siete días

DESCRIPCION	FRECUENCIA	%
SI	5	16.67
NO	25	83.33
<b>TOTAL</b>	<b>30</b>	<b>100</b>

Fuente: Encuesta realizada a 30 profesionales del derecho y pilotos de autos  
Elaboración: Luis Fernando Silva Zambrano



**Interpretación.-** Al observar las respuestas a la pregunta 6, se puede apreciar que en un ochenta y tres con treinta y tres por ciento de la gente opina que no debe ser esa sanción tan drástica para los pilotos que

únicamente lo que desean es disfrutar de un deporte que los apasiona; pero en un pequeño porcentaje opinan que deben ser sancionados de esta manera o más drástica ya que si lamentablemente un vehículo se atraviesa cuando están realizando sus competencias clandestinas, pueden resultar daños materiales y pérdidas humanas, entonces personas que no tienen nada que ver con las competencias, salen sufriendo daños muchas veces irreparables.

**Análisis.-** Las respuestas a la pregunta 6, se puede observar que opinan, que es una pena demasiado drástica que ellos lo único que realizan es un deporte que los apasiona y no por ello deben ser clasificados como criminales, que la policía sea un poco más flexible para dar permiso para este tipo de competencias y así se descarten las carreras clandestinas; pero otras personas opinan que las leyes son para todos y las vías del Ecuador no pueden ser tomadas como centros para competencias ilegales ya que donde comienzan mis derechos terminan los tuyos.

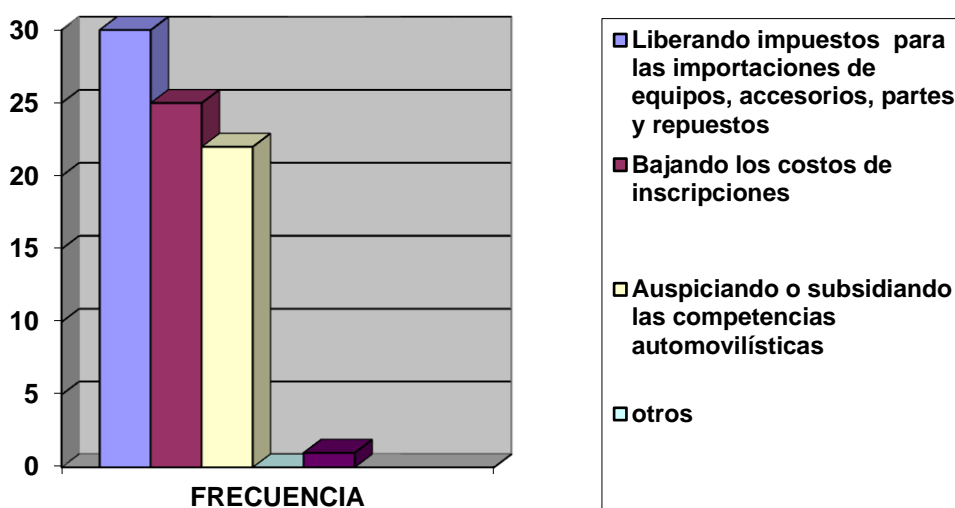
## 7. ¿Cómo cree Usted que el Gobierno debe apoyar al deporte tuerca?

**TABLA 7**

DESCRIPCION	FRECUENCIA	%
Liberando impuestos para las importaciones de equipos, accesorios, partes y repuestos	30	100
Bajando los costos de inscripciones	25	83.33
Auspiciando o subsidiando las competencias	22	73.33

automovilísticas		
Incorporar en el Código Orgánico Integral Penal y en la Ley del Deporte respectivamente todo lo concerniente a las competencias Automovilísticas	30	100
Otros	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>30</b>	

Fuente: Encuesta realizada a 30 profesionales del derecho y pilotos de autos  
 Elaboración: Luis Fernando Silva Zambrano



**Interpretación.-** Al observar los resultados a la pregunta 7, se puede deducir que la mayoría de personas opinan que se debe apoyar al deporte tuerca, reduciendo los costos de inscripción, así como que el gobierno así como auspicia otros deportes por que no las competencias automovilísticas y que ayude en la importación de partes accesorios de vehículos para poder competir, puesto que el costo para importar partes de vehículos de competencia son muy elevados, eso sí que los importadores sean los pilotos

y no compañías que lo único que hacen es lucrarse de los pilotos ya que elevan el costo de los aditamentos excesivamente.

**Análisis.-** Observamos las respuestas a la pregunta 7 que las personas afirman que la falta de apoyo gubernamental afecta a los pilotos, organizadores y competidores ya que para realizar una carrera deben cubrir muchos permisos y a más de ello el auto debe estar en perfectas condiciones y como es de conocimiento los accesorios y partes en Ecuador son muy costosos y muchas veces los equipos requeridos no hay en el Ecuador y la importación es muy larga y costosa, por ello se debería apoyar el deporte tuerca con incentivos para los competidores.

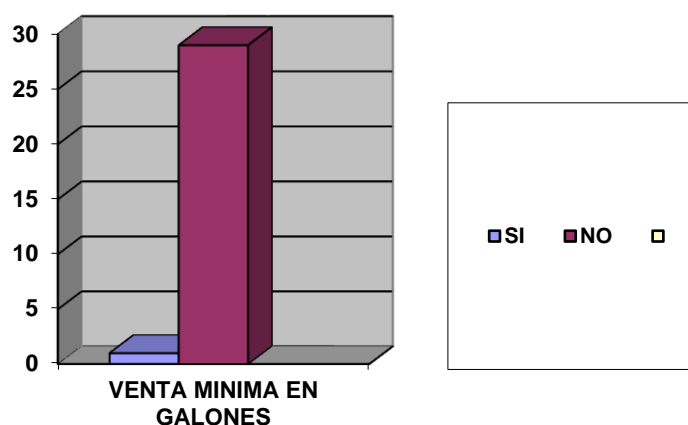
**8. Cree usted que los organizadores de las competencias automovilísticas deben estar exentos de responsabilidad civil y penal si existe un accidente de tránsito dentro de una carrera automovilística?**

#### **TABLA 8**

Porcentaje de personas que opinan que los organizadores de las competencias automovilísticas deben estar exentos de responsabilidad civil y penal si existe un accidente de tránsito dentro de una carrera automovilística

DESCRIPCION	FRECUENCIA	%
SI	1	3.33
NO	29	96.67
<b>TOTAL</b>	<b>30</b>	<b>100</b>

Fuente: Encuesta realizada a 30 profesionales del derecho y pilotos de autos  
 Elaboración: Luis Fernando Silva Zambrano



**Interpretación.-** Al observar las respuestas a la pregunta 8, opinan que los organizadores deben ser corresponsables en los accidentes de tránsito dentro de una competencia, ya que ellos son los encargados de mantener el orden y las seguridades necesarias para los pilotos, lamentablemente ellos siempre dicen en sus reglamentos que la responsabilidad será del piloto, pero si e piloto cumple con todos los lineamientos exigidos por los organizadores y la culpa del accidente no fue por negligencia o imprudencia sino por falta de seguridad en la organización, los organizadores deben asumir su responsabilidad.

**Análisis.-** Podemos observar las respuestas a la pregunta 8, es casi unánime en la cual se debe responsabilizar a los organizadores s existe algún accidente en las competencias, puesto que ellos como responsables de las seguridades y de los lineamientos para que una competencia se desarrolle de manera eficaz deben subsanar cualquier peligro existente, entonces deben ser responsables no eximirse de responsabilidad, puesto que ellos manifiestan que ellos no conducen el vehículo solo organizan, deben asumir su responsabilidad.

## **6.2 Resultados de Aplicación de las Entrevistas**

Las entrevistas realizadas me han permitido comprobar que la Ley del Deporte, así como el Código Orgánico Integral penal poseen varios vacíos legales en lo que concierne a las competencias automovilísticas, puesto que los entrevistados conocen profundamente sobre el tema en cuestión y con sus bastos conocimientos contribuyeron para analizar detenidamente lo referente a las competencias automovilísticas en cuanto a su legalidad y apoyo gubernamental.

### **ENTREVISTA AL PRESIDENTE DEL CADCH**

- 1. ¿Cuál es su opinión sobre los nuevos lineamientos legales, en los cuales se sanciona las competencias automovilísticas?**

Bueno ahí lo que se sanciona no son las competencias automovilísticas sino las competencias clandestinas, las cuales no cuentan con los permisos pertinentes ni los pilotos son aptos para participar, puesto que los vehículos no cuentan con las seguridades del caso si se produjera algún percance o accidente, y tampoco la policía nacional no da el resguardo para proteger a los espectadores.

**2. Pero en la parte de la ley no dice nada sobre competencias ilegales, únicamente precisa el Art. 386, que serán sancionadas las personas que participen con vehículos a motor en competencias en la vía pública?**

Tiene razón la verdad no me he percatado yo creía que era si se realizaban competencias clandestinas, pero si así dicta la ley, entonces encontraríamos vacíos que deberíamos subsanarlos.

**3. ¿Está usted de acuerdo con los costos de las inscripciones para las competencias automovilísticas?**

Por supuesto, ya que tenemos que cubrir como organizadores todo lo referente a refrigerios, seguridades, trofeos, pago de tasas y muchas cosas más que debemos subsanar como organizadores.

**4. Entonces, usted como organizador si existe algún accidente de tránsito es responsable del hecho si ocurre dentro de una competencia?**



No, nosotros solamente somos responsables de la organización ya si existe algún percance lo subsanan los pilotos si fue por culpa de ellos, nosotros estamos prestos para apoyarlos, pero no para asumir responsabilidades.

**5. ¿Pero no le parece que si los pilotos cumplen con todos los requisitos por ustedes exigidos, ustedes como responsables de la organización deben ser responsables si existe algún percance, o lamentablemente únicamente cobran y se deslindan de problemas?**

No es así, nosotros apoyamos a nuestros pilotos, pero como lo dije no podemos hacernos responsables de percances ocurridos con los pilotos, si estoy de acuerdo con usted que se debería ser responsables, pero tome en cuenta que no podemos estar en todos lados y si por imprudencia de una persona sucede una accidente como podemos nosotros hacer frente a esa situación.

**6. ¿Usted como dirigente y piloto, cree que se debe incorporar en el COIP una sección que hable sobre las competencias automovilísticas?**

Muy de acuerdo, se debe apoyar al deporte tuerca y muchas veces nadie quiere ser dirigente por no estar involucrados en todo lo que concierne a una competencia esto es, sacar permisos, socializar con la gente del sector de la competencia y con los pilotos que muchas veces no por su responsabilidad sino de factores externos han sido culpables de accidentes de transito.

**7. ¿Crees que el Gobierno ha apoyado al deporte tuerca?**

La verdad no, este deporte nunca ha sido considerado como un verdadero deporte, se debe socializar con los pilotos y los entes involucrados en el gobierno para que conozcan la realidad de nuestro sector y pedir que nos ayuden con la importación de partes y equipos ya que como conoces son muy costosos y al tratar de traerlos de otro sitio resultan muy caros.

**-ENTREVISTA AL PRESIDENTE DEL CLUB PIQUES RIOBAMBA RPC**

**1. ¿Cuál es su opinión sobre los nuevos lineamientos legales, en los cuales se sanciona las competencias automovilísticas?**

La verdad son muy drásticas las penas impuestas, ya que lo que queremos los aficionados al deporte es poder competir, no tenemos mucho dinero, así que participar en una competencia organizada es muy costoso y no poseemos el dinero necesario, por ello realizamos piques, eso si precautelando la integridad de los pilotos y del público en general.

**2. Pero como puede precautelar la integridad de los pilotos y la gente si no cuenta con el apoyo de la policía nacional?**

Nosotros somos un club bien organizado, que contamos con muchos socios los cuales están prestos para apoyar en el caso de la organización de un

evento, ellos se ponen en sitios estratégicos para evitar percances con otros automotores.

**3. ¿y ustedes no tienen miedo de que la policía los capture?**

Bueno así es el deporte y el nuestro está lleno de adrenalina, entonces esta ahí la satisfacción de competir con adrenalina.

**4. Ustedes tienen un club organizado, pero no legalizado, no les parece que debe ser mejor llevar todo enmarcado en la ley?**

Claro, pero los trámites, permisos y es una mafia que únicamente dan prioridad a sus amigos o conocidos y no a los verdaderos pilotos o competidores, si las reglas cambia por qué no ser un club legalmente establecido.

**5. ¿Usted como dirigente y piloto, cree que se debe incorporar en el COIP una sección que hable sobre las competencias automovilísticas?**

Sería muy beneficioso para nosotros, y de esta manera poder competir legalmente y no estar al margen de la ley, pero eso sí con leyes que apoyen a todos y sancionen a los verdaderos culpables ya que muchas veces se ha notado que la culpa es de los espectadores pero el que paga los platos rotos es el piloto.

**6. ¿Crees que el Gobierno ha apoyado al deporte tuerca?**

No, no ves como se pide prisión para nosotros los pilotos, no nos apoyan para traer cosas baratas que nos ayuden a mejorar nuestros vehículos, deberían apoyarnos y darnos libertad de traer productos y equipos como lo hacen otros deportistas.

**ENTREVISTA AL DIRECTOR DE LA AGENCIA NACIONAL DE TRANSITO DE RIOBAMBA**

**1. ¿Cuál es su opinión sobre los nuevos lineamientos legales, en los cuales se sanciona las competencias automovilísticas?**

Me parece muy acertado ya que hay muchos jóvenes que no miden el peligro y realizan competencias sin las mínimas seguridades del caso.

**2. Usted como autoridad ha palpado los problemas que tienen los competidores de autos al querer realizar una carrera que afirman que muchas veces los permisos no son concedidos?**

Nosotros como autoridad estamos prestos para apoyar toda clase de deportes, pero muchas veces vienen hacia nosotros sin todos los permisos o papeles exigidos y es imposible para nosotros otorgar permisos si no se cuenta con las seguridades para la ciudadanía.

**3. ¿Está usted de acuerdo con los costos de las inscripciones para las competencias automovilísticas?**

He escuchado que los costos son excesivos, pero eso no es de mi competencia, eso lo resolverán los organizadores de dichos eventos.

**4. ¿Cree usted que si los pilotos cumplen con todos los requisitos por ustedes exigidos, y si existe algún percance, o accidentes son ellos únicamente responsables o lo son también los organizadores?**

Según mi punto de vista las dos partes son responsables ya que si los pilotos cumplen con las exigencias de los organizadores, ellos porque van a responder por un evento que fue falta de precaución de la organización.

**5. ¿Usted cree que se debe incorporar en el COIP una sección que hable sobre las competencias automovilísticas?**

Creo que sería factible para evitar conflictos entre quien es el que tiene la razón en un accidente, pero si se cuenta con los lineamientos se podrá proceder de mejor manera.

**6. ¿Crees que el Gobierno ha apoyado al deporte tuerca?**

Me parece que el gobierno nacional apoya a todos los deportes y no debe eximirse al deporte tuerca, entonces si tiene apoyo por parte del gobierno nacional ya que nuestra revolución ciudadana apoya el deporte en todos sus niveles.

## **7. DISCUSIÓN**

### **7.1 VERIFICACIÓN DE LOS OBJETIVOS.**

#### **OBJETIVO GENERAL**

Realizar un estudio jurídico, doctrinario y crítico al Código Orgánico Integral Penal, en lo concerniente a las Competencias Automovilísticas y garantizar la no responsabilidad civil ni penal en un evento automovilístico legalmente realizado en nuestro país.

Se cumplió el objetivo general ya que se ejecutó un análisis profundo y minucioso del Código Orgánico Integral Penal en todo lo que concierne a las competencias automovilísticas y también se apreció que en dicho cuerpo legal existe un vacío en lo concerniente a estos eventos deportivos, puesto que no especifica las responsabilidades penal si existe un accidente y fruto de este hay daños materiales o pérdidas humanas y tomando en cuenta que es dentro de una competencia un deporte, el piloto no debe ser tratado como un criminal.

#### **OBJETIVOS ESPECIFICOS**

- ◆ Demandar que los entes involucrados en las competencias automovilísticas, garanticen la integridad de los organizadores, pilotos y la ciudadanía en general.

Con la investigación efectuada se realizó un verdadero reconocimiento y verificando que los entes involucrados muchas veces no garantizan la seguridad del caso para ninguno de los involucrados, hay falencias en este aspecto.

- ◆ Exigir a la Asamblea Nacional la no responsabilidad ni civil ni penal de los pilotos en las competencias automovilísticas.

Se pudo evaluar con la investigación que los pilotos son responsables civil y penalmente si ocurre un accidente dentro de una competencia, es decir no se cumple el derecho de un deportista de participar libremente en una competencia.

- ◆ Identificar las causas del porqué los pilotos acceden a las competencias clandestinas.

Al verificar que en varias ocasiones los pilotos acceden a carreras clandestinas porque los costos de las inscripciones son muy elevados o porque los requisitos son muy exigentes, y porque es un deporte que atrae a la juventud y lamentablemente no tienen la colaboración del estado o de sus padres.

- ◆ Precisar cual es la perspectiva de la gente sobre las competencias automovilísticas.

Al realizar la investigación pude verificar que la gente tiene una perspectiva positiva sobre este deporte ya que la mayoría de gente ha

asistido a una competencia y les parece que a más de ser una buena distracción, no tiene costo de entrada y es accesible para cualquier persona que quiera esperar.

- ◆ Agregar una sección en el capítulo sobre las infracciones de tránsito, en el Código Orgánico Integral Penal que regulen las competencias automovilísticas en el Ecuador.

Al identificar el vacío existente en la Ley de Hidrocarburos se propone una reforma de Ley que ayude a llenar estos vacíos que tanto daño causan a los deportistas tuercas del país, puesto que al cuerpo legal ninguna sección que hable sobre las carreras automovilísticas dejando una interrogante en la ciudadanía en general.

## **7.2. CONTRASTACION DE LA HIPOTESIS**

Con la conclusión de la investigación de campo hemos contrastado nuestra hipótesis planteada “El incremento de carreras clandestinas y la falta de competidores en competencias legales, hacen notar la falta de una normativa legal, que regule lo concerniente a las competencias automovilísticas, para que de esta manera se regule lo concerniente a los derechos, obligaciones y responsabilidades de los competidores, organizadores y espectadores.” Considero que la hipótesis ha sido verificada en una forma positiva puesto que de la tabulación y análisis de los resultados realizados el 90% de los encuestados afirman positivamente



sobre incorporar en el Código Orgánico Integral Penal una sección que contenga todo lo referente a las competencias automovilísticas, para que de esta manera los deportistas en este caso los pilotos no tengan consecuencias penales si se ven inmersos en un accidente de tránsito dentro de una competencia legalmente realizada.

### **7.3. FUNDAMENTACIÓN JURIDICA DE LA PROPUESTA DE REFORMA LEGAL.**

Los deportistas de alto riesgo se hallan inmersos en sufrir algún accidente, respecto de esta cuestión es necesario distinguir, por una parte, los daños sufridos por un participante o espectador, como consecuencia de malas condiciones edilicias o de seguridad del ámbito donde se desarrolla la actividad deportiva y por otra, los accidentes que provienen del desarrollo mismo del deporte.

Por ello los pilotos de autos de carreras tienen alto riesgo de accidente automovilístico, y son sancionados absurdamente por un accidente que tuvo durante una carrera de autos ( circuito ) debidamente autorizada, es por ello he investigado, con necesario detenimiento, el tema de las lesiones y muertes que pueden causarse durante un evento deportivo y la irresponsabilidad civil y penal del autor o autores, bajo ciertas exigencias claro está. Me adelanto en decir que la cuestión ha sido tratada con mucha anterioridad y que, tanto en el pretérito como en la actualidad la mayoría de

los autores se inclinan por la ninguna responsabilidad civil y penal de los deportistas.

En el Ecuador, de acuerdo con el Art. 10 de la Ley de Educación Física, Deportes y Recreación, se admite la práctica de todos los deportes reconocidos internacionalmente y aquellos que tienen su origen en el País y que cumplan la acción social de dicha Ley. Con ello busco destacar que el tema de las lesiones y muertes producidas durante un evento deportivo ha sido motivo de especial estudio. El deporte implica, por definición, una superación de la actividad corriente de las personas, un riesgo especial en el que se ven envueltos los deportistas o atletas y que alcanza también, en cierta manera, a los terceros espectadores. Cuando ese riesgo es lícito, vale decir, cuando los participantes han dado su consentimiento para el juego y éste se encuentra autorizado por el Estado, directa o indirectamente, la conducta del agente no puede ser juzgada con el mismo criterio con que es apreciada la actividad de esa misma persona en otro ámbito de relaciones en el que ese riesgo no existe.

La práctica del automovilismo como deporte, o sea, con la finalidad de participar en competiciones, justas o certámenes que persiguen el propósito de poner de relieve la habilidad en la conducción de los vehículos a la vez que la potencia y otras cualidades de las máquinas, crea problemas jurídicos que merecen una consideración especial cuando los accidentes se producen durante el transcurso o en conexión con tales competencias. Tales problemas, por lo demás, son característicos no sólo de los accidentes ocurridos en justas de automovilismo sino también de los infortunios

acaecidos en toda clase de certámenes atléticos : fútbol, rugby, atletismo, tenis, etc., y han motivado una literatura jurídica específica sobre el tema que, por lo general, y en consonancia con las conclusiones de la jurisprudencia, propicia soluciones que difieren de las que recaen en materia de accidentes comunes, en cuanto se preconiza la irresponsabilidad penal y civil por los daños no intencionales que son consecuencia de la práctica normal de un deporte.

El aserto de que las normas que rigen la actividad deportiva no pueden ni deben ser las mismas que rigen las acciones ordinarias del hombre es confirmado por la legislación ecuatoriana. En efecto, existe la " Ley de Educación Física, Deportes y Recreación "; cuerpo normativo especial que destaca en su primera disposición que: "Esta Ley regula el ejercicio de la Educación Física, los Deportes y la Recreación, como actividades formativas del hombre ".

El carácter especial de las normas que regulan el deporte es subrayado en la definición que de deporte da esta Ley

"El Deporte es la práctica de las disciplinas físicas formativas y competitivas, dentro de las normas preestablecidas, orientada a generar valores morales, cívicos y sociales. "<sup>70</sup>

En lo que concierne al deporte profesional, ordena que "se regirá por las normas internacionales y sus propios reglamentos, que serán aprobados por el Ministerio de Educación y Cultura, previo informe del Consejo Nacional de Educación Física, Deportes y Recreación ".<sup>71</sup>

---

<sup>70</sup> Ley del Deporte, Art. 5

<sup>71</sup> *Ibíd*em Art 20

Ciertamente, el hecho incuestionable de que los deportes estén regulados por normas muy particulares no excluye la vigencia, cierta también, del Derecho Penal como ordenamiento jurídico punitivo de las conductas irregulares, pues aun dentro de las mismas reglamentaciones de cada deporte existen disposiciones sancionadoras de los proceder que se alejan de lo que debe ser el quehacer propio de cada práctica deportiva. Así, en el fútbol existe la exhibición de las tarjetas rojas como medida sancionadora para el deportista de incorrecto proceder.

Ya en el campo específico de las lesiones y muertes que pudieran causarse durante un evento deportivo o en conexión directa con ellos, ellas no deben en base a las ideas expuestas y a las que más adelante refiero ser consideradas lesiones o muertes comunes, y por tanto merecedoras de sanción para los autores. Si ellas tienen lugar durante el desenvolvimiento normal del juego y como consecuencia de los riesgos propios de cada deporte, mal podrían los autores ser condenados con privación de libertad. Ni aun cuando dichos infortunios ocurran por cualquier conducta no ajustada a las reglamentaciones de cada deporte deben ser sancionados sus autores, salvo el caso de malicia o dolo en el comportamiento del deportista, violación grave a los reglamentos, o cuando proceden, sin dolo, pero contrariando el desenvolvimiento normal del deporte, desnaturalizándolo. Por ejemplo, el boxeador que se saca los guantes para golpear al rival; el futbolista que da un golpe de puño en los testículos de otro futbolista. En este último caso el hecho, a más de ser contrario a la actividad ordinaria de este deporte, deja entrever un proceder doloso. No sería ese el caso de un futbolista que, al ser

eludido por el rival comete una infracción moderada sobre su contrario cuando éste ha penetrado en el área y va a enfrentar al arquero. Si en este supuesto la infracción le produce al rival una lesión que lo mantiene inactivo durante varios días, no sería dable un castigo por la vía penal ordinaria al deportista infractor, en tanto su violación a las reglas del fútbol no haya evidenciado una conducta dolosa. Las justas deportivas no excluyen per sé la existencia, en un momento dado, de dolo en la conducta de sus participantes. A un evento deportivo se va a hacer deporte, pero la participación en aquél no puede dar lugar a una excusa absoluta de responsabilidad, ni civil ni penal. De darla, los lugares donde se desarrollan los eventos deportivos no serían sino superficies en donde gobiernan absurdos regímenes de irresponsabilidad.

## 8. CONCLUSIONES

Luego de realizada la presente tesis, pude llegar a las siguientes conclusiones:

- El Código Orgánico Integral Penal cuenta con variados vacíos legales, lo cual provoca un gran perjuicio a la sociedad al no existir normas que definan el accionar legal de dichos vacíos.
- La Legislación Ecuatoriana da la facultad al Ministerio del Deporte, de regular lo concerniente a las competencias automovilísticas, sin embargo no existe un reglamento bien establecido sobre las competencias automovilísticas en nuestro país ya que no se contó con los entes involucrados para el análisis de dicho reglamento.
- La Constitución de la República del Ecuador consagra un conjunto de Derechos, basados principalmente en el respeto a la dignidad de las personas y promover los deportes, pero lamentablemente con las trabas en cuanto a las competencias automovilísticas este derecho está siendo vulnerado.
- En el ordenamiento jurídico Ecuatoriano, precisamente en la Ley del Deporte y el Código Orgánico Integral Penal se debería incorporar una sección que hable sobre todo lo que conlleva las Competencias

Automovilísticas, que deslinde de responsabilidad a un deportista y que se reglamente lo concerniente en la respectiva Ley del Deporte

- La no regulación de las competencias automovilísticas y las pocas seguridades de un deportista tuerca afecta no solamente al Deporte Ecuatoriano, sino a otras legislaciones internacionales que tampoco cuentan con una ley que regule a los corredores de carreras.
- La ciudadanía en general desconoce gran parte de las Leyes existentes en nuestro país, pero como dicta la Ley el desconocimiento de la misma no exime responsabilidades, es por ello que se debería coordinar con las Universidades y Colegio de Abogados de todo el país para crear talleres que informen a la gente sobre las nuevas leyes y ayuden a la comprensión e interpretación de algunos artículos.
- Las instituciones como la Universidad Nacional de Loja, organizaciones profesionales y ciudadanía en general deben contribuir con proyectos para desarrollar el deporte tuerca a nivel nacional y de esta manera evitar las competencias clandestinas.

## 9. RECOMENDACIONES

- ❖ Al Ministerio del Deporte tener una visión mucho más realista, con un estudio profundo de las competencias automovilísticas en todo el país para que así el deporte tuerca salga adelante con pilotos con talla internacional.
- ❖ Al Ministerio del Deporte, en coordinación con la Policía Nacional, Las Fiscalías, los Clubs deportivos y todos los sectores involucrados con las competencias automovilísticas, planifiquen las competencias sin muchas trabas y guardando las seguridades para los pilotos, organizadores y espectadores.
- ❖ A la FEDAK que sea un ente involucrado en el deporte tuerca que vea por los pilotos y que sean más accesibles en los costos impuestos, para que este deporte surja cada día más.
- ❖ A los docentes a realizar debates académicos en los que se analice las diferentes leyes y su impacto dentro del accionar de la sociedad.
- ❖ A los estudiantes a seguir constantemente actualizándose, mediante la investigación y la lectura así como a desarrollar proyectos para enseñar a la gente las nuevas Leyes y Reformas que son promulgadas por la Asamblea Nacional.



- ❖ A la ciudadanía en general para que sea un ente activo en el desarrollo y progreso del país, aportando con denuncias sobre las competencias clandestinas de vehículos.
  
- ❖ A los pilotos de mi país a seguir actualizándose, impulsando el deporte tuerca para surgir como un deporte de élite a nivel mundial.

## **9.1. PROPUESTA DE REFORMA LEGAL**

### **PROPUESTA DE REFORMA DE LA LEY AL CODIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL**

Proyecto de Reformas a la Ley

La Asamblea Nacional del Ecuador, Considerando:

Que el Código Orgánico Integral Penal regula los accidentes y las lesiones de tránsito con daños materiales y/o pérdidas humanas.

Que el Ministerio del Deporte en conjunto con la FEDAK planifica las competencias automovilísticas.

Que la autorización para la realización de competencias automovilísticas debe ser exclusivamente emanada por la FEDAK y el Ministerio del Deporte.

ACUERDA:

Agregar al Código Orgánico Integral Penal, publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 180 del 10 de febrero del 2014, a continuación de la

sección tercera del Capítulo VIII en el Título IV, del libro I en el capítulo sobre las Infracciones de Tránsito.

A su vez Reformar el Reglamento a la Ley del Deporte incluyendo el reglamento de las competencias automovilísticas luego del Capítulo IV, un capítulo que incluya el reglamento de las competencias automovilísticas

Agregar al Código Orgánico Integral Penal, publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 180 del 10 de febrero del 2014, a continuación de la sección tercera del Capítulo VIII en el Título IV, del libro I en el capítulo sobre las Infracciones de Tránsito. Que dirá:

### **Sección 3ra.**

#### **De las Competencias Automovilísticas**

**Art. 398.- Muerte causada por un piloto de competencia automovilística.- Un piloto de carreras que se encuentre dentro de una competencia deportiva legalmente realizada, no es responsable civil ni penalmente por un accidente ocasionado dentro del deporte, siempre y cuando no haya incurrido en las siguientes causas:**

- 1. No tener licencia de conducir**
- 2. No tener licencia deportiva**
- 3. No tener los documentos habilitantes del vehículo**
- 4. Estar bajo los efectos de sustancias psicotrópicas**

5. Estar bajo los efectos del alcohol
6. Estar en enlace en la competencia

**Art. 399.- Lesiones causadas por accidente de tránsito dentro de una competencia automovilística.- Si un piloto de carreras ocasionare lesiones a terceros, producto de un accidente dentro de una competencia legalmente realizada, no será responsable civil ni penalmente por las lesiones ocasionadas, siempre y cuando no haya incurrido en las siguientes causas:**

7. No tener licencia de conducir
8. No tener licencia deportiva
9. No tener los documentos habilitantes del vehículo
10. Estar bajo los efectos de sustancias psicotrópicas
11. Estar bajo los efectos del alcohol
12. Estar en enlace en la competencia

**Art. 400.- Daños materiales.- El piloto que como consecuencia de un accidente de tránsito dentro de una competencia legalmente organizada no será responsable de los daños materiales que ocasionare, siempre y cuando no haya incurrido en las siguientes causas:**

1. No tener licencia de conducir
2. No tener licencia deportiva
3. No tener los documentos habilitantes del vehículo

- 4. Estar bajo los efectos de sustancias psicotrópicas**
- 5. Estar bajo los efectos del alcohol**
- 6. Estar en enlace en la competencia**

**Art. 401.- Responsabilidad de los espectadores, peatones en competencias automovilísticas.- Si por negligencia, imprudencia o falta de precaución un espectador o espectador, se produjera un accidente dentro de una competencia automovilística legalmente realizada, el peatón o espectador será el responsable civil o penalmente por el daño ocasionado.**

**Art. 402.- Responsabilidad de los organizadores.- Si por negligencia, imprudencia o falta de precaución de los organizadores de una competencia automovilística se produjere un accidente automovilístico dentro de la carrera automovilística legalmente organizada, los organizadores serán responsables civil y penalmente por los daños materiales, las lesiones o las pérdidas de vidas humanas dentro de la competencia.**

**Art. 403.- Seguro de accidentes.- Para participar en una competencia automovilística, todos los pilotos de carreras deben poseer un seguro que cubra daños a terceros y los organizadores deben también poseer un seguro de accidentes por la competencia realizada tanto para los autos de apertura de la competencia como para el auto de cierre de la misma.**

Reformar al Reglamento de la Ley del Deporte incluyendo el reglamento de las competencias automovilísticas luego del Capítulo IV, un capítulo que incluya el reglamento de las competencias automovilísticas

## **CAPITULO V**

### **REGLAMENTO DE LAS COMPETENCIAS AUTOMOVILÍSTICAS**

#### **Art. 106.- Disposiciones Generales**

a) En virtud de lo dispuesto en los Art. 47 y 48 de la Ley del Deporte y 6 literal a) del estatuto de la FEDAK. Las siguientes disposiciones generales se aplican a todas las competencias de Rally en el territorio Ecuatoriano.

b) Es obligatorio para los Clubes de Automovilismo cumplir con lo estipulado en el presente reglamento para realizar una competencia de Rally a nivel Nacional.

c) Con mínimo 30 días de anticipación, el Club organizador solicitará por escrito la autorización a la Comisión Nacional, la organización de un evento de rally adjuntando el reglamento particular y el plan de seguridad a ser implementado.

d) La Comisión Nacional modificará, aprobará o negará la solicitud en el plazo de 10 días a partir de la fecha de presentación.

e) Los Clubes adjuntarán el reglamento particular, el plan de seguridad y copias de las solicitudes enviadas a las Autoridades locales

competentes para la realización del evento mínimo 15 días antes del mismo.

f) Los reglamentos particulares y el plan de seguridad deberán ser públicos mínimo 8 días antes de la fecha de la competencia.

g) El libro de ruta con itinerario, horario y control de reconocimiento controlado, hojas de ruta con kilometrajes de primes y enlaces se entregaran únicamente a las tripulaciones inscritas 48 horas antes del inicio de la competencia. Se prohíbe publicarlas por otro medio.

h) En los libros de ruta constará el horario de los reconocimientos controlados por la organización con un máximo de tres pasadas a cada tramo de la competencia por parte de las tripulaciones inscritas.

i) A la tripulación que haga menor tiempo que el mínimo estipulado en la hoja de control de reconocimiento controlado se la penalizará con 10 segundos por cada minuto o fracción de adelanto.

j) En los reconocimientos, es prohibido circular en sentido contrario a lo indicado en la hoja de ruta, la contravención a esta norma será causal de exclusión de la competencia.

k) A las tripulaciones que se les compruebe haciendo recorridos de reconocimiento, fuera de los horarios determinados para el efecto se les negará la participación en la competencia.

l) Es obligatorio para la organización disponer de un lugar fijo y amplio para la implementación de la zona de asistencia o parque cerrado.

**Todo equipo de abasto deberá permanecer en el lugar durante el desarrollo de la competencia, si un equipo por cualquier motivo sale de la zona de asistencia no podrá volver a ingresar al sitio.**

**El abasto o asistencia en otro lugar será causal de exclusión de la competencia.**

**m) La Comisión Nacional de la FEDAK enviará, a costo del organizador, 1 delegado, 1 Comisario Deportivo y 1 Comisario Técnico, para verificar el fiel cumplimiento del reglamento a cada competencia.**

**q) Todo rally deberá cumplir con mínimo 80 km en primes.**

**r) Todo rally deberá designar el primer día para reconocimientos controlados, revisión mecánica y súper prime de clasificación, no se permite incluir primes ese día.**

**s) En ningún caso los reglamentos particulares estarán sobre el presente reglamento.**

**t) Los reglamentos particulares deben indicar:**

**1. Denominación de la competencia.**

**2. Sede y Club organizador**

**3. Autoridades de la prueba:**

- Director de la prueba**
- Comisarios Deportivos del Club (2)**
- Comisario Deportivo de la FEDAK (1)**
- Comisarios técnicos del Club (2)**
- Comisario técnico de la FEDAK (1)**
- Comisión Médica**



- Comisión de seguridad**
- Comisarios de mesas de control**
- Computo**

**4. Lugar, fecha y hora de la verificación Técnica y controles administrativos**

**5. Lugar de zona de abasto, asistencia y/o parque cerrado**

**6. Lugar y hora de partida del súper prime (si lo hubiera) sin hoja de ruta**

**7. Cronograma del meeting indicando:**

**Lugar y fecha de la competencia**

**Nombres y hora de los sectores de inicio de los primes, sin hoja de ruta.**

**8. Publicidad**

**9. Inscripciones**

**10. Premiación**

**u) En el plan de seguridad deberá constar con nombre No. de cédula y No. de celular las siguientes personas:**

**1. Medico jefe**

**2. Responsable de seguridad**

**3. Oficial responsable designado por la Policía Nacional**

**4. Nombre, lugar y dirección del Hospital designado que permanecerá en estado de alerta amarilla para atender posibles emergencias derivadas de la competencia**

**5. Médico responsable del hospital designado**

**6. Responsable de los servicios Médicos de urgencia.- ambulancias**

**7. Responsable de los servicios contra incendios.- bomberos**

**8. Responsable de servicios varios como grúas u otros que no se especifican**

**9. Itinerario de tramos**

**10. Croquis señalando los lugares en donde estarán ubicados las ambulancias, bomberos y otros.**

**11. Especificación del sistema de comunicación**

**12. Responsables de los autos de preapertura (00 y 0) de la competencia**

**13. Responsable del auto de cierre de la competencia (000)**

**14. Autoridades de la competencia**

**v) La Comisión Nacional de Rally de la FEDAK se reserva el derecho de aprobar, autorizar, negar o modificar la organización de un Rally.**

**w) Si un Club organizador cumple con todas las normas, la Comisión de Rally no podrá negar la organización.**

**x) La Comisión Nacional de rally de la FEDAK se reserva el derecho de modificar el presente reglamento o suspender una competencia por razones de seguridad o de fuerza mayor debidamente justificadas.**

**Art. 107.- Organización.- Se regirá pro:.**

**a) El Comité de Apelación y Disciplina nombrado por la FEDAK, tiene plena facultad para sancionar, multar, amonestar, etc, a todo Club, Piloto (s), Copiloto (s), Concurrente (s), equipo (s) y toda persona que forme parte del o los eventos deportivos y que por cualquier motivo contravengan el presente reglamento, o causare indisciplina, falta de ética deportiva, decoro o a las costumbres del buen vivir, etc.**

**b) La Comisión Nacional de Rally de conformidad con lo dispuesto en el Art. 38 de los estatutos de la FEDAK; para su funcionamiento deportivo cuenta con la siguiente organización:**

**1. Presidente**

**2. Vicepresidente**

**3. 5 Vocales**

**c) Nombrará para cada competencia:**

**1. 1 Delegado**

**2. 1 Comisario Deportivo**

**3. 1 Comisario Técnico**

**d) De los eventos:**

**1. Los Clubes aprobados organizarán una fecha válida para el Campeonato Nacional de Rally.**

**3. Los Clubes organizadores son responsables de la obtención de los permisos correspondientes emitidos por las autoridades en cada una de sus jurisdicciones.**

**4. En el caso de asignación de fondos públicos para estos eventos, los Clubes deberán cumplir con las disposiciones de Ley y demás disposiciones Jurídicas que sean aplicables respecto a la gestión financiera y administración de fondos públicos.**

**Art. 108.- Inscripción y Derecho de Participación.- Para inscribirse en una competencia automovilística y poder participar se debe cumplir los siguientes requisitos:**

**1. El club organizador cobrará a los participantes un valor por concepto de inscripción y derecho de participación para cubrir sus gastos de organización.**

**2. Las inscripciones ordinarias se cerraran 72 horas antes del inicio del rally, y las extraordinarias 48 horas antes con un recargo del 50% al valor inicial.**

**3. El organizador enviará obligatoriamente a la Comisión Nacional de Rally de la FEDAK la lista de inscritos adjuntando los documentos habilitantes, 72 horas antes del evento.**

**4. Se considera formalizada la inscripción, lo que otorga el derecho de participación, una vez entregado:**

**a. formulario original de inscripción lleno con dirección de correo electrónico. Para validar la inscripción, el día de la carrera se procederá a firmar el documento por parte del piloto.**

**b. copias de las cédulas de piloto, copiloto y piloto alternante**

- c. copias de licencias de conducir actualizadas de piloto y piloto alternante**
- d. cancelado el valor de inscripción correspondiente y regularizado, que por ningún motivo será devuelto.**
- e. documentos que permitan la verificación de las especificaciones del vehículo.**

**Art. 109.- Tripulación.- La tripulación se registrará de la siguiente manera:**

- a) Se entiende por participante al vehículo signado con un número específico, Piloto principal y un acompañante que puede ser el Piloto alternante o Copiloto.**
- b) Los participantes deben tener los documentos del vehículo en regla.**
- c) Los pilotos deben poseer el seguro de accidentes para competencia automovilísticas vigente.**
- d) Los Pilotos deben tener vigentes los documentos habilitantes otorgadas por las Autoridades competentes (Agencia Nacional de Tránsito), además la licencia deportiva otorgada por la FEDAK tanto para piloto, alternantes y copiloto.**
- e) El Piloto o Copiloto menor de edad de 16 o 17 años de edad debe tener autorización de sus padres, debidamente notariada que indique específicamente que autorizan su participación bajo su cuenta y riesgo, deslindando de responsabilidad a la organización.**
- f) No se permite la participación de personas menores de 16 años.**

- g) Se permite la inscripción de Piloto principal y Piloto alternante, que estarán sujetos a todas las disposiciones del presente Reglamento.**
- h) El Piloto o Piloto Alternante de una Tripulación, previa a la largada de cada etapa notificará a la organización, el nombre del Piloto que conducirá el vehículo durante toda la etapa.**
- i) No se permite alternar en la conducción durante una misma etapa.**
- j) Para efecto de clasificación se otorgará los tiempos al vehículo asignado con un número de identificación.**
- k) Para efecto del Campeonato Nacional se otorgará el puntaje al Piloto que haya conducido la etapa.**

**Art. 110.- Revisión Administrativa, mecánica, técnica y de seguridad.-**

**Para la revisión administrativa, técnica y de seguridad se tomará en cuenta los siguientes lineamientos:**

- a) La Revisión Administrativa, Mecánica, Técnica y de Seguridad, se efectuará el día un día antes de la competencia, en los lugares que designe el club organizador, siempre y cuando sea un lugar seguro para espectadores, pilotos y organizadores.**
- b) Los vehículos que no aprueben la Revisión Mecánica, Técnica y de Seguridad, NO PODRAN PARTICIPAR en la competencia**
- c) Las verificaciones obligatorias serán:**
  - 1. Documentos de inscripción**
  - 2. Control de documentos habilitantes de la tripulación.**
  - 3. Documentación del vehículo en regla.**

#### **4. Elementos de Seguridad.**

- d) Los Comisarios se reservarán el derecho de realizar verificaciones de los vehículos en cualquier momento, antes, durante o después de la competencia.**
- e) Los vehículos que reclasifiquen serán obligatoriamente revisados por los Comisarios antes de tomar partida, siempre y cuando hayan entregado su CARNET DE RUTA al vehículo de cierre.**

**Art. 111.- Elementos de seguridad.- Es obligatorio cumplir con todos los implementos de seguridad especificados en el Reglamento General de Rally Fedak.**

**NOTA: Durante el transcurso de la competencia tripulación que no este con todas las seguridades será penalizada.**

**Se prohíbe el uso de cuellera de esponja.**

**Art. 112.- Parques cerrados y zonas de asistencia.- Se tomará en cuenta lo siguiente:**

**A. Los sitios de revisión mecánica, partida y llegada serán considerados como zonas de parque cerrado además de los que la organización determine como tal.**

**B. Está prohibido hacer arreglos o abastos en estos lugares, salvo autorización expresa de un Comisario por razones de fuerza mayor que ameriten hacerlo.**

**La inobservancia de esta norma será penalizada por los Comisarios de conformidad con la gravedad de la falta, con mínimo un minuto al tiempo acumulado del participante.**

**C. Cada etapa indicará en el itinerario y en el libro de ruta la o las zonas de asistencia o abasto permitidos.**

**D. Todos los Vehículos de competencia durante la espera para partir el PRIME, antes de la pancarta del control deben parquearse a un solo lado de la vía (El Comisario respectivo indicara el lado según sea el caso), de igual manera en los sitios de abasto luego de terminado el especial o donde se dictamine por la organización. La negativa a esta disposición será causal de reclasificación en el tramo que suceda el inconveniente.**

**E. Queda terminantemente prohibido el ingreso o salida a la zona de asistencia de los equipos de abasto desde el momento en que llega el auto 00 hasta la salida del auto de cierre.**

**La inobservancia a esta norma será causal para que se le otorgue el tiempo de reclasificado en toda la etapa el participante a que asiste el infractor.**

**F. Únicamente podrán ingresar a las zonas de asistencia los vehículos de abasto debidamente identificados con el No. del auto al que asisten en la parte superior del parabrisas delantero.**

**G. La organización se reserva el derecho de enviar a régimen de Parque Cerrado para la verificación de cualquier auto participante en el lugar**



determinado por la organización, antes, durante o después de la competencia.

La negativa a esta disposición será causal de exclusión inmediata de la prueba.

**Art. 113.- Números de identificación.- Se tomará en cuenta lo siguiente:**

**A. El número del vehículo, será el que conste en la ficha de inscripción que deben ser respetados obligatoriamente, colocados en los vidrios laterales posteriores de 25 cm de alto por 4 cm de trazo y en la parte superior derecha del parabrisas anterior de 12 cm de alto por 2 cm de trazo, de color amarillo intenso.**

**B. En las ventanas posteriores del vehículo, debajo del número únicamente deben constar los Nombres de la tripulación, con una altura mínima de 8 cm y letras de color blanco.**

**C. Quienes no cumplan con estos requisitos no podrán participar en la competencia.**

**Art. 114.- Orden de partida.- Se efectuará según se detalla:**

**A. El orden de partida del primer prime de la primera etapa será determinado por los Comisarios Deportivos considerando la performance de los participantes, en caso de no existir Super Prime.**

**B. A partir de la segunda etapa el orden de partida será conforme a la clasificación general de la etapa anterior.**

**C. El orden de partida, a partir del segundo prime será igual al orden de llegada del prime anterior.**

**D. Los Comisarios de control podrán variar el intervalo de tiempo entre uno y otro competidor o el orden de partida en la largada de un prime por razones de seguridad.**

**E. El adelanto intencional al orden de partida será penalizado con un minuto por cada puesto de adelanto.**

**F. El adelanto a la hora de largada de un prime será penalizado con 10 segundos por cada segundo de adelanto**

**Art. 115.- Desarrollo de la competencia.- Se verificará los siguientes parámetros en el desarrollo de la competencia:**

**A. Una vez que el copiloto haya presentado el carnet en el control de partida el Comisario procederá a poner en el carnet la hora real de partida; el competidor se ubicará junto al reloj y partirá a la hora exacta marcada en el carnet.**

**B. Si un auto no se encuentra en el sitio de partida de un prime antes del tiempo ideal en el puesto que le corresponde, el Comisario no tiene la obligación de esperarlo y procederá a dar hora de partida al auto que se encuentre listo para partir.**

**C. Al participante que se presente retrasado al control de partida los Comisarios lo ubicarán detrás de los participantes que ya tengan la hora de partida del prime en el carnet de ruta.**

**D. Al piloto que auxilia a quien exhiba la bandera blanca y de ser necesario traslade a los necesitados de atención médica, hasta el siguiente punto de control o lugar adecuado más próximo, se le otorgará el mejor tiempo de la clasificación de su categoría en ese prime y podrá recuperar su ubicación de largada en los siguientes primes sin penalización.**

**E. Si un auto obstruye el paso y es ayudado a retirarlo por otra tripulación únicamente para impedir que la competencia se interrumpa, a la(s) tripulación(es) que ayude(n) se le(s) otorgará el mejor tiempo multiplicado por 1.1 de su categoría, en ese prime. Se tomará en cuenta únicamente pruebas visuales sobre el hecho. (filmaciones, fotos, etc.) y podrán recuperar su ubicación de largada en los siguientes primes sin penalización.**

**F. Los Comisarios están facultados a neutralizar un prime del Rally, cuando las circunstancias así lo ameriten.**

**G. Los Comisarios están facultados a disponer reagrupamientos en los lugares que determinen.**

**H. Los abastos son permitidos después de cada prime a elección de la tripulación y con obligatoriedad en los sitios de abastos controlados que se indicaran en el itinerario de cada etapa.**

**I. En los sitios de control de largada de los especiales de velocidad (primes) se partirá mediante relojes colocados en el sitio de inicio del prime o a la falta de reloj con bandera operada por el Comisario respectivo.**

**J. En los controles de llegada con bandera amarilla previa, bandera a cuadros en el lugar donde se cronometra el tiempo de llegada y posteriormente el lugar de control donde se anotará los tiempos en el carnet de ruta.**

**K. Es de exclusiva responsabilidad de la tripulación el cuidado del carnet de ruta para el control de tiempos de carrera**

**El extravió del carnet será causal de reclasificación.**

**El deterioro que impida ver los registros o la falta de uno de estos será penalizado con la asignación del tiempo máximo.**

**L. La mesa de control de largada se levantará una vez haya partido el vehículo de cierre.**

**M. La mesa de control de llegada se levantará una vez haya llegado el vehículo de cierre.**

**N. Si un auto de competencia llega luego del vehículo de cierre esta fuera de tiempo y optará por la reclasificación.**

**O. En la zona de abasto o asistencia la hora de entrada y salida será puesta por el comisario del control respectivo.**

**P. Es obligatorio seguir y completar el recorrido en el sentido indicado en la Hoja de Ruta el desvío de este será causal de exclusión del vehículo.**

**Q. Es obligatorio para todos los participantes cumplir con el 100% del recorrido de los primes de velocidad.**

**R. NO se permite transportar los vehículos en remolques, durante la Etapa.**

**S. Los vehículos de abasto con identificación podrán ingresar en la ruta en el mismo sentido de circulación de la competencia en los primes hasta 20 minutos antes de que parta el auto de pre-apertura 00**

**T. El auto de pre-apertura (00) partirá 20 minutos antes de la hora prevista de partida del primer participante en cada prime y el auto de apertura (0) 10 minutos antes, o mas según amerite el recorrido del prime.**

**U. En los primes, la circulación de los competidores o sus abastos en dirección contraria a lo que determina la Hoja de Ruta, determina la Exclusión del vehículo y su equipo.**

**V. Es prohibido dar marcha atrás. Si un vehículo al finalizar un prime se pasa de la Mesa de Control, deberá el copiloto bajarse y presentar el Carnet de Ruta al Comisario para que se registre su tiempo.**

**W. Toda tripulación está obligada a respetar a las Autoridades de Control y acatar las instrucciones que se les dé en su Mesa de Control, la inobservancia será penalizada o sancionada por los Comisarios Deportivos.**

**X. Al finalizar un Prime y recibir la tripulación el Carnet registrado el tiempo, deben abandonar de inmediato la Zona de Control y dirigirse al siguiente punto de partida.**

**Y. Si un auto obstaculiza el paso a los demás competidores, puede ser ayudado por terceros para retirarlo a un costado de la vía, sin que esto implique sanción alguna.**

**Z. No se permite ningún tipo de abasto o asistencia en los tramos de prime, sin embargo se pueden ayudar entre participantes con los implementos o herramientas que lleven dentro de los autos de competencia sin que estos hayan sido puestos a propósito para ayudar intencionalmente.**

**La contravención a esta norma será causal de reclasificación del participante.**

**AA. Los vehículos de abasto por ningún concepto podrán adelantar al vehículo de cierre, ni circular dentro de los tramos de prime mientras dure la competencia. La incidencia en esta falta será sancionada con la exclusión de la competencia del auto representado.**

**Art. 116.- Hora Oficial.- Para la hora oficial se tomará en cuenta lo siguiente:**

**A. Todos los Comisarios de Control y los equipos participantes tendrán ajustada la HORA OFICIAL con el Director de la Carrera.**

**B. Es obligación de la tripulación ajustarse a la Hora Oficial.**

**Art. 117.- Publicación de Resultados.- Los resultados provisionales de cada etapa o competencia se darán a conocer luego de terminada cada una de ellas, mismos que servirán para el orden de largada de la siguiente etapa, independientemente a la resolución de un reclamo presentado respecto de los mismos.**

**Art. 118.- Reclamaciones y Apelaciones.-** Todo reclamo deberá ser hecho por escrito por parte de la parte interesada de conformidad con el reglamento. Si el reclamo se basa en errores de los comisarios, estos deberán ser resueltos con la brevedad posible y no será necesaria caución alguna.

**Art. 119.- Publicidad.-** Para la publicidad se registrá de la siguiente manera:

**A.** Los derechos de publicidad, en su totalidad, son de exclusiva propiedad de la Organización.

**B.** La Organización colocará los stickers de 60cm de ancho por 30 cm de alto con la publicidad oficial en las 2 puertas delanteras del vehículo debajo de los espejos retrovisores y en capot delantero, en estas no podrá ir otra publicidad que no sea la oficial.

**C.** Serán el piloto y/o el equipo participante, quienes se responsabilizarán que los stickers estén correctamente pegados.

**D.** La modificación o el impedimento para colocar los stickers publicitarios oficiales, y/o la falta de un stickers ya colocado que haya sido sacado en forma intencional, **EXCLUYE** al vehículo de la competencia.

**E.** La tripulación solicitara a la organización los stickers de los auspiciantes oficiales que falten en el auto luego de cada etapa con un valor de \$ 20,00, no podrá largar una etapa si estos no están completos.

**F. Los vehículos de ABASTO deberán estar debidamente identificados con el número del auto que asisten en el parabrisas delantero y el sticker oficial en el frente del capot delantero**

**Art. 120.- Clasificación y premiación.- Para la clasificación y premiación se regirá por:**

**A. Finalizada la competencia se premiará a los tres primeros lugares de cada categoría según la clasificación de conformidad con los mejores tiempos obtenidos de la sumatoria total de cada vehículo participante.**

**B. De existir empate se declarará ganador a quien haya ganado más etapas, de persistir el empate quien haya ganado el mayor número de primes, y si eso no es suficiente para desempatar el primer, segundo, tercero, etc. primes serán tomados en consideración.**

#### **DISPOSICIONES GENERALES**

**A. Todo lo que no este, expresamente autorizado en el presente reglamento, está prohibido.**

**B. Será deber de todos los pilotos y miembros de su equipo, sean mecánicos, abastos o familiares comportarse de una manera que no ofenda la moral y el espíritu deportivo.**

**C. La indisciplina, falta de conducta, decoro, ética deportiva, poner en riesgo la integridad física de otros competidores, de ellos mismos, del público en general o la violación de las normas del buen vivir.**



**D. Está terminantemente prohibido el consumo de drogas y/o bebidas alcohólicas antes o durante la competencia, so pena de exclusión de la prueba.**

**E. Los Pilotos participantes, para hacerse acreedores a sus tiempos de clasificación y premios deben asistir obligatoriamente al Pódium de premiación y/o actos convocados por la organización, salvo justificación escrita, debidamente sustentada en cuyo caso enviara al Director General, por escrito, un representante con Nombre y Apellido.**

**F. La inasistencia injustificada les quita el derecho de recibir los premios y se les otorgará su tiempo acumulado multiplicado por 1.5, correspondientes al pódium de premiación, sin opción a reclamo alguno.**

**G. El desconocimiento del presente reglamento, por la razón que fuere, no le exime al participante de allanarse y cumplir este en todas sus partes.**

## 10. BIBLIOGRAFIA

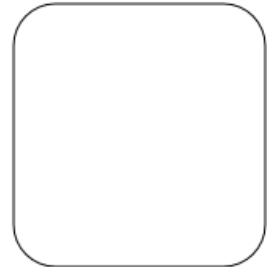
- ◆ *CONSTITUCIÓN DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR, Ediciones Legales, Año 2010*
- ◆ *ACCIDENTES DE AUTOMOTORES, Roberto H. Brebbia, Buenos Aires*
- ◆ *CODIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL, Corporación de estudios y Publicaciones, Año 2014*
- ◆ *LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, Tomo I yII, Corporación de estudios y Publicaciones, Año 2014*
- ◆ *REGLAMENTO FEDAK, [www.fedakecuador.com](http://www.fedakecuador.com)*
- ◆ *LEY DEL DEPORTE, Corporación de estudios y Publicaciones, Año 2014*
- ◆ *REGLAMENTO LEY DEL DEPORTE, Corporación de estudios y Publicaciones, Año 2014*
- ◆ *REGLAMENTO FIA, [www.fia.com](http://www.fia.com)*

## 11. ANEXOS

<b>MÉDICOS AUTORIZADOS POR LA FEDAK. CIUDAD</b>	<b>DOCTOR</b>	<b>DIRECCION</b>	<b>TELEFONOS</b>
<b>CUENCA</b>	Dr. Vicente Brito	Av. Manuel J. Calle 1/104 y Av. Paucarbamba Departamento de Rehabilitación Física junto Laboratorio Clínico y Dpto. de Rayos X	2 886 547 0999065861
<b>RIOBAMBA</b>	Dr. Vinicio Caiza	CLINIDER Clínica del deporte y Rehabilitación Física y Deportiva. Calle Primera Constituyente 1273 y Joaquín Chiriboga	032 945136 099 5025701
<b>MACHALA</b>	Dra. Elena Farez	Calle Buena vista y Rocafuerte, 1er piso alto	072961224
<b>AMBATO</b>	Dr. Marcelo Noboa	Vegonias y Nisperos, Ficoa tras la quinta de Montalvo	032461096 0998136871
<b>GUAYAQUIL</b>	Dr. Tyrone Flores	Av. Las lomas entre quinta y sexta peatonal 305	0999500172 042882011
<b>GUAYAQUIL</b>	Dr. Efraín Paredes	URDESA Lago Sol Solar 19 Km 6,8 Vía Puntilla San Borondon	2097111 0999674657
<b>LOJA</b>	Dr. Luis Fernando Feijoo	Sucre y Mercadillo s/n	0990524282 0998973704
<b>LATACUNGA</b>	Dra. Tais Meza	Federación Deportiva de Cotopaxi calle Guayaquil # 8-44	2813245
<b>QUITO</b>	Dr. Oscar Vizquete	Italia n30-36 y Av. Eloy Alfaro Ed. El Galeno. Centro Medico	022506108 022560640



## **SOLICITUD DE LICENCIA DEPORTIVA**



Nombre:.....Apellidos:.....

Cédula de Ciudadanía: .....

Provincia: .....

Tipo de licencia:

karting

Automovilismo

Piloto

Copiloto

Mayor de edad    si     no

Tipo de Sangre:.....

Club: .....

Domicilio:.....

Tel.:.....Móvil:.....

Email:.....

Lugar y Fecha de nacimiento: ..... día..... /mes..... /año.....

-----  
Firma del Piloto

-----  
Firma Representante Legal

## **HISTORIA CLINICA DEL PILOTO**

**Nombre**

**Edad**

**Fecha de nacimiento**

**Sexo**

**Direccion**

**Ha sido tratado para, alguna vez ha tenido o tiene ahora alguna de lo siguiente?**

**SI**

**NO**

**1 Dolores de cabeza frecuentes o graves**

**2 Mareos o desmayos**

**3 Inconsciencia por cualquier razón**

**4 Problemas de la vista, excepto anteojos**

**5 Fiebre de heno**

**6 Asma**

**7 Alergia a medicamentos o algun tipo de antibioticos**

**8 Problemas del corazón**

**9 Diabetes-insulina y cuánto?**

**10 Alta o baja presión arterial**

**11 Anemia u otras enfermedades sanguíneas, incluyendo sangrado anormal**

**12 Problemas de estómago**

**13 Cálculo renal o sangre en la orina**

**14 Azúcar o albúmina en la orina**

**15 Epilepsia o convulsiones**

**16 Problemas nerviosos de algun tipo**

**17 Problemas mentales**

**18 Consume habitualmente cualquier tipo de droga o narcótico**

**19 Bebe alcohol en exceso**

**20 Intento de suicidio**

**21 Problemas motrices que requieran medicamentos**

**22 Ingreso en el hospital en los últimos 12 meses**

**23 Operaciones que implican ojos, corazón, cerebro, nervios o vasos sanguíneos**

**24 Lesiones oseas (fracturas)**

**25 Amputación o discapacidad física**

**26 Otras enfermedades**

**27 Ha sido vacunado contra el tétanos**

**28 Algun rechazo en seguros de vida**

### **OBSERVACIONES**

**Liste cualquier medicamento utilizado actualmente (incluidos colirios)**

**¿Ha tenido un accidente automovilístico incluyendo carreras que haya requerido hospitalización en los últimos dos años? En caso afirmativo, explicar o describir lesiones**

**Se certifica que las declaraciones anteriores son verdaderas y correctas.**

**También doy permiso correspondiente a cualquier hospital, médico o institución obtener cualquier información relativa a mi estado de salud.**

**Fecha**

**Nombre del Medico**

**Firma del Medico**

**Telefono del Medico**

**Firma del Piloto**

## ENCUESTA

Señor (a):

Expreso a usted un saludo, soy estudiante egresada de la carrera de Derecho de la Universidad Nacional de Loja.- Modalidad a Distancia, y solicito a usted se sirva proporcionar unos datos para poder desarrollar mi trabajo de investigación sobre “Reformas al Código Orgánico Integral Penal normalizando las competencias automovilísticas en el Ecuador”

### Formulario Para La Recolección De Datos De Campo

#### UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

#### ENCUESTA

#### PRESENTACION:

Distinguido (a) Ciudadano (a) la presente encuesta tiene como propósito determinar cuál es su conocimiento en cuanto a las competencias automovilísticas en el Ecuador, el desarrollo y aplicación de la justicia en nuestro país y las opciones de protección que tenemos los litigantes que en su momento deben acudir a la justicia, le solicito comedidamente responder con veracidad el cuestionario siguiente:

1. Usted ha asistido alguna vez a una competencia automovilística?

Si \_\_\_ No \_\_\_

2. ¿Conoce usted los reglamentos o la ley que avala la realización de competencias automovilísticas en el Ecuador?

Si \_\_\_ No \_\_\_

3. ¿Está usted de acuerdo que el Gobierno Ecuatoriano apoye y auspicie las competencias automovilísticas?

Si \_\_\_ No \_\_\_

Por qué? \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

4. Según su punto de vista. ¿Por qué cree usted que las personas se dedican a realizar competencias automovilísticas ilegales?

- Falta de permisos \_\_\_\_\_
  - Requisitos muy exigentes \_\_\_\_\_
  - Costos muy elevados por inscripción \_\_\_\_\_
  - Otros \_\_\_\_\_
- Especifique \_\_\_\_\_
- 

5. Conoce usted cual es la pena impuesta si se realizan competencias automovilísticas sin los permisos correspondientes es decir de manera ilegal?

Si \_\_\_\_\_ No \_\_\_\_\_

6. Está usted de acuerdo que las personas que realizan competencias automovilísticas sin los permisos correspondientes sean sancionados con dos salarios básicos unificados del trabajador en general, reducción de diez puntos en su licencia de conducir y retención del vehículo por el plazo mínimo de siete días?

Si \_\_\_\_ No \_\_\_\_

Por qué? \_\_\_\_\_

7. Como cree usted que el Gobierno Ecuatoriano debe apoyar al deporte tuerca?

- Liberando impuestos tributarios para las importaciones de Equipos, accesorios, partes y repuestos  
\_\_\_\_\_
- Bajando los costos de inscripciones  
\_\_\_\_\_
- Auspiciando o subsidiando las competencias automovilísticas  
\_\_\_\_\_
- Incorporar en el Código Orgánico Integral Penal y en la Ley del Deporte respectivamente todo lo concerniente a las competencias Automovilísticas  
\_\_\_\_\_
- Otros  
\_\_\_\_\_

Especifique\_\_\_\_\_

8. Cree usted que los organizadores de las competencias automovilísticas deben estar exentos de responsabilidad civil y penal si existe un accidente de tránsito dentro de una carrera automovilística?

Si \_\_\_\_\_ No \_\_\_

Por qué?\_\_\_\_\_

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN



## INDICE

PORTADA	I
CERTIFICACION	II
AUTORIA	III
CARTA DE AUTORIZACION DE TESIS	IV
AGRADECIMIENTO	V
DEDICATORIA	VI
TABLA DE CONTENIDOS	VII
1. TITULO	1
2. RESUMEN	2
2.1 ABSTRACT	6
3. INTRODUCCIÓN	9
4. REVISION DE LITERATURA	14
4.1. MARCO CONCEPTUAL	14
4.2. MARCO DOCTRINARIO	27
4.3. MARCO JURIDICO	78
4.4. LEGISLACION COMPARADA	88
5. MATERIALES Y METODOS	92
6. RESULTADOS	97
7. DISCUSION	119
8. CONCLUSIONES	127
9. RECOMENDACIONES	129
9.1 PROPUESTA DE REFORMAS LEGAL	131

10. BIBLIOGRAFIA	155
11 ANEXOS	156
INDICE	162