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

TÍTULO:

"LA RESPONSABILIDAD Y VICTIMIZACIÓN DE ADOLESCENTES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL ECUADOR, NECESIDAD DE INCORPORAR NORMAS LEGALES ORIENTADAS A LA PREVENCIÓN Y SANCIÓN"

TESIS PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ABOGADO

AUTOR: José Luis Varela Piedra

DIRECTOR: Dr. Marcelo Armando Costa Cevallos, Mg. Sc.

Loja – Ecuador
2014

CERTIFICACIÓN

Dr. Marcelo Armando Costa Cevallos, Mg. Sc.
DOCENTE DE LA CARRERA DE DERECHO DE LA MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

CERTIFICO:

Que he dirigido la Tesis previa a la obtención del Título de Abogado, presentada por el señor egresado José Luis Varela Piedra, trabajo que se denomina: "LA RESPONSABILIDAD Y VICTIMIZACIÓN DE ADOLESCENTES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL ECUADOR, NECESIDAD DE INCORPORAR NORMAS LEGALES ORIENTADAS A LA PREVENCIÓN Y SANCIÓN", investigación que ha sido desarrollada bajo mi orientación, por lo que una vez que se han cumplido con las observaciones y sugerencias realizadas, autorizo a su autor, la sustentación y defensa de Ley.

Loja, junio del 2014

Dr. Marcelo Armando Costa Cevallos, Mg. Sc.
DIRECTOR DE TESIS

AUTORÍA

Yo, José Luis Varela Piedra declaro ser autor del presente trabajo de tesis y eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y a sus representantes jurídicos de posibles reclamos o acciones legales, por el contenido de la misma.

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

AUTOR: José Luis Varela Piedra

FIRMA: .....

CÉDULA: 1103702435

FECHA: Loja, junio de 2014

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

Yo, José Luis Varela Piedra declaro ser autor de la Tesis titulada: **"LA RESPONSABILIDAD Y VICTIMIZACIÓN DE ADOLESCENTES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL ECUADOR, NECESIDAD DE INCORPORAR NORMAS LEGALES ORIENTADAS A LA PREVENCIÓN Y SANCIÓN"** 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 10 días del mes de junio del dos mil catorce, firma el autor.

AUTOR: José Luis Varela Piedra

FIRMA:.....
CÉDULA: 1103702435
DIRECCIÓN: Loja, Ciudad Victoria Calle Cesar Augusto Sandino Y Oswaldo Guayasamin
CORREO ELECTRÓNICOjosevarelapiedra@gmail.com
TELÉFONO: 2326062 **CÉLULAR:** 0988636344

DATOS COMPLEMENTARIOS

DIRECTOR DE TESIS Dr. Marcelo Armando Costa Cevallos, Mg. Sc.

TRIBUNAL DE GRADO:

Dr. Gonzalo Aguirre Valdiviezo Mg. Sc.	(**Presidente**)
Dr. Igor Eduardo Vivanco Muller	(**Vocal**)
Dr. PhD Galo Stalin blacio Aguirre	(**vocal**)

DEDICATORIA

A mis Padres, por su ejemplo constante de dedicación y entrega, por su apoyo incondicional y su cariño.

A mi Esposa, por su amor y abnegación que me inspiran a seguir adelante.

A mis Hijos, razón suprema de mi existencia, alegría de mi vida, e inspiración en todos mis esfuerzos.

José Luis

AGRADECIMIENTO

A las autoridades, docentes y administrativos de la Carrera de Derecho de la Modalidad de Estudios a Distancia.

A los profesores que compartieron conmigo sus experiencias y conocimientos en el ámbito del derecho.

Al Dr. Marcelo Armando Costa Cevallos, Mg. Sc., maestro y amigo que con paciencia orientó el proceso de investigación desarrollado, demostrando sus cualidades académicas y humanas.

A todas las personas que colaboraron para que la ejecución de este trabajo concluya satisfactoriamente.

El Autor

TABLA DE CONTENIDOS

PORTADA
CERTIFICACIÓN
AUTORIA
CARTA DE AUTORIZACIÓN DE TESIS
DEDICATORIA
AGRADECIMIENTO
1. TÍTULO

2. RESUMEN

3. INTRODUCCIÓN

4. REVISIÓN DE LITERATURA

4.1. MARCO CONCEPTUAL

4.1.1. Los Adolescentes.

4.1.2. Las Infracciones de Tránsito.

4.1.3. Los Accidentes de Tránsito.

4.1.4. La Responsabilidad Penal.

4.1.5. La Victimización.

4.1.6. La Prevención de Accidentes.

4.2. MARCO DOCTRINARIO

4.2.1. La inimputabilidad de las adolescentes y los adolescentes en el Ecuador.

4.2.2. Las adolescentes y los adolescentes como responsables de accidentes de tránsito en el Ecuador.

4.2.3. Las adolescentes y los adolescentes como víctimas de accidentes de tránsito en el Ecuador.

4.3. MARCO JURÍDICO

4.3.1. En la Constitución de la República.

4.3.2. En el Código Penal.

4.3.3. En el Código de la Niñez y la Adolescencia.

4.3.4. En la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

4.3.5. En el Reglamento General de Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

4.4. LEGISLACIÓN COMPARADA

4.4.1. En el Código de la Infancia y la Adolescencia de Colombia.

4.4.2. Ley No. 20084 de Chile, que establece un sistema de responsabilidad penal de los adolescentes por infracciones a la ley penal.

5. MATERIALES Y MÉTODOS

5.1. MATERIALES

5.2. MÉTODOS

5.3. TÉCNICAS

5.4. PROCEDIMIENTO

6. RESULTADOS

6.1. RESULTADOS DE LA ENCUESTA

6.2. RESULTADOS DE LA ENTREVISTA

7. DISCUSIÓN

7.1. VERIFICACIÓN DE OBJETIVOS

7.2. CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS

7.3. FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA DE LA PROPUESTA DE REFORMA

8. CONCLUSIONES

9. RECOMENDACIONES

9.1. PROPUESTA JURÍDICA DE REFORMA

10. BIBLIOGRAFÍA

11. ANEXOS

ÍNDICE

1. TÍTULO

“LA RESPONSABILIDAD Y VICTIMIZACIÓN DE ADOLESCENTES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL ECUADOR, NECESIDAD DE INCORPORAR NORMAS LEGALES ORIENTADAS A LA PREVENCIÓN Y SANCIÓN”

2. RESUMEN

Las adolescentes y los adolescentes, son según lo establecido en la Constitución de la República del Ecuador uno de los grupos de atención prioritaria de la sociedad ecuatoriana que merecen la protección especializada y preferente en el ámbito público y privado.

Uno de los espacios en donde se evidencia la vulnerabilidad de los adolescentes, son los accidentes de tránsito, que se constituyen en la principal causa de muerte de la población ecuatoriana perteneciente a este sector, y que en gran parte son causados también por personas pertenecientes a este mismo grupo poblacional.

Al revisar las disposiciones vigentes en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se puede determinar que está vigente en el Ecuador un criterio de inimputabilidad de los adolescentes frente a su responsabilidad en el cometimiento de infracciones de tránsito; y que además en esta materia tiene vigencia la aplicación de las medidas socioeducativas que se encuentran previstas en el Código de la Niñez y la Adolescencia.

La situación anterior y algunas otras falencias, provocan que las normas de la mencionada Ley sean insuficientes para hacer frente a un problema

grave en la sociedad ecuatoriana como es la alta incidencia de accidentes de tránsito provocados por adolescentes y que victimizan también a estas personas.

Por lo tanto para estudiar la situación descrita en las líneas que preceden se ha ejecutado este trabajo investigativo enmarcándolo bajo el título: “LA RESPONSABILIDAD Y VICTIMIZACIÓN DE ADOLESCENTES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL ECUADOR, NECESIDAD DE INCORPORAR NORMAS LEGALES ORIENTADAS A LA PREVENCIÓN Y SANCIÓN”.

La investigación en todas sus partes se somete a las disposiciones reglamentarias pertinentes, y está estructurada con elementos teóricos conceptuales, doctrinarios, jurídicos y de la legislación comparada como también con resultados obtenidos a través de un proceso investigativo de campo, aportando conclusiones, recomendaciones y finalmente una propuesta jurídica de reforma que contribuya a regular de mejor manera lo relacionado con la responsabilidad de los adolescentes en accidentes de tránsito, y también con algunas otras situaciones que inciden en la problemática abordada.

ABSTRACT

Adolescents and teenagers are as established in the Constitution of the Republic of Ecuador one of the priority groups of Ecuadorian society who deserve protection and preferential specializing in public and private sectors.

One of the areas where the vulnerability of adolescents evidence are traffic accidents, which constitute the main cause of death of the Ecuadorian population belonging to this sector, which largely are also caused by persons belonging to this same population group .

In reviewing the existing provisions in the Organic Law of Land Transport, Traffic and Road Safety, you can determine which is in force at the Ecuador criteria of insanity teenagers face their responsibility in the commission of traffic violations, and also in this area is effective implementation of educational measures that are foreseen in the Code on Children and Adolescents.

The above situation and some other shortcomings, cause the rules of that law are insufficient to deal with a serious problem in Ecuadorian society as is the high incidence of traffic accidents caused by teenagers and also victimize these people.

Therefore to study the situation described in the preceding lines was run framing this research work under the title: “VICTIMIZATION LIABILITY AND TEEN IN TRAFFIC ACCIDENTS IN ECUADOR, LAWS NEED TO MAINSTREAM ORIENTED PREVENTION AND PUNISHMENT".

Research in all its parts is subject to the relevant regulations, and is structured with theoretical conceptual, doctrinal, legal and comparative law as well as with results obtained through an investigative process of field elements, providing conclusions, recommendations and finally a legal reform proposal that contributes to better regulate matters relating to the responsibility of adolescents in traffic accidents, and also some other situations that affect the issues addressed.

3. INTRODUCCIÓN

La Constitución de la República del Ecuador, establece que las adolescentes y los adolescentes, constituyen uno de los grupos de atención prioritaria de la sociedad ecuatoriana, lo que los hace merecedores de una protección especial y preferente en el ámbito público. De igual forma determina que en el caso de los adolescentes infractores serán sometidos a un régimen especial de medidas socioeducativas, que se aplicarán considerando la proporcionalidad que se les atribuye.

Uno de los problemas que más afecta a las adolescentes y los adolescentes, en el Ecuador, son los accidentes de tránsito, pues gran porcentaje de éstos es causado por personas que se encuentran atravesando la adolescencia; y consecuentemente la mayor parte de las víctimas son también personas ubicadas en ese mismo grupo etario. Es decir existe una evidente vulnerabilidad de las adolescentes y los adolescentes frente a los accidentes de tránsito.

Sin embargo acogiendo el criterio constitucional mencionado en el párrafo inicial de esta introducción la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial vigente en el Ecuador, establece la inimputabilidad de las adolescentes y lo adolescente que son

responsables de las infracciones de tránsito, y determina que serán sometidos al régimen establecido en el Código de la Niñez y la Adolescencia, consecuentemente serán sancionados a través de la imposición de alguna de las medidas socioeducativas previstas en este ordenamiento.

Además en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad se evidencian otras falencias jurídicas y vacíos que están relacionados principalmente con la insuficiencia de sancione para quienes permiten la conducción de adolescentes, que no están autorizado para conducir vehículos a motor, o que estándolo no cumplen las exigencias legales para poder desarrollar esta actividad.

Por lo tanto existe un problema jurídico, que se ha estudiado ampliamente en el presente trabajo investigativo, que se titula: "LA RESPONSABILIDAD Y VICTIMIZACIÓN DE ADOLESCENTES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL ECUADOR, NECESIDAD DE INCORPORAR NORMAS LEGALES ORIENTADAS A LA PREVENCIÓN Y SANCIÓN".

El trabajo está sustentado en la revisión de literatura que comprende el marco conceptual, en donde se hace el estudio de: los adolescentes, las infracciones de tránsito, los accidentes de tránsito, la responsabilidad

penal, la victimización, la prevención de accidentes; en el marco doctrinario se estudia la inimputabilidad de los adolescentes en el Ecuador, los adolescentes como responsables de accidentes de tránsito en el país; y, los adolescentes como víctimas de accidentes de tránsito. Es parte de la revisión de literatura un marco jurídico en donde se abordan las normas previstas en la Constitución de la República del Ecuador, el Código Penal, el Código de la Niñez y la Adolescencia, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y el Reglamento General de Aplicación de esta Ley. Como parte de la legislación comparada se estudia la normativa vigente en Colombia y Chile.

En la investigación se hace el detalle de la metodología utilizada, y se presentan los resultados que fueron obtenidos mediante la aplicación de las técnicas de la encuesta y de la entrevista.

Sobre la base de la información teórica y de campo que fue obtenida, se formulan las conclusiones y recomendaciones, y se plantea finalmente la propuesta jurídica de reforma a través de la cual se pretende dar una solución legal al problema de la alta incidencia de accidentes de tránsito que son de responsabilidad de los adolescentes y que victimizan a este grupo de la población ecuatoriana.

4. REVISIÓN DE LITERATURA

4.1. MARCO CONCEPTUAL

4.1.1. Los Adolescentes.

En el presente trabajo se estudia lo concerniente con la responsabilidad y la victimización de las adolescentes y los adolescentes a consecuencia de los accidentes de tránsito, por eso es conveniente conocer el concepto que permita identificar semánticamente este grupo de la población.

> **"La adolescencia, es una etapa del desarrollo humano con naturaleza propia, diferente de las demás; un período de transición entre la niñez y la adultez. Definiendo la adolescencia como la terminación de la niñez por un lado y el principio de la edad adulta por el otro; el concepto de adolescencia resulta confuso para el que estudia la adolescencia y para el adolescente mismo. Según Mckinney y otros, el término adolescente se usa generalmente para referirse a una persona que se encuentra entre los trece y los diecinueve años de edad"[1].**

El concepto anterior se refiere a la adolescencia como un período del desarrollo de los seres humanos que tiene naturaleza y características

[1]http://wwwisis.ufg.edu.sv/wwwisis/documentos/TE/306.74-B862f/306.74-B862f-CAPITULO %20I.pdf

propias, que la hacen diferente a las otras etapas evolutivas que debe atravesar la persona en su crecimiento; se trata de un período en el que se produce la transición desde la niñez y hasta la edad adulta.

La adolescencia generalmente es definida como la época en la cual termina la niñez, y desde otra perspectiva es considerada también como el inicio de la edad adulta.

Es verdadera la aseveración de que la determinación de un concepto universal de adolescencia es demasiado difícil y confusa, tanto para quienes debemos abordar el estudio de este término de cualquier ámbito como para el adolescente mismo, pues las opiniones que ser vierten al respecto son influenciadas por diversos factores sociales, sociológicos, psicológicos e incluso biológicos que conducen a que exista una diversidad de criterios de la personas que se han dedicado al estudio de este concepto.

Finaliza el concepto analizado precisando que el término adolescente es utilizado para designar a la persona que se encuentra entre los trece y años de edad.

Como se dijo anteriormente no hay uniformidad respecto al concepto de adolescente y tampoco en cuanto a las edades entre las cuales transcurre este espacio de la vida de las personas, prueba de ello es lo que se

menciona en el siguiente concepto, -el cual está adaptado a la realidad jurídica vigente en el Ecuador-.

> **"Al adolescente se lo debe definir como la persona del sexo masculino o femenino cuya edad se halla comprendida a partir de los doce años y que no haya cumplido los dieciocho años de edad"[2].**

De acuerdo con la opinión anterior, la palabra adolescente sirve para referirse a la persona hombre o mujer, que vive la etapa de su vida comprendida en una edad mayor a los doce años pero que no ha llegado a cumplir los dieciocho.

Pese al concepto que enmarca la adolescencia en la etapa de la vida comprendida en el período cronológico antes mencionado, aún en nuestro país que está afectado por condiciones sociales, climatológicas, culturales diversas, es evidente que existe diferencia entre la madurez que alcanza el ser humano en un sector de la jurisdicción nacional y en otro. Por ejemplo es mayor el desarrollo evolutivo que en el aspecto físico alcanzan las y los adolescentes que viven en la costa, en relación con los de la sierra, esto marca diferencias físicas que hacen indispensable fijar un rango de edad y para ello se ha marcado los límites previstos en el concepto anterior.

---

[2] ALBÁN ESCOBAR, Fernando, Derecho de la Niñez la Adolescencia, Tercera Edición Actualizada, Corregida y Aumentada, Impreso en Gemagrafic Impresores, Quito-Ecuador, 2010, pág. 13.

Finalizando el análisis desarrollado en este subtema, se concreta el concepto de adolescente, señalando que esta es la palabra que sirve para designar a la persona hombre o mujer, que se encuentra viviendo el período de su existencia ubicado entre la niñez y la edad adulta, que en el caso del Ecuador está jurídicamente determinado entre los doce y los dieciocho años de edad.

4.1.2. Las Infracciones de Tránsito.

Una de las conductas ilícitas en las que con mayor frecuencia se encuentran involucrados las adolescentes y los adolescentes ecuatorianos, son las infracciones de tránsito. Este trabajo está relacionado con esta problemática jurídica por lo que a continuación se presenta algunas opiniones para poder entender el concepto de infracción de tránsito.

En la Enciclopedia Jurídica Omeba, se establece la siguiente opinión sobre las infracciones en general:

> **“INFRACCIÓN. 1. Naturaleza y alcance de la infracción. Defínela Escriche diciendo que "es la transgresión, violación o quebrantamiento de alguna ley, pacto o tratado. Toda persona es responsable de la infracción de las leyes, así como de la de los contratos que hubiese celebrado, e incurre en las penas que respectivamente estuvieren señaladas, o a lo menos en la**

obligación de resarcir los daños y perjuicios que de su infracción se siguieren"[3].

Considerando lo señalado en el concepto anterior, la infracción se trata de todo comportamiento humano que implica la transgresión o quebrantamiento del precepto contenido en una norma, pacto o tratado. Se determina claramente que toda persona es responsable de la infracción a los preceptos jurídicos y a los acuerdos de voluntad o contratos que hubiere celebrado y por lo tanto incurre en la pena que se encuentre señalada por esa conducta, estando también obligada al pago y resarcimiento por los daños y perjuicios que se hubieren ocasionado como consecuencia de la infracción.

Otro criterio respecto a la infracción señala:

"Infracción. Transgresión, violación o quebrantamiento de alguna ley, pacto o tratado. Toda persona es responsable de la infracción de las leyes e incurre en las sanciones que en garantía de su observación se imponen.

Cuando la infracción se opera respecto de la ley penal, su concepto equivale a la de delito; pero conceptualmente, se la tiene por un grado menor, atinente a violaciones de ordenamientos de otra índole, como a disposiciones policiales,

[3] ENCICLOPEDIA JURÍDICA OMEGA, Tomo T15, Editorial Bibliográfica Omeba, México D.F. 2007, pág. 771.

administrativas, municipales, etc., y entonces coincide con el concepto de falta”[4].

Igual que en el caso anterior se le da a la palabra infracción el significado de quebrantamiento del precepto contenido en alguna norma jurídica, que genera una responsabilidad en la persona que la comete, lo cual conduce a que sea objeto de las sanciones que la misma noma jurídica señala en garantía del cumplimiento de sus preceptos.

En los casos en que la contravención es cometida en contra de un precepto contenido en una ley penal, se la identifica con el concepto de delito, sin embargo dentro de la valoración respecto de su gravedad se la valora como inferior, y tiene que ver con las violaciones a disposiciones policiales, municipales, etc., procurando una coincidencia entre el concepto de infracción y el de falta.

Respecto al concepto específico de la infracción de tránsito se ha encontrado la siguiente cita:

“Una infracción de tráfico es un incumplimiento de la normativa de circulación de vehículos que acarrea una sanción administrativa. En el caso de las infracciones de

[4] GOLDSTEIN, Raúl, Diccionario de Derecho Penal y Criminología, Editorial Temis, Bogotá-Colombia, 2001, pág. 429.

tráfico más graves, la sanción puede ser de orden penal, hasta el punto de acarrear penas privativas de libertad.

Dentro del concepto de infracción de tráfico se incluyen todos los posibles vehículos: de motor, de tracción animal, bicicletas o incluso producidas por los meros peatones.

Las infracciones de tráfico pueden ser de muy diversa índole, si bien las más graves suelen ser aquéllas que ponen en peligro la vida del infractor o de terceros. Entre éstas cabe citar el exceso de velocidad, la conducción temeraria o la conducción bajo los efectos del alcohol o de sustancias estupefacientes.

Sin embargo, infracciones de tráfico puede ser también todo tipo de transgresión de la normativa, aunque el resultado de dicho incumplimiento sea simplemente la incomodidad para terceras personas, el entorpecimiento del tráfico de vehículos o de personas, o incluso el incumplimiento de obligaciones formales. Son también, por tanto, infracciones de tráfico, el mal aparcamiento o el incumplimiento de la obligación de llevar consigo la documentación del vehículo, por ejemplo.

Normalmente cuando una sanción es de tal gravedad como para que se sancione en el orden penal, el orden administrativo suele inhibirse en favor de la pena más grave. Se evita con ello sancionar dos veces la misma infracción"[5].

A primera vista la infracción de tránsito tiene que ver con el incumplimiento de los preceptos contenidos en las normas legales que

[5] http://es.wikipedia.org/wiki/infracción_de_tráfico

regulan la circulación de los vehículos; que implica la imposición al responsable de sanciones administrativas y en los casos más graves sanciones de orden penal que implican la privación de la libertad de la persona que las comete.

Las infracciones de tránsito pueden ser cometidas a través de vehículos automotores, de tracción animal, motocicletas, bicicletas e incluso ser responsabilidad de quienes participan en el tráfico en calidad de peatones.

Las infracciones de tránsito son de muy diversa índole de acuerdo con la gravedad que tiene la conducta descrita en la ley y también los resultados perjudiciales de la verificación de la misma, de hecho hay infracciones en las que se pone en riesgo el derecho trascendental a la vida, del propio infractor o de terceras personas. Entre éstas están el exceso de velocidad,, la conducción temeraria y la conducción estando el conductor bajo los efectos del alcohol o del consumo de sustancias estupefacientes y psicotrópicas. Lamentablemente en el caso de las infracciones de tránsito que son cometidas por adolescentes, en la mayoría de estos eventos está implícita una de las causales antes señaladas.

Existen también otro tipo de infracciones de menor gravedad, pero que implican en todo caso la transgresión o inobservancia de una norma legal, aunque ocasionen un daño de menor repercusión como la incomodidad

para las personas el entorpecimiento del tráfico, e incluso el incumplimiento de obligaciones formales o reglamentarias como por ejemplo no observar las señales dadas por las autoridades de tránsito, el no portar los documentos de identificación del automotor, o los que autorizan la conducción de estos vehículos.

Es propicio indicar que las sanciones más graves en el ámbito de las infracciones de tránsito son las que implican la restricción de la libertad, es decir las que se aplican en el orden penal; también existen penas de carácter administrativo como la suspensión del título de conducir, y la aplicación de penas pecuniarias. No obstante se procura siempre la aplicación de un solo criterio punitivo con la finalidad de evitar sancionar dos veces a una persona por la misma infracción. Sin embargo hay que recalcar el hecho de que en nuestro país si existen infracciones para la que se aplica diferentes sanciones lo que implica la utilización de un criterio muy severo en el régimen punitivo de tránsito vigente en el Ecuador, el cual ha sido objeto de múltiples críticas orientadas a su adecuación al régimen constitucional que prohíbe la aplicación de penas desproporcionadas.

Aportando con un criterio operacional sobre las infracciones de tránsito, es preciso indicar que se trata de comportamientos antijurídicos, en los que incurren las personas que participan en el tránsito y el transporte

terrestre como conductores o peatones, que se encuentran debidamente tipificadas en las normas de tránsito, las cuales traen adosada la imposición de una pena que tiene que estar establecida de forma previa en el texto legal pertinente.

4.1.3. Los Accidentes de Tránsito.

Las infracciones de tránsito, son la causa para que se produzcan fenómenos peligrosos en el contexto social, que implican repercusiones en el ámbito penal y también crean riesgo para la vigencia de los derechos de las personas involucradas en la actividad del tráfico vehicular, estos fenómenos son los accidentes de tránsito respecto a los cuales se ha encontrado las siguientes opiniones.

> **"Accidente de tránsito. Es el que sufre una persona por el hecho de un tercero, cuando aquélla transita por vías o parajes públicos, generalmente a causa de la intensidad, la complejidad y la velocidad del tráfico de vehículos. Su manifestación habitual y frecuentísima es el choque de automotores y el atropello por ellos de los peatones. En el concepto clásico de la responsabilidad, para exigirla al autor del daño, tenía la víctima que probar la culpa de aquél (negligencia, imprudencia, infracción de reglamentos). Pero, al abrirse paso en las legislaciones la teoría de la responsabilidad objetiva o por el riesgo creado, se invirtieron los términos, estableciéndose la presunción de culpa del**

causante del daño, quien sólo podrá eximirse de responsabilidad demostrando unas veces que de su parte no hubo culpa (si el daño se causó con las cosas de que se sirve o tiene a su cuidado), y otras, que la culpa fue de la víctima o de un tercero (si el daño se causó por el riesgo o vicio de la cosa). Y como cualquier vehículo constituye un elemento que ofrece riesgo, resulta evidente que se ha implantado en algunas legislaciones la responsabilidad por el hecho de las cosas, con la consiguiente inversión de la prueba"[6].

Tomando en cuenta lo anterior, se establece que un accidente de tránsito es aquel en el que se involucra una persona, a consecuencia del hecho cometido por un tercero, al transitar por las vías públicas, y que generalmente proviene de la complejidad y la velocidad en el tráfico que imprimen los vehículos.

El accidente de tráfico tiene algunas manifestaciones habituales y frecuentes, como son la colisión entre automotores, y el atropello que a bordo de éstos se comete en contra de los peatones.

Desde una perspectiva clásica de la responsabilidad enfocada en materia de tránsito, debía probarse de parte de la víctima la culpa del autor del daño, proveniente de comportamientos negligentes, imprudentes o de la infraccion a los reglamentos de tránsito. No obstante se ha desarrollado

[6] OSSORIO Y FLORIT, Manuel, Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales, Editorial Heliasta SRL, Buenos Aires-Argentina, 2006, pág. 27.

en esta materia la teoría de las responsabilidad objetiva, según la cual existe una presunción de culpa que se establece sobre el causante de un daño provocado por un accidente de tránsito, estando este obligado a desvanecer su responsabilidad demostrando que no hubo culpa de su parte, o que el accidente proviene de la culpa de la misma víctima o de un tercero.

Otro criterio respecto a los accidentes de tránsito, es el que menciona lo siguiente:

> **"El concepto de accidente vial es aquel que se utiliza para hacer referencia a los hechos o siniestros que toman lugar en la vía pública y que tienen que ver con vehículos de distinto tipo. Los accidentes viales son una de las principales causas de muerte a nivel mundial ya que cuestiones como la imprudencia, la falta de respeto a las leyes viales, el pobre estado de los caminos y carreteras en algunos países, la no existencia de leyes y demás contribuyen a generar esta situación.**
>
> **Los accidentes viales involucran siempre a vehículos, ya sean estos autos, camiones, bicicletas, autobuses u otros.**
>
> **En algunos casos, los accidentes viales toman lugar entre dos o más vehículos diferentes, mientras que en otros casos enfrentan a un vehículo con un transeúnte o peatón (quien siempre queda en inferioridad de condiciones en comparación con el vehículo). Normalmente, cuando se sucede algún tipo**

de accidente vial se producen heridos y, en ocasiones en las cuales el siniestro es grave o muy violento, muertes.

Además, también se generan diferentes tipos de daños materiales a los vehículos involucrados, sean estos participantes directos o no.

Una de las causas más importantes de accidentes viales es la imprudencia o la inconciencia de los conductores o responsables de los vehículos. Hechos como conducir a altas velocidades, no respetar las luces en rojo, no dar paso a peatones, intentar pasar vehículos en lugares no permitidos, conducir bajo el efecto de narcóticos o alcohol, no seguir las reglas de vialidad tanto en espacios urbanos como rurales son sin duda faltas de gravedad que pueden generar accidentes de altísimo peligro no sólo para los que conducen sino también para los que se mueven con el mismo vehículo (es decir, acompañantes) e incluso para otros individuos que no actúan de manera irresponsable pero que se encuentran en el mismo espacio"[7].

Según el criterio anterior son accidentes de tránsito aquellos acontecimientos desastrosos que tienen lugar en la vía pública y que involucran a vehículos. Este tipo de percances constituyen una de las primeras casusas de muerte a nivel mundial, debido a que por razones como la imprudencia, el incumplimiento de las leyes viales, el inadecuado

[7] http://edukavital.blogspot.com/2013/02/accidente-de-transito.html

estado de las carreteras en algunos países, y la falta de normas legales, confluyen como causas para esta situación.

Un elemento esencial en la definición de los accidentes de tránsito es que en ellos se involucra siempre un vehículo, sean estos automotores de diferentes tipos, motocicletas e incluso bicicletas que pueden provocar sucesos que ocasionan daños materiales o daños a la integridad personal de los seres humanos.

Existen casos en que los accidentes de tránsito involucran solamente a un vehículo como por ejemplo en los volcamientos; otras veces se involucran dos o más vehículos diferentes, en este caso se está frente a una colisión o choque; también se dan casos en que el accidente se produce entre un vehículo y una persona que transita por la vía en calidad de peatón, a este tipo de accidente se le denomina como atropellamiento, y representa graves lesiones e incluso peligro de muerte para la persona que es embestida por un vehículo.

Como se puede colegir de las precisiones que se han realizado anteriormente cuando se produce algún accidente de tránsito casi generalmente resultan personas heridas, y dependiendo de la gravedad se pueden presentar incluso muertes especialmente en accidentes en donde se producen colisiones muy violentas. De igual forma los accidentes ocasionan daños materiales que son evidentes en los

vehículos involucrados, e incluso en otros bienes como por ejemplo los inmuebles que pueden ser afectados en su integridad cuando de alguna forma están relacionados con el accidente, verbigracia en los casos de estrellamiento de un vehículo contra una pared de una casa de habitación.

Uno de los factores principales que incide en los accidentes de tránsito está relacionado con la imprudencia e irresponsabilidad con que actúan los conductores a bordo de los vehículos, manifestada en conductas como conducir a altas velocidades, irrespetar las señales de tránsito, no dar preferencia a los peatones, intentar maniobras peligrosas, conducir estando bajo los efectos de alcohol o de sustancias estupefacientes y psicotrópicas, no ajustarse a las normas reglamentarias de conducción, son comportamientos que pueden ocasionar accidentes de tránsito y causan riesgo no sólo para los que conducen sino para las personas que se trasladan a bordo de los vehículos es decir los acompañantes o pasajeros, e incluso para otras personas, que a pesar de no actuar de una manera irresponsable por una lamentable coincidencia se encuentran en el mismo lugar al momento en que se produce el accidente.

En verdad los accidentes de tránsito en un buen número de veces tienen como víctimas a personas que no conducen el vehículo sino que viajan en él en calidad de pasajeros y otras a personas que transitan normalmente

en calidad de peatones pero que son victimizadas a consecuencia de la actitud irresponsable de los conductores.

En definitiva puede entenderse al accidente de tránsito, como el evento en el que se involucran las personas que participan en la actividad del tráfico en calidad de conductores, pasajeros, terceros o peatones, a consecuencia de la colisión de dos vehículos automotores, del volcamiento de éstos, o como resultado del atropellamiento del que es víctima una persona. Este tipo de hechos surgen de la inobservancia de las normas legales y reglamentarias, del comportamiento negligente e imprudente de quienes conducen los vehículos y de quienes se trasladan a pie por las calles, también es el resultado de fallas mecánicas, y de imprevisión en la construcción de obras públicas relacionadas con la vialidad. La incidencia de los accidentes de tránsito puede ser disminuida si se logra en todos los integrantes de la sociedad una cultura de respeto y de prevención.

4.1.4. La Responsabilidad Penal.

El cometer una infracción de tránsito implica para la persona la imposición de una responsabilidad penal, para entender este tema se ha creído conveniente puntualizar algunos conceptos.

“RESPONSABILIDAD PENAL. La que se concreta en la aplicación de una pena, por la acción u omisión –dolosa o culposa- del autor de una u otra. Es estrictamente personal, de interpretación restringida, de irretroactividad vedada, de voluntariedad presunta (una vez demostrada la relación de causalidad entre el ejecutor o inductor y el resultado) y de orden público”[8].

Es decir se habla de responsabilidad penal, para designar aquella que se deriva de una comportamiento humano asumido a través de una conducta activa o también por la omisión en la que incurre la persona, que es atribuida al dolo o a la culpa de la misma y que se concreta a través de la aplicación de una pena.

La responsabilidad penal estrictamente personal, es decir sólo atribuible a la persona directamente responsable de haber incurrido en la acción u omisión sancionada por la ley. No puede imponerse responsabilidad por hechos que sucedieron con anterioridad a la vigencia de una norma penal, puesto que está vigente el criterio de irretroactividad de la ley. Además es conveniente indicar que la responsabilidad penal está basada en un criterio de presunta voluntariedad, es decir se impone a partir de la demostración de una relación de causa y efecto entre la conducta del presunto infractor y el resultado ilícito que ocasionó la misma. Tiene la

[8]CABANELLAS Guillermo, Diccionario Enciclopédico de derecho Usual, Tomo VII, Editorial Heliasta S.R.L., Buenos Aires-Argentina, 2001, pág. 200.

responsabilidad penal una característica de orden público, pues la finalidad de imponerla está orientada a garantizar la paz y la tranquilidad social, a partir de la sanción de todos aquellos comportamientos que pueden alterarla.

> **“El concepto de la responsabilidad penal se deriva del latín responderé, que significa estar obligado, lo cual viene a referirse a ser responsable de los efectos de la producción de un hecho, el cual debe de hacerse cargo el sujeto que lo causó. Los efectos sobre los cuales responde en el mundo del derecho el sujeto actor del hecho son plenamente jurídicos.**
>
> **Existen diferentes áreas de protección por parte del Ordenamiento Jurídico, por lo que dependiendo de las consecuencias de los hechos, así serán las áreas que se lesionen o los bienes jurídicos que se dañen con el nacimiento del hecho delictivo.**
>
> **Se puede establecer que el concepto de la responsabilidad penal se determina por la adecuación del hecho previsto por la ley (tipicidad), junto a la contradicción del acto con los valores que protege el ordenamiento y el Derecho Penal (antijuridicidad), la imputación a un sujeto que era capaz de comprender el carácter ilícito de su acción (consciencia del actor) y la capacidad de ser reprochable la conducta a título**

personal debido a la inexistencia de una exclusión de culpabilidad”[9].

De acuerdo con la referencia anterior el concepto de responsabilidad penal, se deriva del latín, y hace referencia a la acción de estar obligado, es decir tiene relación con que la persona debe hacerse responsable de los efectos que produce un hecho causado o realizado por ella. Estos efectos están enmarcados dentro de la esfera jurídica y deben ser asumidos dentro de los límites establecidos claramente en la norma legal.

En realidad entro del ordenamiento jurídico existen diferentes ámbitos de protección, por lo que dependiendo de las consecuencias de los hechos de la persona, se establecerá las conducta que puedan lesionar los bienes jurídicos de las personas, o que provoquen la alteración de la integridad de los mismos a consecuencia de una conducta considerada en la ley como delictiva.

El concepto de responsabilidad penal está determinado por algunos elementos, como la adecuación de la conducta a un hecho previsto por la ley, que se conoce jurídicamente como tipicidad; la contradicción de la conducta humana con los valores protegidos por el derecho penal, a lo que se identifica como antijuridicidad; la imputación de la conducta

[9] RODRÍGUEZ SOLANO, Esteban, La Responsabilidad Civil y Penal de las Lesiones en el Derecho Costarricence, Universidad de Costa Rica, San José-Costa Rica, 2011, pág. 96.

configurada como infracción a una persona capaz de comprender la ilicitud de su comportamiento activo o de omisión, es decir la conciencia del actor; y la capacidad de que la conducta pueda ser reprochable a título personal, que es la imputabilidad, y que se aplica bajo el criterio de la exclusión de culpabilidad, según el cual sólo la persona es culpable de las conductas antijurídicas que realiza.

Los conceptos que se han presentado para el análisis en las líneas anteriores son suficientes para determinar que la responsabilidad penal, hace referencia a la obligación que tiene la persona a la que se le atribuye el cometimiento de una infracción, de asumir las sanciones que la ley establece para la misma. Es conveniente indicar que la determinación de responsabilidad en el ámbito penal siempre es resultado de la sustanciación de un proceso, que ajustándose a los derechos y garantías constitucionales y procesales de los justiciables, concluya estableciendo la culpabilidad de la persona e imponiéndole la sanción correspondiente por la responsabilidad en la conducta antijurídica.

Para que pueda establecerse responsabilidad penal, es necesario que se cumplan los elementos a los que se refería uno de los conceptos citados y que básicamente se refieren a la tipicidad, y la antijuridicidad del comportamiento asumido por la persona; a la culpabilidad del sujeto al haber adoptado una conducta sancionada por la ley; y a la capacidad de éste para poder ser sancionado, es decir a la imputabilidad; cuando uno

de estos elementos está ausente, no se aplica efectivamente la responsabilidad penal.

4.1.5. La Victimización.

Otra de las variables que se abordan en el presente trabajo de investigación, es el caso de los adolescentes como víctimas de los adolescentes de tránsito, para entender esto es conveniente tener claros los siguientes elementos conceptuales.

Celín Pérez Nájera, menciona acerca de la víctima el siguiente comentario:

> **"Asumimos la definición de víctima aportada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en la declaración sobre los Principios Fundamentales de las víctimas de los delitos y del abuso del Poder, en ella se considera víctima a las personas que individual o colectivamente, hayan sufrido daños incluso lesiones físicas o mentales, sufrimiento emocional, pérdida financiera o menoscabo sustancial de sus derechos fundamentales, como consecuencia de acciones u omisiones que violen la legislación penal vigente en los Estados miembros, incluida la que proscribe el abuso del poder"[10].**

De acuerdo con lo mencionado debe entenderse que la palabra víctima, hace referencia a la personas o personas que de forma individual o

[10] PÉREZ NÁJERA, Celín, La Victimización de Acuerdo con los Contextos Espaciales de Ocurrencia, Revista Caribeña de Ciencias Sociales, Universidad Ciego de Ávila, Ciego de Ávila-Cuba, 2004, pág. 20124.

colectiva, han sufrido algún daño físico, mental, emocional, financiero, o un detrimento significativo de sus derechos fundamentales, como resultado de una conducta de acción u omisión que viole los preceptos contenidos en la ley penal, incluida aquella que prohíbe el abuso por parte de los órganos de poder.

Víctima es, en palabras sencillas, la persona que resulta afectada a consecuencia de la verificación de una conducta ilícita, en el caso que nos ocupa recibe este nombre quien resulta perjudicado a consecuencia de una infracción de tránsito, sea en la integridad de los bienes materiales de su propiedad, y en los casos más graves en su integridad personal, e incluso con la pérdida de su vida.

La victimización es un elemento importante, dentro del derecho penal, que ha sido definida desde diferentes puntos de vista, entre ellos por su precisión para conceptuarla se han escogido los siguientes.

> **"Es el mecanismo por el cual una persona llega a convertirse en sujeto pasivo de un hecho punible"[11].**

Conforme a la opinión anterior, la victimización hace referencia al proceso a través del cual una persona se convierte en sujeto pasivo de una conducta sancionada por la ley penal.

---

[11] NIEVES, Héctor, El comportamiento culpable de la víctima, Universidad de Carabobo, Editorial Valencia, Caracas-Venezuela, 2006, pág. 73.

Otra opinión concreta respecto al concepto de victimización, asume que esta hace referencia a:

"La acción y efecto de victimizar a otros"[12].

La opinión anterior aunque muy sencilla, permite tener en cuenta que dentro de la victimización deben ser considerados dos aspectos importantes, por un lado la acción que ejerce el victimario con la finalidad de causar daño o perjuicio a los derechos de otros; y en contraparte, el menoscabo que sufre la que es victimizada es decir que recibe la consecuencia de la acción delictiva cometida por el victimario.

Para concluir este subtema es necesario manifestar que la victimización, hace referencia a las circunstancias que forman parte del proceso por el cual una persona llega a convertirse en víctima de una conducta delictiva, en el caso que nos ocupa, se hace referencia al proceso que se cumple para que una persona sea víctima de una infracción de tránsito, y del hecho al que conduce la misma, es decir el accidente de tránsito. Implica tanto las consecuencias inmediatas de la conducta antijurídica representadas por los daños que sufre la persona a su integridad física e incluso a bienes más trascendentales como la vida; y también los perjuicios ocasionados a su patrimonio al afectar la integridad de bienes

[12] GOMEZ, Ángel, Aspectos puntuales acerca de la Victimología, Colectivo de Autores, Editorial Félix Varela, La Habana-Cuba, 2004, pág. 310.

materiales; además implica los medios a través de los cuales es posible que la ley de protección frente a esas consecuencias negativas.

4.1.6. La Prevención de Accidentes.

Finalmente dentro de este marco conceptual, se ha considerado la prevención de accidentes que es un factor trascendental en materia de tránsito y transporte, puesto que tiene la finalidad de disminuir la incidencia de estos eventos perjudiciales y de esta forma contribuir a la eficiente protección de los derechos de las personas.

> **"Se denomina prevención de accidentes al conjunto de medidas que se toman tanto en forma individual como socialmente, a partir de iniciativas privadas o públicas, para impedir en la medida de lo posible que acontezcan hechos dañosos no intencionales, o disminuir los efectos dañinos de los mismos, si su ocurrencia resulta inevitable"[13].**

La cita anterior contribuye a establecer que la prevención de accidentes está dada por un conjunto de acciones y de medidas que se toman y aplican individual y colectivamente, a partir del planteamiento de iniciativas provenientes del sector privado o de instituciones públicas, con la finalidad de impedir en la medida de lo posible hechos que puedan ocasionar efectos dañinos para la personas, o destinada a disminuir estos

[13] http://deconceptos.com/ciencias-sociales/prevencion-de-accidentes

efectos en el caso de que la ocurrencia de los accidentes resulta irremediable.

Un criterio asociado directamente a la prevención de accidentes de tránsito es el de seguridad vial, que es definido en la siguiente forma:

> **"Entendemos la seguridad vial como la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, cuando tuviera lugar un accidente o incidente de tránsito. La seguridad se refiera a aquello que está exento de peligro, daño o riesgo. Así pues, la definición de seguridad vial es sinónimo de prevención de accidentes de tráfico"[14].**

La seguridad vial está orientada a la prevención de accidentes de tránsito y a la minimización de sus efectos, en los casos en que se produzcan estos hechos; y, se integra por un conjunto de acciones desarrolladas por los organismos involucrados en esta materia con la finalidad de formar en la ciudadanía un criterio acerca de la importancia de promover un tránsito seguro.

En materia de accidentes de tránsito la prevención está dada por las diferentes acciones emprendidas por los organismos comprometidos en este ámbito las cuales tienen la finalidad de concienciar a la población sobre la importancia de adoptar conductas más responsables por parte de todas las personas involucradas en el tránsito, incluyendo a conductores, pasajeros, peatones, agentes de tránsito y ciudadanía en general, con la

[14] http://www.seguridadvialenlaempresa.com/definicion-seguridad-vial/

finalidad esencial de evitar que ocurran siniestros que provoquen daños materiales y víctimas humanas; y también destinadas a atender las consecuencias desastrosas de estos hechos en los casos en que no pueden ser evitados y lamentablemente ocurren.

En el Ecuador, constantemente se realizan campañas de prevención en las que intervienen los organismos encargados de controlar el tránsito y el transporte, los gobiernos autónomos descentralizados, las instituciones educativas, las escuelas de formación de conductores profesionales y no profesionales; que en las calles y a través de mensajes difundidos por los principales medios de comunicación pretenden difundir comportamientos positivos en materia de tránsito; sin embargo no se logra concienciar a la población de la importancia de asumir una conducta responsable de cumplimiento de las normas de tránsito y esta es una de las causas para que sigan siendo los accidentes de tránsito una de las principales causas de muerte en el Ecuador.

4.2. MARCO DOCTRINARIO

4.2.1. La inimputabilidad de las adolescentes y los adolescentes en el Ecuador.

En el Ecuador en materia penal y consecuentemente también respecto a las infracciones de tránsito se encuentra vigente un criterio de inimputabilidad, aplicable al caso en que las personas que cometen este

tipo de infracciones sean adolescentes. Sobre este tema se puntualizan enseguida algunos comentarios doctrinarios.

> **"La inimputabilidad es aquella incapacidad que tiene cualquier individuo para ser culpable. Es la incapacidad del sujeto de comprender la ilicitud de un hecho que ejecuta y/o determinarse de acuerdo con la exigencia del derecho. *E*s la incapacidad, para saber lo que hace y conocerlo como contrario al derecho para dirigir sus acciones de acuerdo con ese conocimiento. Inimputable, pues, es quién no posee las facultades necesarias para conocer su hecho en la forma y extensión requeridas por la ley para que su conducta sea presupuesto de la punibilidad, por lo cual se encuentra en la imposibilidad de dirigir sus acciones hacia el actuar lícito, por no haber tenido capacidad para conocer o no poder dirigirlas ni aun conociendo lo que hace"[15].**

La cita determina con claridad, que la inimputabilidad hace referencia a la falta de capacidad que tiene una persona para ser declarada culpable, y que se justifica en el hecho de que no puede comprender la ilicitud de la conducta y determinarse de acuerdo con las exigencias de la normativa legal vigente en la sociedad.

La imputabilidad se refiere por lo tanto a la incapacidad de la persona para saber lo que hace y entender que su conducta es contraria a lo que

[15] ARBUROLA VALVERDE, Alan, La Psicopatía, Imputabilidad o Inimputabilidad Penal, Editorial Oxford S.A., México D.F., 2001, pág. 151.

disponen las normas legales, para adaptar su comportamiento de acuerdo con la certeza de lo que es prohibido por la ley.

Se resumen lo anterior, en el hecho de que es imputable la persona que no tienen las facultades necesarias para dimensionar la ilicitud de su conducta, y entender que la misma es un presupuesto que se castiga con la imposición de una pena.

Es decir la palabra inimputable, sirve para designar a la persona que no está en la posibilidad de orientar sus actuaciones hacia un comportamiento lícito, por no tener la capacidad para conocerlas y dirigirlas, ni aun teniendo conocimiento de lo que hace, se refiere a la falta de capacidad de la persona para asumir la responsabilidad penal, por las acciones u omisiones ilícitas en las que incurre.

Es interesante para el análisis que se está desarrollando, traer a colación la siguiente precisión doctrinaria:

> "**Una de las mayores características del derecho de los adolescentes es la inimputabilidad en el cometimiento de infracciones. La inimputabilidad es la antítesis jurídica de la imputabilidad, mediante la cual los adolescentes no se hallan en capacidad de responder por acciones u omisiones punibles, por lo tanto no existe casualidad entre el agente activo del delito y el hecho punible.**

Pero a pesar de ser inimputables en las esferas penales, si responde por el cometimiento de infracciones penales por las cuales se les aplica medidas socio educativas, además, tienen responsabilidades civiles que son cumplidas por sus representantes legales.

Es decir que son inimputables pero si responsables del hecho delictivo, están sujetos a algunas de las medidas socio-educativas entre las que tenemos la amonestación e imposición de reglas de conducta, orientación y apoyo familiar, reparación de daños causados, servicio a la comunidad, libertad asistida, internamiento domiciliario, internamiento de fin de semana, internamiento con régimen de semi-libertad e internamiento institucional como último recurso.

La inimputabilidad se caracteriza por ser un mecanismo de exención de responsabilidad penal de los adolescentes, lo que parece ser contradictorio con las actuales tendencias que reconocen su responsabilidad, de allí la pregunta ¿cómo se puede sostener la responsabilidad penal de un adolescente cuando a la vez se le exime de la misma por ser considerados inimputables?"[16].

La autora empieza por precisar que una de las características más importantes en materia de derechos de los adolescentes, es la inimputabilidad, aplicada al cometimiento de las infracciones penales.

---

[16] ACUNSO QUIÑONEZ, Lola Maricela, Garantías del Adolescente Infractor en la Legislación Ecuatoriana, Universidad Andina Simón Bolívar, Quito-Ecuador, 2008, pág. 30-31.

Se aclara, con precisión que la inimputabilidad es lo jurídicamente contraria a la imputabilidad; y por su vigencia, se establece que los adolescentes no tienen capacidad para responder por las acciones u omisiones punibles en las que incurren a través de su comportamiento. Es decir se establece que no existe un nexo causal entre la conducta del sujeto activo y el hecho punible ocasionado por la misma.

Sin embargo pese a que son declarados inimputables penalmente, si se establece responsabilidad en los casos en que cometan alguna de las conductas catalogadas como infracciones penales, en este caso son sancionados a través de la aplicación de medidas socioeducativas, y de igual forma se impone responsabilidad civil por los perjuicios ocasionados a través de la infracción, la que debe ser asumida por los representantes legales de los adolescentes.

Por lo tanto, los adolescentes son penalmente inimputables, pero si asumen responsabilidad por el cometimiento de infracciones penales, y por ello se les aplica medidas socioeducativas que van desde la simple amonestación, hasta la aplicación de un internamiento institucional que implica la restricción del derecho a la libertad del adolescente sancionado, ésta pena al igual que en el caso de los adultos, tiene el carácter de excepciona y se aplica como último recurso.

Es decir se concluye que la inimputabilidad en el ecuador, está caracterizada por constituirse en un mecanismo a través del cual se libra a los adolescentes de la responsabilidad penal, sin embargo esta es un criterio que resulta contradictorio, con las actuales tendencias que reconocen la responsabilidad de estas personas.

En realidad en el Ecuador se ha discutido mucho sobre la inimputabilidad de los menores, incluso hoy al estar la Asamblea Nacional en un proceso de discusión del nuevo Código Integral Penal, existen posiciones divididas, sin embargo es mayoritario el criterio de que la legislación debe orientarse hacia la imputabilidad de los adolescentes, con el objeto de frenar la alta incidencia de conductas ilícitas que son cometidas por estas personas a sabiendas del "beneficio", que les otorga la ley al declararlos inimputables y someterlos a un régimen de medidas socioeducativas que no son proporcionales a la gravedad de la conducta cometida, y a la peligrosidad que representa el comportamiento de algunos de estos jóvenes que han hecho del delito su forma de vivir.

Un criterio importante, que determina la necesidad de declarar penalmente imputables a los adolescentes, es el siguiente:

> **"La posibilidad de imputar a un adolescente por un hecho delictivo, es en verdad factible, pese a las posiciones que disienten al respecto, debido a que los actos criminales cometidos por este sector han aumentado, siempre escudados**

en su inimputabilidad, dejando en la impunidad hechos que han causado estupor en nuestra sociedad. De ahí que basados en criterios legales y científicos, nos han llevado al convencimiento de su viabilidad, sin alejarse claro está de los derechos humanos, procesales, etc. de los cuales gozan y les son garantizados a los adolescentes inmiscuidos en este aspecto legal"[17].

Conforme a la opinión anterior existe la posibilidad de declarar imputable a un adolescente, especialmente debido a la alta incidencia de actividades delictivas en las que se han involucrado estas personas, a sabiendas de que son inimputables, lo que ocasiona como consecuencia la impunidad de hechos graves que afectan intereses individuales y colectivos de trascendental importancia.

Además es obvio, que salvo en los casos en que se encuentren afectados por alguna enfermedad que les impida entender, las adolescentes y los adolescentes tienen plena conciencia de que su actuar es ilícito y de que con el afectarán los derechos de las demás personas.

Considerando los elementos anteriores, es necesario viabilizar la posibilidad de que las adolescentes y los adolescentes sea penalmente imputables, para ello se deberá tener como premisa esencial, que en la

[17] SIGUENZA VALDIVIESO, Carlota del Rocío, La Posibilidad de Imputar a los Adolescentes Infractores en el Sistema Penal Ecuatoirano, http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/2922/1/td4300.pdf

determinación de la responsabilidad, en la aplicación y ejecución de las sanciones deberán respetarse los derechos humanos reconocidos en el ámbito internacional, y también los derechos constitucionales y las garantías procesales, de los cuales gozan estas personas.

Particularmente debo manifestar que no comparto el criterio de la inimputabilidad penal de las adolescentes y los adolescentes, específicamente en cuanto se refiere al cometimiento de infracciones de tránsito. Pues es evidente que al menos a partir de los catorce años de edad todas las personas tienen una idea clara de las consecuencias perjudiciales que puede ocasionar la conducción de un vehículo automotor de forma irresponsable, y del peligro que ello representa para el propio conductor, sus acompañantes y los terceros que en calidad de peatones, pueden verse involucrados en accidentes ocasionados por conductores adolescentes, bajo esta premisa planteo la idea de que debería reformularse lo relacionado con la responsabilidad de los adolescentes en el cometimiento de las infracciones de tránsito, para seguridad de ellos mismos y de la ciudadanía en general, que se encuentra amenazada por la alta incidencia de accidentes ocasionados por personas jóvenes que actúan con mucha imprudencia en este ámbito.

4.2.2. Las adolescentes y los adolescentes como responsables de accidentes de tránsito en el Ecuador.

Es importante aportar dentro de este marco doctrinario con información

que permita entender la magnitud del problema de la participación de los adolescentes como responsables de las infracciones, que terminan en accidentes de tránsito en nuestro país.

> **"Las estadísticas sobre los accidentes de tránsito en el Ecuador permiten establecer que aproximadamente el 28% de estos siniestros son ocasionados por conductores de edades comprendidas entre los catorce y dieciocho años. La causa principal para estos accidentes es la irresponsabilidad con que actúan los padres al confiar la conducción del vehículo a una persona no autorizada, y sin la suficiente madurez para dimensionar los riesgos que se afronta al conducir un automotor.**
>
> **Entre las causas para estas estadísticas tan preocupantes, están el consumo a alcohol y sustancias estupefacientes y psicotrópicas, el irrespeto a las normas y señales de tránsito, la imprudencia con que actúan los adolescentes al imprimir grandes velocidades e involucrarse incluso en competencias que en un significativo número de casos ocasionan accidentes que implican la pérdida de vidas humanas, de los propios jóvenes, sus acompañantes o terceras personas"[18].**

Como se puede observar en las líneas anteriores, se establecen cifras realmente preocupantes, que dan cuenta de la incidencia de los accidentes de tránsito ocasionados por adolescentes en el Ecuador, pues el porcentaje de percances es significativamente alto, si consideramos un

---

[18] SALGADO, Dalila, Las Infracciones de Tránsito en el Ecuador, Revista Jurídica, Editorial Ediciones Leg
ales, Quito-Ecuador, pág. 43.

aspecto esencial, se trata de personas que salvo el caso de que sean mayores de dieciséis años y hayan obtenido el permiso respectivo, no están habilitadas para conducir vehículos a motor, y aún en la excepción anterior, deben hacerlo estando acompañadas por una persona adulta que tiene título de conducir. Otro dato preocupante es el hecho de que el rango de edad se ubica entre los catorce y dieciocho años, es decir estamos hablando de personas muy jóvenes que ya se encuentran involucradas en accidentes de tránsito, en esta caso existe una responsabilidad directa de los progenitores, al confiar la conducción a una persona, que posiblemente por su inmadurez actúa de forma irresponsable al conducir.

Es preciso indicar, que es una realidad palpable en el Ecuador que todas las personas hemos podido conocer en el sentido de que las adolescentes y los adolescentes, se involucran como responsables de accidentes de tránsito, con consecuencias lamentables. Las causas principales en estos casos están relacionadas con la falta de previsión y cuidado propios de la imprudencia con que actúan los conductores jóvenes, y se asocia también con el alto consumo de bebidas alcohólicas y sustancias estupefacientes y psicotrópicas que afecta a esta población.

Es indispensable encontrar mecanismos legales que permitan hacer frente a este problema, uno de ellos es necesariamente la incorporación

de preceptos jurídicos en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, orientados a que se pueda aplicar sanciones más severas con la finalidad de crear un ambiente persuasivo en la población joven del país en el sentido de que se abstengan de adoptar conductas que se adecúen a los preceptos establecidos como infracciones de tránsito, y en el caso de que deban conducir lo hagan de una forma responsable, respetando su propio derecho a la integridad personal y a la vida y también los de las demás personas que pueden ser afectadas. Este es un imperativo urgente sobre el cual debe pronunciarse la Función Legislativa, para atender un reclamo generalizado en nuestra sociedad.

4.2.3. Las adolescentes y los adolescentes como víctimas de accidentes de tránsito en el Ecuador.

Otro de los aspectos que motivó el desarrollo de este trabajo, es el alto número de víctimas que en la población adolescente del Ecuador se registra a consecuencia de los accidentes de tránsito, sobre este particular se ha encontrado la siguiente información.

> **"Cifras del Instituto Nacional de Estadística indican que anualmente 600 adolescentes en el país fallecen en accidentes en las calles"[19].**

[19] VELASCO, Margarita, Los Derechos de las Niñas y Adolescentes en el Ecuador, Observatorio de la Niñez y la Adolescencia, Quito-Ecuador, 2012.

La cita anterior permite entender la dimensión del problema de la victimización de adolescentes a consecuencia de accidentes de tránsito, pues seiscientas vidas de personas pertenecientes a este grupo poblacional se pierden anualmente en el Ecuador por este concepto.

La dimensión del problema de los adolescentes como víctimas de accidentes de tránsito, es corroborada con la siguiente información:

> **"Los accidentes de tránsito son la principal causa de mortalidad en la población de menores de edad en el Ecuador, según un informe del Observatorio de la Niñez y Adolescencia.**
>
> **Así lo informó esta semana Margarita Velasco, titular del organismo, quien destacó que este fenómeno se puede visualizar en siete provincias y que la mortalidad en las vías supera incluso a los decesos por homicidios y suicidios.**
>
> **Sobre este tema, Pablo Cuello, director del Servicio de Investigación de Accidentes de Tránsito (SIAT), manifestó que el exceso de velocidad, la impericia y el consumo de alcohol siguen siendo los principales factores de muerte en las vías para las personas mayores de 15 años"[20].**

Lo señalado en el primer párrafo de la cita es contundente, la principal causa de muerte en los menores de edad en el Ecuador, de acuerdo con el Observatorio de la Niñez y la Adolescencia, son los accidentes de tránsito, en esta cifra se encuentran incluidas las adolescentes y los

[20] http://www.ppelverdadero.com.ec/judicial/item/medidas-para-frenar-accidentes.html

adolescentes ecuatorianos. Esta es una realidad ratificada por el hecho de que en siete provincias del país, los accidentes de tránsito superan como causa de muerte a otras que también afectan a la población joven como son el homicidio y el suicidio. En personas mayores de quince años las principales causas para que se involucren en accidentes de tránsito, están asociadas a comportamientos imprudentes como el exceso de velocidad, la falta de pericia al conducir y el consumo de alcohol, que son los principales factores que ocasionan los accidentes y la pérdida de vidas humanas.

Los datos presentados permiten ratificar lo que se mencionó desde el planteamiento del trabajo investigativo en el sentido de que los accidentes de tránsito han provocado la muerte de muchos adolescentes, siendo esta la causa principal que debe incitar a adoptar cambios en el marco legislativo pertinente.

4.3. MARCO JURÍDICO

4.3.1. En la Constitución de la República.

En el régimen constitucional que está en vigencia en el Ecuador se encuentran algunas disposiciones, que tienen pertinencia con la problemática que se aborda en este trabajo. Se empieza el análisis del marco normativo supremo, haciendo mención de la disposición que

declara a los adolescentes como uno de los grupos de atención prioritaria de la sociedad ecuatoriana, y que textualmente dice:

> **"Art. 35.- Las personas adultas mayores, niñas, niños y adolescentes, mujeres embarazadas, personas con discapacidad, personas privadas de libertad y quienes adolezcan de enfermedades catastróficas o de alta complejidad, recibirán atención prioritaria y especializada en los ámbitos público y privado. La misma atención prioritaria recibirán las personas en situación de riesgo, las víctimas de violencia doméstica y sexual, maltrato infantil, desastres naturales o antropogénicos.**
>
> **El Estado prestará especial protección a las personas en condición de doble vulnerabilidad"[21].**

A través del precepto constitucional anterior el Estado ecuatoriano incorpora a las adolescentes y los adolescentes, como uno de los grupos de atención prioritaria de la sociedad ecuatoriana, y en esta condición les hace merecedores de la protección preferente y especializada en el ámbito público y privado.

De acuerdo con el segundo inciso las personas en condiciones de doble vulnerabilidad recibirán una especial protección de parte del Estado, en esta situación se encontrarían los adolescentes víctimas de accidentes de

[21] CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013, pág. 6.

tránsito, que deben recibir la atención urgente para recuperar su salud y su integridad y en definitiva proteger su vida, y además la tutela jurídica suficiente para que sus derechos sean efectivamente garantizados.

La condición de vulnerabilidad que se reconoce a las adolescentes y los adolescentes, es una de las causas fundamentales que debe motivar al Estado para que a través de la función legislativa incorpore disposiciones relacionadas con la responsabilidad de estas personas en accidentes de tránsito, pues de manera directa esto influirá para que se reduzca la incidencia de estos percances, a sabiendas que quien los ocasiona recibirá la sanción prevista en la Ley.

Otra norma constitucional que debe ser citada por su relación con este estudio dice lo siguiente:

> **"Art. 77.- En todo proceso penal en que se haya privado de la libertad a una persona, se observarán las siguientes garantías básicas:**
> **13. Para las adolescentes y los adolescentes infractores regirá un sistema de medidas socioeducativas proporcionales a la infracción atribuida. El Estado determinará mediante ley sanciones privativas y no privativas de libertad. La privación de la libertad será establecida como último recurso, por el periodo mínimo necesario, y se llevará a cabo en**

establecimientos diferentes a los de personas adultas”[22].

El precepto anterior está incorporado en la Constitución de la República del Ecuador como parte de las normas vigentes para garantizar el debido proceso, y determina claramente que para el caso de los adolescentes que incurran en el cometimiento de una infracción, se aplicará un régimen de medidas socioeducativas aplicando un criterio de proporcionalidad en relación a la infracción atribuida.

Se establece además que en este ámbito el Estado podrá determinar a través de preceptos legales la aplicación de penas privativas y no privativas de la libertad, siendo la restricción de este derecho el último recurso al que debe acudirse para sancionar a un adolescente. Cuando las penas impliquen la privación de la libertad, se impondrán por el período mínimo necesario y se cumplirán en establecimientos distintos a los destinados al internamiento de personas adultas infractoras.

Por efecto de la norma anterior se determina que si se aplica en el Ecuador un régimen de sanciones para adolescentes infractores que tiene que ver con medidas socioeducativas que se cumplen mediante disposiciones específicas, las cuales sólo en los casos estrictamente necesarios deben implicar la restricción de la libertad de la persona.

---

[22] CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013, pág. 17.

Es importante el criterio constitucional en el sentido de que determina un criterio de proporcionalidad entre la infracción que comete el adolescente y la sanción que se le impone, por lo tanto este principio esencial debe cumplirse en el caso de las infracciones de tránsito y aplicarse las sanciones que correspondan de acuerdo con la naturaleza de la conducta ilícita cometida y la gravedad del daño ocasionado.

4.3.2. En el Código Penal.

En la legislación penal vigente, se ha incorporado disposiciones que determinan el tratamiento específico que en este ámbito reciben las adolescentes y los adolescentes, a tal efecto se dispone:

> **"Art. 40.- Las personas que no hayan cumplido los 18 años de edad, estarán sujetas al Código de la Niñez y Adolescencia"[23].**

La disposición anterior, forma parte del Título III del Libro Primero, del Código Penal ecuatoriano, que se refiere a la imputabilidad y a las personas responsables de las infracciones penales.

El criterio legislativo expresado en la disposición antes citada, permite establecer con absoluta claridad, que los adolescentes, por ser personas que no han cumplido los dieciocho años de edad, están sometidas al

[23] CÓDIGO PENAL ECUATORIANO, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013, pág. 5.

régimen previsto en el Código de la Niñez y la Adolescencia, cuerpo legal que en su parte pertinente es analizado a continuación.

4.3.3. En el Código de la Niñez y la Adolescencia.

Dentro de las normas del Código de la Niñez y la Adolescencia, que tienen relación con el problema de investigación que se aborda en este trabajo, están las siguientes:

> **"Art. 305.- Inimputabilidad de los adolescentes.- Los adolescentes son penalmente inimputables y, por tanto, no serán juzgados por jueces penales ordinarios ni se les aplicarán las sanciones previstas en las leyes penales"[24].**

De acuerdo con la norma anterior, se establece en favor de las adolescentes y los adolescentes, la inimputabilidad penal, en consecuencia estas personas no pueden ser sancionados por los jueces penales ordinarios, ni tampoco se les pueden aplicar las penas previstas en las leyes penales comunes. Es decir por la vigencia del artículo citado, los adolescentes quedan excluidos de la posibilidad de ser imputados penalmente y de que por sus infracciones se les pueda aplicar las sanciones previstas en las normas penales vigentes en el país.

[24] CÓDIGO DE LA NIÑEZ Y LA ADOLESCENCIA, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013, pág. 45.

No obstante, existe una norma que aparentemente contradice lo señalado anteriormente, pues se declara la inimputabilidad de los adolescentes, sin embargo en el mismo Código de la Niñez y la Adolescencia, se establece la posibilidad de que sean sancionados por las infracciones cometidas a los preceptos de las leyes penales, esto se determina en el siguiente artículo:

> **"Art. 306.- Responsabilidad de los adolescentes.- Los adolescentes que cometan infracciones tipificadas en la ley penal estarán sujetos a medidas socio - educativas por su responsabilidad de acuerdo con las preceptos del presente Código"[25].**

Es decir en los casos en que se determine que un adolescente es responsable de una infracción penal, serán sometidos a un régimen de medidas socioeducativas con la finalidad de sancionar esta responsabilidad, dichas medidas se aplican de acuerdo con el Código de la Niñez y la Adolescencia.

Es importante puntualizar la normativa referente a las medidas socioeducativas, que se pueden aplicar a los adolescentes por su responsabilidad en infracciones penales, en este sentido el artículo pertinente del Código que se está analizando establece:

[25] CÓDIGO DE LA NIÑEZ Y LA ADOLESCENCIA, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013, pág. 45.

“Art. 369.- Finalidad y descripción.- Las medidas socioeducativas son acciones dispuestas por autoridad judicial cuando ha sido declarada la responsabilidad del adolescente en un hecho tipificado como infracción penal. Su finalidad es lograr la integración social del adolescente y la reparación o compensación del daño causado. Las medidas socioeducativas que el Juez puede imponer son las siguientes:

1. Amonestación.- Es una recriminación verbal, clara y directa del Juez al adolescente infractor y a sus progenitores o representantes, para que se comprenda la ilicitud de las acciones;

2. Amonestación e imposición de reglas de conducta.- Es la recriminación descrita en el numeral anterior, acompañada de la imposición de obligaciones y restricciones de conducta, para que se comprenda la ilicitud de las acciones y se modifique el comportamiento de cada involucrado, a fin de conseguir la integración del adolescente a su entorno familiar y social;

3. Orientación y apoyo familiar.- Consiste en la obligación del adolescente y sus progenitores o representantes, de participar en programas de orientación y apoyo familiar para conseguir la adaptación del adolescente a su entorno familiar y social;

4. Reparación del daño causado.- Esta medida consiste en la obligación del adolescente de restablecer el equilibrio patrimonial afectado con la infracción, mediante la reposición del bien, su restauración o el pago de una indemnización proporcional al perjuicio provocado;

5. Servicios a la comunidad.- Son actividades concretas de beneficio comunitario que impone el Juez, para que el adolescente infractor las realice sin menoscabo de su integridad y dignidad ni afectación de sus obligaciones académicas o laborales, tomando en consideración sus - aptitudes, habilidades y destrezas, y el beneficio socio-educativo que reportan;

6. Libertad asistida.- Es un estado de libertad condicionada al cumplimiento de directrices y restricciones de conducta fijadas por el Juez, sujeta a orientación, asistencia, supervisión y evaluación;

7. Internamiento domiciliario.- Consiste en una restricción parcial de la libertad por la que el adolescente infractor no puede abandonar su hogar, excepto para asistir al establecimiento de estudios o de trabajo;

8. Internamiento de fin de semana.- Es una restricción parcial de la libertad en virtud de la cual el adolescente está obligado a concurrir los fines de semana al centro de internamiento para cumplir las actividades de su proceso de reeducación, lo que le permite mantener sus relaciones familiares y acudir normalmente al establecimiento de estudios o de trabajo;

9. Internamiento con régimen de semi-libertad.- Consiste en la restricción parcial de la libertad por la que el adolescente infractor es internado en un centro de internamiento de adolescentes infractores, sin impedir su derecho a concurrir normalmente al establecimiento de estudio o de trabajo; y,

10. Internamiento institucional.- Es la privación total de la libertad del adolescente infractor, que es internado en un centro de internamiento de adolescentes infractores. Esta

medida se aplica únicamente a adolescentes infractores mayores a catorce años de edad y por infracciones que en la legislación penal ordinaria son sancionadas con reclusión. A los adolescentes menores a catorce años, se les aplicará únicamente en los delitos de asesinato, homicidio, violación, plagio de personas y robo con resultado de muerte"[26].

De acuerdo con el artículo anterior, las medidas socioeducativas se imponen por la autoridad judicial competente, es decir el Juez de la Familia, Mujer, Niñez y Adolescencia, cuando se ha declarado la responsabilidad del adolescente en una infracción penal; el propósito de estas medidas es el de procurar la rehabilitación del adolescente y su integración a la sociedad, así como la reparación del daño causado por su comportamiento ilícito.

Las medidas socioeducativas que se pueden aplicar al adolescente infractor, son varias y de diferente naturaleza, de acuerdo con el criterio sancionador aplicado y el derecho que se restringe o limita al adoelscentes. A continuación se menciona y describe brevemente cada una de estas medidas:

- **Amonestación.** Es la recriminación verbal que el Juez hace al adolescen infractor y a sus progenitores con el propósito de que comprendan la ilicitud de sus actuaciones.

[26] CÓDIGO DE LA NIÑEZ Y LA ADOLESCENCIA, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013, pág. 54.

- **Amonestación y reglas de conducta.** Esta medida además de la amonestación implica que el Juez señale obligaciones e imposiciones respecto a reglas de conducta que deberá observar el adolescente infractor, con el propósito de que modifique su comportamiento.

- **Orientación y apoyo familiar.** Implica la participación del adolescente y de sus progenitores de participar en programas de orientacion y apoyo que permitan la adaptacion del adolescente a su entorno.

- **Reparación del daño causado.** Esta es una medida que debe ser asumida por los padres del adolescente, pues consiste en la reparación del daño patrimonial causado por la infracción, situación que implica una obligación económica que no puede ser subsadana directamente por el infractor y que tiene que ser asumida por sus padres.

- **Servicios a la comunidad.** Son actividades que el adolescente debe realizar, tomando en consideración sus aptitudes, habilitades y destrezas, y el beneficio socio educativo que implican para él mismo.

- **Libertada asistida.** Es una medida, que debe cumplirse sujetándose a ciertas directrices y restricciones señaladas por el Juez y que está sujeta a orientacion, asistencia, supervición y evaluación.

- **Internamiento domiciliario.** Implica la restricción del derecho a la libertad del adolescente, que deberá permanecer en su hogar, excepto en los momentos que deba asistir a un establecimiento educativo o a su trabajo.

- **Internamiento de fin de semana.** Esta medida implica también la restricción de la libertad del adolescente infractor, por la cual está obligado a concurrir los fines de semana al centro de internamiento con la finalidad de que cumpla con le proceso de reeducación.

- **Internamiento con régimen de semilibertad.** Es una medida que restringe parcialmente la libertad del adolescente infractor, al ser internado en un centro sin que por eso sea impedido de concurrir a su centor de estudios o lugar de trabajo.

- **Internamiento institucional.** Esta medida socioeducativa es la más drástica, puesto que implica la restricción total de la libertad del adolescente infractor al ser internado en un centro adecuado

para el efecto. Es aplicable sólo a dolescentes mayores de catorce años y sólo por infracciones sancionadas con reclusión; los adolescentes menores de catorce años serán sujetos a esta medida solamente en los casos de asesinato, homicidio, violación, plagio de perosnas y robo con muerte.

Un precepto jurídico importante y que debe ser analizado es lo concerniente a la aplicación de las medidas socioeducativas, aspecto que ser regula en el siguiente artículo del Código de la Niñez y la Adolescencia.

"Art. 370.- Aplicación de las medidas.- La resolución que establezca la responsabilidad de un adolescente por un hecho tipificado como infracción penal, deberá imponerle una o más de las medidas socio - educativas descritas en el artículo anterior, observando, en todos los casos, el principio de proporcionalidad contemplado en el artículo 319, según la siguiente distinción:

1. Para los casos de contravenciones, se aplicará obligatoriamente la medida de amonestación y una o más de las siguientes medidas:

a) Amonestación e imposición de reglas de conducta, de uno a tres meses;

b) Orientación y apoyo familiar; de uno a tres meses;

c) Servicios a la comunidad, de siete días a un mes; y,

d) Internamiento domiciliario, de siete días a tres meses.

2. Para los casos de infracciones que en la legislación penal ordinaria son sancionadas con prisión, se aplicará obligatoriamente la medida de amonestación y una o más de las siguientes medidas:

a) Amonestación e imposición de reglas de conducta de uno a seis meses;

b) Orientación y apoyo familiar, de tres a seis meses;

c) Servicios a la comunidad; de uno a seis meses;

d) Libertad asistida, de tres meses a un año;

e) Internamiento domiciliario, de tres meses a un año;

f) Internamiento de fin de semana, de uno a seis meses; y,

g) Internamiento con régimen de semi libertad, de tres meses a dos años.

3. Para los casos de infracciones que en la legislación penal ordinaria son sancionadas con reclusión, se aplicará obligatoriamente la medida de amonestación y una o más de las siguientes medidas:

a) Libertad asistida hasta por 12 meses;

b) Internamiento con régimen de semi libertad hasta por 24 meses; y,

c) Internamiento institucional, hasta por cuatro años.

Los adolescentes, cuya medida de internamiento institucional exceda de 24 meses, tienen derecho a beneficiarse de la rebaja del tiempo por buen comportamiento, de modo que cada día del cual se pueda certificar su buen comportamiento y aprovechamiento en el estudio, en la capacitación laboral y en el trabajo, se cuente como dos. Esta certificación deberá suscribirse por el Director y el Secretario del Equipo Técnico del centro de internamiento, y será remitida al Juez cada mes"[27].

El régimen de aplicación de las medidas socioeducativas, será aplicable cuando se determine la responsabilidad del adolescente en una infraccion penal, y se observará siempre la aplicación del principio de proporcionalidad establecido en la Constitución de la República. En este sentido se observará la siguiente distinción.

- **Para las contravenciones:** Se aplicará siempre la amonestación y cualquiera de las siguientes medidas: amonestación e iposición de relgas de conducta de uno a tres meses; orientación y apoyo familiar de uno a tres meses; servicios a la comunidad de siete días a un mes; internamiento domiciliario de siete días a tres meses.

- **Para las infracciones sancionadas con prisión:** Será aplicable la amonestación y una o más de las siguienes medidas:

[27] CÓDIGO DE LA NIÑEZ Y LA ADOLESCENCIA, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013, pág. 55.

amonestación e imposición de reglas de conducta de uno a seis meses; orientación y apoyo familiar de tres a seis meses; servicios a la comunidad de uno a seis meses; libertad asistida de tres meses a un año; internamiento domiciliario de tres meses a un años; internamiento de fin de semana de uno a seis meses; e internamiento con régimen de semi libertad, de tres meses a dos años.

- **Para infracciones sancionadas con reclusión.** Obligatoriamente se aplicará la amonestación y una o más de las siguientes medidas: libertad asistida hasta por 12 meses; internamiento con régimen de semilibertad hasta por 24 meses; e internamiento instituiconal hasta por cuatro años.

Es importante indicar que por efecto de la norma anterior, los adolescentes sancionados con la medida socioeducativa de internamiento instituiconal que exceda de veiticuatro meses tienen derecho a la aplicación de rebaja de la pena por buen comportamiento, de modo que cada día de privación de la libertad, se cuente como dos.

El régimen de medidas socioeducativas señalado anteriormente es aplicable para el caso de adolescentes que cometan infracciones de tránsito, para ello deberá considerarse la naturaleza de la infracción

cometida y también es necesario que se aplique el principio de proporcionalidad entre infracciones y sanciones.

4.3.4. En la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Dentro del marco jurídico desarrollado es indispensable analizar las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial a través de las cuales es posible identificar la existencia del problema jurídico investigado.

> **"Art. 90.- Para conducir vehículos a motor, incluida la maquinaria agrícola, o equipo caminero se requiere ser mayor de edad, estar en pleno goce de los derechos de ciudadanía y haber obtenido el título de conductor profesional o el certificado de conductor no profesional y la respectiva licencia de conducir.**
>
> **No obstante, mediante permisos, se podrá autorizar la conducción de vehículos motorizados a los menores adultos, mayores a dieciséis años, que deberán estar acompañados por una persona mayor de edad, que posea licencia de conducir, si la persona que lo represente legalmente lo solicita por escrito y presenta una garantía bancaria por un valor igual a veinticinco (25) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, que garantice el pago de daños a terceros y la presentación del menor ante el Juzgado de la**

Niñez y Adolescencia para su juzgamiento en caso de infracciones de tránsito. El permiso lo concederán las Comisiones Provinciales de conformidad con el Reglamento"[28].

De acuerdo con el inciso segundo de la norma citada, los menores adultos mayores de dieciséis años, pueden obtener un permiso de conducción de vehículos motorizados, siendo condición indispensable que mientras conducen estén acompañados por una persona mayor de edad, que tenga licencia de conducir. Este requisito esencial no se cumple en la mayoría de los casos en la sociedad ecuatoriana, y es una causa para que los adolescentes a su arbitrio impriman velocidades excesivas, conduzcan en estado etílico, no observen las normas de tránsito, y en definitiva adopten comportamientos negligentes e imprudentes mientras están al frente de la conducción de un automotor. Por lo tanto la Ley, debe ofrecer una respuesta jurídica, que se traduce en el procedimiento a adoptar en caso de que se verifique el incumplimiento de este requisito, y en las sanciones aplicables en estos eventos.

Otra norma relacionada con la problemática es la siguiente:

"Art. 114.- Juzgamiento de menores.- Las infracciones de tránsito causadas por un menor de dieciocho años serán conocidas y

[28]LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013, pág. 25.

juzgadas con sujeción al Código de la Niñez y la Adolescencia”[29].

Es decir que de acuerdo con la norma anterior, las adolescentes y los adolescentes que causen una infracción de tránsito, están sujetos al régimen previsto en el Código de la Niñez y la Adolescencia, cuerpo legal, que declara la inimputabilidad de estos menores, y que determina la aplicación de medidas socioeducativas para sancionar las infracciones penales que cometan.

En conclusión, se aplica un régimen demasiado benigno que no está en relación proporcional con la gravedad de los resultados que puede tener una infracción penal, entre ellos la muerte de una o más personas. Por lo que debe incorporarse un régimen más severo.

Es verdad que en la conducción de vehículos automotores por parte de adolescentes y en las infracciones de tránsito que pueden verificarse como causa de esta situación, hay responsabilidad de quien confía los vehículos a estos menores, situación que está prevista en la siguiente norma de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial:

“Art. 142.- Incurren en Contravención grave de primera clase y serán sancionados con multa equivalente al treinta por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 6 puntos en su licencia de conducir:

[29]LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013, pág. 29.

k) El propietario de un automotor de servicio público, comercial o privado que confíe su conducción a personas no autorizadas; y”[30].

De acuerdo con la norma anterior, la conducta de quien confía un vehículo a una persona no autorizada para conducir, y específicamente a un adolescente, es sancionado al pago de una multa de noventa y cinco dólares con cuarenta centavos y la reducción de seis puntos en su licencia de conducir.

Esta pena es demasiado leve y ocasiona como consecuencia que la conducta que pretende castigar se produzca con mucha frecuencia en la sociedad ecuatoriana constituyéndose en la causa principal para que los adolescentes se involucren en accidentes de tránsito y pongan en riesgo su propia y vida y la de otras personas. Por lo tanto es conveniente también que se analice la posibilidad de plantear una reforma haciendo más severa la sanción en estos casos.

He creído conveniente con la finalidad de ejemplificar la insuficiencia del régimen jurídico previsto en la actualidad para sancionar a los adolescentes que incurren en infracciones de tránsito, citar y comentar la

[30]LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013, pág. 29.

siguiente norma prevista en el inciso primero del artículo 126 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial:

> **"Art. 126.- Quien conduciendo un vehículo en estado de embriaguez, o bajo los efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, ocasionare un accidente de tránsito del que resultaren muertas una o más personas será sancionado con reclusión mayor ordinaria de ocho a doce años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos a motor y multa equivalente a treinta (30) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general"[31].**

Tomo como punto para el análisis únicamente lo relacionado con la pena restrictiva de la libertad. Por la vigencia de la norma anterior, su un joven que ha cumplido dieciocho años de edad, comete la infracción descrita en el precepto anterior, será sancionado con reclusión mayor ordinaria de ocho a doce años. Pero, dada la inimputabilidad de los adolescentes y el régimen de medida socioeducativas que se les debe aplicar de acuerdo con la legislación vigente; si un joven de diecisiete años de edad comete el mismo delito, estará sujeto a la aplicación de un régimen de internamiento institucional de hasta cuatro años.

La precisión hecha, permite establecer que no existe proporcionalidad entre la infracción cometida y la pena impuesta al responsable, pues por

[31]LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013, pág. 35.

el hecho de ser adolescente se beneficia de un régimen sancionatorio que no guarda relación con la gravedad del daño ocasionado, que en ambos casos es la muerte de una persona. He tomado la norma citada y comentada para este análisis porque hace referencia a la configuración de una conducta en la que en muchos casos se ven involucrados los adolescentes, partiendo de la premisa que los accidentes por ellos ocasionados, están influenciados en gran medida por el consumo de alcohol, y tienen como resultado la muerte de las personas acompañantes, o de los peatones.

4.3.5. En el Reglamento General de Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Dentro de las disposiciones reglamentarias aplicables para la vigencia de la normativa de tránsito en el Ecuador, está la siguiente:

> **"Art. 234.- Si el accidente de tránsito que produjere daños materiales, lesionados graveso personas fallecidas fuere causado por un menor de edad, el agente de tránsito quetome procedimiento elaborará el Parte correspondiente y lo remitirá al fiscal de la Niñezy la Adolescencia para los fines de ley"[32].**

[32] REGLAMENTO GENERAL DE APLICACIÓN A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013, pág. 49.

La disposición reglamentaria anterior determina que los agentes de tránsito tienen la obligación de elaborar un parte en todos los casos en que los accidentes de tránsito ocasionados por personas de edad, que provoquen como consecuencias daños materiales, lesionados graves o personas fallecidas, y remitir este documento ante el Fiscal de la Niñez y la Adolescencia para que se cumpla con los fines de ley.

La norma ratifica entonces que las adolescentes y los adolescentes se remiten a un régimen especial de juzgamiento ante los Jueces de la Niñez y la Adolescencia y de aplicación de las medidas educativas ya comentadas en la parte pertinente de este trabajo, no es precisa la disposición al referirse a menores de edad pues únicamente debería hacer mención de los adolescentes, pues los niños son absolutamente inimputables y tampoco son responsables.

4.4. LEGISLACIÓN COMPARADA

Como referencias tomadas de la legislación de otros países en relación con el problema que se ha analizado en este trabajo investigativo están las siguientes:

4.4.1. CÓDIGO DE LA INFANCIA Y LA ADOLESCENCIA DE COLOMBIA.

En la legislación especializada en materia de niñez y adolescencia, en Colombia se ha encontrado las siguientes referencias.

“Art. 139. Sistema de responsabilidad penal para adolescentes.Elsistemaderesponsabilidadpenalparaadolescentseseselconjuntode principios, normas, procedimientos, autoridades judicialesespecializadas y entes administrativos que rigen o intervienen en lainvestigación y juzgamiento de delitos cometidos por personas quetengan entre catorce (14) y dieciocho (18) años al momento de cometer elhechopunible”[33].

Es importante citar el artículo anterior porque se establece que en Colombia existe un sistema de responsabilidad para adolescentes infractores, aplicables a personas que tienen entre catorce y dieciocho años de edad al momento en que cometieron el hecho delictivo. Es decir se establece un criterio diferente en relación con la imputabilidad penal de los adolescentes infractores, que el que se encuentra establecido actualmente en el Ecuador.

“Art. 190. Sanción para contravenciones de policía cometidas por adolescentes. Las contravenciones de policía cometidas por adolescentes serán sancionadas dela siguiente manera:

Será competente para conocer el proceso y sancionar el Comisario de Familia del lugar donde se cometió la contravención o en su defecto el Alcalde Municipal.

Cuando la contravención dé lugar a sanciones pecuniarias, estas serán impuestas a quien tenga la patria potestad o la

[33] http://www.icbf.gov.co/portal/page/portal/PortalICBF/Especiales/SRPA/CIyA-Ley-1098-de-2006.pdf

custodia y este será responsable de su pago, el cual podrá hacerse efectivo por jurisdicción coactiva.

Las contravenciones de tránsito cometidas por adolescentes éntrelos 15 y los 18 años serán sancionadas por los Comisarios de Familia o en su defecto por el Alcalde Municipal.

Para la sanción de contravenciones cometidas por adolescentes se seguirán los mismos procedimientos establecidos para los mayores de edad, siempre que sean compatibles con los principios de este Código y especialmente con los contemplados en el presente título"[34].

La norma anterior permite establecer que en el caso de las contravenciones de tránsito que sean cometidas por adolescentes entre doce y dieciocho años de edad serán conocidas y sancionadas por los jueces de contravenciones competentes, es decir no se abstrae estos procesos a un régimen especial.

Se determina además que para sancionar a los adolescentes responsables de contravenciones se seguirán los mismos procedimientos que para los mayores de edad, siempre y cuanto no contradigan los principios del Código de la Infancia y la Adolescencia.

[34] http://www.icbf.gov.co/portal/page/portal/PortalICBF/Especiales/SRPA/CIyA-Ley-1098-de-2006.pdf

Esta norma permite establecer que en Colombia si se declara a los adolescentes mayores de quince años responsables por las contravenciones de tránsito y se los somete a un procedimiento idéntico al que son sometidas las personas mayores de edad.

4.4.2. LEY No. 20084 DE CHILE, QUE ESTABLECE UN SISTEMA DE RESPONSABILIDAD PENAL DE LOS ADOLESCENTES POR INFRACCIONES A LA LEY PENAL.

En la legislación chilena, se ha establecido un régimen especial para la aplicación de responsabilidad penal a los adolescentes que cometen infracciones a las leyes penales, esta normativa en su parte pertinente señala:

> **"Artículo 3°.- Límites de edad a la responsabilidad. La presente ley se aplicará a quienes al momento en que se hubiere dado principio de ejecución del delito sean mayores de catorce y menores de dieciocho años, los que, para los efectos de esta ley, se consideran adolescentes.**
>
> **En el caso que el delito tenga su inicio entre los catorce y los dieciocho años del imputado y su consumación se prolongue en el tiempo más allá de los dieciocho años de edad, la legislación aplicable será la que rija para los imputados mayores de edad.**

La edad del imputado deberá ser determinada por el juez competente en cualquiera de las formas establecidas en el Título XVII del Libro I del Código Civil"[35].

El primer aspecto que se debe rescatar del análisis de la norma anterior, es que permite establecer que los límites de responsabilidad penal establecidos en la legislación chilena, para los adolescentes, en cuanto a la edad, está previsto para quienes la momento en que se hubiere empezado a ejecutar el delito sean mayores de catorce y menores de dieciocho años de edad. Es decir en Chile son imputables los adolescentes mayores de catorce años, criterio que hace diferente a esta legislación de la que está vigente actualmente en nuestro país en donde se declara la inimputabilidad de los adolescentes.

Es conveniente determinar que en la legislación Chilena, se establece la prohibición de conducir vehículos motorizados como una pena accesoria por el cometimiento de delitos, así se puede observar a continuación:

"Artículo 6°.- Sanciones. En sustitución de las penas contempladas en el Código Penal y en las leyes complementarias, las sanciones que se aplicarán a los adolescentes serán las de la siguiente Escala General:

Penas de delitos:

[35]http://www.gobernacionchoapa.gov.cl/filesapp/Ley_N_20084_de_responsabilidad_penal _de_los_adolescentes.pdf

a) Internación en régimen cerrado con programa de reinserción social;
b) Internación en régimen semi cerrado con programa de reinserción social;
c) Libertad asistida especial;
d) Libertad asistida;
e) Prestación de servicios en beneficio de la comunidad, y
f) Reparación del daño causado;

Penas de faltas:

a) Prestación de servicios en beneficio de la comunidad;
b) Reparación del daño causado;
c) Multa, y
d) Amonestación.

Pena accesoria:

Prohibición de conducir vehículos motorizados"[36].

El régimen de penas aplicable de acuerdo con la legislación chilena es muy similar al que está vigente en el Ecuador, con la diferencia de que en la legislación extranjera está incorporada la pena accesoria de prohibición de conducir vehículos motorizados que se aplica en la siguiente forma:

"Artículo 12.- Prohibición de conducir vehículos motorizados. La prohibición de conducir vehículos motorizados se podrá

[36]http://www.gobernacionchoapa.gov.cl/filesapp/Ley_N_20084_de_responsabilidad_penal _de_los_adolescentes.pdf

imponer a un adolescente como sanción accesoria cuando la conducta en que se funda la infracción por la cual se le condena haya sido ejecutada mediante la conducción de dichos vehículos.

La sanción se hará efectiva desde el momento de dictación de la sentencia condenatoria y su duración podrá extenderse hasta el período que le faltare al adolescente para cumplir veinte años.

En caso de quebrantamiento, se estará a lo dispuesto en el artículo 52 de esta ley, a menos que a consecuencia de la conducción se hubiere afectado la vida, la integridad corporal o la salud de alguna persona, caso en el cual se remitirán los antecedentes al Ministerio Público para el ejercicio de las acciones que correspondan"[37].

Es decir se aplica como una pena accesoria a cualquiera de las penas aplicables para los delitos, la de prohibición de conducir vehículos motorizados, cuando la conducta en que consiste la infracción haya sido ejecutada mediante la conducción de vehículos. Esta pena se hace efectiva desde el momento en que se dicta sentencia condenatoria y se extenderá hasta el periodo que le falte al adolescente para cumplir veinte años.

Es importante la norma anterior, porque establece de manera muy objetiva que en los casos en que la infracción cometida por un

[37]http://www.gobernacionchoapa.gov.cl/filesapp/Ley_N_20084_de_responsabilidad_penal _de_los_adolescentes.pdf

adolescente a través de la conducción de un vehículo motorizado, hubiere afectado la vida, la integridad corporal o la salud de alguna persona, los antecedentes serán remitidos ante el Ministerio Público para que ejerza las acciones que correspondan. Es decir se deriva el expediente para que se inicie la acción penal correspondiente a objeto de juzgar al adolescente que causó este tipo de accidente.

Los criterios establecidos permiten determinar que en las legislaciones colombiana y chilena si existe la posibilidad de sancionar de manera más drástica que en la legislación ecuatoriana a los adolescentes que son responsables de infracciones de tránsito, estableciendo incluso la posibilidad de aplicar sanciones cuando sean menores de catorce años de edad, situación que en el caso de la legislación ecuatoriana no sería aplicable por las restricciones que en ese sentido están incorporadas en el Código de la Niñez y la Adolescencia.

5. MATERIALES Y MÉTODOS

5.1. MATERIALES

Para ejecutar el trabajo fue necesaria la adquisición y empleo de materiales de oficina, computadora, calculadora, impresora; libros de autores nacionales e internacionales, cuerpos legales relacionados con la temática, además para la exposición final del trabajo se empleará un proyecto.

5.2. MÉTODOS

Toda la investigación se ejecutó en base a la aplicación del método científico y sus postulados, pues se tomó como punto de partida el planteamiento de los objetivos y la hipótesis que constan en páginas anteriores, los cuales orientaron el proceso investigativo desarrollado.

Se empleó el método inductivo deductivo con la finalidad de enfocar la problemática desde un punto de vista general y de determinar también las manifestaciones particulares de la misma en la realidad social ecuatoriana.

Otro método empleado fue el analítico sintético, que se aplicó fundamentalmente para analizar las opiniones conceptuales y

doctrinarias, y las normas jurídicas existentes en relación al problema investigado, y sintetizar una posición crítica respecto a estos temas.

Se hizo uso también del método comparativo con la finalidad de analizar las normas que se han incorporado en otras legislaciones, acerca del problema jurídico que se investiga en este trabajo.

Para la presentación de los resultados obtenidos en el proceso investigativo de campo se hizo uso del método estadístico, que permitió analizar e interpretar la información obtenida a través de la aplicación de la técnica de la encuesta, y realizar la representación gráfica de los datos que se recopilaron en este proceso.

El método descriptivo, se empleó para describir los criterios de las personas que participaron en el proceso investigativo en calidad de entrevistados.

5.3. TÉCNICAS

Para la elaboración de la revisión de literatura, se hizo uso de la técnica de la consulta bibliográfica, con la finalidad de recabar todos los criterios, de orden conceptual, doctrinario y jurídico, acerca del problema investigado.

En la investigación de campo se aplicó la técnica de la encuesta, para lo cual se elaboró el correspondiente instrumento, en el que constan preguntas relacionadas con la problemática, este instrumento se aplicó a los profesionales del derecho que laboran en la ciudad de Loja, en un número de treinta.

Así mismo se empleó la técnica de la entrevista, la cual se aplicó a un numero de cinco profesionales del derecho que desempeñan funciones relacionadas con la problemática analizada entre ellos: Jueces de Garantías Penales, Jueces Provinciales de Tránsito, Fiscal de Adolescentes Infractores, Abogados en libre ejercicio, entre otros.

Los datos obtenidos en esta parte del trabajo se utilizaron para la respectiva verificación de objetivos y contrastación de hipótesis. Más adelante se presentan las conclusiones a las que se logró llegar, algunas recomendaciones, y finalmente la propuesta de Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y su Reglamento General de Aplicación.

5.4. PROCEDIMIENTO

Todos los resultados obtenidos son presentados en el denominado informe final que se elaboró conforme a los lineamientos metodológicos exigidos, en el Reglamento del Régimen Académico de la Universidad

Nacional de Loja, y en la Guía de Investigación Jurídica de Carrera de Derecho de la Modalidad de Estudios a Distancia, y que fue sometido al análisis del Director de Tesis y más adelante del correspondiente Tribunal de Grado.

Aprobado el trabajo, será sustentado públicamente en base al empleo de los recursos didácticos preparados para el efecto.

6. RESULTADOS

6.1. RESULTADOS DE LA ENCUESTA

Por haber estado así planificado en el diseño metodológico del proyecto de investigación se decidió la utilización de la técnica de la encuesta con la finalidad de conocer los criterios de los profesionales del derecho en libre ejercicio, acerca de la problemática estudiada y de la conveniencia de aportar con una solución jurídica para la misma.

En el proceso para la aplicación de la encuesta se empezó por elaborar un formulario que está integrado por seis preguntas que se relacionan de manera directa con el problema analizado y sus variables, este formado fue debidamente aprobado por el Director de Tesis antes de su aplicación.

Luego de estructurar la encuesta, se procedió a seleccionar una muestra al azar integrada por treinta profesionales del derecho que se desempeñan en el libre ejercicio en el distrito judicial de Loja. Determinada la muestra se hizo el proceso de encuestar a sus integrantes de una manera directa lo que demandó la asistencia personal hacia cada uno de los lugares en donde cumplen sus actividades las personas encuestadas.

La colaboración obtenida de parte de los profesionales del derecho

permitió que se recopilen los resultados que son presentados de forma ordenada, interpretada y analizada en las siguientes páginas.

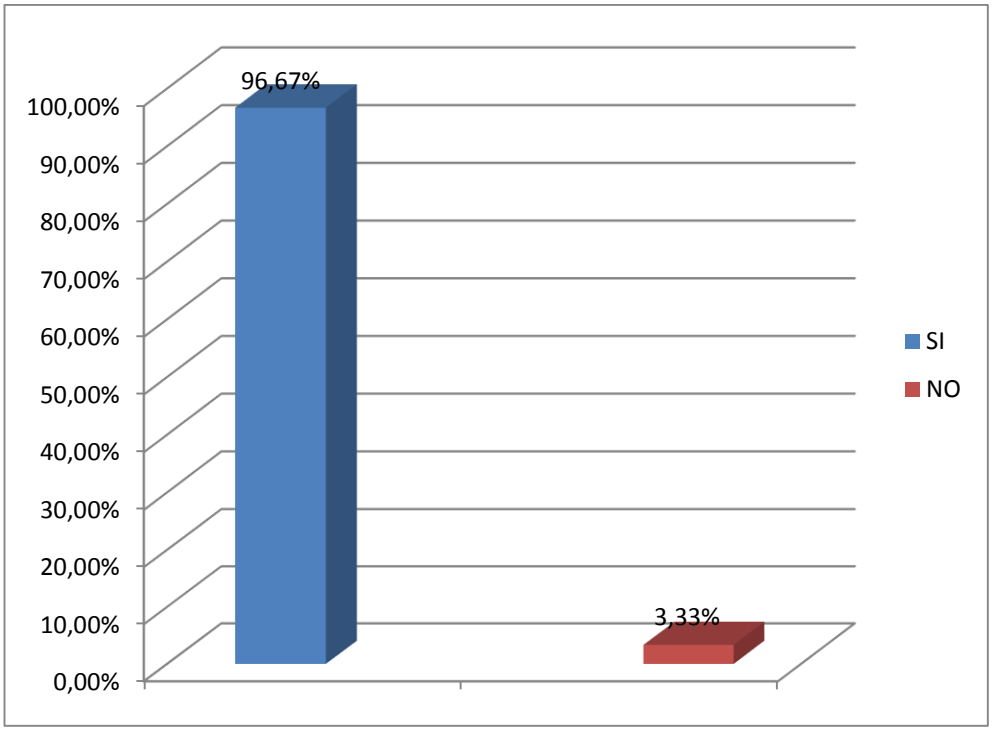
Pregunta N° 1: ¿Considera usted que la incidencia de accidentes de tránsito ocasionados por adolescentes y que victimizan a este sector de la población, tienen una alta incidencia en el Ecuador?

CUADRO N° 1

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	29	96.67
NO	1	3.33
TOTAL:	30	100.00

FUENTE: Aplicación de Encuestas
ELABORACIÓN: José Luis Varela Piedra

GRÁFICO N° 1



INTERPRETACIÓN:

Veintinueve profesionales del derecho que alcanzan el 96.67% de la población de participantes en la encuesta, señalan que la incidencia de

accidentes de tránsito ocasionados por adolescentes, y que victimizan a este sector de la población, tienen una alta incidencia en la sociedad ecuatoriana.

Apenas una persona encuestada, que representa el 3.33% del total de la población investigad, consta de forma negativa la interrogante es decir no creen que la incidencia de accidentes de tránsito provocados por adolescentes, y que victimizan a este sector de la población, tengan una alta incidencia en el Ecuador.

ANÁLISIS:

Los resultados reportados por la mayoría de las personas que participaron en la encuesta, permiten establece que los accidentes de tránsito provocados por adolescentes y que victimizan a este sector de la población tienen una alta incidencia en la sociedad ecuatoriana.

La información que se presenta en esta pregunta, ratifica lo que se había mencionado en la parte pertinente del marco doctrinario del trabajo en donde se aportó con datos reales que confirman que un significativo porcentaje de los accidentes de tránsito que ocurren en el Ecuador son ocasionados por adolescentes, y que de igual forma un significativo porcentaje de víctimas de estos percances son también adolescentes.

Pregunta N° 2: ¿Cree usted que las normas previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, son suficientes para

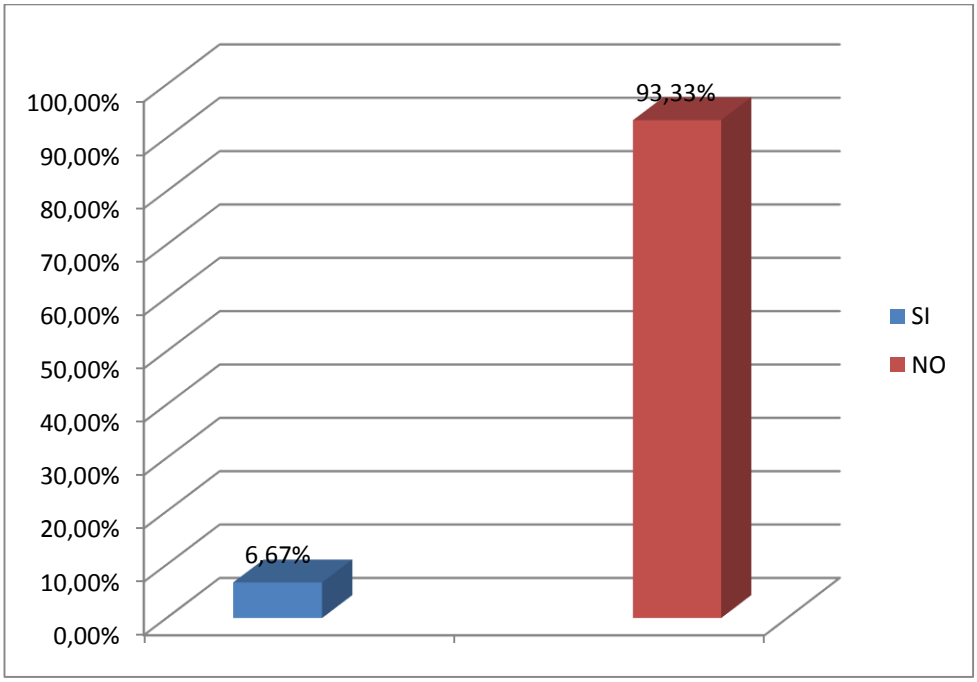
prevenir y sancionar los accidentes de tránsito que son ocasionados por los adolescentes?

CUADRO N° 2

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	2	6.67
NO	28	93.33
TOTAL:	30	100.00

FUENTE: Aplicación de Encuestas
ELABORACIÓN: José Luis Varela Piedra

GRÁFICO N° 2



INTERPRETACIÓN:

Dos personas que corresponden al 6.67% del total de profesionales que fueron encuestados contestan de forma positiva la interrogante, es decir consideran que las normas establecidas en la Ley Orgánica de Transporte

Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no resultan suficientes para prevenir y sancionar los accidentes de tránsito que son ocasionados por los adolescentes.

Por otro lado veintiocho personas que corresponden al 93.33% del total de integrantes de la población encuestada, dan una respuesta negativa, es decir contestan que las normas que están previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no son suficientes para prevenir y sancionar los accidentes de tránsito que son ocasionados por los adolescentes.

ANÁLISIS:

La información que se ha obtenido en esta pregunta permite establecer que las normas señaladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, respecto no son suficientes para prevenir y sancionar, los accidentes de tránsito en los que se involucran los adolescentes en el Ecuador. Este criterio confirma lo que se mencionó en la parte pertinente de esta investigación, concretamente dentro del marco jurídico, al analizar las disposiciones pertinentes de la mencionada ley determinando las limitaciones que se identifican en las mismas.

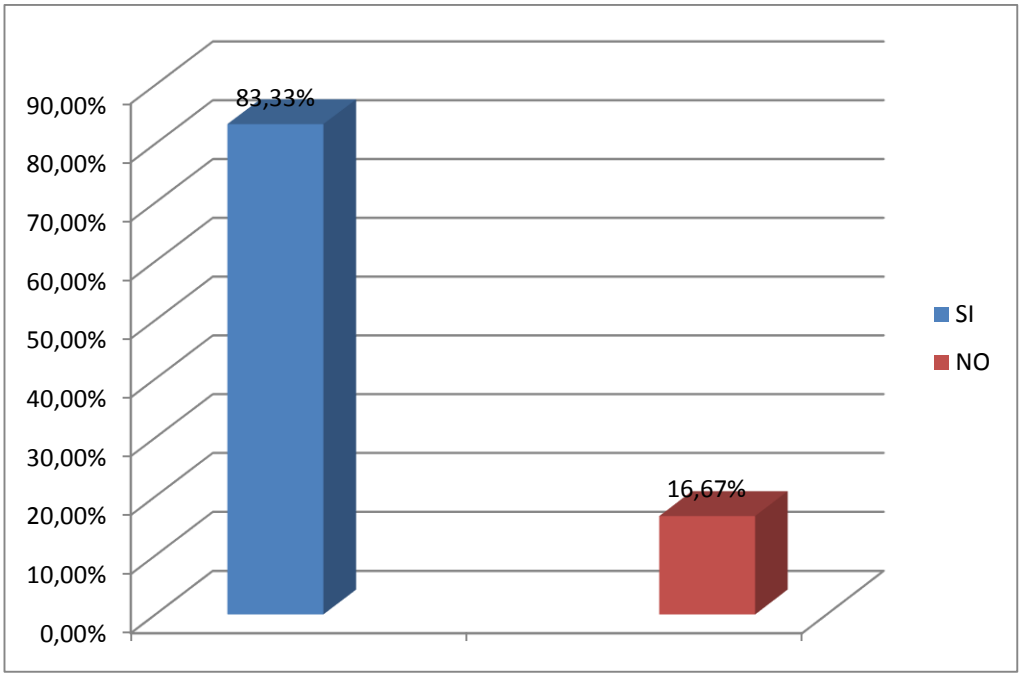
Pregunta N° 3: ¿Considera usted que la inimputabilidad penal y el régimen de medidas socioeducativas aplicable a las adolescentes y los adolescentes responsables de infracciones de tránsito, es una de las causas de la incidencia de esta problemática en el Ecuador?

CUADRO N° 3

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	25	83.33
NO	5	16.67
TOTAL:	30	100.00

FUENTE: Aplicación de Encuestas
ELABORACIÓN: José Luis Varela Piedra

GRÁFICO N° 3



INTERPRETACIÓN:

Como resultado de la tercera pregunta de la encuesta se obtiene la opinión de veinticinco personas encuestadas, que corresponden al

83.33% de la población investigada, ellas consideran que la inimputabilidad penal y el régimen de medidas socioeducativas que es aplicable a las adolescentes y los adolescentes por su responsabilidad en infracciones de tránsito, constituye una de las causas para la alta incidencia de accidentes de tránsito que involucran a estas personas en el Ecuador.

Por su parte cinco personas encuestadas, quienes representan el 16.67% del total de la población de profesionales del derecho participantes, contestan de manera negativa la interrogante, es decir no están de acuerdo con que la inimputabilidad penal y el régimen de medidas socioeducativas constituya una de las causas para la alta incidencia de infracciones de tránsito, cometidas por personas adolescentes.

ANÁLISIS:

La información reportada por parte de las personas que participaron en la encuesta con un criterio mayoritario, determina que la inimputabilidad y la aplicación de medidas socioeducativas como sanción a los adolescentes que cometen infracciones de tránsito, son aspectos que se identifican como causas para que exista una alta incidencia de accidentes de tránsito, de responsabilidad de estas personas.

Pregunta N° 4: ¿Cree usted que las sanciones previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para las

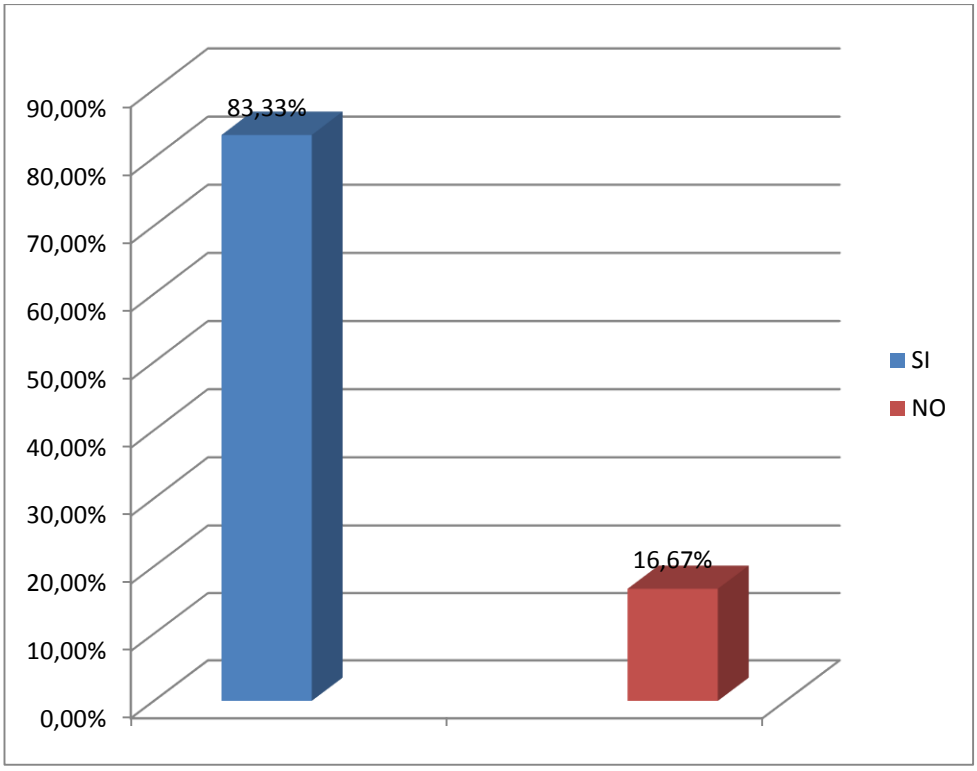
personas que confían la conducción de un automotor a un adolescente que no está autorizado para conducir vehículos a motor, son adecuadas?

CUADRO N° 4

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	4	13.33
NO	26	86.67
TOTAL:	30	100.00

FUENTE: Aplicación de Encuestas
ELABORACIÓN: José Luis Varela Piedra

GRÁFICO N° 4



INTERPRETACIÓN:

Cuatro personas encuestadas que corresponden al 13.33% de la población investigada consideran que las sanciones establecidas en la

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para quienes confían la conducción de un automotor a un adolescente que no está autorizado para conducir vehículos a motor, son adecuadas.

Otro pronunciamiento es el que manifiestan veintiséis personas quienes alcanzan el 86.67% del total de encuestados; de acuerdo con su criterio las sanciones previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, para la conducta de la persona que confía la conducción de un automotor a un adolescente que no está autorizado para conducir vehículos a motor, no son adecuadas.

ANÁLISIS:

La información que se presenta en esta pregunta, sirve para poder establecer que de acuerdo con la mayoría de los profesionales del derecho que participaron en la encuesta, las sanciones establecidas para las personas que confían la conducción de un vehículo automotor a un adolescente que no cuenta con la autorización legal para ello son demasiado leves. En este mismo sentido se planteó un criterio crítico del responsable de la investigación en la parte pertinente del marco jurídico del trabajo, puesto que una de las causas para los accidentes es que los adultos, irresponsablemente, confían la conducción de los automotores a los adolescentes.

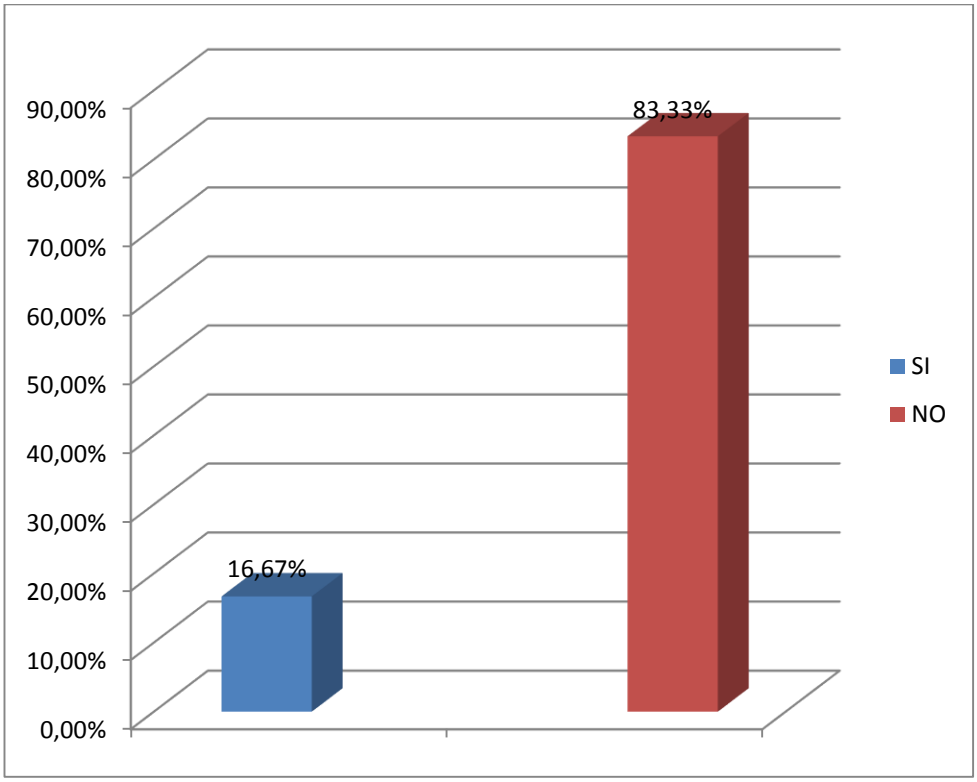
Pregunta N° 5: ¿Considera usted que en la sociedad ecuatoriana se cumple con la exigencia de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, según la cual los adolescentes mayores de dieciséis años, al conducir deben estar acompañados de una persona mayor de edad que posea licencia de conducir?

CUADRO N° 5

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	4	16.67
NO	26	83.33
TOTAL:	30	100.00

FUENTE: Aplicación de Encuestas
ELABORACIÓN: José Luis Varela Piedra

GRÁFICO N° 5



INTERPRETACIÓN:

Cuatro profesionales del derecho que participaron en la encuesta, y que alcanzan el 16.67% de la población investigada, contestan de forma positiva la interrogante, es decir consideran que en la sociedad ecuatoriana si se cumple con la existencia prevista en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, según la cual los adolescentes mayores de dieciséis años con permiso para conducir, al hacerlo deben estar acompañados de una persona mayor que posea licencia de conducir.

Por otro lado tenemos la opinión de veintiséis personas encuestadas, que representan el 83.33%, ellas dan una respuesta negativa, o sea de acuerdo con su criterio en la sociedad ecuatoriana no se cumple con la exigencia determinada en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el sentido de que los adolescentes mayores de dieciséis años que obtienen permiso para conducir, deben hacerlo acompañados de personas mayores que tengan licencia.

ANÁLISIS:

En realidad de acuerdo con la información reportada en esta pregunta se determina que conforme al criterio mayoritario de la población investigada, en nuestro país no se cumple con la disposición de la Ley Orgánica de

Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el sentido de que los adolescentes mayores de dieciséis años autorizados para conducir, deberán hacerlo en compañía de una persona mayor que posea licencia.

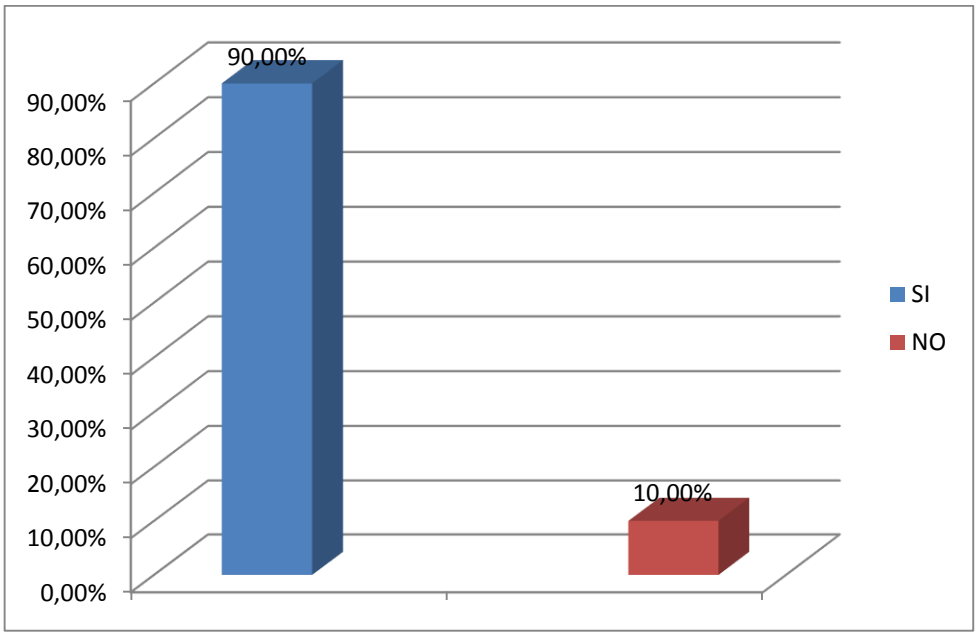
Pregunta N° 6: ¿Estaría usted de acuerdo en que es conveniente incorporar una propuesta de reforma jurídica a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre,
Tránsito y Seguridad Vial, y a su Reglamento General de Aplicación, relacionada con la responsabilidad de los adolescentes en accidentes de tránsito?

CUADRO N° 6

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	27	90.00
NO	3	00.00
TOTAL:	30	100.00

FUENTE: Aplicación de Encuestas
ELABORACIÓN: José Luis Varela Piedra

GRÁFICO N° 6



INTEPRETACIÓN:

En la última pregunta que se planteó en la encuesta se obtiene la respuesta positiva de veintisiete profesionales del derecho que corresponden al 90% de la población investigada, ellas señalan que si estarían de acuerdo con que se incorpore una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y a su Reglamento General de Aplicación, con la finalidad de regular de mejor forma la responsabilidad de los adolescentes en los accidentes de tránsito.

Por otra parte consta el criterio de tres personas encuestadas que corresponden al 10% del total de la población participante en la encuesta, ellas señalan una respuesta negativa, es decir no están de acuerdo en que sea necesario el planteamiento de una propuesta de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y a su Reglamento General de Aplicación, para regular la responsabilidad de los adolescentes en los accidentes de tránsito.

ANÁLISIS:

La mayoría de las personas que participaron en la encuesta están de acuerdo con que se realice el planteamiento de una reforma jurídica orientada a establecer disposiciones en la Ley Orgánica de Transporte

Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y su reglamento con el propósito de regular la responsabilidad de los adolescentes, en accidentes de tránsito.

6.2. RESULTADOS DE LA ENTREVISTA

Otra de las técnicas incorporadas dentro de la descripción de la metodología utilizada para el desarrollo del presente trabajo de investigación es la entrevista.

Con la finalidad de recabar más información acerca de la existencia del problema jurídico estudiado, la incidencia del mismo en la sociedad ecuatoriana y la necesidad de plantear una alternativa jurídica mediante la reforma legal correspondiente, se recurrió a entrevistar a personas que tienen una relación directa con la problemática investigada, las opiniones que se obtuvieron son las siguientes:

PRIMERA ENTREVISTA A FISCAL DE TRÁNSITO

1. ¿Cree usted que la incidencia de los accidentes de tránsito ocasionados por adolescentes y que victimizan a este sector de la población, tienen una alta incidencia en el Ecuador?

R. Los accidentes de tránsito han sido considerados a nivel nacional como un problema de salud pública, pues son una de las principales causas de muerte en el país, y dentro de esto el porcentaje de accidentes causados por adolescentes o que tiene como víctimas a adolescentes es

realmente muy alto, de hecho muchas vidas jóvenes se han perdido en este tipo de sucesos trágicos, por lo que todos estamos llamados a hacer algo para enfrentar este problema.

2. **¿De acuerdo con su criterio, considera usted que las normas previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, son suficientes para prevenir y sancionar los accidentes de tránsito que son ocasionados por los adolescentes?**

R. Falta mucha prevención, las normas en materia de infracciones de tránsito ocasionadas por adolescentes son muy débiles, pues se remite a lo establecido en el Código de la Niñez y la Adolescencia, que contempla medidas socioeducativas, las cuales no guardan relación con la gravedad de los resultados derivados de este tipo de infracciones, entre ellos la muerte de las personas involucradas en accidentes graves.

3. **¿Cree usted que la inimputabilidad penal y el régimen de medidas socioeducativas aplicable a las adolescentes y los adolescentes responsables de infracciones de tránsito, es una de las causas de la incidencia de esta problemática en el Ecuador?**

R.Si, en el país se está discutiendo ampliamente sobre la inimputabilidad de los adolescentes y sobre el régimen de medidas socioeducativas desde la premisa de que se trata de personas conscientes de su comportamiento ilícito y de las consecuencias del mismo, y al ser

sanciones muy débiles podrían identificarse como una de las causas para los accidentes de tránsito.

4. **¿Comparte usted la necesidad de plantear una propuesta de reforma jurídica a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y a su Reglamento General de Aplicación, que esté orientada a regular de mejor forma la responsabilidad de las y los adolescentes en accidentes de tránsito?**

R.Se están planteado reformas en el ámbito del nuevo Código Integral Penal sin embargo creo que la idea que usted tiene es pertinente pues no se puede generar una especie de impunidad, a favor de los adolescentes que cometen infracciones penales, y una evidente situación de riesgo e inseguridad para aquellos que son víctimas de estas conductas ilícitas, es necesario enfrentar con decisión este problema de allí que estoy de acuerdo con la reforma.

SEGUNDA ENTREVISTA A AGENTE DEL SERVICIO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

1. **¿Cree usted que la incidencia de los accidentes de tránsito ocasionados por adolescentes y que victimizan a este sector de la población, tienen una alta incidencia en el Ecuador?**

R. Una de las situaciones que mayor alarma genera en los problemas relacionadas con el tránsito y el transporte terrestre a nivel nacional, es la alta incidencia de accidentes tránsito en los que se encuentran

involucrados adolescentes tanto como responsables, y también como víctimas.

2. **¿De acuerdo con su criterio, considera usted que las normas previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, son suficientes para prevenir y sancionar los accidentes de tránsito que son ocasionados por los adolescentes?**

R.La normativa no es suficiente y las acciones de prevención que ha desarrollado la Policía Nacional y los organismos municipales que hoy tienen la competencia de controlar el tránsito no han sido suficientes la solución debe estar orientada a reprimir estas conductas para incidir en la conciencia ciudadana y que los jóvenes se abstengan de adoptar conductas que puedan provocar accidentes.

3. **¿Cree usted que la inimputabilidad penal y el régimen de medidas socioeducativas aplicable a las adolescentes y los adolescentes responsables de infracciones de tránsito, es una de las causas de la incidencia de esta problemática en el Ecuador?**

R.La inimputabilidad es una de las causas más evidentes para que algunos adolescentes actúen de manera irresponsable frente a las disposiciones establecidas en las normas legales, otra es el hecho de saber que su conducta es sancionada con penas muy benignas como es el caso de las medidas socioeducativas.

4. **¿Comparte usted la necesidad de plantear una propuesta de reforma jurídica a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y a su Reglamento General de Aplicación, que esté orientada a regular de mejor forma la responsabilidad de las y los adolescentes en accidentes de tránsito?**

R. Yo pienso que la reforma a la que usted refiere es indispensable pues no puede ser posible que no se tome con la debida seriedad uno de los problemas más graves existentes en materia de tránsito como son los accidentes provocados por adolescentes y que causan víctimas también adolescentes, es necesario que se regule tanto la responsabilidad de los menores como también la de los adultos que tengan algún grado de responsabilidad en el hecho.

TERCERA ENTREVISTA A JUEZ DE TRÁNSITO

1. **¿Cree usted que la incidencia de los accidentes de tránsito ocasionados por adolescentes y que victimizan a este sector de la población, tienen una alta incidencia en el Ecuador?**

R. La situación que usted plantea en la pregunta es real, la incidencia de accidentes de tránsito causados por adolescentes que conducen vehículos automotores es muy alta en el país, Ecuador es uno de los países con cifas más altas en este ámbito.

2. **¿De acuerdo con su criterio, considera usted que las normas previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito**

y Seguridad Vial, son suficientes para prevenir y sancionar los accidentes de tránsito que son ocasionados por los adolescentes?

R. La alta incidencia demuestra que la normativa aplicable en la actualidad no ha resultado suficiente para prevenir que más adolescentes se involucren en infracciones de tránsito, por el contrario esta situación sigue en aumento.

3. ¿Cree usted que la inimputabilidad penal y el régimen de medidas socioeducativas aplicable a las adolescentes y los adolescentes responsables de infracciones de tránsito, es una de las causas de la incidencia de esta problemática en el Ecuador?

R. Evidentemente una de las causas para que una infracción suceda constantemente en una sociedad es la falta de poder coercitivo de las leyes que la sancionan esto sucede en el caso al que usted hace referencia las medidas socioeducativas y la inimputabilidad son criterios que inciden negativamente en este aspecto.

4. ¿Comparte usted la necesidad de plantear una propuesta de reforma jurídica a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y a su Reglamento General de Aplicación, que esté orientada a regular de mejor forma la responsabilidad de las y los adolescentes en accidentes de tránsito?

R. Si la propuesta sería conveniente pues es conveniente que se piense en cambiar el paradigma de la inimputabilidad, pero también es necesario revisar otra de las causas que es la complicidad o la permisión por lo menos que existe de parte de las personas adultas para que los adolescentes conduzcan automotores a sabiendas del peligro que ello representa.

CUARTA ENTREVISTA A FUNCIONARIO DE UNIDAD MUNICIPAL DE TRÁNSITO

1. ¿Cree usted que la incidencia de los accidentes de tránsito ocasionados por adolescentes y que victimizan a este sector de la población, tienen una alta incidencia en el Ecuador?

R. Si, definitivamente un importante porcentaje de los accidentes que se registran en el país son causados por adolescentes, y también en el número de víctimas muchas de ellas son personas jóvenes.

2. ¿De acuerdo con su criterio, considera usted que las normas previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, son suficientes para prevenir y sancionar los accidentes de tránsito que son ocasionados por los adolescentes?

R. En materia de adolescentes no, puesto que de acuerdo con la misma Ley para su juzgamiento debe aplicarse lo dispuesto en el Código

de la Niñez y la Adolescencia, y este régimen no tiene relación con la gravedad de las conductas cometidas.

3. **¿Cree usted que la inimputabilidad penal y el régimen de medidas socioeducativas aplicable a las adolescentes y los adolescentes responsables de infracciones de tránsito, es una de las causas de la incidencia de esta problemática en el Ecuador?**

R.A eso me refería en la pregunta anterior, pues un adolescente tiene conciencia del peligro que representa adoptar conductas irresponsables al conducir un vehículo y sin embargo es inimputable, además de ello sólo puede ser sancionado con medidas educativas, esto es una causa para que se actúe de forma irresponsable por parte de la juventud.

4. **¿Comparte usted la necesidad de plantear una propuesta de reforma jurídica a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y a su Reglamento General de Aplicación, que esté orientada a regular de mejor forma la responsabilidad de las y los adolescentes en accidentes de tránsito?**

R. Hay la necesidad de un reforma los aspectos que usted puntualiza debería ser considerados para que se adopten nuevas normas que permitan sancionar la participación de adolescentes en accidentes de tránsito especialmente cuando las consecuencias sean graves.

QUINTA ENTREVISTA A ABOGADO EN LIBRE EJERCICIO

1. ¿Cree usted que la incidencia de los accidentes de tránsito ocasionados por adolescentes y que victimizan a este sector de la población, tienen una alta incidencia en el Ecuador?

R. Si, son muchos los accidentes de tránsito que son ocasionados por adolescentes y que tienen como víctimas a adolescentes, de hecho en los últimos tiempos se ha incrementado peligrosamente este problema.

2. ¿De acuerdo con su criterio, considera usted que las normas previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, son suficientes para prevenir y sancionar los accidentes de tránsito que son ocasionados por los adolescentes?

R. La prevención se ha realizado por parte de los organismos pertinentes sin embargo es insuficiente, como también lo son las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para establecer las responsabilidades de los adolescentes.

3. ¿Cree usted que la inimputabilidad penal y el régimen de medidas socioeducativas aplicable a las adolescentes y los adolescentes responsables de infracciones de tránsito, es una de las causas de la incidencia de esta problemática en el Ecuador?

R. Una de las causas es la que usted menciona, pues la inimputabilidad y las medidas socioeducativas, hacen prácticamente imposible crear una

conciencia de respeto a las normas por parte de los adolescentes, quienes actúan a sabiendas de lo benigna que es la Ley en este sentido.

4. ¿Comparte usted la necesidad de plantear una propuesta de reforma jurídica a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y a su Reglamento General de Aplicación, que esté orientada a regular de mejor forma la responsabilidad de las y los adolescentes en accidentes de tránsito?

R. Yo estoy de acuerdo con la reforma a la que usted hace referencia pues es necesario replantear los conceptos jurídicos respecto a la responsabilidad de los adolescentes en accidentes de tránsito ya que se trata de un problema que debe encontrar respuesta en la ley, bajo la amenaza de continuar creciendo y seguir cobrando la vida de muchos jóvenes más.

COMENTARIO A LAS ENTREVISTAS:

Como resumen de las opiniones que se han obtenido por parte de las personas que participaron en la entrevista, es importante puntualizar que:

Las personas entrevistadas aceptan que los accidentes de tránsito, ocasionados por accidentes de tránsito y de los cuales resultan también

víctimas personas adolescentes, tienen una alta incidencia en la sociedad ecuatoriana.

Las personas entrevistadas manifiestan además que las disposiciones que actualmente se encuentran establecidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con la finalidad de prevenir y sancionar los accidentes de tránsito, no son suficientes para el caso de que las infracciones que ocasionan los mismos sean cometidas por adolescentes.

En cuanto tiene que ver con la tercera pregunta de la entrevista, las personas que participaron señalan que la inimputabilidad penal y el régimen de medidas socioeducativas que de acuerdo con la legislación ecuatoriana vigente, deben aplicarse para sancionar a las adolescentes y los adolescentes responsables de infracciones de tránsito, constituyen un causa para la alta incidencia de estos casos en la sociedad ecuatoriana.

Resulta importante la información que se recopiló de parte de las personas entrevistadas cuando respondieron la cuarta pregunta planteada, pues ellas de manera contundente aceptan que sería conveniente realizar el planteamiento de una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y su reglamento general de aplicación con el propósito de que se planteen normas

destinadas a regular de mejor manera la responsabilidad de las y los adolescentes en accidentes de tránsito.

Es decir los criterios que han manifestado las personas encuestadas y entrevistadas sirven para establecer que la problemática estudiada tiene una incidencia real en la sociedad ecuatoriana, y que ante esto existe la necesidad de plantear una alternativa jurídica de solución para la misma, la cual está necesariamente en la elaboración de una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, reorientando los preceptos relacionados con la responsabilidad de los adolescentes en las infracciones de las cuales se deriva un accidente de tránsito, y también a regular adecuadamente los preceptos relacionados con la responsabilidad de las personas adultas en esta situación.

7. DISCUSIÓN

7.1. VERIFICACIÓN DE OBJETIVOS

En la presente tesis, se realizó el planteamiento de los siguientes objetivos:

OBJETIVO GENERAL.

- ***Estudiar desde el punto de vista crítico, conceptual, jurídico y doctrinario, la responsabilidad de los adolescentes en accidentes de tránsito y su regulación en la legislación ecuatoriana.***

Este objetivo se verifica positivamente porque en la revisión de literatura se presentan conceptos, opiniones doctrinarias y normas jurídicas que permiten entender la forma en que se ha regulado lo concerniente a la responsabilidad de los adolescentes en accidentes de tránsito. Además se ha aportado con un análisis crítico el cual permite determinar que las normas existentes en la legislación ecuatoriana en este ámbito son insuficientes, y por lo mismo ineficaces para regular un aspecto de tanta trascendencia en la sociedad ecuatoriana como es el que se ha analizado en este trabajo.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

- ***Establecer que los accidentes de tránsito ocasionados por adolescentes y que victimizan a este sector de la población, tienen una alta incidencia en la sociedad ecuatoriana.***

Este objetivo específico se verifica en la presente investigación en donde dentro del marco doctrinario se ha presentado datos reales acerca de la incidencia de los accidentes de tránsito ocasionados por adolescentes y que victimizan también a integrantes de este sector de la población, determinan que los porcentajes son realmente altos.

De igual forma las opiniones que manifiestan las personas encuestadas y entrevistadas cuando respondieron la primera pregunta que se planteó en ambas técnicas, son evidentes en el sentido de aceptar la alta incidencia de accidentes de tránsito ocasionados por adolescentes y que victimizan a este sector de la población.

- ***Determinar que las normas establecidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, son insuficientes para prevenir y sancionar los accidentes de tránsito ocasionados por adolescentes.***

Los criterios que se obtienen en la segunda pregunta de la encuesta y la segunda pregunta de la entrevista, hacen posible determinar que la

opinión mayoritaria de los profesionales que participaron como encuestados y entrevistados se plantean en el sentido de que las normas previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no son suficientes para prevenir y sancionar los accidentes de tránsito que son ocasionados por adolescentes. Con estas opiniones se da por contrastado el segundo objetivo específico planteado en esta investigación.

- ***Demostrar que la inimputabilidad penal y el régimen de medidas socioeducativas que se aplica para los adolescentes responsables de infracciones de tránsito, constituyen una de las causas de la incidencia de esta problemática en la sociedad ecuatoriana.***

La información que se obtuvo en la tercera pregunta de la encuesta y la tercera pregunta de la entrevista, reporta que las opiniones de los encuestados y los entrevistados son contundentes en el sentido de que la inimputabilidad penal y el régimen de medidas socioeducativas con el cual se sanciona a los adolescentes responsables de accidentes de tránsito, constituyen causas principales para la incidencia de esta problemática en la sociedad ecuatoriana, quedando así verificado el presente objetivo específico.

- ***Realizar el planteamiento de una propuesta de reforma jurídica a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y a su Reglamento General de Aplicación, respecto a la responsabilidad de los adolescentes en accidentes de tránsito.***

En la última pregunta que se planteó a las personas encuestadas y entrevistadas, ellas aceptan que es necesario que se plantee una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y a su Reglamento General de Aplicación, con la finalidad de incorporar normas para sancionar a los adolescentes responsables de accidentes de tránsito.

Para corroborar este objetivo específico, consta en la parte final de la investigación el planteamiento de una propuesta jurídica de reforma a los mencionados cuerpos legales, dirigida de manera específica a incorporar nuevos criterios jurídicos que integren un marco jurídico eficiente para ser aplicado en torno a la responsabilidad de los adolescentes en materia de infracciones y accidentes de tránsito, y a prevenir este tipo de situaciones que tienen un saldo significativamente negativo en la sociedad ecuatoriana.

7.2. CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS

Con la finalidad de orientar el proceso de investigación desarrollado, se realizó la formulación de la siguiente hipótesis:

La alta incidencia de accidentes de tránsito ocasionados por adolescentes y la victimización de este sector de la población por esta causa en la sociedad ecuatoriana, es consecuencia de la insuficiencia de las normas previstas al respecto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y de la inimputabilidad de estos menores, por lo que es necesario realizar el planteamiento de una propuesta jurídica al respecto.

La hipótesis anterior se confirma por los resultados que se obtuvieron en la encuesta y la entrevista, donde al contestar la primera pregunta las personas participantes aceptan que la incidencia de accidentes de tránsito ocasionados por adolescentes y que victimizan a este sector de la población en el Ecuador, es alta.

De igual forma las personas encuestadas y entrevistadas cuando respondieron la tercera pregunta de la encuesta y de la entrevista, aceptan que la alta incidencia de accidentes de tránsito que involucran a adolescentes como responsables y como víctimas, es causa de que en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, se declara la inimputabilidad de estas personas, al remitirse para su sanción y juzgamiento a las normas del Código de la Niñez y la Adolescencia.

Finalmente la mayoría de las personas que participaron de la encuesta y todos los entrevistados aceptan que existe la necesidad de plantear reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad

Vial, con la finalidad de incorporar un nuevo régimen relacionado con la responsabilidad de los adolescentes infractores.

Los aspectos manifestados en los párrafos anteriores, sirven para dar por contrastada en forma positiva la hipótesis de investigación planteada en este trabajo.

7.3. FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA DE LA PROPUESTA DE REFORMA

Para sustentar la propuesta jurídica de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que será presentada en la parte pertinente del trabajo, se presentan los siguientes fundamentos.

Es importante empezar por precisar que adolescente, de acuerdo con la legislación ecuatoriana, son las personas hombres o mujeres con una edad mayor a doce años y menor a dieciocho, este criterio cronológico hace que la Constitución de la República del Ecuador, los reconozca como uno de los grupos de atención prioritaria de la sociedad ecuatoriana, que merecen la atención preferente y especializada tanto en el ámbito público como privado.

Una de las evidencias del estado de vulnerabilidad al que se encuentran expuestas las y los adolescentes en el Ecuador, es el hecho de que la

primera causa de muerte de este sector de la población, en nuestra sociedad, son los accidentes de tránsito.

Al revisar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se observa en el artículo 114, que las infracciones de tránsito causadas por un menor de dieciocho años de edad, son conocidas y juzgadas de acuerdo con el Código de la Niñez y la Adolescencia; es decir se acoge el criterio de inimputabilidad penal, según el cual las y los adolescentes que sean responsables de infracciones de tránsito son sometidos al régimen de medidas socioeducativas previstas en la legislación especial en materia de niñez y adolescencia.

Lo anterior quiere decir, que por ejemplo la adolescente o el adolescente, mayor de catorce años y menor de dieciocho, que conduzca en estado de embriaguez o bajo el efecto de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, y cause un accidente de tránsito del que resulten muertas una o más personas; será sancionado con internamiento institucional de hasta por cuatro años. Por lo tanto no existe proporcionalidad entre el resultado de la grave infracción cometida, y la pena que se impone. Si el adolescente es menor de catorce años, no se aplica el internamiento institucional.

Por otro lado, hay que considerar la conducta ilícita del propietario del vehículo, que confía la conducción del automotor a adolescentes no

autorizados, y que generalmente se trata de los progenitores del menor. En este caso de acuerdo con el literal k) del artículo 142 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la pena que se aplica al responsable de esta contravención es la multa de noventa y cinco dólares con cuarenta centavos, y la reducción de seis puntos en su licencia de conducir. Este criterio punitivo, es demasiado leve si consideramos, las graves consecuencias que provienen del hecho irresponsable de confiar la conducción de un automotor a un adolescente.

Finalmente la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su artículo 90, contempla la posibilidad de que se otorgue permisos de conducción de vehículos motorizados a los menores adultos mayores a dieciséis años; los cuales al momento de conducir el automotor deben estar acompañados por una persona mayor de edad que posea licencia de conducir; este último requisito no se cumple en la sociedad ecuatoriana; donde los adolescentes mayores de dieciséis años que han obtenido el mencionado permiso conducen libremente sin la vigilancia de ningún adulto.

Las normas jurídicas que han sido mencionadas en los párrafos anteriores, y los preceptos contenidos en ellas, configuran una problemática jurídica que determinan la insuficiencia de las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, frente a la responsabilidad de los adolescentes que cometen infracciones de

tránsito, y al efecto de prevención que debe generarse a través de la existencia de normas legales más drásticas para enfrentar este problema.

Es conveniente indicar que en este trabajo se ha presentado la información que ha sido recopilada a través de las técnicas de la encuesta y la entrevista logrando determinar que los criterios de los profesionales se orientan en el sentido de establecer que las normas actuales de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no son suficientes para regular lo relacionado con la responsabilidad de las adolescentes y los adolescentes en los accidentes de tránsito.

Los argumentos que se han presentado en las líneas anteriores resultan suficientes para demostrar que existe la necesidad de que se incorporen disposiciones en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, y en su Reglamento General de Aplicación, de forma que se adecúen los criterios jurídicos vigentes en relación con la responsabilidad de los adolescentes en accidentes de tránsito a las características y exigencias reales de la sociedad ecuatoriana en esta materia.

8. CONCLUSIONES

Las conclusiones que se plantean en este trabajo investigativo, son las siguientes:

- La incidencia en la sociedad ecuatoriana de accidentes de tránsito en los que se involucran como responsables y como víctimas de estos hechos, las adolescentes y los adolescentes, es alta, de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, se determina que aproximadamente seiscientos adolescentes mueren por esta causa anualmente en el Ecuador.

- Las normas establecidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no son suficientes para prevenir sancionar los accidentes de tránsito que son ocasionados por adolescentes.

- La inimputabilidad penal que de acuerdo con las normas vigentes en el Ecuador se aplica para las adolescentes y los adolescentes y el régimen de medidas socioeducativas con que se sanciona a los mismos, constituye una de las causas para la alta incidencia de accidentes de tránsito ocasionados por estas personas en el país.

- Las sanciones establecidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para quienes confían la conducción de un vehículo automotor a un adolescente que no está autorizado para el efecto, son demasiado débiles y por lo mismo inadecuadas para sancionar esta conducta.

- En la sociedad ecuatoriana no se cumple efectivamente con la disposición legal prevista en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que determina que las adolescentes y los adolescentes mayores de dieciséis años de edad autorizados para conducir vehículos, al hacerlo deben estar acompañados por personas mayores de edad con título de conducir.

- Las personas encuestadas y entrevistadas están de acuerdo con que se incorpore una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y a su Reglamento General de Aplicación, con la finalidad de que se pueda sancionar adecuadamente a las adolescentes y los adolescentes responsables de infracciones penales, y de esta forma prevenir las consecuencias negativas de estos hechos lamentables.

9. RECOMENDACIONES

Las recomendaciones que es conveniente plantear en este trabajo investigativo, son las siguientes:

- A la Asamblea Nacional de la República del Ecuador, con la finalidad de que acoja la propuesta presentada en este trabajo de investigación y de ser posible la incorpore a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con la finalidad de establecer nuevos parámetros respecto a la responsabilidad de las adolescentes los adolescentes en infracciones de tránsito.

- A la Asamblea Nacional de la República del Ecuador, con la finalidad de que se en el Código Integral que está próximo a ser aprobado se incorporen nuevos criterios respecto a la imputabilidad de las adolescentes y los adolescentes, que permitan sancionar la participación de estas personas especialmente en delitos que causan consecuencias graves.

- Al Gobierno Nacional, para que a través de los organismos competentes emprenda en campañas de difusión orientadas a concienciar a la población sobre las normas de tránsito vigentes en el país, y la importancia de respetar las mismas como una forma de

proteger los derechos personales y los de los demás integrantes de la sociedad ecuatoriana.

- A los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales que han tomado como competencia el Control del Tránsito y el Transporte Terrestre, que desarrollen campañas permanentes de vigilancia acerca del cumplimiento de las normas de tránsito y que apliquen los preceptos pertinentes en el caso de infracciones en las que incurran los adolescentes.

- A las instituciones educativas que entre sus estudiantes difundan permanentemente campañas orientadas a la concienciación sobre la importancia de respetar las normas de tránsito y transporte terrestre, como un medio de proteger la vida, la integridad personal y la salud propia y de las demás personas.

- A los padres de familia, para que mediten los riesgos que implica el confiar la conducción de un vehículo automotor a adolescentes no autorizados para el efecto, y se abstengan de hacerlo, además que difundan en sus hogares la importancia de respetar las normas de tránsito como una forma de garantizar la mejor convivencia de todos los integrantes de la sociedad.

9.1. PROPUESTA JURÍDICA DE REFORMA

LA ASAMBLEA NACIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

CONSIDERANDO

Que, la Constitución de la República del Ecuador, declara a las adolescente y los adolescentes como uno de los grupos de atención prioritaria de la sociedad ecuatoriana;

Que, en el Ecuador es muy alta la incidencia de accidentes de tránsito causados por adolescentes;

Que, la primera causa de muerte de adolescentes en el Ecuador, son los accidentes de tránsito; y,

Que, es necesario establecer un régimen punitivo más drástico para garantizar el respeto a las normas de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial por parte de los adolescentes,

En uso de las atribuciones que le confiere el numeral 6 del artículo 120 de la Constitución de la República del Ecuador, resuelve expedir la siguiente:

LEY REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

Art. 1.- Agréguese un inciso al artículo 90, que diga:

"El incumplimiento de la obligación del adolescente mayor de dieciséis años de estar acompañados por una persona mayor de edad que posea licencia de conducir, será sancionado con la revocatoria definitiva del permiso correspondiente".

Art. 2.- Sustitúyase el artículo 114, por el siguiente:

"Art. 114.- Juzgamiento de Adolescentes.- Las infracciones de tránsito cometidas por un adolescente mayor de dieciséis años y menor de dieciocho serán sancionadas con la mitad de la pena prevista en esta Ley, para las infracciones cometidas por personas adultas. Los jueces competentes para la imposición de estas sanciones serán los Jueces de la Familia, Mujer, Niñez y Adolescencia. En caso de aplicarse penas privativas de la libertad se cumplirán en lugares de internamiento distintos a aquellos en los que permanecen las personas adultas.

Las infracciones de tránsito causadas por un adolescente menor de dieciséis años serán conocidas y juzgadas con sujeción al Código de la Niñez y la Adolescencia".

Art. 3.- Suprímase el literal k) del artículo 142.

Art. 4.- Suprímase el literal b) del artículo 144.

Art. 5.- Inclúyase luego del literal h) del artículo 145, el siguiente literal:

i) El propietario de un automotor de servicio público, comercial o privado que confíe su conducción a personas no autorizadas".

DISPOSICIÓN TRANSITORIA: Todas las normas que en su contenido se opongan a la presente Ley, quedan derogadas

DISPOSICIÓN FINAL: Esta Ley entrará en vigencia a partir de su Publicación en el Registro Oficial.

Dado en la ciudad de Quito, en el Salón de Sesiones de la Asamblea Nacional de la República del Ecuador, a los ……, días del mes de ……., del año 2013.

f). Presidenta **f). Secretaria**

LA ASAMBLEA NACIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

CONSIDERANDO

Que, los adolescentes son un grupo de atención prioritaria de la sociedad ecuatoriana, así reconocido en la Constitución de la República del Ecuador;

Que, la incidencia de accidentes de tránsito ocasionados por adolescentes y que causan la muerte de este grupo de personas en el Ecuador es muy alta;

Que, una de las causas para la incidencia de accidentes de tránsito de adolescentes es la inimputabilidad y la aplicación de medidas socioeducativas;

En uso de las atribuciones que le confiere el numeral 6 del artículo 120 de la Constitución de la República del Ecuador, resuelve expedir la siguiente:

REFORMA AL REGLAMENTO GENERAL DE APLICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

10. BIBLIOGRAFÍA

- ACUNSO QUIÑONEZ, Lola Maricela, Garantías del Adolescente Infractor en la Legislación Ecuatoriana, Universidad Andina Simón Bolívar, Quito-Ecuador, 2008.

- ALBÁN ESCOBAR, Fernando, Derecho de la Niñez la Adolescencia, Tercera Edición Actualizada, Corregida y Aumentada, Impreso en Gemagrafic Impresores, Quito-Ecuador, 2010.

- ARBUROLA VALVERDE, Alan, La Psicopatía, Imputabilidad o Inimputabilidad Penal, Editorial Oxford S.A., México D.F., 2001.

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

- CÓDIGO DE LA NIÑEZ Y LA ADOLESCENCIA, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013.

- CÓDIGO PENAL ECUATORIANO, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013.

- CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013.

- ENCICLOPEDIA JURÍDICA OMEGA, Tomo T15, Editorial Bibliográfica Omeba, México D.F. 2007.
- GOLDSTEIN, Raúl, Diccionario de Derecho Penal y Criminología, Editorial Temis, Bogotá-Colombia, 2001.
- GOMEZ, Ángel, Aspectos puntuales acerca de la Victimología, Colectivo de Autores, Editorial Félix Varela, La Habana-Cuba, 2004.
- http://deconceptos.com/ciencias-sociales/prevencion-de-accidentes
- http://edukavital.blogspot.com/2013/02/accidente-de-transito.html
- http://es.wikipedia.org/wiki/infracción_de_tráfico
- http://www.ecuadorinmediato.com/index.php?module=Noticias&func=news_user_view&id=175201&umt=primera_causa_muerte_en_adolescentes_ecuatorianos_son_accidentes_transito
- http://www.gobernacionchoapa.gov.cl/filesapp/Ley_N_20084_de_responsabilidad_penal _de_los_adolescentes.pdf
- http://www.icbf.gov.co/portal/page/portal/PortalICBF/Especiales/SRPA/CIyA-Ley-1098-de-2006.pdf
- http://www.ppelverdadero.com.ec/judicial/item/medidas-para-frenar-accidentes.html

- http://www.seguridadvialenlaempresa.com/definicion-seguridad-vial/

- http://wwwisis.ufg.edu.sv/wwwisis/documentos/TE/306.74-B862f/306.74-B862f-CAPITULO %20I.pdf

- LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013.

- NIEVES, Héctor, El comportamiento culpable de la víctima, Universidad de Carabobo, Editorial Valencia, Caracas-Venezuela, 2006.

- Observatorio de los Derechos de la Niñez y Adolescencia. "Estado de los derechos de la Niñez y la adolescencia en Ecuador 1990-2011". Observatorio de los Derechos de la Niñez y Adolescencia. Observatorio social del Ecuador. Plan. SavetheChildren. AECID. Unicef. Quito. 2012

- OSSORIO Y FLORIT, Manuel, Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales, Editorial Heliasta SRL, Buenos Aires-Argentina, 2006.

- PÉREZ NÁJERA, Celín, La Victimización de Acuerdo con los Contextos Espaciales de Ocurrencia, Revista Caribeña de Ciencias Sociales, Universidad Ciego de Ávila, Ciego de Ávila-Cuba, 2004.

- REGLAMENTO GENERAL DE APLICACIÓN A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013.

- RODRÍGUEZ SOLANO, Esteban, La Responsabilidad Civil y Penal de las Lesiones en el Derecho Costarricence, Universidad de Costa Rica, San José-Costa Rica, 2011.

- SALGADO, Dalila, Las Infracciones de Tránsito en el Ecuador, Revista Jurídica, Editorial Ediciones Legales, Quito-Ecuador, 2004.

- SIGUENZA VALDIVIESO, Carlota del Rocío, La Posibilidad de Imputar a los Adolescentes Infractores en el Sistema Penal Ecuatoirano, http://dspace. ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/2922/1/td4300.pdf

- VELASCO, Margarita, Los Derechos de las Niñas y Adolescentes en el Ecuador, Observatorio de la Niñez y la Adolescencia, Quito-Ecuador, 2012.

11. ANEXOS

11.1. ANEXO No. 1: Proyecto de Investigación Aprobado

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

“LA RESPONSABILIDAD Y VICTIMIZACIÓN DE ADOLESCENTES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL ECUADOR, NECESIDAD DE INCORPORAR NORMAS LEGALES ORIENTADAS A LA PREVENCIÓN Y SANCIÓN”

PROYECTO DE TESIS PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ABOGADO

AUTOR: José Luis Varela Piedra

Loja – Ecuador
2013

1. TEMA:

“LA RESPONSABILIDAD Y VICTIMIZACIÓN DE ADOLESCENTES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL ECUADOR, NECESIDAD DE INCORPORAR NORMAS LEGALES ORIENTADAS A LA PREVENCIÓN Y SANCIÓN”

2. PROBLEMÁTICA:

Las adolescentes y los adolescentes, son de acuerdo con el artículo 35 de la Constitución de la República del Ecuador, uno de los grupos de atención prioritaria de la sociedad ecuatoriana, y merecen la atención prioritaria y especializada tanto en el ámbito público como privado.

Una de las evidencias del estado de vulnerabilidad al que se encuentran expuestas las y los adolescentes en el Ecuador, es el hecho de que la primera causa de muerte de este sector de la población, en nuestra sociedad, son los accidentes de tránsito.

Al revisar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se observa en el artículo 114, que las infracciones de tránsito causadas por un menor de dieciocho años de edad, son conocidas y juzgadas de acuerdo con el Código de la Niñez y la Adolescencia; es

decir se acoge el criterio de inimputabilidad penal, según el cual las y los adolescentes que sean responsables de infracciones de tránsito son sometidos al régimen de medidas socioeducativas previstas en la legislación especial en materia de niñez y adolescencia.

Lo anterior quiere decir, que por ejemplo la adolescente o el adolescente, mayor de catorce años y menor de dieciocho, que conduzca en estado de embriaguez o bajo el efecto de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, y cause un accidente de tránsito del que resulten muertas una o más personas; será sancionado con internamiento institucional de hasta por cuatro años. Por lo tanto no existe proporcionalidad entre el resultado de la grave infracción cometida, y la pena que se impone. Si el adolescente es menor de catorce años, no se aplica el internamiento institucional.

Por otro lado, hay que considerar la conducta ilícita del propietario del vehículo, que confía la conducción del automotor a adolescentes no autorizados, y que generalmente se trata de los progenitores del menor. En este caso de acuerdo con el literal k) del artículo 142 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la pena que se aplica al responsable de esta contravención es la multa de noventa y cinco dólares con cuarenta centavos, y la reducción de seis puntos en su licencia de conducir. Este criterio punitivo, es demasiado leve si

consideramos, las graves consecuencias que provienen del hecho irresponsable de confiar la conducción de un automotor a un adolescente.

Finalmente la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su artículo 90, contempla la posibilidad de que se otorgue permisos de conducción de vehículos motorizados a los menores adultos mayores a dieciséis años; los cuales al momento de conducir el automotor deben estar acompañados por una persona mayor de edad que posea licencia de conducir; este último requisito no se cumple en la sociedad ecuatoriana; donde los adolescentes mayores de dieciséis años que han obtenido el mencionado permiso conducen libremente sin la vigilancia de ningún adulto.

La normas jurídicas que han sido mencionadas en los párrafos anteriores, y los preceptos contenidos en ellas, configuran una problemática jurídica que determinan la insuficiencia de las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, frente a la responsabilidad de los adolescentes que cometen infracciones de tránsito, y al efecto de prevención que debe generarse a través de la existencia de normas legales más drásticas para enfrentar este problema.

Por lo señalado, es evidente la existencia de un problema social y jurídico que amerita ser analizado con la finalidad de reunir los elementos suficientes que permitan estructurar una propuesta de reforma a la Ley en cuestión, la cual se constituirá en la alternativa legal, que contribuirá a

disminuir la incidencia de los accidentes de tránsito ocasionados por adolescentes, como una problemática de alta incidencia en el Ecuador.

3. JUSTIFICACIÓN:

El desarrollo del trabajo investigativo propuesto, se justifica desde las siguientes perspectivas.

EN LO SOCIAL: Se justifica la investigación por cuanto se abordará un problema que afecta a la sociedad ecuatoriana, y de manera especial a uno de los grupos de atención prioritaria de su población: las adolescentes y los adolescentes; el cual tiene que ver con los accidentes de tránsito identificados como la principal causa de muerte de este sector poblacional en el Ecuador.

EN LO JURÍDICO: El trabajo que se propone se justifica en este ámbito, porque para la fundamentación del mismo se hará un estudio pormenorizado de las normas contenidas en la Constitución de la República del Ecuador, los Instrumentos Internacionales vigentes, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el Reglamento General de Aplicación de esta Ley, y las normas legales vigentes en otros países, respecto a la participación de adolescentes como responsables de accidentes de tránsito y como víctimas de estos sucesos trágicos.

Además, jurídicamente es importante desarrollar la investigación propuesta por cuanto la problemática de estudio está relacionada con derechos trascendentales del ser humano: la vida, la integridad personal, la salud, la seguridad jurídica, entre otros.

EN LO POLÍTICO: Políticamente es importante el desarrollo de este trabajo, por cuanto permitirá cumplir con uno de los fines primordiales del Estado ecuatoriano cual es el de garantizar la vigencia de los derechos fundamentales de las personas, en este caso de las adolescentes y adolescentes, al protegerles frente a la incidencia alarmante de accidentes de tránsito, en los que están involucrados.

EN LO ACADÉMICO: Es de trascendencia académica la investigación propuesta porque la temática escogida para su desarrollo está ubicada dentro de los lineamientos de importantes áreas del derecho como son: el Derecho Constitucional, el Derecho Penal y el Derecho de la Niñez y la Adolescencia.

La estructuración de un estudio adecuadamente fundamentado, sobre una de las problemáticas más álgidas que enfrenta la sociedad ecuatoriana, es importante porque se ofrecerá un material de mucha utilidad para los estudiantes de Derecho y para los Abogados en libre ejercicio.

Además es pertinente señalar como justificativo académico, el hecho de que el desarrollo de esta investigación es un requisito esencial para la obtención del título de Abogado, que es la meta profesional principal que persigue el autor del trabajo.

La originalidad y actualidad del trabajo, están en el hecho de que para el planteamiento del tema se realizó un proceso previo de análisis de la legislación ecuatoriana, especialmente la relacionada con el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial, confirmando la existencia del problema delimitado en páginas anteriores, por lo tanto la idea investigativa es absolutamente original. En cuanto a la actualidad de la temática, esta se corrobora en el hecho de que la participación de adolescentes como responsables y víctimas de accidentes de tránsito, es una situación alarmante que afecta a la sociedad ecuatoriana en los actuales momentos, siendo indispensable, la adopción de mecanismos legales que permitan enfrentarla.

Es necesario destacar que la ejecución del trabajo propuesto es factible porque existe el suficiente material bibliográfico para sustentar la parte conceptual, doctrinaria y jurídica de la investigación; además existen las facilidades necesarias para establecer contacto con profesionales del derecho que participarán en calidad de encuestados y entrevistados.

Por todo lo mencionado el desarrollo de la investigación está plenamente justificado en cuanto a su necesidad y pertinencia, siendo por tanto

evidente que el presente proyecto debe ser ejecutado hasta concluir con el planteamiento propositivo que corresponde.

4. OBJETIVOS:

Los objetivos que se van a verificar en el desarrollo del trabajo investigativo propuesto son los siguientes:

4.1. OBJETIVO GENERAL.

- Estudiar desde el punto de vista crítico, conceptual, jurídico y doctrinario, la responsabilidad de los adolescentes en accidentes de tránsito y su regulación en la legislación ecuatoriana.

4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

- Establecer que los accidentes de tránsito ocasionados por adolescentes y que victimizan a este sector de la población, tienen una alta incidencia en la sociedad ecuatoriana.

- Determinar que las normas establecidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, son insuficientes para prevenir y sancionar los accidentes de tránsito ocasionados por adolescentes.

- Demostrar que la inimputabilidad penal y el régimen de medidas socioeducativas que se aplica para los adolescentes responsables de infracciones de tránsito, constituyen una de las causas de la incidencia de esta problemática en la sociedad ecuatoriana.

- Realizar el planteamiento de una propuesta de reforma jurídica a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y a su Reglamento General de Aplicación, respecto a la responsabilidad de los adolescentes en accidentes de tránsito.

5. HIPÓTESIS:

La ejecución del trabajo propuesto, permitirá contrastar la siguiente hipótesis:

La alta incidencia de accidentes de tránsito ocasionados por adolescentes y la victimización de este sector de la población por esta causa en la sociedad ecuatoriana, es consecuencia de la insuficiencia de las normas previstas al respecto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y de la inimputabilidad de estos menores, por lo que es necesario realizar el planteamiento de una propuesta jurídica al respecto.

6. MARCO TEÓRICO:

Se debe iniciar la recopilación teórica relacionada con el presente trabajo, haciendo referencia al concepto de adolescentes.

El Código de la Niñez y la Adolescencia, en su artículo 4, establece de forma textual:

> "Adolescente es la persona de ambos sexos entre doce y dieciocho años de edad"[38].

Es decir que, en el Ecuador se asume legalmente como adolescente, a la persona hombre o mujer, cuya edad está entre los doce y los dieciocho años. Antes de los doce años, la persona es niño o niña; y después de los dieciocho, adulto o adulta.

Otro concepto esencial, en el trabajo de investigación es el de accidente de tránsito, respecto al cual se cita la siguiente referencia:

> "El accidente de tránsito es aquel daño ocasionado a determinadas personas o bienes en un trayecto de transporte y que conlleva una acción normalmente negligente o imprudente, ya sea del conductor del vehículo, de uno de los pasajeros del mismo o de uno de los peatones de la vía, si bien también cabe que el mismo se produzca como consecuencia de fallos en el vehículo u otras causas imprevistas.
>
> Cuando lo que ocurre es esto último, es decir, cuando el accidente es inevitable o poco predecible, se habla de un accidente de tránsito involuntario.
>
> Dentro de esta figura podemos encontrar distintos niveles de gravedad, siendo el mayor aquel en el que se producen víctimas mortales y así sucesivamente, de manera que se considerará como

[38] CÓDIGO DE LA NIÑEZ Y LA ADOLESCENCIA, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013, pág. 2.

> leve aquel en el que únicamente existen heridos leves o daños materiales en el vehículo afectado”[39].

De acuerdo con lo señalado, se asume que un accidente de tránsito, es el evento imprevisto, que ocasiona daño a las personas o a los bienes como consecuencia de una colisión ocasionada a causa de la negligencia o imprudencia del conductor, los pasajeros o los peatones, siendo posible que obedezca también a daños mecánicos del automotor en que se movilizan esas personas. Los niveles de gravedad de un accidente de tránsito son diferentes, siendo los más nefastos aquellos que producen víctimas mortales; y los más leves los que ocasionan heridas leves en las personas o daños materiales en los vehículos afectados.

También es importante, anotar el concepto de infracción de tránsito a la cual se la define, de acuerdo con el Art. 106 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en la siguiente forma:

> “Soninfraccionesdetránsitolasaccionesuomisionesque,pudiendoydebiendoserprevistasperonoqueridasporelcausante,severificanporneglligencia,imprudencia,impericiaoporinobservanciadelasleyes,reglamentos, resolucionesydemás regulaciones de tránsito”[40].

De acuerdo con lo anterior, se identifica como infracción de tránsito a la acción u omisión, que son causadas por negligencia, imprudencia,

---

[39] ARBUROLA VALVERDE, Allan, Hechos de Tránsito como Disciplina de la Criminalística, Editorial Kapeluz, México D.F., 2008, pág. 31.
[40] LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013, pág. 28.

impericia o inobservancia de las normas legales establecidas para regular el tránsito, y que deben y pueden ser previstas por el causante de estas conductas infractoras.

Entendidos los conceptos anteriores, es preciso indicar que de acuerdo con la edición digital ecuadorinmediato.com, "la primera causa de muerte entre los adolescentes del Ecuador, son los accidentes de tránsito"[41]; y, que esta información se corrobora en el estudio realizado por el Observatorio de los Derechos de la Niñez y la Adolescencia, que en su parte pertinente manifiesta: En Carchi, Manabí, Los Ríos, El Oro, Loja, y Zamora, la primera causa de muerte son los accidentes de tránsito"[42].

Pese a la alta incidencia de accidentes de tránsito en los que intervienen las adolescentes y los adolescentes, en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se evidencian algunas insuficiencias jurídicas, entre las que están las siguientes:

> "Art. 90.- Para conducir vehículos a motor, incluida la maquinaria agrícola, o equipo caminero se requiere ser mayor de edad, estar en pleno goce de los derechos de ciudadanía y haber obtenido el título de conductor profesional o el certificado de conductor no profesional y la respectiva licencia de conducir.

[41]http://www.ecuadorinmediato.com/index.php?module=Noticias&func=news_user_view&id=175201&umt=primera_causa_muerte_en_adolescentes_ecuatorianos_son_accidentes_transito

[42] Observatorio de los Derechos de la Niñez y Adolescencia. "Estado de los derechos de la Niñez y la adolescencia en Ecuador 1990-2011". Observatorio de los Derechos de la Niñez y Adolescencia. Observatorio social del Ecuador. Plan. Save the Children. AECID. Unicef. Quito. 2012

> No obstante, mediante permisos, se podrá autorizar la conducción de vehículos motorizados a los menores adultos, mayores a dieciséis años, que deberán estar acompañados por una persona mayor de edad, que posea licencia de conducir, si la persona que lo represente legalmente lo solicita por escrito y presenta una garantía bancaria por un valor igual a veinticinco (25) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, que garantice el pago de daños a terceros y la presentación del menor ante el Juzgado de la Niñez y Adolescencia para su juzgamiento en caso de infracciones de tránsito. El permiso lo concederán las Comisiones Provinciales de conformidad con el Reglamento”[43].

De acuerdo con el inciso segundo de la norma citada, los menores adultos mayores de dieciséis años, pueden obtener un permiso de conducción de vehículos motorizados, siendo condición indispensable que mientras conducen estén acompañados por una persona mayor de edad, que tenga licencia de conducir. Este requisito esencial no se cumple en la mayoría de los casos en la sociedad ecuatoriana, y es una causa para que los adolescentes a su arbitrio impriman velocidades excesivas, conduzcan en estado etílico, no observen las normas de tránsito, y en definitiva adopten comportamientos negligentes e imprudentes mientras están al frente de la conducción de un automotor. Por lo tanto la Ley, debe ofrecer una respuesta jurídica, que se traduce en el procedimiento a adoptar en caso de que se verifique el incumplimiento de este requisito, y en las sanciones aplicables en estos eventos.

[43]LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013, pág. 25.

Otra norma relacionada con la problemática es la siguiente:

> "Art. 114.- Juzgamiento de menores.- Las infracciones de tránsito causadas por un menor de dieciocho años serán conocidas y juzgadas con sujeción al Código de la Niñez y la Adolescencia"[44].

Es decir que de acuerdo con la norma anterior, las adolescentes y los adolescentes que causen una infracción de tránsito, están sujetos al régimen previsto en el Código de la Niñez y la Adolescencia, cuerpo legal, que declara la inimputabilidad de estos menores, y que determina la aplicación de medidas socioeducativas para sancionar las infracciones penales que cometan. En conclusión, se aplica un régimen demasiado benigno que no está en relación proporcional con la gravedad de los resultados que puede tener una infracción penal, entre ellos la muerte de una o más personas. Por lo que en este sentido es necesario ejecutar el trabajo investigativo propuesto a objeto de determinar la factibilidad de aplicar un régimen sancionador más severo.

Es verdad que en la conducción de vehículos automotores por parte de adolescentes y en las infracciones de tránsito que pueden verificarse como causa de esta situación, hay responsabilidad de quien confía los vehículos a estos menores, situación que está prevista en la siguiente norma de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial:

---

[44]LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013, pág. 29.

> “Art. 142.- Incurren en Contravención grave de primera clase y serán sancionados con multa equivalente al treinta por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 6 puntos en su licencia de conducir:
>
> k) El propietario de un automotor de servicio público, comercial o privado que confíe su conducción a personas no autorizadas; y”[45].

De acuerdo con la norma anterior, la conducta de quien confía un vehículo a una persona no autorizada para conducir, y específicamente a un adolescente, es sancionado al pago de una multa de noventa y cinco dólares con cuarenta centavos y la reducción de seis puntos en su licencia de conducir.

Esta pena es demasiado leve y ocasiona como consecuencia que la conducta que pretende castigar se produzca con mucha frecuencia en la sociedad ecuatoriana constituyéndose en la causa principal para que los adolescentes se involucren en accidentes de tránsito y pongan en riesgo su propia y vida y la de otras personas. Por lo tanto es conveniente también que se analice la posibilidad de plantear una reforma haciendo más severa la sanción en estos casos.

[45]LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013, pág. 29.

7. METODOLOGÍA:

Los recursos metodológicos que se emplearán para la ejecución del presente trabajo investigativo son los siguientes:

7.1. MÉTODOS.

Toda la investigación será ejecutada en base a la aplicación del método científico y sus postulados, pues se toma como punto de partida el planteamiento de los objetivos y la hipótesis que constan en páginas anteriores, los cuales orientarán el proceso investigativo a ser desarrollado.

Se empleará el método inductivo deductivo con la finalidad de enfocar la problemática desde un punto de vista general y de determinar también las manifestaciones particulares de la misma en la realidad social ecuatoriana.

Otro método empleado será el analítico sintético, que se aplicará fundamentalmente para analizar las opiniones conceptuales y doctrinarias, y las normas jurídicas existentes en relación al problema investigado, y sintetizar una posición crítica respecto a estos temas.

Se hará uso también del método comparativo con la finalidad de analizar las normas que se han incorporado en otras legislaciones, acerca del problema jurídico que se investiga en este trabajo.

Para la presentación de los resultados obtenidos en el proceso investigativo de campo se hará uso del método estadístico, que permitirá analizar e interpretar la información obtenida a través de la aplicación de la técnica de la encuesta, y realizar la representación gráfica de los datos que se han recopilado en este proceso.

El método descriptivo, se empleará para describir los criterios de las personas que participarán en el proceso investigativo en calidad de entrevistados.

7.2. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS.

Para la elaboración de la revisión de literatura, se hará uso de la técnica de la consulta bibliográfica, con la finalidad de recabar todos los criterios, de orden conceptual, doctrinario y jurídico, acerca del problema investigado.

En la investigación de campo será aplicada la técnica de la encuesta, para lo cual se elaborará el correspondiente instrumento, en el que constarán preguntas relacionadas con la problemática, este instrumento

será aplicado a los profesionales del derecho que laboran en la ciudad de Loja, en un número de treinta.

Así mismo se empleará la técnica de la entrevista, la cual será aplicada a un numero de cinco profesionales del derecho que desempeñan funciones relacionadas con la problemática analizada entre ellos: Jueces de Garantías Penales, Jueces Provinciales de Tránsito, Jueces de la Familia, Mujer, Niñez y Adolescencia, Fiscal de Adolescentes Infractores, Abogados en libre ejercicio, entre otros.

Los datos obtenidos en esta parte del trabajo serán utilizados para la respectiva verificación de objetivos y contrastación de hipótesis. Más adelante se presentarán las conclusiones a las que se logre llegar, algunas recomendaciones, y finalmente la propuesta de Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y su Reglamento General de Aplicación.

Todos los resultados obtenidos serán presentados en el denominado informe final que se elaborará conforme a los lineamientos metodológicos exigidos, en el Reglamento del Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja, y en la Guía de Investigación Jurídica de la Modalidad de Estudios a Distancia, y será sometido al análisis del Director de Tesis y más adelanta del correspondiente Tribunal de Grado.

7.3. ESQUEMA PROVISIONAL.

El Informe de Tesis, de acuerdo con el Reglamento del Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja, contendrá las siguientes partes:

a. Título.

b. Resumen en castellano y traducido al inglés.

c. Introducción.

d. Revisión de literatura.

e. Materiales y métodos.

f. Resultados.

g. Discusión.

h. Conclusiones.

i. Recomendaciones.

j. Propuesta Jurídica.

k. Bibliografía.

l. Anexos.

8. CRONOGRAMA DE TRABAJO:

	2013					
ACTIVIDADES	JUNIO	JULIO	AGOST	SEPTI	OCTU	NOVIE
Elaboración y presentación del proyecto de Investigación	XXXX					
Aprobación del Proyecto		XX				
Elaboración de la parte teórica de la tesis		XX	XXXX			
Trabajo de campo				XX		
Elaboración del informe definitivo				XX	X	
Revisión y aprobación por el director					XXX	
Sesión reservada por el Tribunal de Tesis						XX
Disertación, defensa y graduación						XX

9. PRESUPUESTO Y FINANCIAMIENTO:

9.1. RECURSOS HUMANOS:

- Profesorpertinente.
- Director de Tesis.
- Investigador.
- Personas entrevistadas y encuestadas.
- Miembros del Tribunal de Grado.

9.2. PRESUPUESTO:

- Bibliografía sobre el tema de investigación	$ 500.00
- Fotocopias	50.00
- Materiales de oficina (papel, esferos, lápices, etc.)	100.00
- Equipo de oficina	400.00
- Internet	50.00
- Digitación de textos, impresiones, empastado	150.00
- Alquiler de infocus	50.00
- Trámite de aptitud de grado	100.00-
Transporte y movilización	250.00
- Imprevistos	200.00
TOTAL:	$ 1.850.00

SON: Mil ochocientos cincuenta dólares americanos

9.3. FINANCIAMIENTO:

Todos los gastos que se deban realizar para la ejecución del trabajo, serán asumidos personalmente por el autor.

10. BIBLIOGRAFÍA:

- ✓ ALBÁN ESCOBAR, Fernando, Derecho de la Niñez y la Adolescencia, Tercera Edición Actualizada, Corregida y Aumentada, Quito-Ecuador, 2010.
- ✓ ANDRADE, Santiago, La Nueva Constitución del Ecuador, Estado, Derechos e Instituciones, Editorial Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador, Corporación Editora Nacional, Quito-Ecuador, 2010.
- ✓ ARBUROLA VALVERDE, Allan, Hechos de Tránsito como Disciplina de la Criminalística, Editorial Kapeluz, México D.F., 2008.
- ✓ BALSECA ALDÉAN, David, La siniestralidad en tránsito y sus repercusiones legales, Editorial Astrea, Bogotá-Colombia, 2008.
- ✓ CABANELLAS, Guillermo, Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, Tomo III, Editorial Heliasta S.R.L., Buenos Aires-Argentina, 2001.

- ✓ CLAVIJO GÓMEZ, Neil, Guía Institucional de Conciliación en Tránsito, Editorial Ministerio del Interior y de Justicia, Bogotá-Colombia, 2012.
- ✓ CÁRDENAS RAMÍREZ, Jorge Washington, Práctica de Tránsito, Análisis Doctrinario, Explicativo y Práctico en Materia de Tránsito, Editorial, Librería y Editorial Jurídica Carrión, Cuenca-Ecuador, 2013.
- ✓ CÓDIGO DE LA NIÑEZ Y LA ADOLESCENCIA, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013.
- ✓ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013.
- ✓ DICCIONARIO JURÍDICO ESPASA, Editorial Espasa Calpe S.A., Madrid-España, 2010.
- ✓ ENCICLOPEDIA JURÍDICA OMEBA, Editorial Bibliográfica Omeba, México D.F., 2007.
- ✓ GALLEGOS, Bolívar, La Responsabilidad en el Delito de Tránsito, Editorial Imprenta y Publicidad, Quito-Ecuador, 2010.
- ✓ http://www.ecuadorinmediato.com/index.php?module=Noticias&func=news_user_view&id=175201&umt=primera_causa_muerte_en_adolescentes_ecuatorianos_son_accidentes_transito

- ✓ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013.

- ✓ Observatorio de los Derechos de la Niñez y Adolescencia. “Estado de los derechos de la Niñez y la adolescencia en Ecuador 1990-2011”. Observatorio de los Derechos de la Niñez y Adolescencia. Observatorio social del Ecuador. Plan. SavetheChildren. AECID. Unicef. Quito. 2012

- ✓ REGLAMENTO GENERAL DE APLICACIÓN A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, 2013.

11.2. ANEXO No. 2: Formulario de Encuesta

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

FORMATO DE ENCUESTA

Señor encuestado:

Con la finalidad de obtener información para el desarrollo de la tesis de Abogado, con el título: "LA RESPONSABILIDAD Y VICTIMIZACIÓN DE ADOLESCENTES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL ECUADOR, NECESIDAD DE INCORPORAR NORMAS LEGALES ORIENTADAS A LA PREVENCIÓN Y SANCIÓN", acudo a usted para de la forma más comedida pedirle que se sirva responder las preguntas que presento a continuación. Me anticipo en agradecer su colaboración:

1. ¿Considera usted que la incidencia de accidentes de tránsito ocasionados por adolescentes y que victimizan a este sector de la población, tienen una alta incidencia en el Ecuador?

   SI ( )

   NO ( )

   ¿Por qué?

   ……
   ……
   ……
   ……

2. ¿Cree usted que las normas previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, son suficientes para prevenir y sancionar los accidentes de tránsito que son ocasionados por los adolescentes?

   SI ( )

   NO ( )

   ¿Por qué?

……
……
……
……

3. ¿Considera usted que la inimputabilidad penal y el régimen de medidas socioeducativas aplicable a las adolescentes y los adolescentes responsables de infracciones de tránsito, es una de las causas de la incidencia de esta problemática en el Ecuador?

SI ( )

NO ( )

¿Por qué?

……
……
……
……

4. ¿Cree usted que las sanciones previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para las personas que confían la conducción de un automotor a un adolescente que no está autorizado para conducir vehículos a motor, son adecuadas?

SI ( )

NO ( )

¿Por qué?

……
……
……
……

5. ¿Considera usted que en la sociedad ecuatoriana se cumple con la exigencia de la Ley Orgánica de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, según la cual los adolescentes mayores

de dieciséis años, al conducir deben estar acompañados de una persona mayor de edad que posea licencia de conducir?

SI ( )

NO ( )

¿Por qué?

……
……
……
……

6. ¿Estaría usted de acuerdo en que es conveniente incorporar una propuesta de reforma jurídica a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y a su Reglamento General de Aplicación, relacionada con la responsabilidad de los adolescentes en accidentes de tránsito?

SI ( )

NO ( )

¿Por qué?

……
……
……
……

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

11.3. ANEXO No. 3: Formato de Entrevista

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

FORMATO DE ENTREVISTA

Señor encuestado:

Con la finalidad de obtener información para el desarrollo de la tesis de Abogado, con el título: "LA RESPONSABILIDAD Y VICTIMIZACIÓN DE ADOLESCENTES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL ECUADOR, NECESIDAD DE INCORPORAR NORMAS LEGALES ORIENTADAS A LA PREVENCIÓN Y SANCIÓN", acudo a usted para de la forma más comedida pedirle que se sirva responder las preguntas que presento a continuación. Me anticipo en agradecer su colaboración:

1. ¿Cree usted que la incidencia de los accidentes de tránsito ocasionados por adolescentes y que victimizan a este sector de la población, tienen una alta incidencia en el Ecuador?

   ……
   ……
   ……
   ……
   ……

2. ¿De acuerdo con su criterio, considera usted que las normas previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, son suficientes para prevenir y sancionar los accidentes de tránsito que son ocasionados por los adolescentes?

   ……
   ……
   ……

……
……

3. ¿Cree usted que la inimputabilidad penal y el régimen de medidas socioeducativas aplicable a las adolescentes y los adolescentes responsables de infracciones de tránsito, es una de las causas de la incidencia de esta problemática en el Ecuador?

……
……
……
……
……

4. ¿Comparte usted la necesidad de plantear una propuesta de reforma jurídica a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y a su Reglamento General de Aplicación, que esté orientada a regular de mejor forma la responsabilidad de las y los adolescentes en accidentes de tránsito?

……
……
……
……
……

GRACIAPS POR SU COLABORACIÓN

ÍNDICE

Portada……i

Certificación del Director de Tesis…….....II

Declaración de Autoría……..... III

Carta de autorización de Tesis…….....…. IV

Dedicatoria…….....IV

Agradecimiento……V

Tabla de Contenidos …….. VI

1. TÍTULO……. 1

2. RESUMEN…… 2

ABSTRACT…….. 4

3. INTRODUCCIÓN………. 6

4. REVISIÓN DE LITERATURA……... 9

4.1. MARCO CONCEPTUAL……... 9

4.1.1. Los Adolescentes……... 9

4.1.2. Las Infracciones de Tránsito……. 12

4.1.3. Los Accidentes de Tránsito ……... 18

4.1.4. La Responsabilidad Penal……. 24

4.1.5. La Victimización…….. 29

4.1.6. La Prevención de Accidentes ……... 32

4.2. MARCO DOCTRINARIO…… 34

4.2.1. La inimputabilidad de las adolescentes y los adolescentes en el Ecuador……. 34

4.2.2. Las adolescentes y los adolescentes como responsables de accidentes de tránsito en el Ecuador……... 41

4.2.3. Las adolescentes y los adolescentes como víctimas de accidentes de tránsito en el Ecuador ……... 44

4.3. MARCO JURÍDICO ……. 46

4.3.1. En la Constitución de la República…….. 46

4.3.2. En el Código Penal……. 50

4.3.3. En el Código de la Niñez y la Adolescencia…….. 51

4.3.4. En la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial…….. 62

4.3.5. En el Reglamento General de Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial…….. 67

4.4. LEGISLACIÓN COMPARADA …….. 68

4.4.1 En el Código de la Infancia y la Adolescencia de Colombia 68

4.4.2. Ley No. 20084 de Chile, que establece un sistema de responsabilidad penal de los adolescentes por infracciones a la ley penal ……... 71

5. MATERIALES Y MÉTODOS………. 76

5.1. MATERIALES…….. 76

5.2. MÉTODOS…… 76

5.3. TÉCNICAS…… 77

5.4. PROCEDIMIENTO…….. 78

6. RESULTADOS ……... .. 80

6.1. RESULTADOS DE LA ENCUESTA ……. 80

6.2. RESULTADOS DE LA ENTREVISTA …….. 93

7. DISCUSIÓN……… 105

7.1. VERIFICACIÓN DE OBJETIVOS……. 105

7.2. CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS…… 108

7.3. FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA DE LA PROPUESTA DE REFORMA …… 110

8. CONCLUSIONES……… 114

9. RECOMENDACIONES…….. 116

9.1. PROPUESTA JURÍDICA DE REFORMA …… 118

10. BIBLIOGRAFÍA……... 122

11. ANEXOS……..... 126

ÍNDICE…….. 155