UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA

CARRERA DE DERECHO

TÍTULO:

"LA DESPROPORCIONALIDAD DE LA PENA IMPUESTA A LOS CONDUCTORES INFRACTORES EN DELITOS DE TRANSITO".

TESIS PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ABOGADO

AUTOR:

CHARLES DARWIN MORETA RUIZ

DIRECTOR:

Dr. AUGUSTO ASTUDILLO ONTANEDA. Mg. Sc.

LOJA — ECUADOR

2015

CERTIFICACIÓN

Dr. Augusto Astudillo Ontaneda. Mg. Sc., Docente y Director de Tesis de la Carrera de Derecho de la Modalidad de Estudios a Distancia de la Universidad Nacional de Loja.

CERTIFICA:

Haber dirigido, orientado y revisado en todas sus partes el desarrollo del trabajo de investigación jurídica sobre el tema: **"La desproporcionalidad de la pena impuesta a los conductores infractores en delitos de tránsito"**, de autoría del señor Charles Darwin Moreta Ruiz.

Que el presente informe reúne a satisfacción los requisitos de fondo y forma que debe tener un trabajo de investigación científica, de acuerdo a los lineamientos del Reglamento de la institución y por consiguiente, autorizo su presentación.

Loja, 23 febrero 2015

Dr. Augusto Astudillo Ontaneda. Mg. Sc.
DIRECTOR DE TESIS

AUTORIA

Yo, Charles Darwin Moreta Ruiz, declaro ser autor del presente trabajo de tesís 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: Charles Darwin Moreta Ruiz.

Firma: .....

Cédula: No. **0704093418**

Fecha: Loja, 23 febrero 2015

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

Yo, **Charles Darwin Moreta Ruiz**, declaro ser autor de la tesis titulada: **"La desproporcionalidad de la pena impuesta a los conductores infractores en delitos de tránsito"**, 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 27 días del mes de febrero de dos mil quince, firma el autor.

Firma: .....

Autor: Charles Darwin Moreta Ruiz.

Cédula: 0704093418

Dirección: Calles: Pichincha y Guayas. Barrio El Cisne. Cantón Huaquillas.

Correo Electrónico: charles_mor_et@hotmail.com

Teléfono: 251304 Celular: 0998975220

DATOS COMPLEMENTARIOS.

Director de Tesis: Dr. Augusto Astudillo Ontaneda. Mg. Sc.

Tribunal de Grado:

Presidente: Dr. Felipe Neptalí Solano Gutiérrez. Mg. Sc.

Vocal: Dr. Marcelo Armando Costa Cevallos. Mg. Sc.

Vocal: Dr. Carlos Manuel Rodríguez. Mg. Sc.

DEDICATORIA

La presente Tesis la dedico con mucho cariño a mis padres Teresa Ruiz y Carlos Moreta que me han dado la vida y han estado conmigo en todo momento, gracias por darme una carrera para mi futuro y por creer en mí, aunque hemos pasado momentos difíciles siempre han estado apoyándome y brindándome todo su amor, a mis hermanos y demás familiares que con su apoyo, cariño y palabras de aliento fueron la inspiración para concluir con mi tesis.

A mis amigos y docentes que he compartido muchos momentos académicos, sociales y amistosos este trabajo va por todos ustedes.

El Autor

AGRADECIMIENTO

Un especial agradecimiento a la Universidad Nacional de Loja, particularmente a todos sus docentes, directivos y autoridades, de la época quienes con su loable trabajo predicaron con su ejemplo.

Un agradecimiento especial al Dr. Augusto Astudillo Ontaneda. Mg. Sc.**,** quien con su sabia experiencia ha sabido guiarme en el desarrollo de la presente tesis.

El Autor

TABLA DE CONTENIDOS

Portada
Certificación
Autoría
Carta de Autorización
Dedicatoria
Agradecimiento
Tabla de Contenidos

1. Título

2. Resumen

2.1. Abstract

3. Introducción

4. Revisión de Literatura

4.1. Marco Conceptual.

4.1.1. El Delito.

4.1.2. La Pena.

4.1.3. Delito Culposo.

4.1.4. Principio de Proporcionalidad.

4.1.5. Principio de Humanización de Penas.

4.1.6. Principio del Ser Humano

4.1.7. Delito de Tránsito.

4.1.8. Culpabilidad.

4.2. Marco Doctrinario.

4.2.1. El Estado Constitucional de Derechos.

4.2.2. El Ius Puniendi o Derecho de Castigar.

4.2.3. La Seguridad Jurídica.

4.2.4. Estructura del Principio Constitucional de Proporcionalidad.

4.2.5. La Sana Crítica.

4.3. Marco Jurídico

4.3.1. Constitución de la República del Ecuador.

4.3.2. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

4.3.3. Código Orgánico Integral Penal.

4.4. Legislación Comparada.

4.4.1. Ley Nacional de Tránsito No. 24.449 de Argentina.

4.4.2. Código de Tránsito del Perú.

4.4.3. Ley de Transporte Terrestre de la República Bolivariana de Venezuela.

5. Materiales y Métodos.

5.1 Materiales utilizados.

5.2 Métodos.

5.3 Procedimientos y técnicas.

6. Resultados.

6.1 Resultados de las Encuestas.

6.2 Resultados de las Entrevistas.

7. Discusión.

7.1 Verificación de objetivos.

7.2 Contrastación de Hipótesis.

7.3 Fundamentación jurídica para la propuesta de Reforma.

8. Conclusiones.

9. Recomendaciones.

9.1 Propuesta Jurídica.

10. Bibliografía

11. Anexos

Índice

1. **TÍTULO:**

“LA DESPROPORCIONALIDAD DE LA PENA IMPUESTA A LOS CONDUCTORES INFRACTORES EN DELITOS DE TRÁNSITO”.

2. RESUMEN

La presente tesis lleva por título: "**La desproporcionalidad de la pena impuesta a los conductores infractores en delitos de tránsito",** las infracciones de tránsito son de carácter culposa y son reprimidas con sanciones como multas, reducción de puntos en la licencia de conducir y penas privativas de libertad, la imposición de estas penas conllevan a la inobservancia del principio de proporcionalidad de las penas preceptuado en el Art. 76 numeral seis de la Constitución de la República del Ecuador, al imponerse al infractor tres sanciones por un mismo hecho, excediéndose del principio de humanización de penas, y más aún de la privativa de libertad que es de ultima ratio debiéndose modificar la actual Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, o a su vez el régimen de infracciones de tránsito tipificados en el Código Orgánico Integral Penal que entrará en vigencia en el mes de agosto. Por otra parte es necesario conocer la forma de motivación que realiza en juez para aplicar la sana critica en las sentencias e imponer las sanciones en delitos de tránsito.

El acopio teórico, jurídico y doctrinario, el estudio de casos, la aplicación de encuestas y entrevistas, me permitió obtener criterios con fundamentos claros y precisos, de bibliografía muy reconocida, que aportaron a la verificación de los objetivos y a la contrastación de la hipótesis planteada.

2.1. ABSTRACT.

The present thesis takes for title: "The desproporcionalidad of the pain imposed the conductive offenders in traffic crimes", the traffic infractions are of character culposa and they are repressed with sanctions like tickets, reduction of points in the license of driving and exclusive hardships of freedom, the imposition of these hardships bears to the neglect of the principle of proportionality of the hardships preceptuado in the Art. 76 numeral six of the Constitution of the Republic of the Ecuador, when being imposed the offender three sanctions by oneself fact, being exceeded of the principle of humanization of hardships, and stiller of the exclusive of freedom than it is of it finishes ratio should modify the current Organic Law of Terrestrial Transport, Traffic and Security Vial, or in turn the régime of infractions of traffic tipificados in the Code Organic Penal Integral that he/she will enter in validity in the month of August. On the other hand it is necessary to know the motivation form that he/she carries out in judge to apply the healthy one it criticizes in the sentences and to impose the sanctions in traffic crimes.

The theoretical, juridical and doctrinal storing, the study of cases, the application of surveys and interviews, it allowed me to obtain approaches with clear and precise foundations, of very grateful bibliography that you/they contributed to the verification of the objectives and the contrastación of the outlined hypothesis.

3. INTRODUCCIÓN.

El trabajo de investigación jurídica versa sobre: **“La desproporcionalidad de la pena impuesta a los conductores infractores en delitos de tránsito”,** siendo muy frecuente encontrar a los conductores infringiendo las normas de tránsito que les imponen tres penas; reducción de punto de la licencia de conducir, multa y privación de la libertad; existen demasiadas penas, a pesar que estos delitos son de carácter culposos, es decir, no existe la intención de causar el daños, sino que se produce por falta de precaución, negligencia, impericia, imprudencia y por inobservancia de las leyes y reglamentos; por lo tanto considero que la pena debe ser una sola y no tres por un mismo hecho de carácter culposo.

La Constitución de la República del Ecuador en el Art. 76 numeral 6 consagra; la ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza. El principio de proporcionalidad está estrechamente relacionado con la finalidad del Derecho Penal, ya que a través de la imposición de una sanción, se trata de “tutelar los bienes jurídicos individuales y sociales previstos en las leyes penales sustantivas y sancionar a las personas que adecuen su conducta a los diferentes tipos delictivos. La finalidad del derecho penal al igual que el derecho procesal penal, no es otra que la de poner en practica la facultad punitiva del Estado, por lo tanto, a fin de evitar que sea derecho puramente represivo, deben las sanciones guardar proporción adecuada con la infracciones.

El principio de proporcionalidad pretende garantizar que el legislador, al momento de crear norma jurídica de carácter penal, proceda con equidad, midiendo la gravedad del daño causado con la infracción, así como la incidencia social por una parte; y, por otra, la pena a aplicarse, dado que una sanción es la medida del freno que se trate de ponerles debe ser el perjuicio que causan al bien público y los motivos que indicen a cometerlos.

La Ley Orgánica de Trasporte Terrestre Transito y Seguridad Vial en el Art. 126 señala: 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. En el caso del transporte público, a más de la sanción establecida en el párrafo anterior, será responsable solidariamente por los daños civiles la operadora de transporte y el propietario del vehículo. En este caso se retirará el cupo del vehículo accidentado y la operadora será sancionada con hasta 60 días de suspensión de su permiso de operación, y de conformidad con la Ley.

Art. 126.1.- Será sancionado con prisión de cuatro a cinco años quien conduzca un vehículo en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes y psicotrópicas, y que ocasionare un accidente

de tránsito del que resulten una o más personas lesionadas con incapacidad laboral superior a noventa días.

Art. 127.- Será sancionado con, prisión de tres a cinco años, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo y multa de veinte (20) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, quien ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas, y en el que se verifique cualquiera de las siguientes circunstancias: a) Negligencia; b) Impericia; c) Imprudencia; d) Exceso de velocidad; e) Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo; f) Inobservancia de la presente Ley y su Reglamento, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito.

El Código Orgánico Integral Penal preceptúa los Delitos culposos de tránsito, en el Art. 376, muerte causada por conductor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan.- La persona que conduzca un vehículo a motor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan y ocasione un accidente de tránsito del que resulten muertas una o más personas, será sancionada con pena privativa de libertad de diez a doce años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos.

Es aquí donde consta el problema, debiendo considerarse una sola sanción para los infractores, considerándose su falta de intención en el cometimiento

de delitos de tránsito. Por lo tanto considero proponer reformas al Código Orgánico Integral Penal en la parte pertinente de los delitos culposos de tránsito, con la finalidad que obliguen al Juez aplicar la debida proporcionalidad en la pena por delitos de tránsito.

La presente tesis consta de la Revisión de Literatura, en donde es evidente el acopio teórico relacionado con el problema investigado, en el Marco Conceptual, desarrollé temáticas sobre; el Delito, la Pena, Delito Culposo, Principio de Proporcionalidad, Principio de Humanización de Penas, Principio del Ser Humano, Delito de Tránsito, Culpabilidad; en lo que tiene que ver con el Marco Doctrinario, he prestado atención al estudio de algunos criterios relacionados al Estado Constitucional de Derechos, el Ius Puniendi o Derecho de Castigar, la Seguridad Jurídica, Estructura del Principio Constitucional de Proporcionalidad, la Sana Crítica. En lo relacionado al Marco Jurídico, he analizado la normativa relacionada a mi tema de tesis que consta en la Constitución de la República del Ecuador; Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y Código Orgánico Integral Penal. En lo que tiene que con la Legislación Comparada analizo la Ley Nacional de Tránsito No. 24.449 de Argentina, el Código de Tránsito del Perú, y la Ley de Transporte Terrestre de la República Bolivariana de Venezuela.

Es importante hacer la descripción de los materiales, métodos, procedimientos y técnicas que utilice en el transcurso de la investigación jurídica.

En lo relacionado a los resultados obtenidos en la investigación de campo consta la aplicación de encuestas a treinta profesionales del derecho, basado en un cuestionario de cuatro preguntas, fue también imprescindible la aplicación de entrevistas a un número de cinco profesionales del derecho.

Con esta recolección teórica y con los resultados de la investigación de campo desarrollé la Discusión de la problemática, con un análisis reflexivo y crítico, concretándose en argumentos válidos para la verificación de los objetivos planteados y la contrastación de la respectiva hipótesis, para luego proceder a la fundamentación del proyecto de reforma necesaria en el campo penal de tránsito. Finalmente llego a las conclusiones y recomendaciones, para luego presentar la propuesta de reforma propuesta jurídica de reforma al Código Orgánico Integral Penal, dirigida a establecer en el régimen sancionador penas proporcionales a los infractores que no vulneren sus derechos; al final de la tesis incorporo la bibliografía y anexo al presente trabajo.

4. REVISIÓN DE LITERATURA.

4.1. MARCO CONCEPTUAL.

4.1.1. El Delito.

Según Alfonso Reyes Echandía en su obra titulada Derecho Penal, manifiesta: “En la preparación de los delitos no siempre se da la situación de la intervención de un solo sujeto, produciéndose en más de una ocasión la intervención de un concurso de voluntades con identidad criminosa. En determinados tipos penales la colaboración de más de uno en necesaria como antecedente con el duelo y la bigamia, en otros ese concurso es eventual”[1].

Pero aquella posición y otras que quedan claramente establecidas en la tendencia tradicional, han hecho surgir una posición distinta, según la cual considera que no es preferible distinguir entre las diversas personas que intervengan en el delito, considerarlas a todas partícipes y aplicarles la pena fijada para el delito, salvo casos de excepción.

El delito en un proceso continuo, ininterrumpido, en el que se puede distinguir o señalar estos momentos y otros más óptimamente no hay límites tajantes en esta línea ascendiente. Entre todas estas etapas cabe distinguir los siguientes estados de desarrollo del delito: concepción, decisión, preparación, comienzo de ejecución, culminación de la acción típica, acontecer del resultado típico, agotamiento del hecho.

[1] REYES ECHANDÍA, Alfonso: Derecho Penal, Universidad Externado de Colombia, 1980, Pág. 183

Cabe establecer que el delito no aparece de improviso, obedece a un proceso, lo que los clásicos denominaban, el “camino del delito” o “iter criminis”. Para llegar a la consumación del delito, es necesario seguir un “camino”, que va, desde la idea de cometerlo –que surge en la mente del sujeto-, hasta la consumación. Ese conjunto de actos para llegar al delito, se denomina “iter criminis” o “camino del delito”.

Sobre este particular según Eugenio Zaffaroni en su Tratado de Derecho Penal, manifiesta que “Desde el designio criminal surge como un producto de la imaginación en el fuero íntimo del sujeto, hasta que se opera el agotamiento de la ejecución del delito, tiene lugar un proceso, parte del cual no se exterioriza necesariamente en forma que pueda ser advertida por ningún observador fuera del propio autor. A este proceso se denomina iter criminis o “camino del crimen”, significando así al conjunto de et5apas que se suceden cronológicamente en el desarrollo del delito”[2].

Al criterio anterior de Eugenio Zaffaroni, es en sí el desarrollo del delito en un proceso continuo, ininterrumpido, en el que se puede distinguir o señalar estos momentos y otros más óptimamente no hay límites tajantes en esta línea ascendiente. Entre todas estas etapas cabe distinguir los siguientes estados de desarrollo del delito: concepción, decisión, preparación, comienzo de ejecución, culminación de la acción típica, acontecer del resultado típico, agotamiento del hecho.

[2] ZAFFARONI, Eugenio Raúl: Tratado de Derecho Penal, Tomo IV, EDITAR, Sociedad Anónima Editora, Comercial Industrial y Financiero, Argentina- 1999, Pág. 409.

De todos estos momentos del camino del delito interesan particularmente cuatro a los efectos penales: la etapa preparatoria, la etapa tentativa, la consumación y el agotamiento

Al hablar de las fases delito hay que darle una definición de lo que significa, para la “Real Academia de la Lengua define el vocablo delito, como la acción u omisión voluntaria castigada por la ley con pena grave. A lo largo de la historia los pensadores y juristas han dado su propia definición de lo que es el delito. En latín delito, es “delictum” palabra que sugiere un hecho contra la ley, un acto doloso que se castiga con una pena.

El autor Luís Jiménez de Asúa dice que delito es “el acto típico antijurídico, imputable, culpable, sancionado con una pena y conforme a las condiciones objetivas de publicidad. Para Guillermo Cabanellas, da su explicación cuando comienza diciendo que la palabra Acto, abarca tanto a lo que uno hace como a lo que deja de hacer (acción y omisión). En las dos formas se expresa la voluntad. Para que el Acto sea delictivo, debe estar descrito como tal en los Códigos Penales”[3].

Tomando en cuenta estos conceptos el delito infringe el cometimiento de un acto tipificado como un delito en el Código Penal. En que en la ley y el delito existe un nexo indisoluble, porque el delito es justamente la violación de la ley penal, o para ser más preciso, la infracción de un precepto o prohibición

[3] PÉREZ SOLÓRZANO, José Luis, Editor: El Delito, Diseñado por Diario La Hora, Quito – Ecuador, www.dlh.lahora.com.ec/paginas/judicial/PAGINAS/D.penal.18html

establecido por la ley misma. Generalmente se define el delito como todo hecho al que el ordenamiento jurídico enlaza como consecuencia una pena

La noción del delito señalado anteriormente es puramente formal, en cuanto se detiene en los signos exteriores que caracterizan el hecho ilícito penal. En definitiva no dice más que esto. Son punibles las acciones legamente penadas y, por ello, contrariamente al parecer es insuficiente. La ciencia jurídica no puede apartarse de proporcionar también una determinación sustancial del delito, puesto que ésta es necesaria para comprender su efectiva naturaleza y aun para tener una orientación en la interpretación de la ley.

El que ha cometido un delito, ha de recibir una sanción y para el Dr. Galo Espinosa Merino sanción es “Estatuto o ley. Acto solemne por el que el Jefe de Estado confirma una ley. Pena que la ley establece para el que la infringe. Mal dimanado de una culpa y que es como su castigo. Aprobación dada a un acto, uso, costumbre o ley”[4].

La sanción es una pena o castigo que la ley prevé para su aplicación a quienes incurran o hayan incurrido en una infracción punible. La pena es el medio con que cuenta el Estado para reaccionar frente al delito, expresándose como la "restricción de derechos del responsable". Por ello, el Derecho que regula los delitos se denomina habitualmente Derecho penal. La pena también se define como una sanción que produce la pérdida o

[4] ESPINOZA MEDINA, Galo. La Más Práctica Enciclopedia Jurídica – Vocabulario Jurídico. Volumen II. Editorial Instituto de Informática Legal, Quito – Ecuador 1986. Pág. 657.

restricción de derechos personales, contemplada en la ley e impuesta por el órgano jurisdiccional, mediante un proceso, al individuo responsable de la comisión de un delito.

4.2. La Pena.

La pena es la sanción que se impone a una persona, que ha cometido un delito o falta. Según el doctor Aníbal Guzmán Lara sostiene: "El término pena corresponde a un viejo concepto, que significa castigo, penitencia, expiación y escarmiento. Para la escuela clásica del derecho penal: la pena es la justa compensación al mal causado"[5]. Se creía que la pena a más de castigo implicaba un escarmiento.

El tratadista Guillermo Cabanellas sostiene que sanción es "En general, ley, reglamento, estatuto. Solemne confirmación de una disposición legal por el Jefe de un Estado, o quien ejerce sus funciones. Aprobación. Autorización. Pena para un delito o falta. Recompensa por observancia de preceptos o abstención de lo vedado"[6].

En si la sanción viene a constituir la pena o multa que se impone a una persona por el quebrantamiento de una ley, norma, obligación o contrato. Las sanciones en el cometimiento de un delito debe aplicarse en forma mínima, pero no todo asunto debe ser resuelto con la decisión impulsiva del

[5] CABANELLAS DE LA TORRE, Guillermo, Diccionario enciclopédico de Derecho Usual. TOMO III, editorial Heliasta. 1972. Pág. 182.
[6] CABANELLAS, Guillermo: Ob. Citada, Pág.360

juez, de evitar al infractor de la cárcel, con el razonamiento rústico atribuido a nuestros policías: tiene razón pero va preso.

En cuanto a la pena, el Dr. Galo Espinosa, en la Más Práctica Enciclopedia Jurídica, expresa que es "El castigo previsto en la ley, para ser aplicado por autoridad legítima al autor del delito o falta"[7].

La pena es considerada como un castigo, que mediante la ley, lleva a un trasgresor a la cárcel. Lo que caracteriza la pena es la posibilidad de la pérdida de la libertad del reo. Pero en forma general la pena en la ley no solo amenaza sino que realizan, ejecutan, hacen cumplir las penas.

Sebastián Soler, define a la pena de la siguiente manera: "pena es un mal amenazado primero, y luego impuesto al violador; "de un precepto legal", como retribución, consistente en la disminución de un bien jurídico y culto, cuyo fin es evitar los delitos"[8.]

Penas Principales.- son comunes a todas las infracciones, y según su gravedad son las siguientes: reclusión, prisión, multa, indemnización de daños y perjuicios.

Penas Accesorias.- Son aquellas que pueden ser o no comunes a todos los delitos, como la incapacidad perpetua para el desempeño de cargos públicos, delitos de peculado: La interdicción de los derechos políticos, y

[7] ESPINOSA, Galo: Ob. Citada, Pág. 541
[8] SOLER, Sebastián. derecho Penal Argentino". 1978. Pág. 342.

derechos civiles, la sujeción a la vigilancia de autoridad, y la privación del ejercicio profesional.

El tratadista Guillermo Cabanellas define la palabra pena como sanción previamente fijada por la ley, para quien comete un delito o falta. “El término pena deriva del término en latín poena, derivado a su vez del griego poine o penan, donde significa, dolor trabajo, fatiga y sufrimiento y posee una connotación de dolor causado por un castigo”[9].

La pena, como categoría sustancial e imprescindible del Derecho Penal, muy concretamente significa: "Disminución de un bien jurídico con que se amenaza y que se aplica a quien viola un precepto legal"[10.]. Según el Dr. Manuel Sánchez Zuraty, la pena es la "Sanción establecida en la ley para castigar los delitos tipificados legalmente"[11].

La pena se impone el respeto a la ley, por cuanto se siembra temor, miedo, para quienes delinquen, siendo “Un mal jurídico, con fines de resocialización, readaptación y de rehabilitación individual, que impone el Estado, y que en la práctica es deficiente, no rehabilita al menor infractor, al contrario sale más acto para delinquir**.** Por otro lado la pena es la reprobación social al mal causado; convirtiéndose la pena es una consecuencia jurídica, establecida por la ley, que se aplica a los responsables del cometimiento de un delito, implica la privación de algunos de los derechos inherentes al hombre: La realidad es que la pena en sí, no es una medida preventiva, ya que el

[9] CABANELLAS Torres De las Cuevas Guillermo, Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, Editorial Heliasta, Trigésima Edición, Buenos Aires, Argentina, 2009
[10] GOLDSTEIN, Raúl, Diccionario de Derecho Penal y Criminología, Edit., Astrea, Buenos Aires, 1999, Pág. 301.
[11] SÁNCHEZ, Manuel, Diccionario Básico de Derecho, Edit., Casa de la Cultura, Ambato, 1999, Pág. 312.

impulso delictivo, puede superar el miedo, considerando que la persona que comete un delito, piensa en la pena una vez, que ya lo cometió y no antes. Desde luego la pena es una medida necesaria, para el que comete una infracción penal, lesionando el derecho ajeno; la cual debe ser aplicada, en proporción a los resultados de la infracción. Y no a las conveniencias etc.

Considero que la pena es el castigo que recibe el infractor por el delito o contravención cometida; la pena es la represión que aplica el Estado a través de los Jueces de Garantías Penales para los acusados de infracciones reciban por el mal causado, la pena tendría como finalidad repara el daño causado, pero la víctima de ciertos delitos, no se recupera de los daños ocasionados a su integridad personal. El Estado previene con las leyes penales, cuando no acatan o cometen delitos los reprime con penas privativas de libertad, o multas, según el tipo penal de cada delito y su sanción respectiva.

4.1.2.1. Pena Privativa de Libertad.

La pena privativa de libertad, tal como su nombre lo indica, consiste en privar de libertad de tránsito al individuo sentenciado; se diferencia de la "prisión preventiva" porque la pena privativa es resultado de una sentencia y no de una medida transitoria como sucede con aquélla. Asimismo se diferencia de las denominadas "penas limitativas de derechos" en que la pena privativa no permite al reo conservar su libertad ambulatoria mientras la "pena limitativa de derechos" por cuanto ésta no afecta en modo alguno la libertad del reo para desplazarse y solamente impone la obligación de realizar ciertos actos

(por ejemplo, prestar servicios a la comunidad) o el impedimento de ejecutar otros (ejercicio de una profesión, por ejemplo)”[12.]

“Las penas privativas de la libertad constituyen la piedra angular de los actuales sistemas penales. Aun en aquellos países que conservan la pena de muerte, ésta tiene un carácter excepcional, por lo cual la mayor parte de las infracciones de cierta gravedad son sancionadas con este tipo de penas. De la misma forma en la legislación ecuatoriana, las penas privativas de la libertad son, en casi todos los casos, las penas principales, mientras las demás penas son accesorias”[13.]

El Dr. Efraín Torres Chaves, en su Obra Breves Comentarios al Código de Procedimiento Penal, expone: “Después de la vida, la libertad es el principal derecho de todo ser humano. El quitar o restringir la libertad, es grave decisión del Estado, por su deber a la conservación del orden social...”[14].

Desde este punto de vista, se destaca, que el Estado vela por dos aspectos fundamentales: Primero, por el imperio de la libertad como esencial derecho de las personas; y, segundo, restringe la mencionada libertad para restablecer el equilibrio social que ha sido resquebrajado por la comisión de un delito.

El Dr. Walter Guerrero en su Obra el Derecho Procesal Penal, expresa: “Es un acto procesal de carácter cautelar provisional y preventivo emanado por

[12] www.bibliojiridica.org/libros/pdf
[13] ALBAN, Gómez, Ernesto, Manual de Derecho Penal Ecuatoriano Parte General, Ediciones Legales, IMPRESORESMYL, Quito Ecuador, Pág. 269.
[14] TORRES Chaves, Efraín. Ob. Cit. Pág. 21.

el titular del órgano judicial penal y que surge en razón de un proceso cuando se cumplen los presupuestos de carácter objetivo y subjetivo”[15].

El Diccionario Ruy Díaz, de autoría de Néstor Darío Rombola y Lucio Martin Reboiras, sobre la prisión preventiva determina: “Medida de seguridad tendiente a procurar que el imputado de una conducta delictiva no escape a la acción de justicia”[16].

Según la obra “La Detención y la Prisión Preventiva en el Ecuador”, del doctor Luis Alberto Fernández Piedra, en cuanto a la prisión preventiva dice: “La prisión preventiva asegura la presencia del imputado a juicio, para que pueda probarse el delito y la responsabilidad del encausado, pero esta medida de privación de la libertad puede agredir a los derechos Constitucionales, a los Pactos, Tratados, y Convenios Internacionales sobre los derechos humanos del detenido, por lo tanto, las leyes procesales penales deben ceñirse a las garantías de las personas”[17].

Por otro lado el Dr. Arturo J. Zavaleta en su obra “La Prisión Preventiva y la Libertad Provisoria” explica: “Es una necesidad la que justifica el derecho del Estado de constituir al imputado en estado de prisión preventiva, esa necesidad la motiva el hecho de evitar que eluda el juicio o se sustraiga a la ejecución de la pena”[18].

---

[15] GUERRERO Vivanco, Walter. “La Jurisdicción y la Competencia”. Tomo I editorial Pudeleco. Quito- Ecuador. 2004. Pág. 47.
[16] ROMBOLA, Néstor Darío y REBOIRAS, Lucio Martin. Diccionario RUY DIAZ, Jurídico y Social. Pág. 87.
[17] FERNÁNDEZ PIEDRA, Luis Alberto. “La Detención Y La Prisión Preventiva En El Ecuador”. Tomada De La Tesis De La Maestría En Derecho Constitucional, De La Universidad Andina Simón Bolívar. Págs. 92, 93.
[18] ZABALETA J. Arturo, La Prisión Preventiva y la Libertad Provisoria. Editorial ARAYU. Buenos Aires, 1954. Pág. 122.

La prisión preventiva es una medida de seguridad para que el procesado no escape de la acción de la justicia. Si se trata de medida no es más que una disposición o prevención, ordenada por el juez, para que el procesado la cumpla y exista seguridad en el trámite del proceso.

Considero que la detención con fines de investigación es la privación de la libertad de una persona sospechosa del cometimiento de un delito de acción pública, que es detenida por orden judicial del Juez de Garantías Penales competente, por un plazo de veinticuatro horas, con la finalidad de receptarle la versión sin juramento sobre los hechos que se investiga, en caso de existir presunciones de responsabilidad del delito que se investiga se convocará a la audiencia de formulación de cargos para procesarlo; caso contrario se lo dejará en libertad, por no existir méritos de responsabilidad en su contra.

En materia de tránsito según un minucioso análisis a la Ley Orgánica de Transporte Terrestres Tránsito y Seguridad Vial en la parte pertinente de las medidas cautelares artículo 153 estable que en los juzgamientos por delitos de tránsito se ordenará la prisión preventiva del procesado.

Como es conocimiento de los estudiosos del derecho la Ley Orgánica de Transporte Terrestres Tránsito y Seguridad Vial, tiene como norma supletoria al Código de Procedimiento Penal en vigencia; por lo tanto, al querer detener a una persona para fines de investigación que se encuentra involucrada en un accidente de tránsito, se lo podrá hacer conforme la norma legal del artículo 164 del Código Adjetivo Penal.

4.1.2.2. Multa.

El autor Guillermo Cabanellas en su Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, respecto de la pena pecuniaria establece; “La consistente en la privación o disminución de los bienes del sentenciado a ello por delito. En la actualidad, la pena pecuniaria por excelencia es la multa”[19].

La sanción pecuniaria no consigue alcanzar la debida importancia de su naturaleza, pero al pasar de los tiempos viene ganando espacio en la sustitución de las cortas penas de prisión, y cada vez más está siendo utilizada en las decisiones judiciales.

Entre las ventajas con relación a la pena privativa de libertad, enumeramos algunas: el fracaso de las penas cortas de detención genera recursos económicos al Estado que pueden ser destinados a la aplicación de planos administrativos de combate y soluciones a la problemática criminal, en contra partida, la pena de reclusión trae gastos financieros que no tienen retorno; en caso de error judicial, éste es reparable, simplemente con la devolución reajustada de la cantidad pagada por el condenado; no crea los problemas familiares producidos por la pena privativa de libertad; no produce las frecuentes secuelas existentes en las cárceles; se adapta a las condiciones financieras del penado, al condenarse por cantidades soportables, facilitando el pago inclusive si es necesario, por sistema de cuotas.

[19] CABANELLAS, Guillermo. Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual. Tomo VI. Ob. Cit. Pág. 188.

Para el autor Raúl Golsdtein en su Diccionario de Derecho penal y Criminología establece; “La multa es la pena pecuniaria que se impone por una falta delictiva, administrativa o de policía o por un incumplimiento contractual”[20].

La pena de multa es uno de los medios alternativos a la prisión, trae efecto positivo en alguna forma porque evita los males producidos por el encarcelamiento, entre ellos la estigmatización y la violencia interna generalizada, pero al producirse el pago inmediato y consecuentemente la libertad no se está ayudando en nada para disminuir la delincuencia sino más bien simplemente se estaría solapando estos delitos los cuales deben recibir un castigo por los actos ilícitos causados.

Para el autor Doralina Cuquete en su obra Efectividad de las Sanciones Subsidiarias a la Privación de la Libertad, respecto a la multa señala: “cuando consiste en cantidad determinada, está sujeta a graves inconvenientes, no sólo por su ineficacia en algunas ocasiones, sino por la desigualdad de su imposición en otras, atendidas las diferentes condiciones de los imputados pues el rico puede pagarla sin sacrificio alguno; el de mediana fortuna puede sufrir algún quebranto, según su estado actual; y el pobre que es insolvente, puede burlarla porque no puede hacer su pago”[21].

Algunos expositores combaten esta pena y otros la defienden sosteniendo que debería ser proporcional al capital y a la renta de los delincuentes; pero

[20] GOLSDTEIN, Raúl, Diccionario de Derecho Penal y Criminología”, 2ª Edición Actualizada, Editorial Astrea, Buenos Aires, 1983. Pág. 260.
[21] CUQUETE, Piñón, Doralina. "Efectividad de las sanciones subsidiarias a la privación de libertad. Su control". Proyecto de Grado, 1991. Universidad de Oriente, Facultad de Derecho. Pág. 123

este sistema requeriría en muchos casos hacer una pesquisa judicial odiosa y detestable de los secretos de la familia, sin la seguridad de un resultado satisfactorio, por lo cual no ha sido aceptado este procedimiento en ninguna legislación.

Sin embargo, no nos olvidemos del principio de la individualización de la pena y de la prohibición de su transcendencia; la pena de multa, en algunos casos podrá ser pagada por un tercero, por circunstancias de orden práctico, al firmar al tenor de doctrina general penológica, ya que todas las penas son personales e intransferibles, la multa debería pagarla el reo personalmente y con su propio esfuerzo, y no un tercero por él. Sin embargo, hay también razones para permitir en ciertos supuestos, que alguien pague en lugar del condenado. Esta permisión singular se apoya en los antecedentes remotos del derecho español, y sobre todo, en dos razones: el pago llevado a cabo por un tercero incide también cierta, aunque indirectamente, en el condenado (por lo menos éste debe a aquél el favor de haberle abonado la multa y quizás de haberle así, prácticamente sacado de la cárcel) además sería muy difícil llevar a la práctica la prohibición de que pague otro, pues el condenado puede recibir el dinero en secreto.

4.1.2.3. Reducción de Puntos en la Licencia de Conducir.

"La licencia de conducir, es el documento que contiene la autorización administrativa para la conducción de vehículos en la vía pública"[22]. Cada ciudad o país tiene sus propios criterios para otorgar estas licencias.

[22] AGENCIA NACIONAL DE TRÀNTISITO, Manual de Seguridad Vial, Quito, 2013

“La licencia constituye el título habilitante para conducir vehículos a motor, maquinaria agrícola, equipo caminero o pesado. El documento lo entregará la Agencia Nacional de Regulación y Control. La capacitación y formación estará a cargo de las Escuelas de Conducción, Institutos Técnicos de Educación Superior, Escuelas Politécnicas Nacionales y Universidades autorizadas en el país por el Organismo Nacional Coordinador del Sistema de Educación Superior a través de convenios celebrados con la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”[23].

Las presentes disposiciones emitida por la Agencia Nacional de tránsito y Transporte Terrestre son claras, pues para conducir vehículos se debe hacer únicamente con la debida autorización del organismo regulador, es frecuente que, para poder tramitar la licencia de conducir, haya que tener una edad mínima y rendir un examen de manejo. Cuando el conductor viola las leyes de tránsito, es posible que se le retire la licencia y que pierda la autorización para conducir.

De acuerdo con el Art. 97 de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, se instituye el sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir, para los casos de comisión de infracciones de tránsito, de conformidad con esta ley y el reglamento respectivo. Las licencias de conducir se otorgan bajo el sistema de puntaje; al momento de su emisión, el documento tendrá puntos de calificación para todas las categorías de licencias de conducir aplicables

[23] AGENCIA NACIONAL DE TRÀNSITO, Lay de Tránsito y Transporte Terrestre, Quito, 2011

para quienes la obtengan por primera vez, procedan a renovarla o cambiar de categoría.

Las licencias de conducir serán otorgadas con 30 puntos para su plazo regular de vigencia de 5 años, y se utilizará un sistema de reducción de puntos por cada infracción cometida.

4.1.3. Delito Culposo.

Según el autor Luis Jiménez, en su obra Ley y el Delito, señala que la culpa; "es el segundo grado de culpabilidad y ocurre cuando se causa un resultado típico sin intención de producirlo, pero se ocasiona solo por imprudencia o falta de cuidado o de precaución"[24]. Deduzco que la culpa siendo un elemento del delito trae consigo la no intención que causar daño, sino que se debe por las circunstancias como se origina el delito. Esta segunda forma de vinculación con el acto a diferencia del dolo ha sido mucho más discutida pues al faltar en ella la intención de causar daño, resulta indispensable encontrar otro fundamento para sancionarla, la doctrina actualmente considera que en estos casos, se sanciona a las personas porque incumple un deber, asignado a todo individuo, el de actuar con el necesario cuidado con la diligencia indispensable para evitar que sus actos causen daño a las personas o la comunidad.

El Delito culposo es el acto u omisión que produce un resultado descrito y sancionado en la ley penal, a causa de no haber previsto ese resultado

[24] JIMENEZ, Luis, "Ley y el Delito", Buenos Aires, 1987, Editorial Heliasta, Pág.76.

siendo previsible, o se previó confiando en que no se produciría, en virtud de no observar un deber de cuidado que debía y podía observar según las circunstancias y condiciones personales.

El término culposo generalmente se utiliza en materia de siniestros y seguros vehiculares, aunque también se utilizan acepciones como delitos imprudenciales o no intencionales.

Estaremos pues, frente a un delito culposo cuando se realiza una conducta o una omisión que produjo un resultado que ya la ley penal establece y sanciona y que por lo general es un resultado dañoso; por otra parte ese resultado puede ser conocido o desconocido por el ciudadano pero que la ley nos impone el deber de conocerlo o por lo menos de imaginar sus alcances para luego entonces poder preverlo y evitar que se produzca, sin embargo aquel ciudadano que no prevea ese resultado, o si lo prevea y confíe en que no se producirá, y debido a esa confianza o falta de previsión deje de tomar o ni siquiera tome las medidas necesarias para evitar ese daño será sujeto a la acción penal del Estado.

Esto plantea varios problemas, en primer lugar el ciudadano puede sentir que el Estado al tipificar su conducta no intencional pero dañosa sea injusto, ya que el infractor jamás quiso que se produjera un daño, pero para el Estado existe la presunción de que todo ciudadano trae consigo la idea elemental de lo que es bueno y lo que es malo por lo que esa comprensión

podrá proyectarlo a prever el resultado dañoso que sanciona la ley penal. Es decir, se sanciona la responsabilidad por un acontecimiento o hecho.

Para Luis Jiménez de Asúa en su obra "La Ley y el Delito": La culpa "es el segundo grado de culpabilidad y ocurre cuando se causa un resultado típico sin intención de producirlo, pero se ocasiona solo por imprudencia o falta de cuidado o de precaución"[25]. Deduzco que la culpa siendo un elemento del delito trae consigo la no intención que causar daño, sino que se debe por las circunstancias como se origina el delito.

Negligencia.- Para Amado Ezaine en su Diccionario de Derecho Penal se refiere a la negligencia: "En materia penal, es una responsabilidad atenuada con relación a los mismos hechos cometidos por dolo, también integra culpa en el sentido específico del delito culposo"**[26.]**

Según el navegador de la página de internet http://definicion.de/negligencia/ determina: "Negligencia: Se traduce como la falta de actividad o en una actividad desatenta, por cuya causa se produce el resultado dañoso, que pudo haberse evitado con una actitud diligente.

Negligencia, del latín negligentia, es la falta de cuidado o el descuido**.** Una conducta negligente, por lo general, implica un riesgo para uno mismo o para terceros y se produce por la omisión del cálculo de las consecuencias previsibles y posibles de la propia acción**"**[27].

---

[25] JIMENEZ, Luis, "Ley y el Delito", Buenos Aires, 1987, Editorial Heliasta, Pág.76.

[26] EZAINE Amado, Diccionario de Derecho Penal, 6ta Edición, Editorial Ediciones Jurídicas Lambayecanas, Año de publicación 1977, Chiclayo- Perú, Pág. 228.

[27] Definición de negligencia - Qué es, Significado y Concepto http://definicion.de/negligencia/#ixzz2uKm0bV7O

Proviene del latín negligentia, que significa la falta de cuidado o el descuido, para mayor compresión citaremos un ejemplo: cuando una persona habla por teléfono mientras conduce un vehículo está cometiendo una negligencia, debido a que se ha comprobado que no se pueden realizar dos actividades a la vez, ya que el sujeto se desconcentra y puede causar un accidente de tránsito.

La negligencia es la omisión, el descuido voluntario y consciente en la tarea cotidiana que se despliega o bien en el ejercicio de la profesión a través de la realización de un acto contrario a lo que el deber que esa persona realiza exige y supone. Para el Dr. Manuel Osorio negligencia es "La omisión, más o menos voluntaria pero consiente, de la diligencia, que corresponde en los actos jurídicos, en los nexos personales**"[28].** Esta definición de este tratadista está muy apegada a la realidad sobre la negligencia, porque se produce como consecuencia de la falta de conocimiento para realizar algún asunto o actividad, y en mi caso en el ámbito penal, por ejemplo: Conducir un vehículo sabiendo que la licencia se encuentra caducada.

Imprudencia.- Para Luis Mendoza García en su Diccionario Jurídico, hace referencia a la imprudencia como: "La falta de prudencia, de precaución. Defecto de advertencia o previsión en alguna cosa; punible e inexcusable por olvido de las precauciones que la prudencia vulgar aconseja"[29].

[28] OSSORIO, Manuel, "Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales", Editorial HELIASTA. S.R.L. Impreso en Argentina, 1978. Pág. 867.
[29] MENDOZA GARCÍA, Luis, DICCIONARIO JURÍDICO, 1ª Edición, Editorial LIPAE, Quito-Ecuador, Pág. 175.

Punible e inexcusable negligencia con olvido de las precauciones que la prudencia vulgar aconseja, la cual conduce a ejecutar hechos que, a mediar malicia en el actor, serían delitos. Se manifiesta en actos realizados con ligereza y sin considerar riesgos, que así mismo causen daños a terceros.

Para Guillermo Cabanellas, en su Diccionario Jurídico Elemental, establece; "La Imprudencia es la Negligencia que puede acarrear peligro o daño a otras personas y puede considerarse falta o delito dependiendo del resultado que produzca"[30]. Doctrinalmente, ha venido siendo defendida como aquella conducta humana (acción u omisión voluntaria no intencional o maliciosa) que, por falta de previsión o por inobservancia de un deber de cuidado, produce un resultado dañoso para un bien jurídico protegido por la norma.

Impericia.- Para el autor Mabel Goldstein en su Diccionario Jurídico Consultor Magno, señala por impericia: "Falta de pericia. Pericia.- (Del latín peritia) Sabiduría, práctica, experiencia y habilidad en una ciencia o arte. Impericia.- Es una forma de culpa que se da en el ejercicio de ciertas profesiones o actividades que requieren de conocimientos o destrezas especiales. La impericia proviene del latín imperitĭa**,** que tiene el mismo valor semántico y es vocablo compuesto del prefijo negativo in (el cual es im**-** delante de la p**)** y peritia, que significa falta de conocimiento o de la práctica que cabe exigir a uno en una profesión, arte u oficio"[31]. A mi criterio la impericia sería la falta de discernimiento de una persona sobre algún acto,

[30] CABANELLAS, Guillermo, "Diccionario Jurídico Elemental", Editorial Heliasta, Pág.25.
[31] GOLDSTEIN, Mabel, "Diccionario Jurídico Consultor Magno", Editorial Magno, Pág. 324.

acción, arte, ciencia u oficio. Es decir que desconoce de la materia de la cual está tratando.

De lo expuesto la impericia es una falta de saber teórico o práctico de la materia del propio oficio, falta de sabiduría o experiencia, tampoco puede ser falta de habilidad en cuanto no se posea una cierta medida de capacidad, inteligencia o predisposición para actuar en el oficio. Integra una de las formas de la culpa, junto con la imprudencia y negligencia, que se presenta en el ejercicio de ciertas actividades que requieren conocimientos o destrezas especiales.

Inobservancia de leyes o reglamentos.- A mi criterio la inobservancia de leyes o reglamento es otra forma especial y se produce cuando la violación de normas legales o reglamentarias realizadas sin intención de causar daño, por el infractor. Para Guillermo Cabanellas en su Diccionario Jurídico Elemental, por inobservancia manifiesta: "Incumplimiento, omisión de proceder conforme a lo preceptuado"[32].

La inobservancia es el incumplimiento de las disposiciones legales, en materia de tránsito lo dispuesto para mantener la seguridad vial, en general se puede entender que toda contravención surge por la inobservancia de la ley.

Para efectuar una diferenciación categórica con lo que es la imprudencia y la negligencia, que son descuidos tanto en aspectos de conocimiento general

[32] CABANELLAS Guillermo, Ob. Cit., Tomo II E-M, Pág. 389.

la primera y la segunda en conocimientos especializados que determinan la realización de la infracción penal, la inobservancia es ya en si el incumplimiento de la ley que de manera general es ya el acto típico y antijurídico.

4.1.4. Principio de Proporcionalidad.

El tratadista argentino Eugenio Raúl Zaffaroni, manifiesta que a grandes rasgos "el principio de proporcionalidad impone pautas de decisión a los órganos estatales que enfrentan la colisión de principios y/o bienes jurídicos con el objeto de armonizar su satisfacción"[33]. Dichas pautas se refieren al examen de elementos objetivos y buscan eliminar en lo posible la arbitrariedad subjetiva en la resolución correspondiente (sea judicial, legislativa o administrativa) y procuran hacerla racional. Antes de continuar es indispensable hacer algunas precisiones terminológicas, que den claridad al estudio del principio de proporcionalidad.

"El principio de proporcionalidad lato sensu es complejo y se integra por tres sub principios que luego expondré: idoneidad, necesidad y proporcionalidad stricto sensu, como sostienen la doctrina y la jurisprudencia alemanas que protagónicamente lo han desarrollado. Al usar el término «proporcionalidad» nos referiremos a su concepción en sentido amplio; cuando lo hagamos respecto de su concepción estricta, así lo indicaremos"[34].

---

[33] ZAFFARONI, Eugenio Raúl, Manual de Derecho Penal, Parte General, 2da. Edición, Edit. Ediar, Buenos Aires, 2006, Pág. 271.

[34] MÉNDEZ, Josefina, Principios Limitativos del Ius Puniendi, Compilación, Programa de Maestría en Ciencias Penales del Área Jurídica, Social y Administrativa de la Universidad Nacional de Loja, 2008. Pág. 69.

El principio de proporcionalidad no es tal en estricta teoría jurídica, sino más bien una regla que no admite diversos niveles de satisfacción, si no si un determinado acto afecta proporcionalmente o no a un bien jurídico, sin términos medios. No obstante esta aclaración, por costumbre seguiremos reputando como “principio” a nuestro objeto de estudio.

En el ámbito constitucional, la aplicación del principio de proporcionalidad contribuye a la justa solución de los “conflictos” que enfrentan los derechos fundamentales y otros principios constitucionales, entre sí o con otros bienes jurídicos promovidos por una medida legislativa o administrativa que incida en la efectividad de aquellos. Un acto de estos órganos de poder puede no sólo ir en detrimento de un derecho fundamental sino también de un diferente principio constitucional; así mismo dicho perjuicio puede resultar de una resolución del legislador, de la administración pública o aun de la judicatura, aunque las primeras son las que más gravemente afectan a los principios constitucionales, por el amplísimo margen de discrecionalidad de que goza su autor y la generalidad de sus efectos.

Desde una perspectiva doctrinaria, al establecerse por una primera labor interpretativa que una medida legislativa adscribe cierto sentido normativo, aparentemente en una contradicción insalvable con los alcances de un derecho fundamental, es imperativo siquiera metodológicamente mantener su validez prima facie, hasta que luego del examen de su proporcionalidad se defina si es legítima. En tanto dicha medida legislativa no sea

definitivamente calificada como inconstitucional, lo que sólo puede darse luego de analizar su proporcionalidad en sentido amplio; debe llamarse "intervención", concepto que tiene las ventajas de ser neutro al no traer las connotaciones negativas de términos como "vulneración" o "conculcación".

En el derecho constitucional, el principio de proporcionalidad responde especialmente a "la necesidad de asegurar la supremacía del contenido de las normas relativas a derechos fundamentales frente a la necesaria regulación legislativa"[35].

Toda providencia de autoridad restrinja el alcance de un derecho fundamental -u otro principio constitucional- sólo en la medida estrictamente indispensable para alcanzar un fin constitucionalmente lícito, de conformidad con la prohibición de exceso en el ejercicio del poder, inherente al Estado constitucional; así que es un criterio que sirve para determinar si la intervención legislativa en un derecho fundamental es legítima o no.

Luigui Ferrajoli, señala; "el principio de proporcionalidad cumple una función argumentativa en la interpretación de los principios fundamentales afectados en un caso concreto, para determinar el significado preciso de las disposiciones constitucionales que los contienen"[36].

El Derecho Penal moderno ha establecido como una característica fundamental de la pena, la proporcionalidad con la infracción, es decir el establecimiento de un criterio de igualdad entre el delito y la sanción

---

[35] ROXIN, Claus, Los Límites del Derecho Penal, (traducción de Raúl Pérez Conde), Edit. Trotta, Madrid, España, 2005, Pág. 237.

[36] FERRAJOLI, Luigui, El Fundamento de los Derechos Fundamentales, Edit. Trota, Madrid, 2010, Pág. 217.

aplicada a aquél. La doctrina manifiesta que la graduación de la pena debe darse básicamente contemplando los siguientes aspectos fundamentales: a) La gravedad de la infracción penal; b) La alarma social causada; c) El daño ocasionado en la víctima; d) La necesidad de prevenir la infracción; y, e) La necesidad de rehabilitación social del reo.

El tratadista Fernando Yavar Nuñez, establece: "El principio de proporcionalidad, o más precisamente los criterios que a él subyacen, son de uso común y habitual por tribunales constitucionales de Europa (por ejemplo Alemania, España y tímidamente Francia) y América (asimismo Estados Unidos y Argentina), y por jurisdicciones internacionales de protección de los derechos humanos como la europea, aunque ésta con una variante: la exigencia de un «denominador común» europeo sobre la intervención enjuiciada; la proporcionalidad «es aplicada casi universal-mente en el mundo jurídico occidental», sin importar la tradición a que se pertenezca o si se trata de tribunales domésticos o internacionales"[37]. Se traduce en el evidente intento del género humano por definir cada vez con mayor precisión objetiva a la justicia y buscar su efectiva realización. El concepto de «proporcionalidad» es una «noción general» que, a grandes rasgos, puede aplicarse y entenderse sin problema en cualquier área del conocimiento humano y no exclusivamente en la jurídica.

El tratadista alemán Matscher señala: "El principio de proporcionalidad juega un papel importante en todos los dominios del derecho, ya sea el derecho

[37] YAVAR NUÑEZ, Fernando, Apuntes Sobre Doce Ciencias Penales, Edit. Edino, Guayaquil, 2004, Pág. 305.

internacional (la represalia debe ser una respuesta proporcional a la violación de un derecho cometida por otro Estado), el derecho civil (fijación de la pensión alimenticia según las necesidades del acreedor y los medios del deudor), el derecho penal (pena proporcional a la gravedad del delito y a la falta de su autor), etcétera. Este principio de proporcionalidad asimismo está presente en toda la jurisprudencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos…"[38].

La Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccional y Control Constitucional en el Art. 3, numeral dos, establece; "Principio de Proporcionalidad.- Cuando existan contradicciones entre principios o normas, y no sea posible resolverlas a través de las reglas de solución de antinomias, se aplicará el principio de proporcionalidad. Para tal efecto, se verificará que la medida en cuestión proteja un fin constitucionalmente válido, que sea idónea, necesaria para garantizarlo, y que exista un debido equilibrio entre la protección y la restricción constitucional"[39]. Esta disposición legal hace referencia a la proporcionalidad que deben aplicar los Jueces Constitucionales, cuando exista contradicciones entre normas jurídicas, y la jerarquía constitucional.

Los alcances del control jurídico sobre el poder público han variado en el curso de la historia, ampliándose cada vez más según las finalidades y justificaciones que se han dado a la existencia estatal y a su orden jurídico.

---

[38] MATSCHER, Franz, Los contratos de Interpretación Jurisdiccional. Los métodos de interpretación en la Convención Europea, Nemesis-Bruylant, 1998, Pág. 37.

[39] LEY ORGÁNICA DE GARANTÍAS JURISDICCIONAL Y CONTROL CONSTITUCIONAL. Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito-Ecuador. Pág. 3.

De ser un simple instrumento del poder, el derecho pasó a ser una garantía contra el abuso de su ejercicio, con diversos grados de sujeción para la actividad estatal. Así hemos ido del Estado despótico al llamado Estado de derecho, y de éste al actual Estado constitucional democrático como ideal de la organización política de la sociedad, aunque el discurso político y el lenguaje de la judicatura a menudo suele referirse al Estado de derecho.

Bajo los principios doctrinarios anotados, la pena por naturaleza, debe ser aplicada en forma proporcional al delito, de manera que no pueda rayar en el campo de la venganza social a través de las llamadas penas crueles, ni tampoco debe ser tan benigna como para no causar miedo de parte de los otros miembros de la sociedad.

De lo anotado debo indicar que el principio de proporcionalidad consagrado en la Constitución en el Art. 76 numeral seis, se refiere al principio de proporcionalidad que el legislador debe de tipificar entre el delito y la sanción que le corresponda al tipo penal, la pena debe ser proporcional, considerando los resultados de la acción y el bien jurídico lesionado. Por otra parte, el principio de proporcionalidad que tipifica la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccional y Control Constitucional en el Art. 3, numeral dos, es aplicada por los jueces constitucionales en los casos que se encuentren con contradicciones entre las normas jurídicas jerárquicamente prevalece.

4.1.5. Principio de Humanización de Penas.

“El principio de humanización de la pena conduce necesariamente a manifestar respecto de la persona humana del procesado y sentenciado y

procura su reducción y rehabilitación social. El principio también reposa en la "Mínima Intervención del Estado", y en el Derecho Penal como "última ratio legis".

"Mínima culpabilidad", necesidad de descriminalizar, ciertos hechos punibles despenalizar los delitos de bagatela y desprisionalizar los establecimientos carcelarios"[40]

Este principio lo que busca en parte es atenuar la infracción, buscar la manera de que no afecte los derechos humanos de los procesados y de su familia.

El principio de humanidad de las penas hoy se ha dimensionado en dos aspectos fundamentales: el primero de ellos se asocia al llamado Derecho Penal Mínimo o de última ratio que viene exigiendo a los ordenamientos jurídicos el establecimiento de penas de no tan larga duración y la búsqueda de soluciones alternativas a su imposición bajo ciertas circunstancias que determinen las respectivas normas nacionales y por otro lado para aquellos casos en que las penas deban necesariamente ejecutoriarse de manera institucionalizadas emplear en ellos formas que no sean atentatorias de la dignidad humana, que desarrollen en el sujeto capacidades de adaptación a la vida bajo el respeto de las normas de convivencia social, tarea que ha sido considerada altamente compleja por los criminólogos y sociólogos.

Otro de los aspectos que se vincula con el tema está referido a la duración excesiva de las penas, parte integrante del atribuido carácter de degradante

[40] Principios Generales en el Régimen Penal Ecuatoriano.

e inhumano que a esta sanción penal se le viene atribuyendo, postura que defiende la idea de la imposibilidad de hablar de fines resocializadores en tales circunstancias. “En tal sentido se ha expresado el Tribunal Europeo de Derechos Humanos en resoluciones dictadas en asuntos de distintos países europeos”[41].

Desde mi punto de vista el principio de humanización de pena hace referencia que las penas privativas de libertad, en toda legislación solo se aplique en delitos gravísimos, es por eso, que en delito de prisión que llegan hasta cinco años como por ejemplo el robo, permite el procedimiento penal que se acojan a la conversión, procedimiento abreviado o suspensión condicional del procedimiento. Doctrinariamente se establece que las penas a nivel mundial sean aplicadas la máxima pena hasta quince años, y no como en otras legislaciones que traspasan los cien años de prisión.

4.1.6. Principio del Ser Humano

Para el profesor Argentino Raúl Zaffaroni: “En función del principio de humanidad, es cruel toda pena que resulte brutal en sus consecuencias, como las que crean un impedimento que compromete toda la vida del sujeto (muerte, castración, esterilización, marcación cutánea, amputación, intervenciones neurológicas). Igualmente crueles son las consecuencias jurídicas que se pretenden mantener hasta la muerte de la persona, puesto

[41] Sentencias de 7 de julio de 1989, Soering contra Reino Unido; 20 de marzo de 1991, Cruz Varas y otros contra Suecia; 25 de marzo de 1993, Costello-Roberts contra Reino Unido. El Tribunal Constitucional español también ha considerado que la larga duración, junto a otros factores, puede incidir en la consideración de la pena como inhumana o degradante (SSTC 30 marzo 2000, 12 junio 2000).

que importa asignarle una marca jurídica que la convierte en una persona de inferior dignidad”[42].

Están prohibidas las condenas inhumanas o crueles que comprometan para toda la vida de una persona, en los Estados de Derecho, y la violación al principio de humanidad transgrede derechos de las personas, así, este principio se aplica para personas que tienen enfermedades mentales o terminales y que por argumento humanitario, se les perdona la pena, es importante destacar cuando debe darse para personas privadas de su libertad pero que tienen enfermedades no terminales, pero de extremo sufrimiento.

En este tiempo se ha discutido en proceder en alivianar con disposiciones humanista ha tomado más fuerza para evitar penas crueles, inhumanas o degradantes que se evita de algunas personas por enfermedad llega a ser inhumano, por lo que no puede suceder a estas personas por tal situación.

En el Ecuador se señala en la Constitución de la República del Ecuador, el Principio pro ser humano lo encontramos en el artículo 417 además de tratados y convenios internacionales conforme se tratará más después.

4.1.7. Delito de Tránsito.

Los delitos culposos de tránsito se componen del elemento subjetivo de la voluntariedad en el hecho inicial y de un coeficiente culposos, consistente en

[42] ZAFFARONI, Eugenio Raúl, año 1999, “TRATADO DE DERECHO PENAL”, Parte General, Tomo I, Editorial “EDIAR”, Pág. 213.

la imprudencia, negligencia, impericia e inobservancia, que en algunos casos, se exige aisladamente, y en otros, en forma alternativa. La noción de previsibilidad es necesaria en los casos de imprudencia o negligencia, porque la una y la otra se manifiestan objetivamente como un efecto en la valuación de las consecuencias de la actuación propia.

La Imprevisibilidad en materia penal de tránsito, no debe ser entendido como absoluta, pues en ese caso se podría decir, que todo hecho es más o menos previsible, humana o científicamente. La imprevisibilidad que exige la ley consiste más bien en la forma sorpresiva en que el hecho aparece y se inserta dentro de la relación causal de los actos que una persona está realizando, ante lo cual esta persona nada puede hacer para evitar el resultado dañoso. Si el resultado era previsible y en consecuencia evitable, podrá haber responsabilidad culposa.

El ser consiente y voluntaria constituye la naturaleza de la acción, por lo tanto, ésta además de ser una manifestación de conocimiento realiza un resultado previsto y querido. Por la conciencia el hombre conoce la realidad objetiva y prevé las consecuencias de las acciones que decide ejecutar. La **voluntad** es la capacidad de decidir, de libertad de acción, de autodeterminación, que le permite al infractor elegir y realizar una acción determinada. En esta virtud, tenemos que “la **previsibilidad es una facultad de la conciencia** que permite conocer anticipadamente el desarrollo de la

acción que el agente elige y decide ejecutar”[43]. Por lo tanto el infractor se representa la acción elegida para su ejecución en todo su proceso de realización, y los resultados que se derivan de su completa ejecución.

“La previsibilidad, es la capacidad que tiene toda persona, para representarse en el futuro los resultados de una conducta dada, quiere decir que la previsibilidad es genérica en cambio, la previsión es la representación concreta de un resultado a base del acto que se va a ejecutar el individuo”[44].

En doctrina existen diversas teorías acerca de la causalidad siendo las más importantes la teoría de la causa necesaria y la teoría de la equivalencia de las condiciones. La primera de ellas sostiene que para establecer cuál es la causa determinante tiene que encontrarse el factor regulador que determine el resultado y se basa en la acción final. Según esta teoría en la producción de un resultado interviene distintas condiciones, todas equivalentes. Todas capaces de producirlo, pero hay una sola que realmente será la causa y es aquella que mediante una supresión mental hipotética va eliminando por etapas una a una las condiciones equivalentes hasta encontrar la que, sin ella, el hecho no se produce.

Conforme a esta última teoría se define como causa de un accidente cualquier comportamiento, acto o negligencia, sin el cual el accidente no se produce. Sin embargo, pese a dejarse establecido que dentro de la equivalencia hay una condición que es la causa, existen otras condiciones que también están ligadas al resultado.

---

[43] ABARCA GALEAS LUIS HUMBERTO.-El debido proceso penal acusatorio ecuatoriano. Corte Suprema de Justicia.-Quito- Ecuador. 2006. Pág. 251.

[44] YÁVAR UMPIÉRREZ, YÁVAR NUÑEZ. El Fiscal de Transito en el Sistema acusatorio.- Quito – Ecuador. 2006. Pág. 61.

Para el Programa Interamericano de Estadísticas Básicas (PIEB), es el evento no intencional en que se ocasionan lesiones o muertes de personas o daños a la propiedad, en vías abiertas al tránsito público, y en el cual está comprometido por lo menos un vehículo a motor en transporte. Las innumerables definiciones, como acontece también en otros campos, en vez de proporcionar un concepto exacto producen una indefinición del mismo pues para algunos tratadistas el accidente en el tránsito es una cosa y para otros guardando sí, cierta semejanza.

En el Ecuador la Policía Nacional ha llevado a cabo algunos programas entre los que destacan: el conductor elegido cuyo objetivo es reducir los índices de accidentes de tránsito y muertes relacionados con el abuso de alcohol, mediante un programa sostenido de concienciación social.

4.1.8. Culpabilidad.

Una vez que se ha comprobado que un acto es típico y antijurídico, el último necesario para determinar la existencia de un delito es la culpabilidad.

Es la relación directa que existe entre la voluntad y el conocimiento del hecho con la conducta realizada.

La culpabilidad "es el elemento subjetivo del delito y el eslabón que asocia lo material del acontecimiento típico y antijurídico con la subjetividad del autor de la conducta"[45]

[45] BETTIOL, Giuseppe, "Derecho Penal, Parte General", Bogotá, Editorial Temis, 1965, Pág. 90

Para el autor Guillermo Cabanellas a la culpabilidad la define como "la imputación de delito o falta, a quien resulte agente de uno u otra, para exigirle la correspondiente responsabilidad, tanto civil como penal"[46]. Desde el plano subjetivo la culpabilidad, "significa que el delito ha de ser causado psíquicamente por una persona que sea capaz ante el derecho penal"[47]. Es decir, la culpabilidad se le atribuye a una persona que en un proceso penal es capaz para responder a la pena que la ley penal le impone por el cometimiento de un delito del cual es responsable.

El profesor Claus Roxin de la Universidad de Munich, citado por el Dr. Alfonso Zambrano Pasquel, enfoca la culpabilidad desde su función político criminal señalando; "la culpabilidad tiene en realidad mucho menos que ver con la averiguación del poder actuar de un modo distinto, algo empíricamente difícil de constar, que con el problema normativo de si y hasta qué punto en los casos de circunstancias personales irregulares o condicionadas por la situación conviene una sanción penal a una conducta que, en principio, está amenazada con una pena"[48]. Se refiere a la capacidad que tiene el infractor para responder a una sanción por haber adecuado su conducta a las normativas tipificadas en la ley penal como delitos o contravenciones.

---

[46] LABATUT GLENA, Gustavo. "Derecho Penal". Tomo I. Novena Edición. Editorial Jurídica de Chile. Santiago de Chile. 1995. Pág. 112

[47] CABANELLAS, Guillermo. Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual. Editorial Heliasta. Tomo II. 28ª. Edición. 2003. Buenos Aires – Argentina. Pág. 445.

[48] ZAMBRANO PASQUEL, Alfonso. "Derecho Penal - Parte General". ARA Editores. Tercera Edición. Biblioteca Nacional. Impreso en Lima – Perú. 2006. Pág. 332.

4.2. MARCO DOCTRINARIO.

4.2.1. El Estado Constitucional de Derechos.

El jurista doctor Iván Castro Patiño, citado por José García Falconí, señala "En la actualidad hablar del Estado de Derecho es hablar del Estado Constitucional" agrega "la constitución está conformada por un conjunto de normas que no solo deben servir para ser declaradas o invocadas líricamente, sino fundamentalmente para prevalecer sobre cualquier otra norma legal"[49]

Hoy como dice el Dr. Fernando Flores, "hablar del Estado de Derecho es hablar del Estado Constitucional, porque lo que gravita en el ordenamiento jurídico es la norma fundamental, que hoy proviene de la Asamblea Constituyente de Montecristi"[50].

Hay que considerar que el Estado se funda con la nueva Constitución en nuevos valores- derechos que se consagran en esta Carta Fundamental y se manifiesta institucionalmente a través de la creación de mecanismos de democracia participativa, del control político y jurídico en el ejercicio de un catálogo de principios y del poder y sobre todo a través de la consagración constitucionales que inspiran toda la interpretación y el funcionamiento de la organización política de nuestro querido país llamado Ecuador, pues recordemos una vez más que la consideración de la persona humana y su

[49] CASTRO PATIÑO, Ivan, citado por, García Falconí, José. "La Corte Constitucional y la Acción Extraordinaria de Protección". Quito-Ecuador. 2008. Pág. 67

[50] FLORES, Fernando, citado por, García Falconí, José. "La Corte Constitucional y la Acción Extraordinaria de Protección". Quito-Ecuador. 2008. Pág. 68

dignidad es el presupuesto y el elemento central del nuevo estado Constitucional, social y democrático de derechos y de justicia que señala la nueva Constitución , esto implica que hay que tener en cuenta que esta nueva carta Fundamental, contempla a la persona humana en su manifestación individual y colectiva, como ente supremo y ultimo de toda autoridad y titular de derechos inalienables, para cuya protección se crea el estado y se otorgan competencias a sus agentes, esto es el fundamento de la Corte Constitucional y de sus atribuciones exclusivas que hoy las tiene.

"El Estado Constitucional de derecho es el resultado de una evolución del Estado de derecho, un perfeccionamiento de éste, motivada por la enervación o desintegración de los caracteres definitorios y de la funcionalidad del clásico Estado de Derecho"[51].

Por lo tanto el Estado Constitucional de Derecho nace del perfeccionamiento y avance del Estado de Derecho para de esta forma proteger e incluir en sus postulados la participación ciudadana.

Se puede bosquejar tres importantes característica de este modelo de Estado Constitucional: a) la supremacía constitucional y de los derechos fundamentales, sean estos de naturaleza liberal o social; b) la consagración del principio de legalidad constitucional como sometimiento efectivo a derecho de todos los poderes públicos, sin excepción, c) la funcionalización

[51] ZAGREBELSKY, Gustavo, EL DERECHO DÚCTIL, Tercera Edición. Editorial Trota, Madrid. 1999. Pág. 33.

de todos los poderes del Estado a la garantía del disfrute de los derechos de carácter liberal y de la efectividad de los derechos de carácter social.

“La idea esencial que configura al Estado Constitucional de derecho es la primacía constitucional, colocándola en un plano de juridicidad superior, vinculante e indisponible”[52]. Esto es para todos los poderes del Estado, además de la confirmación de vínculos y límites jurídico-constitucionales, tanto de carácter formal como substancial, que “condicionan y subordinan todos los actos de producción o ejecución jurídicas.

En este sentido se puede afirmar que las constituciones crean un referente de legitimidad para el ejercicio del poder político y para el cumplimiento de los derechos fundamentales.

“El principio de legalidad es entendido como fuente jurídica tanto de los modelos de legalidad como del modelo de legitimación, razón por la cual en él descansa la función garantista del derecho. Este cambio paradigmático operado por el Estado constitucional supone, además, una revisión cualitativa del sentido de la validez. Ésta deja de ser un atributo estable de las normas para pasar a convertirse en una situación con contenido complejo. La validez opera como una función integrante del sistema jurídico complejo y fragmentado en distintos planos de normatividad, desde los que establecen relaciones la simple atribución de competencia por la norma superior y la determinación de un procedimiento para la producción

[52] FERRAJOLI, Luigi, DERECHOS Y GARANTÍAS, LA LEY DEL MÁS DÉBIL, Editorial Trota, Segunda Edición, Madrid 2001. Pág. 24.

normativa, hasta la exigencia en determinados aspectos materiales vinculantes desde los planos superiores”[53].

Desde este punto de vista la legalidad se constituye en uno de los ejes primordiales y característicos del Estado Constitucional de Derecho, ya que se le asigna la función de garantizar el debido cumplimiento del Derecho.

La existencia de normas invalidas puede ser fácilmente explicada con sólo distinguir dos dimensiones de la regularidad o legitimidad de las normas; la que se puede llamar vigencia o existencia, que hace referencia a la forma de los actos normativos y que depende de la conformidad o correspondencia con las normas formales y la validez propiamente dicha o, si se trata de leyes, la constitucionalidad, que, por el contrario tiene que ver con su significado o contenido y que depende de la coherencia con las normas sustanciales de producción.

En definitiva, la conexión en lo referente al modelo jurídico como al modelo político del Estado constitucional, es el vector básico que permite controlar tanto la producción y ejecución formal como sustancial de los patrones normativos. Este modelo es el que corresponde a las exigencias y principios del Estado constitucional de derecho, pues asume estructuralmente la existencia de límites respecto del poder de decisión y, por tanto, hace posible la síntesis de los principios que exigen la limitación del poder del Estado y, por otro lado, la legitimidad de sus decisiones democráticas.

---

[53] . FERRAJOLI, Luigi, Ob. Cit. Pág. 23.

4.2.2. El Ius Puniendi o Derecho de Castigar.

El término ius puniendi, es una expresión utilizada para referirse a la facultad sancionadora que posee un estado, literalmente significa el derecho a penar o derecho a sancionar que poseo sus órganos de un estado debidamente organizado, surge como respuesta a la necesidad de conservar el orden social sancionando las conductas atentatorias que alteren la paz y equilibrio social.

Por consiguiente es la consecuencia, que la ley señala cuando se ha producido el quebrantamiento de la norma, cuando un individuo adecuo su comportamiento a un derecho legalmente protegido, y respuesta a esto recibe la sanción la misma que será de acuerdo al delito. Los tratadistas definen al respecto:

Según el autor Cuello Calón Eugenio en su obra "La Moderna Penología" señala; "la pena es la privación o restricción de bienes jurídicos impuesta conforme a la ley, por los órganos jurisdiccionales competentes, al culpable de una infracción penal"[54].

Para el tratadista Emiro Sandoval Huertas en su libro Penología Parte General y Especial, dice: "considero que la pena en sentido jurídico la coartación o supresión de un derecho personal que el Estado impone a través de su rama jurisdiccional a sujeto imputable que ha sido declarado

[54] CUELLO CALÓN, Eugenio; "La Moderna Penología". Editorial Bosch, Barcelona. Pág. 623.

responsable de infracción penal”[55]. La sanción de una pena significa la privación de algo que gozaba el sujeto, la pena representa la pérdida de valor jurídico lo que para derecho no significa un mal sino un bien, como hemos analizado la pena no está concebida como la venganza del Estado a nombre de la víctima sobre el infractor de la ley, sino más bien, se le da la idea de castigo o de retribución del mal causado por el infractor.

4.2.3. La Seguridad Jurídica.

El derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas procesales previas, claras, públicas y aplicables por los operadores de la justicia. “La Constitución de la República garantiza la seguridad jurídica, la que debe entenderse como la certeza de todo ciudadano de que los hechos se desarrollarán de una determinada manera en virtud del mandato de las leyes que rigen un país, es decir, produce certeza y confianza en el ciudadano sobre lo que es derecho en cada momento y sobre lo que, previsiblemente lo será en el futuro**.** La seguridad jurídica establece ese clima cívico de confianza en el ordenamiento jurídico, fundado en pautas razonables de previsibilidad que este presupuesto supone. La Seguridad Jurídica debe ser garantizada y así lo establece la Constitución de la República”[56].

El desarrollo efectivo de las capacidades del ser humano exige un mínimo de seguridad, tranquilidad y certidumbre, que coadyuven al uso y goce eficaz

[55] SANDOVAL HUERTAS, Emiro; “Penología Parte General y Especial”. Ediciones Jurídicas Gustavo Ibáñez, Santa Fe Bogotá Pág. 36.
[56] Sentencia No. 0035-09-SEP-CC. Caso No. 0307-09-EP. Considerando Quinto último párrafo. 09 de Diciembre de 2009. R.O. Suplemento #117 del 27 de enero del 2010.

de sus derechos, que no sean obstaculizados por la arbitrariedad no solo de las autoridades, de ahí que la seguridad no se reclama solo del Estado en sus distintas funciones, sino también del sector privado, sea de colectivos o de particulares que pueden amenazar los derechos de las personas, y en este caso se trata no solo de personas individualmente consideradas, sino también de personas jurídicas y aun de entes estatales.

La seguridad constituye un conjunto de condiciones, de medios y procedimientos jurídicos eficaces, que permiten desarrollar la personalidad de los ciudadanos en el ejercicio de sus derechos sin miedos, incertidumbres, amenaza, daños o riesgos, lo cual crea un ambiente de previsibilidad, no solo sobre el comportamiento ajeno, sino del comportamiento propio, y provoca protección frente a la arbitrariedad y a la vulneración del orden jurídico, provocadas no solo por el Estado, sino también por particulares.

De esta manera, “la seguridad jurídica es uno de los resultados de la certeza que otorga el cumplimiento de las formalidades jurídicas en el tiempo y a lo largo del proceso, siempre y cuando dichas formalidades sean justas y provoquen desenlaces justos y cuya inobservancia sea la razón y esencia misma de una sentencia, pues lo contrario configuraría una situación jurídica injusta, irrita o fraudulenta. En este contexto, el principio de seguridad jurídica va de la mano con el principio de justicia, pues una causa juzgada es

lícita cuando la sentencia o razonamiento que acepte o niegue derechos es justa y bien fundamentada”[57].

Tal como menciona la Corte en los fallos citados, la seguridad jurídica y el debido proceso son derechos de las personas y obligaciones y límites para el Estado, a través de la vigencia de estos principios se obtiene la certeza jurídica de las leyes y finalmente, se alcanza el mayor valor al que puede aspirar un Estado, la Justicia. No podemos permitir la vulneración de estos principios y derechos constitucionales a guisa de la supuesta reparación de otros derechos constitucionales. Los procedimientos específicos en materia de legalidad y jurisdicción ordinaria han sido creados en armonía a principios generales procesales y constitucionales y su respeto es obligatorio por los operadores de justicia; por lo tanto, esta seguridad que genera confianza y certeza no puede ser ignorada por ningún órgano del Estado.

La Justicia, como valor cúspide, sólo puede ser obtenida mediante un proceso idóneo. Por lo tanto, en el caso concreto, dado que existe un procedimiento establecido en la Ley para la determinación y el pago de indemnización por despido, su irrestricto cumplimiento es la única forma de realizar el valor Justicia, lo contrario implicaría validar cualquier método, incluso los de hecho, para hacer valer una supuesta pretensión que alguien pudiera alegar es justa.

[57] Sentencia No. 016-10-SEP-CC. Caso No. 0092-09-EP y 0169-09-EP Acumulados. 28 de Mayo del 2010. R.O. Suplemento # 202.

En síntesis, el debido proceso –derecho de las personas y de entes estatales- se materializa en la causa en estudio, a través del irrestricto apego a las normas adjetivas que regulan las relaciones laborales y las reclamaciones que de ella deriven, inobservar estos procedimientos implicaría crear inseguridad jurídica traducida en la imprevisibilidad de la aplicación de las normas para toda la colectividad, o lo que es lo mismo, negar la justicia.

4.2.4. Estructura del Principio Constitucional de Proporcionalidad.

En tanto el principio de Proporcionalidad se legitima en la interpretación Constitucional, este principio aparece como un conjunto de articulado de tres Sub principio: idoneidad, necesidad, y proporcionalidad en sentido estricto. Cada uno de estos principios expresa una exigencia que toda intervención en los derechos fundamentales debe cumplir, a continuación explicaremos estos Subprincipio:

a) **"Subprincipio de idoneidad o de adecuación**.- toda restricción de os derechos fundamentales debe ser idónea o capaz para fomentar un objetivo constitucionalmente legítimo. Es así que este Subprincipio supone dos cosas: primero la legitimidad constitucional del objetivo, y segundo la idoneidad de la medida utilizada.

b) **Subprincipio de necesidad.**- significa que para una restricción en los derechos fundamentales sea necesaria, no debe existir ningún otro medio alternativo que revista, por lo menos, la misma idoneidad para alcanzar el

objetivo propuesto y que sea más benigno con el derecho afectado. Se trata de una comparación de la medida adoptada con los medios alternativos disponibles, y en lo cual analiza por un lado, la idoneidad equivalente a mayor del medio alternativo, por otro su menor grado de intervención en el derecho fundamental.

c) **Subprincipio de Proporcionalidad estritu sensu:** según el cual para que la restricción en los derechos fundamentales sea legítima, el grado de realización del objetivo de intervención debe ser por lo menos equivalente o proporcional al grado de afectación del derecho fundamental. Se trata por tanto, de la comparación de dos intensidades o grados: la realización del fin de la medida examinada y la afectación del derecho fundamental"[58].

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

Significado y contenido: el principio de proporcionalidad suele estudiarse desde dos sentidos, el amplio y el estricto, pero este último se encuentra recogido dentro del primero. Por tanto, la proporcionalidad en sentido amplio engloba tres exigencias:

[58] Congreso Latinoamericano, de derecho Penal y Criminología, editorial Leyer, Bogotá Colombia 2006.Pag.226

1. **“La exigencia de adecuación a fin**: implica que bien el juez o el legislador tiene que elegir la medida o sanción que sea adecuada para alcanzar el fin que la justifica. Para ello han de tener en cuenta el bien jurídico que se tutele. La pena optima ha de ser cualitativa y cuantitavamente adecuada al fin.
2. **La exigencia de necesidad de pena:** si se impone una pena innecesaria se comete una injusticia grave, para que la pena sea necesaria tiene que darse 3 requisitos: (los últimos dos dirigidas sobre todo al legislador, al juez solo en la medida en que tiene que individualizar).

a. La exigencia de menor injerencia posible o de intervención mínima: es decir, la sanción que se imponga ha de ser la menos grave posible de las que tengamos a disposición. Este requisito ha de exigirse tanto en el momento de la culminación de la pena abstracta (o determinación en abstracto de la pena: 10 a 15 años) como en la fijación de la pena en concreto (11 años).
b. La exigencia de fragmentariedad: lo que significa que al legislador penal no le compete castigar todos los delitos sino sólo aquellos que vayan contra bienes jurídicos susceptibles de protección penal y que solo se recurre al Derecho Penal frente a los ataques más graves e intolerables.
c. La exigencia de subsidiariedad: quiere decir que el Derecho Penal solo ha de intervenir de manera residual, cuando se demuestre que el resto de mecanismos del Orden Jurídico han fracasado en la tutela de un bien

jurídico agredido. En 1ª. instancia nunca debe intervenir el Derecho Penal, sólo en (última ratio).

3. **La proporcionalidad en sentido estricto:** se exige básicamente al juez para que este realice un juicio de ponderación o valoración donde valore la carga o gravedad de la pena (la cual tiene que venir dada por determinados indicios: gravedad conducta, bien a proteger, etc.) y el fin que persigue con esa pena"[59].

De acuerdo a esta fundamentación, los sub principios de proporcionalidad en si tratan de que normas fundamentales de este principio no se vean desproporcionadas, que no vulnere el contenido esencial de los derechos y la dignidad de las persona humana lesionando sus derecho.

4.2.5. La Sana Crítica.

"El método de la sana critica consiste en considerar un conjunto de normas de criterios de los jueces, basadas en pautas de la lógica, la experiencia y la psicología, y aún del sentido común, que aunadas llevan al convencimiento humano"[60].

Las reglas de la Sana Critica están integradas, por una parte con los principios fundamentales del intelecto humano, pilares de todo conocimiento racional e instrumento de certeza, en su camino hacia la verdad lógica y

[59] Congreso Latinoamericano de Derecho Penal y Criminología, editorial Leyer, Bogotá Colombia 2006.Pág. 227.
[60] http://produccion.fsoc.uba.ar/avefenix/Boletines/b16/sana.html

ontológica, y por otra parte por las reglas empíricas denominadas máxima de experiencias.

Esa libertad dada por la Sana Critica, reconoce un límite que es el respeto a las normas que gobiernan la corrección del pensamiento**,** es decir las Leyes de la lógica, de la Psicología y de la experiencia común, por lo que es exigible que las conclusiones a que se arriben *sean del fruto racional de las pruebas del proceso,* sin afectación del principio lógico de razón suficiente, que exige la prueba en que se funde solo permita arribar a una única conclusión y no a otra, debiéndose no solo respetar aquellos principios sino además, los de identidad, contradicción, y tercero excluido.

Este razonamiento expuesto comprende la razón jurídica de lo que contiene el método de la Sana Critica Judicial o Libre Convicción, ello significa, que los magistrados, en el momento de fallar, sentenciar, deben aplicar este método, que consiste en fundar su resolución no en su convencimiento personal, no en lo que ellos piensen, sino que deben hacerlo de una forma razonada y aplicar la sana critica, es decir que su convencimiento debe realizarse mediante las pruebas aportadas al proceso y no apartándose de ellas, deben contar con certeza apodíctica, y a través de ella aplicar la sana critica judicial, que no es lo mismo que la íntima convicción.

Ello significa, que solo fundamentan sus resoluciones, en lo que ellos piensan, pero se apartan de las pruebas del proceso, y violan la aplicación del método de la libre convicción o sana critica judicial, nuestra legislación

prohíbe a los magistrados aplicar la íntima convicción, (o sea resolver sobre lo que ellos piensan), sino que deben fundamentar sus resoluciones bajo las pruebas del proceso y aplicar la sana critica, acompañada de una prueba acabada y directa, algo que en el 90 % de los casos no se realiza, porque para hacer cumplir la ley, los encargados de hacerla cumplir la violan constantemente.

"El método ilegal que emplean la mayoría de los magistrados, es el de la Íntima Convicción, que es el método que se aplica por ejemplo en los juicios por jurados, donde el jurado falla sobre su convencimiento personal, desconociendo las razones de derecho que posibilitan un mejor entendimiento del razonamiento a emplear"[61].

Es por eso, que si la ley obliga a los magistrados apartarse de la íntima convicción y la mayoría la usa, lo que están constantemente haciendo es violar nuestro ordenamiento jurídico, y de esa forma desnaturalizan nuestro estado de derecho, convirtiendo a la justicia, en la reina de las injusticias.

[61] http://produccion.fsoc.uba.ar/avefenix/Boletines/b16/sana.html

4.3. MARCO JURÍDICO.

4.3.1. Constitución de la República del Ecuador.

La Constitución de la República del Ecuador en el Art. 1, establece; “El Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico. Se organiza en forma de república y se gobierna de manera descentralizada.

La soberanía radica en el pueblo, cuya voluntad es el fundamento de la autoridad, y se ejerce a través de los órganos del poder público y de las formas de participación directa previstas en la Constitución”[62].

Éste es un cambio de fondo, cualitativo, que ha provocado una revolución dentro del conocimiento del Derecho Constitucional; por lo tanto, los viejos paradigmas ya no tienen función ni significado en la actual organización y desarrollo del Estado ecuatoriano. Con esta primera declaración, además, nuestro país ha ingresado de lleno a un nuevo mundo jurídico-político, al mundo del Neo constitucionalismo latinoamericano que constituye ya un cambio revolucionario epistemológico y político.

Se ha instaurado, entonces, un nuevo rol del Estado y una legitimidad sustantiva y procesal diversa a la tradicional de tipo formal, legal o fríamente

[62] CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2011, Art. 1

racional sin tomar en cuenta el mundo real y humano que es donde tienen lugar las relaciones jurídicas.

La Constitución está conformado por un sin número de normas en beneficio de las personas que conformamos el Estado, estas normas están orientadas a salvaguardar nuestros derechos; es así, que en el Art. 11 establece “el ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios:

1. Los derechos se podrán ejercer, promover y exigir de forma individual o colectiva ante las autoridades competentes, estas autoridades garantizaran su cumplimento.

2.- Todas las personas son iguales y gozaran de los mismos derechos, deberes y oportunidades.

   Nadie podrá ser discriminado por razones de etnia, lugar de nacimiento, edad, sexo, identidad de género, identidad cultural, estado civil, idioma, religión, ideología, filiación política, pasado judicial, condición socio-económica, condición migratoria, orientación sexual, portar VIH, discapacidad, diferencia física, ni cualquier otra distinción, personal o colectiva, temporal o permanente, que tenga por objeto o resultado menoscabar o anular el reconocimiento, goce o ejercicio de los derechos. La ley sancionará toda forma de discriminación.

El Estado adoptará medidas de acción afirmativa que promueve la igualdad real a favor de los titulares de derechos que se encuentren en situación de desigualdad.

3.- Los derechos y garantías establecidas en la Constitución y en los instrumentos internacionales de derechos humanos serán de directa e inmediata aplicación por y ante cualquier servidora o servidor público, administrativo o judicial, de oficio o a petición de parte.

Para el ejercicio de los derechos y las garantías constitucionales no se exigirán condiciones o requisitos que no estén establecidos en la Constitución o la ley.

Los derechos serán plenamente justiciables. No podrá alegarse falta de norma jurídica para justificar su violación o desconocimiento para desechar la acción por esos hechos ni para negar su reconocimiento”[63].

Esta disposición enmarca los derechos constitucionales en general, que tenemos todos los habitantes de este país y la forma como se los debe aplicar y ejecutar para que no existan violaciones en su ordenamiento.

Es deber fundamental del Estado, respetar y hacer respetar los derechos garantizados en la Constitución de la República del Ecuador, esto debido que la existencia actual de los derechos humanos es el resultado de las

[63] CONSTITUCIÓN DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR, Art. 11, Pág.6

luchas que han dado distintos grupos y sectores en diferentes periodos, con el objetivo de lograr una vida más grata y más digna para el ser humano.

El Art. 66, numeral 1, de la Constitución de la República, de manera expresa "prohíbe a la pena de muerte"[64], la que no cabe en un sistema penitenciario que como veremos más adelante, al menos en los términos legales, se propone la rehabilitación social del reo. Además, por excelencia la pena de muerte es directa contrapuesta al reconocimiento sustancial del derecho a la vida que reconoce la mencionada disposición constitucional como derecho primordial de las personas en el Ecuador. Es obvio que la pena de muerte no puede coexistir con la institucionalidad de un Estado autoproclamado como democrático y profundamente respetuoso de los derechos humanos.

Así mismo, el Art. 66, numeral 3, de la Constitución de la República del Ecuador, reconoce el derecho a la integridad personal, y preconiza los aspectos físico, psicológico, moral y sexual, y precisamente en aras de garantizar tan sustanciales atributos de la personalidad humana, prohíbe de manera expresa las penas crueles, las torturas, todo procedimiento inhumano, degradante o que implique cualquier forma de violencia. Entonces, en nuestro ordenamiento jurídico no caben las penas crueles, es decir aquellas que causen profundas lesiones en la estructura fisiológica o psicológica de la persona, por ejemplo la pena de muerte, la tortura o el tormento. Sin embargo, a este respecto debería reflexionarse que en la práctica en el Ecuador, si se vienen aplicando penas que rayan en el campo

[64] CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR. Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito-Ecuador. 2008. Art. 66.

de la crueldad, pues no se puede catalogar de otra manera al hacinamiento inhumano de personas que se observa en el sistema penitenciario nacional, donde sin duda alguna se produce una letal degradación de la personalidad humana, que es sometida a un medio sumamente violento y hostil, en realidad nada apropiado para la rehabilitación social. Igualmente considero que se raya en el campo de la pena cruel, cuando se mantienen recluidos en los centros de rehabilitación social del Ecuador a personas en grave estado de peligro o vulnerabilidad, como sería por ejemplo el caso de personas que padecen de enfermedades graves, incurables y muchas veces en etapa terminal, por lo que la permanencia de estos ciudadanos en las deplorables condiciones de los mal llamados Centros de Rehabilitación Social del país, se convierte en un suplicio que resulta incomprensible en una civilización que se dice humanista y respetuosa de los elementales derechos que le corresponden a toda persona en razón de su naturaleza humana. En torno a este tema abundaremos el estudio en las páginas posteriores.

También se relaciona con el estudio de la pena, lo establecido en el 80 de la Constitución, donde en aras de la protección del derecho a la integridad personal, se establece la imprescriptibilidad de acción y de pena para los delitos de lesa humanidad, entre los que se encuentran el genocidio, tortura, desaparición forzada de personas, secuestro y homicidio por razones políticas o de conciencia, así como la negativa de la posibilidad de indulto o amnistía en tales casos. Esto pienso que se justifica en razón de la finalidad suprema de proteger a las personas de los abominables delitos de lesa

humanidad, que por su naturaleza profundamente lesiva de la persona humana en todos sus aspectos, merecen el profundo repudio de los ciudadanos.

El Art. 76 de la Constitución de la República del Ecuador, hace alusión al derecho al debido proceso, que es precisamente uno de los aspectos en los que se nota algunos avances en la legislación constitucional de 2008, estableciendo en el numeral 3 de dicha disposición el "principio de legalidad de la pena"[65], que en lo medular se refiere a que ninguna persona puede ser juzgada o penada por un acto que no se hubiere encontrado con anterioridad tipificado como infracción penal. También se establece en el numeral 5 del Art. 76, "el principio pro reo"[66], que determina en cuando se produjere conflicto o concurso entre normas sancionatorias se aplicará aquella más favorable al reo, e incluso en caso de duda, se aplicará la norma que contenga sanciones en el sentido más favorable al reo. Además, de acuerdo a este principio del debido proceso, en materia de normas penales, se establece el principio de retroactividad de la norma que contenga una sanción más favorable al infractor aun cuando la promulgación de esta fuere posterior al cometimiento del delito.

Es muy importante el "principio de proporcionalidad entre infracciones y sanciones"[67] que establece el numeral 6 del Art. 76 de la Constitución de la República, pues de acuerdo a esta disposición debe primar un criterio de

[65] CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR. Ley Cit. Art. 76.
[66] CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR. Ley Cit. Art. 76.
[67] CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR. Ley Cit. Art. 76.

igualdad entre la gravedad de la infracción, la necesidad de rehabilitación social del reo, el daño causado y la alarma social que ha provocado el hecho delictivo y la pena que se aplique en el caso específico. Es obvio que si la pena es proporcionalmente inferior al delito se podría hablar de que existe cierta impunidad; en cambio, si la pena es sustancialmente más grave que la infracción se estaría rayando en el campo de las penas crueles.

Es sumamente importante la posibilidad de sustitución de penas, que lamentablemente hasta el momento no se ha desarrollado en la instrumentación normativa secundaria, que contempla aspectos peculiares de suma importancia como son: la naturaleza específica de cada caso, la personalidad del infractor y la necesidad de reinserción social del sentenciado. Pese a los diez años de vigencia de la Constitución de 1998, y a cuatro años de vigencia de la nueva Constitución, que también contempla como principio la sustitución de penas privativas de libertad, aún continuamos con un sistema indiscriminado de aplicación de penas que entraña gravísimas injusticias, y que básicamente revela la incapacidad legislativa del antiguo Congreso Nacional y de la actual Asamblea Nacional, que hasta el momento no ha sido capaz de desarrollar el principio de sustitución de penas privativas de la libertad considerando las características propias de cada caso y las estrictas necesidades de rehabilitación social del reo. Merced a esta grave omisión de nuestros legisladores continuamos con un sistema penitenciario profundamente contradictorio y que reitero raya de manera directa en la crueldad y degradación del ser humano, lo que ha

aumentado a niveles insoportables la delincuencia en nuestro país que es consecuencia directa de la reincidencia en que recaen los presuntos "rehabilitados socialmente", que demuestran haber aprovechado la escuela de crimen que constituyen nuestras cárceles, y que lejos de rehabilitarlos ha acumulado en ellos resentimiento, que al explotar en sus actos delincuenciales han sembrado de sangre, angustia y desesperación, el rostro del Ecuador entero.

Es muy importante destacar expresamente lo que señala el Art. 77, numeral 11 de la Constitución en cuanto manifiesta que: "Art. 77.- En todo proceso penal en que se haya privado de la libertad a una persona, se observarán las siguientes garantías básicas: … 11.- La jueza o juez aplicará las medidas cautelares alternativas a la privación de libertad contempladas en la ley. Las sanciones alternativas se aplicarán de acuerdo con los casos, plazos, condiciones y requisitos establecidos en la ley"[68].

De esta disposición suprema debe quedar muy claro, que si bien es cierto la aplicación de sanciones sustitutivas a las penas privativas de libertad es una facultad discrecional del Juez, pero también es verdad que debe prioritariamente mirar hacia aquellas, cuando así lo ameriten las circunstancias de cada caso, la personalidad el infractor, plazos, condiciones y requisitos exigidos por la ley, situaciones que como sabemos no se encuentran normadas en forma expresa en la Ley. Por otro lado, es necesario considerar que por el momento son inaplicables las sanciones

[68] CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Ley Cit. Art. 77 numeral 11

sustitutivas a la privación de la libertad, pues estas no se encuentran previstas en el ordenamiento jurídico penal, así lo dispone en forma expresa el Art. 76 numeral 3 de la misma Constitución de la República del Ecuador, cuando en forma categórica señala: "Nadie podrá ser juzgado ni sancionado por un acto u omisión que, al momento de cometerse, no esté tipificado en la ley como infracción penal, administrativa o de otra naturaleza; ni se le aplicará una sanción no prevista por la Constitución o la ley"[69].

Entonces, es evidente que por el momento son inaplicables sanciones sustitutivas a la privación de la libertad, pues estas no se encuentran señaladas, normadas y definidas en nuestro ordenamiento penal, por tanto es una obligación indispensable de nuestro legislador el preocuparse de forma urgente por realizar reformas al Código Penal, determinado de manera expresa cuáles son las sanciones alternativas y sustitutivas de las penas privativas de libertad, y en qué casos y a favor de qué infractores son susceptibles de aplicarse, pues en caso contrario se podría dar lugar a que infundadamente se niegue el derecho del reo a beneficiarse de sanciones alternativas o sustitutivas, o también en otros casos se puede dar lugar a qué peligrosos delincuentes en contubernio con juzgadores complacientes se beneficien de ellas, cuando en realidad presentan graves niveles de peligrosidad que ponen en serio riesgo a su entorno social.

[69] CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Ley Cit. Art. 76 numeral.3.

4.3.2. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

El Art. 1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece: “la presente ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del transporte terrestre, Transito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladen de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo el desarrollo socio- económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos”[70].

El objetivo principal de la Constitución así como leyes orgánicas es la protección de las personas que trasladen de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, esto por medio de una adecuada planificación y regulación y lo más importante cuando exista quebrantamiento en su ordenamiento se pueda aplicar un correcto procedimiento y juzgar a la persona culpable.

El Art. 106 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial. “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito”[71].

---

[70] LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL. Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito-Ecuador. 2008. Art.1 y 2, Pág. 7.
[71] Ibídem.- Art. 106.

Las infracciones de tránsito se clasifican en contravenciones y delitos; Las infracciones de tránsito son culposas y conllevan la obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios, por parte de los responsables de la infracción, no serán punibles cuando son resultado de fuerza mayor y caso fortuito.

El Art. 107 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece: "las infracciones de tránsito se dividen en delitos y contravenciones"[72]. Esto se encuentra bien definido y delimitado.

El Art. 108 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial determina: "las infracciones de tránsito son culposas y conllevan la obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios, por parte de los responsables de la infracción.

La acción para perseguir los delitos de tránsito es pública de instancia oficial.

En lo relativo a la prescripción del delito y de las penas y al ejercicio de la acción penal por delitos de tránsito, se estará a lo dispuesto en el Código Penal y Código de Procedimiento Penal"[73].

La Ley de Transito establece precisamente que la persona que de conformidad al trámite respectivo se encontraría los elementos suficientes para demostrar su culpabilidad, sería responsable en pagar los daños y perjuicios en las victimas, pero para esto no se revela rubros indemnizatorios

[72] LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL. Ley Cit. Art. 107
[73] Ibídem.- Art. 108

o de resarcimiento sino que esto se debería calcular de acuerdo a la realidad del accidente y al estado físico y emocional de los afectados.

En el Art. 115 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece "si como resultado de un accidente de tránsito quedare abandonado un vehículo y se desconociera la persona que lo conducía, mientras no se prueba lo contrario, para efectos de responsabilidad civil, se presumirá que el conductor era su dueño. Si el vehículo es de propiedad del Estado, o de instituciones del sector público o de personas jurídicas, se presumirá que lo conducía la persona encargada de la conducción de tal vehículo"[74].

Esta norma tiene mucha importancia porque es muy particular escuchar en los medios de comunicación que dejan abandonados los vehículos una vez cometido un accidente de tránsito, desconociendo por completo la persona que lo cometió, pero por lo relacionado a la responsabilidad civil se lo debe hacer directamente coautor al dueño del vehículo para que responda por los daños y perjuicios ocasionados en los afectados a igual sucede con los vehículos de las instituciones públicas.

El Art. 121 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece:

"se considera circunstancias agravantes:

[74] LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL. Ley Cit. Art.115.

a) Cometer infracción en estado de embriaguez o de intoxicación por efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas;

b) Abandonar a las víctimas del accidente o no procurarles la ayuda requerida, pudiendo hacerlo;

c) Evadir la acción de justicia por fuga u ocultamiento;

d) Borrar, alterar u ocultar las señales huellas o vestigios dejados por la infracción, u obstaculizar las investigaciones para inducir a engaño o error a la administración de justicia.

e) Estar el infractor perseguido o prófugo por un delito de tránsito anterior;

f) Conducir sin licencia, o con una licencia de categoría inferior a la requerida, o mientras está vigente la suspensión temporal o definitiva de la misma.

g) No tener el automotor el seguro obligatorio de accidentes de tránsito SOAT en vigencia y;

h) La realización de actos tendentes a entorpecer el adecuado desenvolvimiento del proceso, entre los cuales se halla incluida la no asistencia injustificada a cualquier audiencia”[75].

[75] LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL. Ley Cit. Art. 122.

En esta normativa la ley de tránsito castiga severamente a la persona que está inmersa en cualquiera de estos literales porque considera actos negativos o peor detestables que acarrean vulneración a su ordenamiento y por consiguiente violación a los derechos de las víctimas y su no reparación por los daños y perjuicios ocasionados en su integridad. Todo esto conlleva a que se considere el estado de ebriedad como circunstancia agravante, lo que aumenta la pena y demuestra la peligrosidad culposa del infractor.

Art. 123 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, hace referencia de las penas y su modificación estableciendo.- Las penas aplicables a los delitos y contravenciones de tránsito son:

a) “Reclusión;

b) Prisión;

c) Multa;

d) Revocatoria, suspensión temporal o definitiva de la licencia o autorización para conducir vehículos;

e) Reducción de puntos;

f) Trabajos comunitarios”[76].

Una o varias de estas penas se aplicarán de conformidad con lo establecido en cada tipo penal.

En todos los casos de delitos y contravenciones de tránsito se condenará obligatoriamente al infractor con la reducción de puntos en la licencia de

[76] LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL. Ley Cit. Art.123

conducir de conformidad con la tabla contenida en el artículo 97 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sin perjuicio de la pena peculiar aplicable a cada infracción.

Art. 124 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.- "En los delitos de tránsito, cuando se justifique a favor del infractor la existencia de circunstancias atenuantes y ninguna agravante, la pena de reclusión mayor se reducirá a reclusión menor"[77].

Las penas de prisión y de multa, se reducirán hasta en un tercio de las mismas, cuando se justifique a favor del infractor la existencia de circunstancias atenuantes y ninguna agravante. No se concederá el reemplazo que indica este inciso en el caso de que el infractor haya abandonado a las víctimas, se haya dado a la fuga o haya cometido la infracción en estado de embriaguez o bajo los efectos de drogas o sustancias estupefacientes o psicotrópicas.

En los casos de sustitución de la prisión, el juez está obligado a supervisar, Periódicamente el cumplimiento de la sanción impuesta.

Art. 125 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.- "Los conductores profesionales y no profesionales que hayan perdido la totalidad de los puntos de su licencia de conducir, por infracciones de tránsito y cuya pena haya sido cumplida, podrán recuperar su licencia con 15 puntos, siempre y cuando la vigencia de su licencia haya superado los dos

[77] LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL. Ley Cit. Art.1

años y medio, y hayan aprobado un curso de capacitación relacionado con la actualización de temas en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial no menor a 30 días de duración en las Escuelas o centros autorizados, de acuerdo al Reglamento que se dicte para el efecto”[78].

El Art. 126 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece; “que quien conduciendo un vehículo a motor en estado de embriaguez, o bajo el efecto de sustancias estupefacientes o psicotrópicas ocasione 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 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general”[79].

Conducir bajo los efectos del alcohol etílico representa una desventaja total en un siniestro de tránsito de tránsito para cualquier conductor, pues como se trata de un estado de semiinconsciencia deliberado, la responsabilidad del hecho de sangre o de la colisión se inclinará al conductor que circulaba desde luego que se le haya comprobado médicamente o científicamente su ingesta de licor y debido a esto se producen los delitos de tránsito como forma habitual es considerada circunstancia agravada por que existe la intención de manejar sabiendo que no se encuentra bien física y emocionalmente.

[78] LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL. Ley Cit. Art.125.
[79] LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL. Ley Cit. Art.126.

El Art. 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece: “Será sancionado con prisión de tres a cinco años, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo y multa de veinte remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, quien ocasionare un accidente de tránsito del que resultare la muerte de una o más personas, y en el que se verifique cualquiera de las siguientes circunstancias:

a) Negligencia Impericia

b) Imprudencia

c) Exceso de velocidad

d) Conocimiento de las malas condiciones del vehículo

e) Inobservancia a la presente ley y su reglamento, regulaciones técnicas u órdenes legitimas de las autoridades o agentes de tránsito”[80].

Se evidencia en esta norma que en cualquier delito de tránsito siempre tienen que estar acompañadas las circunstancias indicadas, siendo por lo tanto situaciones agravantes para el conductor del vehículo, cuando se establezca su responsabilidad en dicha infracción.

Para no profundizarnos debo indicar que estas circunstancias ya se encuentran estudiadas en el capítulo respectivo.

El capítulo VI de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el Art. 147 establece lo relacionado a la Jurisdicción,

[80] LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL. Ley Cit. Art. 127.

Competencia, para delitos y Contravenciones, indicando "que el Juzgamiento de los delitos de tránsito, corresponde en forma privativa a los Jueces de Tránsito dentro de sus respectivas jurisdicciones territoriales o a quienes hagan sus veces y a las demás instancias determinadas en la ley orgánica de la función judicial"[81]. Esta normativa nos indica muy claramente que para la tramitación de los delitos y contravenciones la competencia es exclusiva de los Juzgados de Tránsito de cada cabecera provincial, quienes serán los encargados de conocer y resolver las causa de accidentes de tránsito.

En el Art 150 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial **establece: "**Cuando un agente de tránsito presuma que quien conduce un vehículo automotor se encuentra en estado de embriaguez, procederá a realizar de inmediato el examen de alcohotest. Para el efecto, los agentes encargados del control del tránsito en las vías públicas, portarán un alcohotector o cualquier aparato dosificador de medición. No obstante, si fuere posible efectuar, de inmediato, el examen de sangre y de orina en una clínica, hospital o cualquier otro establecimiento médico o laboratorio de análisis clínico, se preferirán estos exámenes Igualmente, si se sospecha que quien conduce un vehículo automotor se halla en estado de intoxicación por haber ingerido drogas estupefacientes o

[81] LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL. Ley Cit. 147.

sustancias psicotrópicas, se realizará el correspondiente examen pericial por medio del narco tex, exámenes de sangre u orina o todos ellos juntos”[82].

Art. 151 **de la** Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial **determina: “**Cuando producido un accidente de tránsito se presuma que quien lo causó se encontraba en estado de embriaguez o en estado de intoxicación por haber ingerido drogas estupefacientes o sustancias psicotrópicas, si es posible, se procederá a realizar de inmediato los exámenes de alcoholemia o narcotex, según el caso. Si las condiciones físicas del causante del accidente imposibilita realizar las mencionadas pruebas, el agente que toma procedimiento acompañará el traslado del herido a una clínica, hospital u otro establecimiento médico, en donde se le realizará los exámenes correspondientes”[83].

En el caso de que el presunto infractor se negare a que se realice dichos exámenes se le practicará de forma inmediata el examen psicosomático establecido en el reglamento.

En caso de que el resultado de estos exámenes físicos sea positivo se detendrá al infractor que se encuentra bajo los efectos de sustancias, estupefacientes, drogas o en estado de embriaguez, en cuyo caso además se deberá adjuntar al parte la prueba de video de éste examen, para cuyo propósito se dotará a las autoridades de control correspondientes de los elementos técnicos necesarios para la obtención de éste video.

[82] LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL. Ley Cit. 150.
[83] LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL. Ley Cit. 151.

Los niveles máximos de concentración de alcohol en la sangre, tolerables para la conducción de vehículos automotores, serán determinados en el Reglamento respectivo.

4.3.2. Código Orgánico Integral Penal.

Delitos culposos de tránsito.- **Art. 376**.- "Muerte causada por conductor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan.- La persona que conduzca un vehículo a motor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan y ocasione un accidente de tránsito del que resulten muertas una o más personas, será sancionada con pena privativa de libertad de diez a doce años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos"[84].

En el caso del transporte público, además de la sanción prevista en el inciso anterior, el propietario del vehículo y la operadora de transporte serán solidariamente responsables por los daños civiles, sin perjuicio de las acciones administrativas que sean ejecutadas por parte del organismo de transporte competente sobre la operadora.

Art. 377.- Muerte culposa.- "La persona que ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas por infringir un deber objetivo de cuidado, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por seis meses una

[84] CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL. Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito-Ecuador. 2014. Art. 376.

vez cumplida la pena privativa de libertad.

Serán sancionados de tres a cinco años, cuando el resultado dañoso es producto de acciones innecesarias, peligrosas e ilegítimas, tales como:

1. Exceso de velocidad.
2. Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo.
3. Llantas lisas y desgastadas.
4. Haber conducido el vehículo más allá de las horas permitidas por la ley o malas condiciones físicas de la o el conductor.
5. Inobservancia de leyes, reglamentos, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito”[85].

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

La misma multa se impondrá a la o al empleador público o privado que haya exigido o permitido a la o al conductor trabajar en dichas condiciones.

Art. 378.- Muerte provocada por negligencia de contratista o ejecutor de obra.- “La persona contratista o ejecutor de una obra que por infringir un deber objetivo de cuidado en la ejecución de obras en la vía pública o de construcción, ocasione un accidente de tránsito en el que resulten muertas

[85] CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL. Ley Cit. Art. 377.

una o más personas, será sancionada con pena privativa de libertad de tres a cinco años”[86].

La persona contratista o ejecutora de la obra y la entidad que contrató la realización de la obra, será solidariamente responsable por los daños civiles ocasionados.

Si las obras son ejecutadas mediante administración directa por una institución del sector público, la sanción en materia civil se aplicará directamente a la institución y en cuanto a la responsabilidad penal se aplicarán las penas señaladas en el inciso anterior a la o al funcionario responsable directo de la obra.

De verificarse por parte de las autoridades de tránsito que existe falta de previsión del peligro o riesgo durante la ejecución de obras en la vía pública, dicha obra será suspendida hasta subsanar la falta de previsión mencionada, sancionándose a la persona natural o jurídica responsable con la multa aplicable para esta infracción.

Art. 379.- Lesiones causadas por accidente de tránsito.- “En los delitos de tránsito que tengan como resultado lesiones a las personas, se aplicarán las sanciones previstas en el artículo 152 reducidas en un cuarto de la pena mínima prevista en cada caso.

Serán sancionadas además con reducción de diez puntos en su licencia”[87].

---

[86] CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL. Ley Cit. Art. 378.
[87] CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL. Ley Cit. Art. 379.

En los delitos de tránsito que tengan como resultado lesiones, si la persona conduce el vehículo en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, se aplicarán las sanciones máximas previstas en el artículo 152, incrementadas en un tercio y la suspensión de la licencia de conducir por un tiempo igual a la mitad de la pena privativa de libertad prevista en cada caso. La o el propietario del vehículo será responsable solidario por los daños civiles.

Art. 381.- Exceso de pasajeros en transporte público.- "La persona que conduzca un vehículo de transporte público, internacional, intrarregional, interprovincial, intraprovincial con exceso de pasajeros, será sancionada con pena privativa de libertad de seis meses a un año, suspensión de la licencia de conducir por el mismo plazo"[88].

La actual legislación penal reprime al igual que la anterior con pena privativa de libertad y reducción de puntos, sin embargo el juez al momento de dictar sentencia debe aplicar la sana crítica para que exista proporcionalidad en la pena a ser impuesta.

[88] CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL. Ley Cit. Art. 381.

4.4. LEGISLACIÓN COMPARADA.

4.4.1. Ley Nacional de Tránsito No. 24.449 de Argentina.

La Ley Nacional de Tránsito de la República de Argentina determina en el Artículo 83 las clases de sanciones, disponiendo que las sanciones por infracciones a esta ley son de cumplimiento efectivo, no pueden ser aplicadas con carácter condicional ni en suspenso y consisten en:

a) "Arresto;

b) Inhabilitación para conducir vehículos o determinada categoría de ellos en cuyo caso se debe retener la licencia habilitante;

c) Multa;

d) Concurrencia a cursos especiales de educación y capacitación para el correcto uso de la vía pública. Esta sanción puede ser aplicada como alternativa de la multa. En tal caso la aprobación del curso redime de ella, en cambio su incumplimiento triplicará la sanción de multa;

e) Decomiso de los elementos cuya comercialización, uso o transporte en los vehículos esté expresamente prohibido"[89].

El aspecto que resalta es la educación y capacitación para el correcto uso de la vía pública, que puede ser reemplazada por la multa; esta medida alternativa es imprescindible, porque contribuye a prevenir accidentes de tránsito con la educación vial, por lo que en Ecuador se debería tomar como alternativa esta sanción alternativa a la multa.

[89] LEY NACIONAL DE TRÁNSITO NO. 24.449 DE ARGENTINA. Art. 83.

4.4.2. Código de Tránsito del Perú.

El presente Código de Transito establece en el Artículo 277; “Retención de la licencia de conducir y del vehículo ante la ocurrencia de un accidente de tránsito. En caso de accidente de tránsito, la Policía Nacional del Perú podrá retener el vehículo o los vehículos intervenidos, durante un plazo que no deberá exceder de 24 horas para realizar el trámite correspondiente al peritaje técnico y constatación de daños. De verificarse la existencia de daños personales a terceros, se procederá al internamiento del vehículo. La Policía Nacional del Perú retendrá la licencia de conducir del conductor en caso de accidente de tránsito con daños personales a terceros.

En caso de accidente de tránsito, la Policía Nacional del Perú retendrá la licencia de conducir cuando advierta que el conductor tenga cien (100) o más puntos firmes acumulados en el Registro Nacional de Sanciones”[90].

Artículo 315.- “Curso de Seguridad Vial y Sensibilización del Infractor Cumplido el período de suspensión de la licencia de conducir, la habilitación del conductor estará condicionada a la aprobación de un Curso de Seguridad Vial y Sensibilización del Infractor que incluirá un examen de perfil psicológico del conductor. El curso será de cuarenta (40) horas lectivas en un período que no excederá de treinta (30) días calendario y será por cuenta y costo del conductor”[91]. La acreditación del curso se realizará mediante la certificación expedida por la entidad que lo imparta, la cual deberá estar

[90] CÓDIGO DE TRÁNSITO DEL PERÚ. Art. 277.
[91] CÓDIGO DE TRÁNSITO DEL PERÚ. Art. 315.

previamente autorizada para brindar dicha capacitación por la autoridad competente, de acuerdo a las disposiciones contenidas en la directiva que para tales efectos apruebe la Dirección General de Transporte Terrestre.

El currículo del Curso de Seguridad Vial y Sensibilización del Infractor incluirá como mínimo las siguientes materias:

a) "Actualización en las normas de tránsito y de las normas penales que reprimen la conducción en estado de ebriedad.
b) Técnicas de conducción a la defensiva.
c) Presentación de casos de accidentes de tránsito para la sensibilización del infractor"[92].

Solidaria del Propietario. Muy Graves.- "M.1 Conducir con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a lo previsto en el Código Penal, o bajo los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos comprobado con el examen respectivo o por negarse al mismo y que haya participado en un accidente de tránsito. Muy grave 100% de la UIT, cancelación de la licencia de conducir e inhabilitación definitiva para obtener una licencia Internamiento del vehículo y retención de la licencia de conducir"[93].

M.2 "Conducir con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a lo previsto en el Código Penal, bajo los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos comprobada con el examen respectivo o por

[92] CÓDIGO DE TRÁNSITO DEL PERÚ. Art. 316.
[93] CÓDIGO DE TRÁNSITO DEL PERÚ. Art. 317.

negarse al mismo. Muy grave 50% de la UIT, suspensión de la licencia de conducir por tres (3) años Internamiento del vehículo y retención de la licencia de conducir”[94].

Esta legislación al igual que la del Ecuador, determina tres sanciones que pueden aplicarse a los infractores de delitos de tránsito; sin embargo, aparece como novedosa la retención de la licencia de conducir. Otro aspecto importante necesario de destacar es el Curso de Seguridad Vial y Sensibilización obligatorio que el Infractor debe cumplirlo una vez, fenecido el período de suspensión de la licencia de conducir, siendo requisito primordial para la habilitación del conductor que obliga la preparación de un examen de perfil psicológico del conductor infractor, con la finalidad de rehabilitarlo.

4.4.3. Ley de Transporte Terrestre de la República Bolivariana de Venezuela.

La presente ley de transporte de Venezuela determina sanciones muy graves, en el Artículo 173. “Los conductores y las conductoras de vehículos que efectúen competiciones de velocidad o “piques” en las vías públicas, serán sancionados o sancionadas con multa de cien Unidades Tributarias (100 U.T.), sin perjuicio de las demás sanciones penales o civiles correspondientes”[95]. Esta disposición permite al Juez sancionar con varias penas a la vez al infractor que realice competencias en las vías públicas, poniendo en peligro la vida de las personas.

[94] CÓDIGO DE TRÁNSITO DEL PERÚ. Art. 318.
[95] LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA. Art. 173.

Infracciones y sanciones a las personas jurídicas. Artículo 174. Serán sancionadas con multas, las personas jurídicas prestatarias del servicio de transporte terrestre de personas y de carga, que incurran o permitan a los conductores y las conductoras que operan bajo su responsabilidad, directamente o mediante la afiliación u otra forma jurídica de vinculación, la comisión de las siguientes infracciones:

1. "El exceso de velocidad, debidamente comprobado por medios técnicos, aprobados por el Instituto Nacional de Transporte Terrestre y adoptados por el Cuerpo Técnico de Vigilancia del Transporte Terrestre y las policías homologadas, el no cumplimiento con los tiempos de conducción y descanso establecidos en el Reglamento de esta Ley: con doscientas Unidades Tributarias (200 U.T.). La aplicación de seis (6) multas en los casos antes señalados, impuestas a conductores y conductoras de una misma persona jurídica en el lapso de seis (6) meses, conlleva la suspensión del respectivo permiso de prestación del servicio por el término de seis (6) meses.
2. El exceso de altura, longitud y ancho no autorizado en el servicio de transporte terrestre de carga, con cincuenta Unidades Tributarias (50 U.T.)"[96].

Como se observa se sanciona con multa y retención de la licencia por exceso de velocidad; y únicamente con multa el exceso de longitud o altura.

[96] LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA. Art. 174.

Sanciones por exceso de carga Artículo 175. Las personas naturales y jurídicas que en sus vehículos transporten exceso de carga, así como las empresas generadoras, de transferencia e intermodal de carga, según se compruebe la responsabilidad en cada caso, serán sancionadas de la siguiente manera:

1. "Exceso hasta diez toneladas (10 Tn.), multa de diez Unidades Tributarias (10 U.T.) por cada tonelada o fracción excedida.
2. Exceso superior a diez toneladas (10 Tn.), hasta veinte toneladas (20 Tn.), multa de veinte Unidades Tributarias (20 U.T.) por cada tonelada o fracción excedida.
3. Exceso superior a veinte toneladas (20 Tn.), hasta treinta toneladas (30 Tn.), multa de treinta Unidades Tributarias (30 U.T.) por cada tonelada o fracción excedida.
4. Exceso superior a treinta toneladas (30 Tn.) hasta cuarenta (40 Tn.) toneladas, multa de cuarenta Unidades Tributarias (40 U.T.) por cada tonelada o fracción excedida.
5. Exceso superior a cuarenta toneladas (40 Tn.) hasta cincuenta toneladas (50 Tn.), multa de sesenta Unidades Tributarias (60 U.T.) por cada tonelada o fracción excedida.
6. Exceso superior a las cincuenta (50 Tn.) toneladas, multa de cien Unidades Tributarias (100 U.T.) por cada tonelada o fracción excedida"[97].

El exceso de toneladas sanciona con multa, en la presente legislación.

[97] LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA. Art. 175.

5. MATERIALES Y METODOS.

5.1. Materiales Utilizados.

Este trabajo se fundamenta de manera documental, bibliográfica y de campo. Como se trata de una investigación de carácter jurídico utilicé textos y material relacionados con el derecho constitucional del principio de proporcionalidad de la pena que se imponen en los delitos de tránsito, desde los puntos de vista social, científico y jurídico; así como de bibliografía relacionada al problema a indagar.

Las fuentes bibliográficas fueron utilizadas según el avance y el esquema de búsqueda de información previamente establecido para la investigación, puedo mencionar que en cuanto al marco conceptual las obras de Yávar Umpiérrez, Yávar Núñez. El Fiscal de Transito en el Sistema acusatorio, Zavala Baquerizo Jorge Dr., “Tratado de Derecho Procesal”. Entre otras. Estas fuentes de información me permitieron conceptualizar los diferentes términos referentes a esta tesis.

En cuanto al análisis de la problemática, constituyendo la doctrina, recurrí a los libros de autores conocedores del Derecho, como Méndez, Josefina, Principios Limitativos del Ius Puniendi; Roxin, Claus, Los Límites del Derecho Penal; Ferrajoli, Luigui, El Fundamento de los Derechos Fundamentales; Yavar Nuñez, Fernando, Apuntes Sobre Doce Ciencias Penales; entre otros autores doctrinarios o conocedores de la materia tanto de la valoración de la prueba como del régimen penal del Ecuador, que por

su extensa experiencia y sapiencia me permitieron usar sus ideas y criterios para fundamentar el presente discurso, proporcionándome incalculables conocimientos e interpretaciones sobre el derecho constitucional de la valoración de la prueba en el juicio penal oral.

5.2. Métodos.

La práctica de la investigación científica presupone el concurso de una serie de métodos y técnicas que han permitido el abordaje adecuado de la problemática de investigación y el desarrollo sistemático del conocimiento que permite la comprobación de la hipótesis propuesta así como la verificación de los objetivos planteados.

Por la naturaleza de la presente investigación, ésta en lo principal se acoge al **método científico**, pues como se puede observar se parte del planteamiento de hipótesis, sub hipótesis y de un objetivo general y tres específicos, en torno a los cuales se ha desarrollado toda una base teórica, así como el estudio de campo, que han permitido los elementos de juicio necesarios para su contrastación y verificación. La presente investigación es eminentemente jurídica, ya que se concreta en la actividad del Derecho Constitucional y procesal penal de tránsito y su relación con el efecto que genera en la realidad social de las penas desproporcionales aplicables a los infractores.

Dentro de los métodos que se utilizaron está el **método científico** que ha permitido abordar los problemas jurídicos que devienen de la normatividad

jurídica constitucional y procesal penal que regula la proporcionalidad de pena a los tenedores de sustancia sujeta a fiscalización por las pequeñas o grandes cantidades decomisadas; así mismo a partir de la inducción y deducción, del análisis y de la síntesis de cada uno de sus componentes, y la aplicación de **método exegético analítico**, que fue de singular utilidad en el análisis sistemático de las correspondientes disposiciones legales.

El **método deductivo** sirvió específicamente en lo referente al análisis del problema de investigación, a partir de las disposiciones del derecho internacional, derecho constitucional y procesal penal, relacionadas con la problemática de investigación, hasta llegar a aspectos particulares identificados en la normatividad de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y Código Orgánico Integral Penal que determina la sanciones a los infractores de tránsito, así mismo, el **método inductivo** permitió analizar la problemática de investigación desde asuntos específicos hasta categorías de carácter general. Estos métodos sirvieron de manera especial en la elaboración del discurso teórico de la presente tesis.

Como métodos auxiliares utilicé la **síntesis y el método descriptivo**. El primer método que permitió construir relaciones breves de las diferentes categorías jurídicas del derecho procesal penal que indispensablemente debían ser tratadas, como en efecto se lo ha hecho, en el presente trabajo. Y el método descriptivo fue de mucha utilidad, en la descripción de los problemas jurídicos y de las realidades relacionadas íntimamente con la problemática que motiva la presente tesis.

Además para el tratamiento de los datos obtenidos en el campo de investigación fueron de singular valía los métodos analítico y sintético, especialmente en lo referente al análisis comparativo de los datos y frecuencias obtenidos a partir de la aplicación del instrumento de investigación, esto es, de la encuesta. Para ilustrar de mejor forma los resultados de la investigación de campo se utilizaron tablas de frecuencias y porcentajes, análisis comparativos y de representación estadística.

5.3. Técnicas.

En esta fase procedí a obtener toda la información posible tanto literaria así como datos que me sirvieron para el estudio de casos e investigación de campo. Así, he recabado información literaria referente a los derechos de protección y las garantías básicas del debido proceso; la proporcionalidad de la pena, haciendo hincapié en la imposición de la pena a los infractores de tránsito. También he realizado la revisión bibliográfica jurídica que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y Código Orgánico Integral Penal y el derecho comparado. Para la investigación de campo la información está relacionada con procesos por delitos de narcotráfico en los que se evidencia una clara vulneración a las normas del principio de proporcionalidad de las penas. También procedí a encuestar a 30 juristas que poseen vastos conocimientos en el tema propuesto.

6. RESULTADOS.

6.1. RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS.

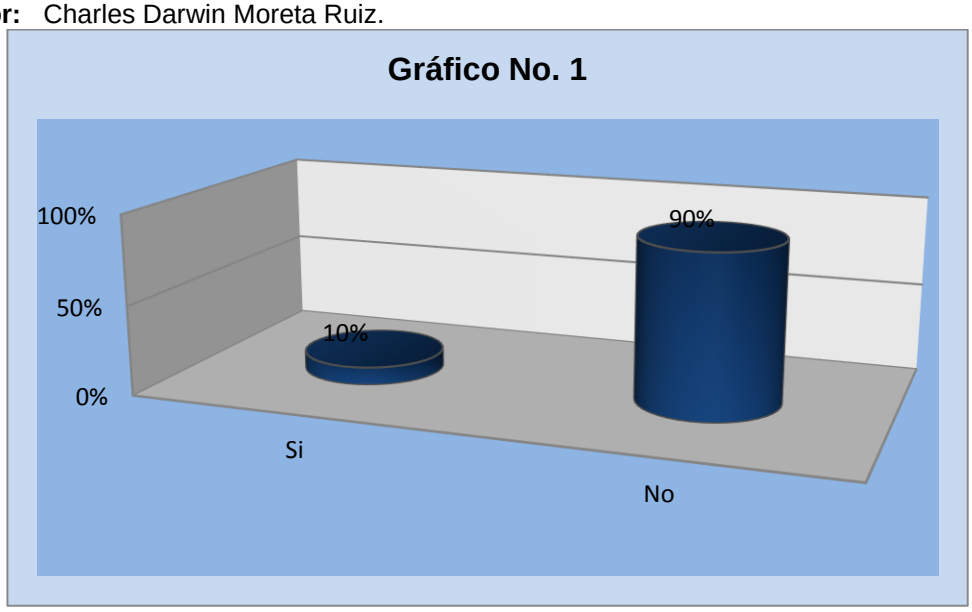
En la ejecución de la presente técnica, apliqué 30 encuestas a diferentes personas conocedoras de la problemática, entre ellas: Funcionarios Judiciales y Abogados en libre ejercicio profesional. Las encuestas constan de un cuestionario escrito de cinco preguntas las mismas que se describen y analizan a continuación:

Primera Pregunta: ¿Considera usted, que el Juez al imponer la sanción en delitos de tránsito aplica el principio de proporcionalidad?

Cuadro No 1.

Indicadores	Frecuencia	Porcentaje
Si	03	10%
No	27	90%
Total	**30**	**100%**

Fuente: Docentes Universitarios, Abogados en Libre Ejercicio de ciudad de Loja.
Autor: Charles Darwin Moreta Ruiz.



Interpretación: De las treinta encuestas que he realizado, tres encuestados que conforman el 10%, sostienen que si existe proporcionalidad entre la pena impuesta en los delitos de tránsito. Mientras que veintisiete personas que equivalen al 90%, creen que no se viene aplicando el principio de proporcionalidad en delitos de tránsito y la imposición de la pena.

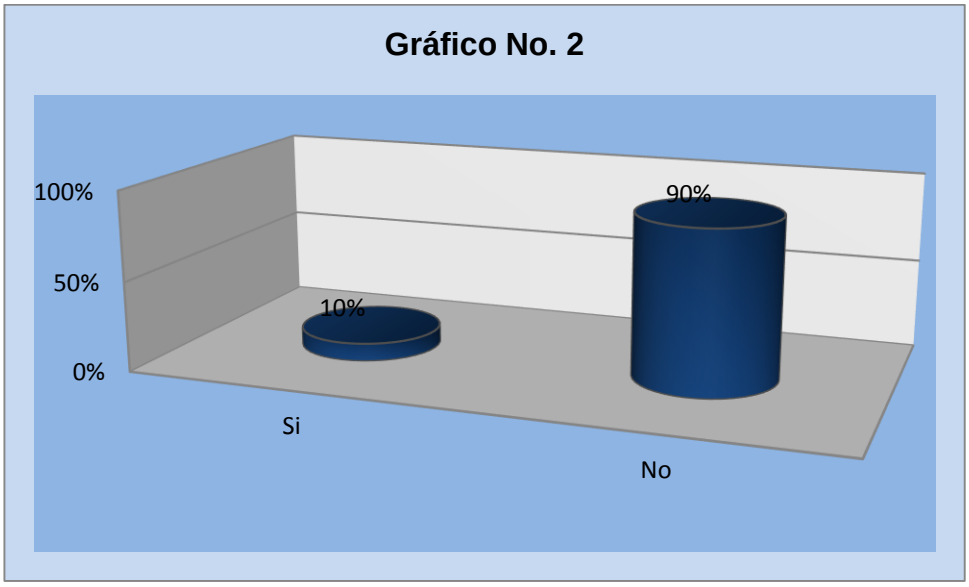
Análisis: De los resultados obtenidos observo que no se aplica el principio de proporcionalidad en los delitos de tránsito, por lo general al momento de sentenciar e imponer la pena respectiva no se toma en cuenta los resultados de la acción culposa, vulnerando de esta manera el principio constitucional de proporcionalidad.

Segunda Pregunta: ¿Considera usted que el Juez de Transito motivan bien sus sentencias, para imponer penas proporcionales por delitos de tránsito?

Cuadro No 2

Indicadores	Frecuencia	Porcentaje
Si	03	10%
No	27	90%
Total	**30**	**100%**

Fuente: Docentes Universitarios, Abogados en Libre Ejercicio de ciudad de Loja.
Autor: Charles Darwin Moreta Ruiz.



Interpretación: De las treinta encuestas que he realizado, tres personas que conforman el 10%, opinan que los Jueces de Tránsito si motivan sus sentencias e imponen penas proporcionales en las infracciones de tránsito. Mientras que veintisiete personas que equivale al 90%, consideran que los Jueces no motivan bien sus sentencias, para imponer penas proporcionales al delito de tránsito.

Análisis: Según los resultados obtenidos la gran mayoría considera que las sentencias emitidas por los jueces y juezas de tránsito no son bien motivadas, pues no existe proporcionalidad al momento de imponer la pena en los delitos de tránsito y se condena a los infractores con penas o sanciones exageradas, sin tomar en cuenta que se trata de un delito culposo.

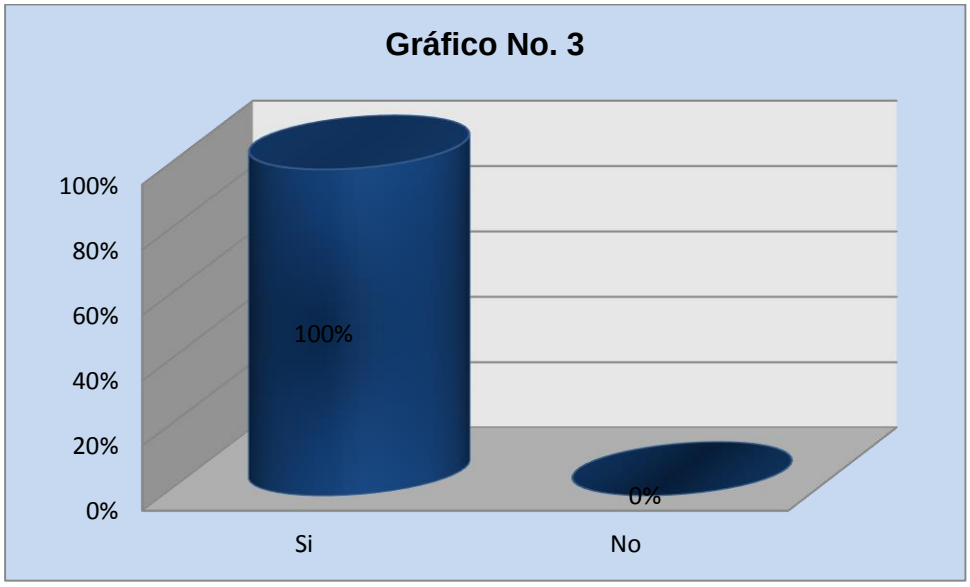
Tercera Pregunta: A los conductores que infringen las normas de tránsito les imponen tres penas; reducción de punto de la licencia de conducir, multa

y privación de la libertad; ¿Cree usted, que existe exceso de penas, a pesar que estos delitos son de carácter culposo?

Cuadro No 3.

Indicadores	Frecuencia	Porcentaje
Si	30	100%
No	00	00%
Total	**30**	**100%**

Fuente: Docentes Universitarios, Abogados en Libre Ejercicio de ciudad de Loja.
Autor: Charles Darwin Moreta Ruiz.



Interpretación: En esta interrogante los treinta encuestados que equivalen al 100%, consideran que existe exceso de penas en la Ley Orgánica de Trasporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y continúa extralimitación de penas a los delitos de tránsito en el Código Orgánico Integral Penal que entrará en vigencia en agosto. Es necesario que se imponga una sola sanción ya sea pecuniaria, administrativa o privativa de libertad.

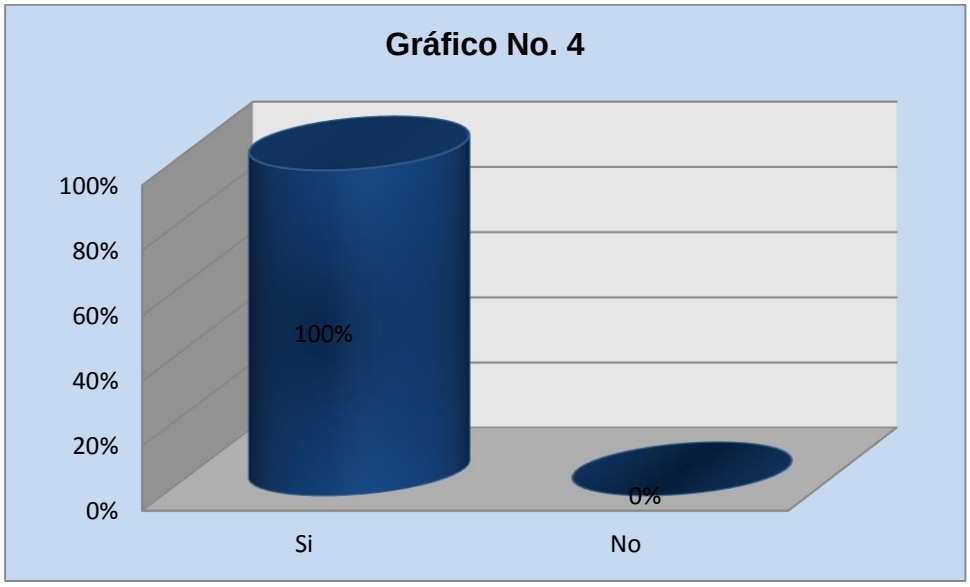
Análisis: De acuerdo a los resultados obtenidos de las encuestas puedo concluir que las sanciones contenidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, guardan una desproporcionalidad entre la infracción cometida y la sanción impuesta. De esta manera se observa que dicha ley no obedece al principio constitucional de proporcionalidad, al imponerse tres sanciones por una misma infracción de tránsito, pese de tratarse de un delito de carácter culposo, que es ocasionado sin intensión, sino que se produce por falta de precaución, previsión, negligencia, imprudencia, impericia, inobservancia de leyes y reglamentos.

Cuarta Pregunta: ¿Aprobaría una propuesta de reforma al régimen penal de tránsito, dirigida a establecer penas proporcionales a los conductores infractores de delitos de tránsito?

Cuadro No 4.

Indicadores	Frecuencia	Porcentaje
Si	30	100%
No	00	00%
Total	**30**	**100%**

Fuente: Docentes Universitarios, Abogados en Libre Ejercicio de ciudad de Loja.
Autor: Charles Darwin Moreta Ruiz.



Interpretación: Las treinta personas encuestadas que equivalen al 100%, apoyan una reforma al régimen penal que esté vigente cuando se presente la propuesta de reformas, por lo que debe enfocarse en el Código Orgánico Integral Penal, en el capítulo referente a las infracciones de tránsito, incluyendo normas que exijan al Juez aplicar el principio de proporcionalidad entre la infracción de tránsito y la pena a imponerse que debería ser una solo, considerando que es un delito que el infractor lo comete sin intención.

Análisis: Según los resultados obtenidos se evidencia que es necesaria una reforma al régimen penal ecuatoriano relacionado a los delitos de tránsito y la imposición de penas que sean acordes a los resultados del delito, así como evitar la exageración en el régimen sancionador, pues se sanciona con varias penas por una infracción cometida, es decir, no hay proporcionalidad entre la infracción y la pena impuesta, lo que vulnera los derechos de los infractores.

6.2. RESULTADOS DE LAS ENTREVISTAS.

Las entrevistas fueron aplicadas a cinco personas entre ellos Docentes Universitarios, Abogados en Libre Ejercicio previamente seleccionados, obteniendo los resultados que se muestran a continuación:

Primera Pregunta: En los delitos de tránsito, el Juez les dicta como sanción la privación de libertad, reducción de puntos de la licencia de conducir y multas. ¿Cree usted, que esto conlleva a la vulneración del principio de proporcionalidad garantizado en la Constitución de la República del Ecuador?

Respuesta:

Los cinco entrevistados responden que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Código Orgánico Integral Penal que entrará en vigencia contienen un régimen sancionador severo y discriminatorio, porque se imponen tres penas por en un delito de tránsito, como son prisión, multa y reducción de puntos lo que evidencia que esta ley no tiene proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones, evidenciándose la vulneración y la inaplicabilidad del principio de proporcionalidad que lo prevé la Constitución de la República del Ecuador, en el Art. 76 numeral seis, pese de encontrarnos inmersos en un Estado constitucional de derecho y justicias, donde prevalecen los derechos fundamentales sobre las demás leyes internas.

Comentario:

De acuerdo a las respuestas obtenidas es evidente que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y Código Orgánico Integral Penal, no guardan la debida proporcionalidad entre las penas impuestas y la infracción cometida, ya que al sancionar con tres penas: prisión, multa y reducción de puntos se observa una exageración dentro del régimen penal ecuatoriano.

Segunda Pregunta: Considera usted, que las sanciones que se dictan contra los conductores infractores de delitos de tránsito, son desproporcionadas.

Respuesta:

En esta pregunta los cinco entrevistados manifiestan que sí, porque se impone tres penas por el cometimiento de un delito, como son la multa, reducción de puntos y pena privativa de libertad; lo más grave aún se sanciona con prisión, que debe ser una sanción aplicada excepcionalmente, cuando esta sea necesaria, no en todos los casos, no cumpliéndose de esta manera con el principio de proporcionalidad de la pena.

Comentario:

Comparto las opiniones de las personas consultadas porque las sanciones impuestas a los infractores de delito tránsito, son excesivas y no guardan proporcionalidad entre la infracción de tránsito cometida y las penas impuestas, sin considerarse que se trata de un delito culposo que se origina por el descuido del infractor.

Tercera Pregunta: ¿Cree usted, que las infracciones de tránsito por ser de carácter culposas, deben ser sancionadas con una sola pena?

Respuesta:

Los entrevistados consideran que actualmente al imponer tres penas por el cometimiento de un delito de tránsito que es de carácter culposo es desproporcionado, lo lógico sería que se imponga una sola pena, dejando a la prisión como de ultima ratio.

Comentario:

Comparto las respuestas obtenidas ya que se debe sancionar con una sola pena y no con varias, dejando a la privación de la libertad como una medida excepcional, es decir solo deberá aplicársela cuando sea necesaria, en caso de ocasionar muerte de una persona.

Cuarta Pregunta: ¿Qué sugerencia daría usted, para que los jueces apliquen una correcta proporcionalidad de las penas en las sentencias por delitos de tránsito?

Respuesta:

En lo concerniente a esta pregunta los entrevistados consideran que es necesario que los juzgadores al momento de dictar la sentencia tomen en cuenta la normativa procesal penal para los delitos de tránsito, así como la norma constitucional de motivación de resoluciones o sentencias emanadas por autoridades públicas. Todo Juez debe proporcionar bien la pena a imponer que dispone la ley, es decir, mediar entre la pena mínima y mayor,

considerando las circunstancias agravantes y atenuantes, esto por un lado, o por otro, la ley penal debería ser reformada, es decir, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o, a su vez, el Código Orgánico Integral Penal que entrará en vigencia en agosto, incorporando normas que precisen las sanción con la que deba ser reprimido el infractor determinando si sería con multa, reducción de puntos en la licencia de conducir; o, pena privativa de libertad, como última alternativa. Recordemos que la sana critica que aplica el juez es de acuerdo a su amplio conocimiento y experiencia en la materia y debe aplicar lo que la ley le permite en beneficio del infractor.

Comentario: De acuerdo a los criterios de los entrevistados se observa que es necesaria una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, o a su vez realizarla en el Código Orgánico Integral Penal como norma próxima a entrar en vigencia que contienen las mismas penas excesivas sin, permitir que se imponga una sola, ni que el juez aplique proporcionalmente la sanción.

6.3. ESTUDIO DE CASOS.

Caso No. 1.

1. Datos Referenciales.

Juicio: No. 201.08.

Unidad Judicial Especializada: Segunda de Tránsito del Cantón Loja.

Infractor: J.C.G.C.

Fecha: 23 julio 2008.

2. Antecedentes:

El 17 de abril del 2008, el Juzgado Segundo Provincial de Tránsito de Loja lleva a cabo la audiencia de juzgamiento oral del acusado Julio César García Cueva (fs. 348 a 366), en base de la acusación fiscal, por el delito previsto en el Art. 75 de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres. Se lo acusa, en concreto, que el 26 de enero del 2007 a eso de las 09H15 conduciendo el vehículo automóvil de placas LCF-370 de su propiedad, por la Avenida 8 de diciembre de esta ciudad de Loja, a dos metros de la misma, en dirección al oriente, atropelló a la señora Natividad Uchuary Uchuary, quien como consecuencia de ello falleció. Evacuadas las pruebas materiales, testimoniales y documentales presentadas por la Fiscalía y la Defensa, así como escuchados sus posiciones iniciales y sus debates; en fin, agotado el juicio, el indicado ***Juzgado dicta sentencia absolutoria, declarando la presunción de inocencia***, a favor del acusado Julio César García Cueva; y, en cumplimiento de lo dispuesto en el Art. 122 de la Ley de Tránsito, eleva en consulta la misma ante esta Sala, la cual, para resolver hace las siguientes consideraciones: **PRIMERO:** Se declara válido el proceso porque se ha tramitado con respeto y observancia del debido proceso garantizado por la Constitución y la Ley**.- SEGUNDO**.- Sin embargo de que la existencia material de la infracción no se encuentra rebatida en este caso, la Sala reitera en cuanto a que la misma se encuentra debidamente comprobada

con el testimonio del Dr. Richard Orlando Jiménez, quien realizó la autopsia del cadáver de la occisa y a más de ratificarse en su informe dice textualmente que el cadáver "… tenía una herida profunda en tercio superior de la cara externa del muslo derecho más o menos de unos veinte centímetros de largo, tenía una deformidad marcada"; con el testimonio del Pol. Segundo Milton Briceño Iñiguez, quien se ratifica en el parte policial, que en lo fundamental dice que el señor Víctor Ochoa Navarro, a pedido de la Sra. Josefina Cumandá Morocho, condujo el vehículo que trasladó el cuerpo de la fallecida hasta la morgue; con el testimonio del Pol. Carlos Fredy Sánchez Tapia, quien se ratifica en el informe del peritaje técnico mecánico y avalúo de los daños materiales del vehículo de placas LCFO37O, así como en el informe de reconocimiento del lugar del accidente.- **CUARTO: 4.1:** A fs. 275 consta copia certificada de la matrícula del vehículo de placas LCF0370 de propiedad del acusado Julio César García Cueva; **4.2:** De fs. 258 a 260 obra el informe del peritaje técnico-mecánico efectuado al vehículo LCF-370 suscrito por el Cbos. Carlos Sánchez Tapia, Perito Investigador y el Lcdo. Pablo Coello Larco, Capitán de Policía, Jefe de la USIAT-Loja, el cual en lo fundamental establece lo siguiente: que en la parte frontal, el capot tiene un hundimiento en su tercio medio anterior; que en la zona interior, el asiento posterior tiene adherencias de restos biológicos (sangre); y, que en el chasis, en el compacto existen adherencias de restos biológicos en el tercio anterior izquierdo. Por todo esto, el perito concluye en que el vehículo participó en el accidente de tránsito; y, **4.3** De fs. 270 a 273 consta el "Informe de Investigación realizado en torno al accidente de

tránsito atropello y muerte, en el sector del redondel de Las Pitas a dos metros hacia el oriente de la Avda. 8 de diciembre", suscrito por los mismos Cbos. Sánchez Tapia y Cap. Coello Larco, quienes, en las conclusiones, reiteran en las indicadas en el literal anterior, así: que los daños en la parte frontal del referido vehículo de placas LCF-370 son propias del atropellamiento, así como deja constancia de la existencia de adherencias de restos biológicos en el tercio anterior izquierdo del mismo; y, que dicho automotor participó en el accidente.- **QUINTO.-** Entrando en materia de responsabilidad encontramos: **5.1:** El señor Víctor Hugo Ochoa Navarro, en lo fundamental declara, que el día de autos conducía su taxi y que entre las 08H30 y las 09H00 a la altura de la calle 18 de noviembre entre 10 de agosto y Rocafuerte de esta ciudad, la esposa del acusado, le pidió que le haga una carrera de urgencia a la Clínica que queda ubicada atrás de la Coliseo Municipal, que al llegar a la misma entre las 08H30 y las 09H00 encontró al acusado en un automóvil matrix color azul, tipo sedán, cinco puertas y que en el asiento posterior del mismo estaba una mujer que se había accidentado por el redondel del Terminal Terrestre según le dijeron, que tanto la señora como su esposo el acusado estaban muy asustados, quienes le expresaron que por hacer un favor la habían llevado a la accidentada hasta esa clínica; que como no la recibieron porque habían dicho que estaba muerta, fueron hasta la casa del acusado, éste manejando el matriz y él su taxi, que luego y por colaborar condujo el matrix en el cual se fue con la esposa del acusado llevando a la accidentada al Hospital, en donde tampoco recibieron el cadáver, por lo que se fueron a la morgue a la

cual llegaron entre las 12H00, que a los pocos minutos llegó la policía y él se retiró.- **5.2.-** A fs. 270 a 273 consta el referido "Informe de Investigación realizado en torno al accidente de tránsito atropello y muerte, en el sector del redondel de Las Pitas a dos metros hacia el oriente de la Avda. 8 de diciembre", suscrito por los Cbos. Sánchez Tapia y Cap. Coello Larco, en el cual, en lo principal dice el Agente Investigador que se trasladó a la Clínica del Sur, en donde tomó contacto con el Dr. Marco Tapia, propietario de la misma, quien le manifestó que el 26 de enero del 2007 entre las 09H30 y las 10H00, entre familiares había llegado la señora Josefina Morocho, para que verifique el estado de la señora Natividad Uchuary, la cual se encontraba en el asiento posterior del vehículo Hyundai de placas LCF-370 y que no fue ingresada a la Clínica porque al examinarla estableció que estaba muerta. **5.3.-** El Cabo Segundo Milton Briceño Iñiguez, rinde su declaración y dice que se ratifica en el Parte que elevó al señor Jefe Provincial de Tránsito de Loja, documento en el cual hace constar que el señor Víctor Hugo Ochoa Navarro le ha dicho que el momento que ha estado conduciendo su taxi por el redondel de Las Pitas el día de los autos, a las 09h00 más o menos, la señora Josefina Cumandá Morocho le ha pedido que conduzca su vehículo de placas LCF-370 llevando un cadáver hasta el Hospital de esta ciudad, no obstante, en la audiencia expresó que aquello le manifestó la referida señora Morocho de que ha encontrado el cadáver en el sector de Las Pitas y por hacer un favor lo había trasladado hasta la morgue; que la occisa vestía falda negra y blusa habana; y, que al revisar el automotor junto con el Agente Fiscal encontraron dentro del mismo documentos personales del

señor Julio César García Cueva como la cédula de ciudadanía, libreta militar, carnet de afiliación al PRE y dos facturas de OCEICA.- **5.4:** El Cbos. Carlos Fredy Sánchez Tapia, al rendir su testimonio dice que se ratifica en los informes suscritos por él: de peritaje técnico mecánico del vehículo de placas LCF-370, de reconocimiento del lugar y del investigativo respecto al accidente; y, en lo fundamental de su declaración expresa que el referido vehículo en la parte frontal a nivel del capot, presentaba un hundimiento en su tercio medio anterior, que en el asiento posterior hubo adherencias de restos biológicos, sangre, que en el chasis el compacto tenía adherencias de restos biológicos en el tercio anterior izquierdo así como en el neumático anterior izquierdo, de una parte; y, de otra, que la señora Violeta León, quien le había dicho que presenció el accidente, le manifestó que efectivamente el vehículo de propiedad del acusado atropelló a la señora Natividad Uchuari y que cuando mostró a la señora León una foto a color de la licencia de conducir del acusado, ella determinó que él, el acusado, estuvo conduciendo el vehículo el momento del accidente y que junto con una señora la recogieron a la señora herida la introdujeron en el asiento posterior del vehículo y la llevaron. **5.5:** A fs. 310 consta el original del Acta Transaccional suscrita entre Segundo Humberto Macas Uchuari, por sus propios derechos y los de sus hermanos, con la señora Ruth Cumandá Morocho Vargas, por la cual, el primer compareciente se compromete a “no formular denuncia alguna, ni acusación particular en contra de la señora Ruth Cumandá Morocho Vargas, por el fallecimiento de la que en vida fue la señora Natividad de Jesús Uchuari Uchuari”, en tanto que la señora Morocho

Vargas, comparece "… sobre la responsabilidad ocasionada en el accidente de tránsito, ocurrido el día de hoy veintiséis de enero del dos mil siete, a eso de las 09H30 en el barrio Las Pitas del cantón y provincia de Loja…" para luego en la cláusula segunda estipular textualmente: "SEGUNDA: La señora Ruth Cumandá Morocho Vargas, consciente de lo ocurrido, que por cierto no lo ocasionó con intención o premeditación …" entrega al señor Macas Uchuari la suma de un mil seiscientos dólares de los Estados Unidos de América.- **QUINTO:** Al rendir su testimonio el acusado, en lo principal dice que no conoce absolutamente nada respecto al accidente; que el día y hora que había sucedido el mismo se encontraba en Nambacola para hacer un trabajo de topografía y que retornó a las ocho de la noche; que cuando llegó lo hizo molesto por el asunto del carro (cómo sabía del particular?); que encontró llorando a su esposa, quien le dijo que por buena gente había prestado el carro y dice que no recuerda a quien lo habrá prestado; que para que salga el carro libre llegó a un arreglo económico a través de su esposa con los hijos de la occisa (cómo conocía de esto si el acta transaccional se suscribió a las 16H00 del mismo día del accidente y él supuestamente estaba en Nambacola); que llegó a Nambacola entre las 10H00 y las 10H15; después dice, que cuando llegó a Loja a las ocho de la noche nadie le comentó que el vehículo se encontraba detenido. Y en respaldo de su coartada presenta a las siguientes testigos: a Nancy Adelaida Masache Marcela, quien en lo principal dice que una DYNA la impactó a la señora (se refiere a la accidentada) que cruzaba el redondel bajando del mercado, en un principio no sabía si había o no redondel, no

sabe el color de la DYNA y que no sabe por dónde ésta se fue, que el señor que estaba en la mañana (se refiere a Víctor Hugo Navarro Ochoa) con la señora llegaron en un jeep azul después de un ratito (sic), que no distingue entre un jeep y un auto y que no sabe por dónde la llevaron a la accidentada, la cual dice que vestía falda negra y blusa rosada; a Mariana de Jesús Romero Chimbo, quien en lo fundamental dice que estaba hablando por teléfono en una cabina de PACIFICTEL y vio que una señora que cruzaba la calle fue impactada por una DYNA pequeña y que a la señora la llevaron en un jeep azul; que la señora que vestía falda negra y blusa rosada permaneció en el piso de 25 a 30 minutos; dice que el vehículo azul era un jeep y que es diferentes a los autos y a las camionetas; y, que el hombre que manejaba el jeep decía que con su esposa van a arreglar, en tanto que ella decía que la van a ayudar con su esposo; de Sandra María Duarte Moicela, quien en lo fundamental declaró que ella iba en un bus rojo el cual paró en el redondel y que vio que ese momento una señora que iba a cruzar fue impactada por una DYNA; que el bus no permaneció y se retiró y que ella estuvo en el bus más o menos una media hora, que después de un rato vio que llegó otro vehículo, un jeep color azul, con la señora y un señor alto la subieron a la señora accidentada y el accidente fue antes de llegar al redondel; de Ruth Cumandá Morocho Vargas, quien en lo fundamental dijo que vio gente amontonada, que al acercarse vio a la señora tendida en el suelo y que le rogó a Víctor Hugo Ochoa que maneje su carro y la llevaron a la señora, que no la recibieron en el Hospital y entonces la llevaron a la morgue; que lo del redondel sucedió a eso de las 09H30 y 10H00 y que

jamás estuvo en la Clínica Pío Jaramillo ni en ninguna otra. Adicionalmente presenta a las siguientes testigos: a Mélida Georgina Matailo Pinta, quien declaró que el acusado estuvo en Nambacola desde las 09H00 hasta las 17H00 trabajando en su especialidad de topógrafo; y, a Clara Estela Matailo Pinta, quien declaró que el acusado permaneció en Nambacola desde las 09H30 hasta las 18H30 a 19H00.- **SEXTO:** *Analizada la prueba expuesto conforme las reglas de la sana crítica, y a la luz de las normas especiales que rigen la materia, la Sala tiene la convicción de que se ha probado*: **1).-** Que la existencia material de la infracción se encuentra justificada conforme a derecho; **2).-** Que el automotor que impactó a la señora Natividad de Jesús Uchuari Uchuari causándole la muerte, fue el vehículo de placas LCF-370 de propiedad del señor Julio César García Cueva. Y a esta convicción arriba el Tribunal, fundamentalmente, por la declaración rendida por el señor Víctor Hugo Ochoa Navarro, la cual es coincidente con la versión que rindió el 29 de enero del 2007 (fs. 5) ante el Agente Fiscal, con los informes del peritaje técnico mecánico efectuado al vehículo y de investigación en torno al accidente, puesto que de ellos se desprende que el automotor tenía daños en la parte frontal, concretamente en el capot propias del atropellamiento y adherencias de restos biológicos en el tercio anterior izquierdo y en el neumático anterior izquierdo; de la declaración del Cbos. Carlos Freddy Sánchez Tapia, quien dijo que la señora Violeta León, le había dicho que presenció el accidente y que efectivamente el vehículo de propiedad del acusado atropelló a la señora Natividad Uchuari; y, con el testimonio del Dr. Richard Orlando Jiménez, quien realizó la autopsia del cadáver de la occisa

y a más de ratificarse en su informe dice textualmente que el cadáver “tenía una herida profunda en tercio superior de la cara externa del muslo derecho más o menos de unos veinte centímetros de largo, tenía una deformidad marcada”, lo cual es compatible con las características del vehículo del acusado y no con una DYNA que es un vehículo más alto; y, porque la prueba testimonial que aporta el procesado para la probanza de su coartada de negativa de tiempo y lugar, no ofrece la fuerza de convicción necesaria para su aceptación, más aún que todos los testigos que presentó caen en evidentes y graves contradicciones; **3).** Que la conducción del vehículo en este accidente de tránsito puede atribuirse al señor Julio César García Cueva, fundamentalmente, por las siguientes razones: a) Porque de acuerdo a la declaración del señor Víctor Hugo Ochoa Cueva, el momento que llegó a la Clínica del Sur conduciendo su taxi transportando a la esposa del acusado, éste se encontraba en actitud nerviosa en su vehículo y dentro de él en el asiento posterior estaba el cadáver de la señora Natividad Uchuari y luego el mismo acusado conduciendo su vehículo y el señor Ochoa Cueva conduciendo su taxi, fueron hasta el domicilio del acusado, en el cual éste se quedó, habiendo luego el señor Ochoa Cueva conduciendo el vehículo del acusado y en unión de la cónyuge de aquel, llevado el cadáver primero al Hospital donde no lo recibieron y finalmente a la morgue; b) Porque con el informe de investigación en torno al accidente que obra a fs. 270 a 272, del Cbos. Carlos Freddy Sánchez Tapia, Agente Investigador, se encuentra corroborada la declaración del señor Ochoa Cueva, puesto que en dicho documento el Cbos. Sánchez Tapia dice que se trasladó a la Clínica del Sur,

en donde tomó contacto con el Dr. Marco Tapia, propietario de la misma, quien le manifestó que el 26 de enero del 2007 entre las 09H30 y las 10H00, entre familiares había llegado la señora Josefina Morocho, para que verifique el estado de la señora Natividad Uchuary, la cual se encontraba en el asiento posterior del vehículo Hyundai de placas LCF-370 y que no fue ingresada a la Clínica porque al examinarla estableció que estaba muerta; c) Porque el Cbos. Carlos Freddy Sánchez Tapia, en la declaración que rindió en la audiencia pública, en la parte que interesa, afirmó que la referida señora Violeta León, al mostrarle la licencia de conducir a colores del acusado, le manifestó que él, el acusado, estuvo conduciendo el vehículo al momento del accidente; y, d) Finalmente, porque aun cuando no hubiere esta prueba de cargo en su contra y estando establecido sin lugar a dudas de que el vehículo en el cual se causó el accidente es el de placas LCF-370, debe presumirse que quien lo conducía era su dueño, que en el caso, es el mismo acusado. **SÉPTIMO**.- Carecen de credibilidad las siguientes actuaciones: a) El informe del Cbos. Milton Briceño Iñiguez (fs. 274), exclusivamente en la parte que afirma que el señor Víctor Hugo Ochoa Navarro le habría manifestado que el día de autos aproximadamente a las 09H00 mientras se encontraba en su taxi por el sector del redondel de Las Pitas, la señora Josefina Cumandá Morocho Báez le pidió que conduzca el vehículo de color azul y placas LCF-370 para transportar el cadáver hasta el Hospital, dado, que no obstante que se ratificó en el parte al momento de rendir su declaración, explicó que la señora Josefina Cumandá Morocho fue quien le dijo lo indicado en líneas anteriores; b) Las declaraciones de Nancy

Adelaida Masache Marcela, Mariana de Jesús Romero Chimbo, Sandra María Duarte Marcela y Ruth Cumandá Morocho Vargas, porque de manera evidente, al momento de rendir sus declaraciones faltan a la verdad al aseverar hechos que no sucedieron e incurren en graves contradicciones, respecto al sitio del accidente, a la hora de los hechos, a la vestimenta de la occisa, al tipo de vehículo que atropelló a la señora Natividad Uchuari y en el cual fue trasladado su cadáver, al tiempo que pasó entre el accidente y el momento que la occisa fue introducida en el vehículo de placas LCF-370. Mención especial merece el testimonio de Ruth Cumandá Morocho, quien, no obstante que el mismo día de los hechos a las 16H00 suscribió el Acta Transaccional que obra a fs. 310 de los autos, al momento de rendir su testimonio hace afirmaciones absolutamente diferentes al contenido de dicho documento; y, c) Las declaraciones de Mélida Georgina Matailo Pinta y Clara Estela Matailo Pinta, por afirmar que el acusado al momento del accidente, supuestamente se encontraba en la cabecera parroquial de Nambacola.- **OCTAVO.-** El acusado presenta a declarar a los señores Daniel Abelardo Riofrío Medina y Virgilio Abertano Ludeña Castillo, quienes rinden sus testimonios respecto de su ejemplar conducta anterior y posterior al hecho que se juzga, acreditándose en su favor las atenuantes de los numerales 6 y 7 del Art. 29 del Código Penal.- **NOVENO.-** Analizados los hechos expuestos conforme a las ***reglas de la sana crítica***, esta Sala tiene el pleno convencimiento de la responsabilidad penal del acusado, porque no hay duda alguna de que el accidente de tránsito de la referencia, donde falleció una persona, fue consecuencia de su comportamiento imprudente en la

conducción del vehículo de su propiedad de placas LCF-370.Esto, porque aun cuando hubiere méritos para atribuir imprudencia a la víctima al cruzar la vía (que no la hay por el derecho de vía que le asistía por el tenor del Art. 70 del Reglamento general a la Ley de Tránsito); si el acusado salió ya del redondel; si había iniciado la circulación por la Avda. 8 de Diciembre, que tiene una amplitud de 10 metros de ancho según la pericia; si hay una buena visibilidad en el lugar, según la misma pericia (aparte de ser de día claro); si el acusado se encontraba circulando por el centro de la vía como reitera la misma pericia; si las condiciones del lugar y tiempo en que se produce el accidente y las circunstancias en que éste se produce, excluyen una situación imprevisible e inevitable para el acusado; y sin embargo de todo esto atropella y arrolla a la víctima, no hay duda de que el accidente se produjo porque estuvo conduciendo sin el debido cuidado o la precaución que todo conductor está obligado a observar para poder controlar su vehículo en cualquier circunstancias; es decir por su culpa. Así entonces, la liberación de responsabilidad que el a quo realiza en favor del acusado echando la culpa a la víctima por su supuesta imprudencia al cruzar la calle, resulta acrítica, ilegal e improcedente, porque, vale reiterar, el accidente no se produce exclusivamente por una supuesta conducta imprudente de la víctima (más aún cuando tenía derecho de vía), sino por culpa del accionado al faltar a su deber de cuidado o precaución al conducir y no ser posible aceptar, por las circunstancias del lugar, modo y tiempo en que se produjo el accidente, una situación imprevisible e inevitable de su parte. Contribuyen a fundamentar y fortalecer el criterio de la Sala, las siguientes disposiciones

del Reglamento General para la Aplicación de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres: Art. 70: “Son deberes de los peatones, a más de los determinados en la Ley, los siguientes:… d) En las intersecciones sin regulación de tránsito, los peatones que se encuentran cruzando la calzada tendrán derecho de vía (en la especie, no hay señalización de tránsito, ni horizontal ni vertical, según el perito que practicara el reconocimiento del lugar);…”. Art. 126: “En todo momento lo conductores de vehículos son responsables absolutos de la conducción de los mismos”; Art. 128: “Los conductores están obligados a observar las siguientes disposiciones: … b) Respetar las zonas de seguridad destinadas al paso de peatones, teniendo preferencia los mismos sobre el vehículo…”. Las circunstancias en las que tuvo lugar el accidente y a la luz de las referidas disposiciones reglamentarias, llevan a la conclusión de que el acusado por su proceder falto de cuidado y de prudencia, frente a un hecho que jamás le podía ser imprevisible, debe responder por el delito previsto en el Art. 76 de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre que textualmente prescribe: “Si la muerte de una o más personas, se produjere como consecuencia de negligencia, imprudencia, o inobservancia de la presente Ley, reglamentos, de las órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito, la pena será de uno a tres años de prisión ordinaria, suspensión por igual tiempo de la licencia de conducir y multa de seis a treinta y cinco salarios mínimos vitales generales”. En cuanto a la culpabilidad, la jurisprudencia y la doctrina enseñan, la primera cuando dice: “La culpabilidad investiga la relación entre la voluntad del sujeto y su acto. Dicha voluntad es calificada de dolosa

cuanto el sujeto desea el acto y sus consecuencias, que son normalmente previsibles, y *es culposa cuando el agente causa un daño sin el propósito de hacerlo, pero obrando con imprudencia, negligencia o impericia, y puede añadirse con infracción de normas legales o reglamentarias… La imprudencia aparece en el supuesto del sujeto que al obrar precipitadamente no prevé las circunstancias perjudiciales a las que arriba con posterioridad."* (pág. 3024 Gaceta Judicial serie XVII Nro. 10, (las negrillas son de la Sala); y, la segunda cuando dice: "Existe culpa, dicen los tratadistas, cuando el individuo no hace todo lo que podía y debía hacer para evitar determinada acción u omisión. La culpa consiste, pues, en no tener el cuidado y la prudencia que la Ley exige en las personas razonables para que sus actos no causen perjuicio a la sociedad" (pág. 150 y 151 Defensas Penales, Jorge Eliécer Gaitán).

3. Resolución:

Para la Sala, el acusado violentó de manera grosera y evidente ***el principio de buena fe y lealtad procesal***, al haber utilizado una serie de subterfugios y ardides contrarios a la ética y a la moral para pretender cambiar los hechos, los cuales son absolutamente claros en cuanto a su responsabilidad. Por estas consideraciones, ADMINISTRANDO JUSTICIA EN EL NOMBRE DE LA REPUBLICA Y POR AUTORIDAD DE LA LEY, se revoca la sentencia dictada por el inferior y en su lugar se declara al señor Julio César García Cueva autor y responsable del delito previsto y sancionado en el Art. 76 de la Ley Orgánica de Tránsito y Transporte

Terrestre por lo que se le impone ***la pena de ocho meses de prisión correccional*** que la cumplirá en el Centro de Rehabilitación Social de Loja, ***suspensión por igual tiempo de la licencia de conducir y multa de veinte salarios mínimos vitales generales***. Se dispone que se obtengan las copias certificadas de las piezas procesales que correspondan y se remitan al Ministerio Público para los fines de Ley, por las declaraciones rendidas por las testigos del acusado señoras: Nancy Adelaida Masache Maricela, Mariana de Jesús Romero Chimbo, Sandra María Duarte Marcela, Ruth Cumandá Morocho Vargas, Mélida Georgina Matailo Pinta y Clara Estela Matailo Pinta, por presumirse que habrían cometido ***el delito de perjurio***. ***Se llama enérgicamente la atención al Dr. Edgar Flores Criollo, Juez Segundo Provincial de Tránsito de Loja*** (S), por haber dictado sentencia absolutoria contra el acusado, no obstante de encontrarse demostrada la existencia del delito y la responsabilidad del acusado, conforme la prueba analizada en esta sentencia.

4.- Comentario:

Como se observa en el presente caso al infractor le imponen tres sanciones que consisten en: pena de ocho meses de prisión correccional, suspensión por igual tiempo de la licencia de conducir y multa de veinte salarios mínimos vitales generales, por haber cometido el delito de accidente de tránsito atropello y muerte. Además el Juez de tránsito es llamado la atención por el superior por no haberse aplicado la reglas de la sana critica pese haber

abundante prueba que direccionaban la culpabilidad del infractor con el hecho que se juzgaba.

Caso No. 2.

1. Datos Referenciales.

Juicio: No. 804-06.

Unidad Judicial Especializada: Tercera de Tránsito del Cantón Loja.

Infractor: J.C.B.A.

Fecha: Loja, 14 de diciembre del 2006.

2. Antecedentes:

El 03 de octubre del 2006, el Juzgado Tercero Provincial de Tránsito de Loja con sede en Catamayo lleva a cabo la audiencia de juzgamiento oral del acusado Juan Carlos Benitez Armijos, en base de la acusación Fiscal por el delito previsto en el literal d) del Art. 79 de la Ley de Tránsito, en relación con el Art. 76 íbidem y el literal c) del Art. 199 del Reglamento Especial de esta Ley.- Se lo acusa, en concreto, que el día domingo 9 de octubre del 2005 el ofendido Iván Sarmiento Jaure se encontraba conduciendo una motocicleta marca Yamaha, 175 c.c. por la ciudad de Catamayo, llevando como acompañante al señor Leobaldo Gilberto Chávez Jaramillo; y que en el momento que iban por la calle 18 de Noviembre, al llegar a la Juan Montalvo fue impactado por una camioneta color blanco, de una sola cabina, conducida por el señor Juan Carlos Benítez Armijos, lo cual produjo graves

daños personales y materiales.- Evacuadas las pruebas materiales, testimoniales y documentales presentadas por la Fiscalía y la Defensa, así como escuchados sus posiciones iniciales y sus debates; en fin, agotado el juicio, el indicado Juzgado dicta sentencia imponiendo al acusado ***la pena atenuada de dos meses de prisión correccional y al pago de nueve salarios mínimos vitales generales***, por considerarlo autor y responsable de la infracción de tránsito prevista y sancionada por el Art. 76, en concordancia con el literal d) del Art. 79, de la Ley de Tránsito. A fs. 397 el acusado apela de la sentencia; y como este recurso ha sido admitido por esta Sala, para resolver al respecto se considera: **PRIMERO:** Se declara válido el proceso porque se ha tramitado con respeto y observancia del debido proceso garantizado por la Constitución y la Ley**.- SEGUNDO**.- Al fundamentar su apelación el acusado Benítez Armijos argumenta no ser el autor del accidente y que se ha desconocido que el día y hora del accidente estuvo en la finca de sus padres, como ha sido justificado con la prueba testimonial presentada, por lo que debe ser absuelto. **TERCERO.-** Sin embargo de que la existencia material de la infracción no se encuentra rebatida en este caso, la Sala reitera en cuanto a que la misma se encuentra debidamente comprobada con el testimonio de la perito Dra. Minoslava Correa Díaz, sobre el reconocimiento médico-legal practicado a los ofendidos; y con el testimonio del perito policía Luis Acaro, sobre el reconocimiento de la motocicleta y del lugar de los hechos. En efecto, consta de estos testimonios que ambos ofendidos tuvieron un diagnóstico de “politraumatismo” y que el tiempo de incapacidad para el trabajo es de 20

días para el señor Sarmiento y de 30 días para el señor Leobaldo Chávez. Consta también que el accidente se produjo en la intersección de las calles 18 de Noviembre y Juan Montalvo de la ciudad de Catamayo; y que la motocicleta presenta algunos daños. Siendo necesario resaltar que al evacuarse el testimonio del policía Luis Acaro, el Juzgado se traslada al escenario del accidente y en asocio de la Fiscalía, de los defensores de la acusación y del acusado, de los ofendidos y del propio imputado, se deja constancia de que ambas vías son de doble circulación; que "los vehículos que circulan por la Juan Montalvo al llegar a la intersección con la 18 de Noviembre, detienen la marcha por la terminación del adoquinado y la iniciación del lastrado sobre la 18 de Noviembre", y que "no hay señales de tránsito"-.**CUARTO:** Entrando en materia de responsabilidad, que es sobre lo que versa la impugnación, encontramos: **A).-** Los ofendidos Heddy Sarmiento y Leobaldo Gilberto Chávez, de una u otra manera coinciden en señalar que el domingo 9 de octubre del 2005, a eso de las 13h00, se trasladaban en una motocicleta conducida por el primero y que al estar bajando por la calle 18 de Noviembre y habiendo prácticamente pasado ya la calle Juan Montalvo, fueron impactados por una camioneta que venía a exceso de velocidad y que este vehículo era conducido por el señor Juan Carlos Benítez Armijos, lo cual afirman porque lo vieron y porque eso les fue confirmado luego por algunas personas, algunas de las cuales se negaron a declarar; **B).** Magali Jiménez declara y dice que el día y hora de los hechos estuvo parada en la esquina de las calles 18 de Noviembre y Juan Montalvo esperando el bus y que en ese preciso momento "sonó como un choque" y

que al regresar a ver pudo darse cuenta que lo habían chocado al señor Sarmiento. Que el conductor del carro partió regresando a ver sacando la cabeza, como que quiso parar, siendo allí que pudo reconocer se trataba del señor Juan Carlos Benítez Armijos porque lo conoce desde hace unos dos o tres años. Señalada, además, que este señor trabaja en las camionetas frente a la Iglesia; que alza tomate; que alguna vez fue a trabajar con él cosechando maíz; y que la camioneta iba veloz cuando ocurrió el accidente; **C).** Ángel Vicente Rey dice que el día y hora de los hechos subía por la calle Juan Montalvo para coger el bus e irse a San José, y que al llegar a la calle 18 de Noviembre salía a exceso de velocidad la camioneta del señor Juan Carlos Benítez, y que en ese momento la camioneta le dio con la parte frontal a la motocicleta que bajaba por la 18 de Noviembre. Que por estar muy cerca no sólo que pudo reconocer al conductor sino que vio además el número de la placa "LAF-742. Que inmediatamente dieron auxilio a las víctimas del accidente; **D).** Luis Rojas Moreno dice que bajaba en bicicleta por la Juan Montalvo, en tanto que el señor Benítez salía con su camioneta por la misma calle y a exceso de velocidad. Que en estas circunstancias la camioneta impactó a la motocicleta que bajaba por la calle 18 de Noviembre; que la camioneta paró un poquito para mirarlos y que al ver que medio se movían arrancó con rumbo a San José (sic); que es un carrito de plaza conocidísimo, que lo ha contratado, y que inclusive le cogió la placa "LAF-742". Ante las repreguntas de la Defensa del acusado se reafirma en que el causante del accidente fue el señor Benítez; **E).-** Existen testigos como Antolín Herrera y César Castillo Chamba, que no merecen mención

particular por ser referenciales y no aportar positivamente al caso.- **QUINTO:** Al rendir su testimonio el acusado dice que el día y hora del accidente estuvo cosechando limón en una finca de propiedad de su padre ubicada en Indiucho, y que en cuanto a la camioneta placas LAF-742 de su padre Arsenio Benítez, es manejada por el declarante "de repente". Y en respaldo de su coartada presenta a declarar a Enma Campoverde, Segundo Ruiz y Félix Landivar Herrera, quienes de una u otra forma señalan que efectivamente el domingo 9 de octubre del 2005 estuvieron trabajando todo el día en la cosecha de limones en la finca del padre del acusado, y que allí estuvo también todo el día Juan Carlos Benítez Armijos.-También ha declarado en su favor el señor José Lorenzo Benítez, quien afirma, que estuvo en el momento del accidente y que por conocer a toda la gente de Catamayo puede asegurar que las personas que se han presentado como testigos de cargo no estuvieron en el insuceso y que en alguna ocasión los ofendidos lo amenazaron y quisieron comprar como testigo de cargo.- Sobre su ejemplar conducta abonan Kléver Galván y Segundo Pedro Ruiz, quienes por cierto contradicen derechamente cuando dicen que lo ven conducir todos los días la camioneta.

4. Resolución:

Analizada ***la prueba expuesto conforme las reglas de la sana crítica***, y a la luz de las normas especiales que rigen la materia, la Sala tiene la convicción de que se ha probado: **1).-** Que la existencia material de la infracción se encuentra justificada conforme a derecho; **2).-** Que el

automotor que impactó a la motocicleta en las circunstancias, lugar, día y hora de autos, fue la camioneta placas “LAF-742” conducida por el acusado. Y a esta convicción arriba el Tribunal, no sólo por la incriminación que hacen en su contra los ofendidos, sino, fundamentalmente, porque Magali Jiménez, Ángel Vicente Rey y Luis Rojas Moreno, sobre cuya idoneidad y credibilidad no hay méritos procesales para dudar, como testigos oculares refirman convincentemente que fue la camioneta conducida por el acusado la que impactó a la motocicleta ocupada por los ofendidos; y porque la prueba testimonial que aporta el procesado para la probanza de su coartada de negativa de tiempo y lugar, no ofrece la fuerza de convicción necesaria para su aceptación desde que hay testigos presenciales que los contradice; porque siempre habrá la posibilidad de que las labores agrícolas que dicen haber estado cumpliendo los testigos no hayan sido precisamente el día del accidente; y porque en el caso del testigo José Lorenzo Benítez sufre de muchas contradicciones en sus afirmaciones y hasta con la misma experiencia común; **3).** Que la culpa en este accidente de tránsito puede atribuirse al señor Juan Carlos Benítez, no sólo porque se han recogido indicios de que la calle 18 de Noviembre por donde circulaban los ofendidos con su motocicleta, es una vía principal; sino, fundamentalmente, porque la prueba testimonial, corroborando la posición de los ofendidos, hace conocer que la motocicleta fue impactada en su parte posterior cuando terminaba de cruzar la intersección, por manera que frente a esta situación, y no habiendo de otro lado señalización de tránsito alguna en el lugar, el conductor del automotor estaba en la obligación reglamentaria de ceder el derecho de vía

conforme expresamente impone el Art. 190 del Reglamento General a la Ley de Tránsito al decir: “Se observarán las siguientes normas en las intersecciones donde no existan semáforos, intersecciones en "T" o intersecciones controladas con señales de pare o ceda el paso: a) Cuando el conductor llegare a una intersección, deberá ceder el derecho de vía al vehículo que ya está cruzando la intersección; y 4). Que el accidente de tránsito se produjo no sólo por imprudencia del conductor de la camioneta sino por inobservanciala de la indicada norma reglamentaria, lo cual hace aplicable el Art. 76 de la Ley de Tránsito en relación con el literal d) del Art. 79 íbidem por el tiempo de incapacidad para el trabajo sufrido por los ofendidos.- Por estas consideraciones, ADMINISTRANDO JUSTICIA EN EL NOMBRE DE LA REPUBLICA Y POR AUTORIDAD DE LA LEY, desechándose la apelación, se confirma en todas sus partes la sentencia subida en grado.

4.- Comentario:

En el presente caso se evidencia la imposición de una pena atenuada de dos meses de prisión correccional y al pago de nueve salarios mínimos vitales generales, es decir, dos sanciones por un accidente de tránsito que se produjo no sólo por imprudencia del conductor de la camioneta sino por inobservanciala de la indicada norma reglamentaria, que llegó a la colisión de una motocicleta.

Caso No. 3.

1. Datos Referenciales.

Juicio: No. 714-09.

Unidad Judicial Especializada: Segunda de Tránsito del Cantón Loja.

Infractor: H.E.E.A.

Fecha: Loja, 27 de octubre del 2009.

2. Antecedentes:

El 27 de octubre del 2009, el Juez Segundo Provincial de Tránsito de Loja, lleva a cabo la audiencia de juzgamiento oral del acusado Hermel Eduardo Espinoza Alvarado por pesar en su contra el dictamen fiscal de fs. 48 y s. que lo acusa como presunto autor del delito tipificado y sancionado por el Art. 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.- Evacuadas las pruebas materiales, testimoniales y documentales y escuchados los debates, el indicado Juez declara al término de la audiencia la culpabilidad del procesado, luego de lo cual dicta la sentencia de fs. 251 y s, misma que es apelada por el procesa con su escrito de fs. 260 y vta.- Concedido el recursos y declarada su admisibilidad, para resolver se considera: **PRIMERO:** Se declara válido el proceso porque se ha tramitado con respeto y observancia del debido proceso garantizado por la Constitución y la Ley, aclarando que el proceso se inician con antelación a las reformas procesales penales de marzo del 2009**. SEGUNDO**.- **A).-** Teoría de la Fiscalía es que el 27 de febrero del 2008, a eso de las 18h45,

los policías Kléver Jumbo, Cosme Tandazo y Alipio Quizhpe se encontraban realizaban un control de tránsito vehicular en el sitio Izhcailuma, jurisdicción de la parroquia Vilcabamba, del cantón y provincia de Loja. Que, mientras revisaban un vehículo marca HINO placas GJZ-186 que estaba estacionado al lado izquierdo de la vía Vilcabamba-Yangana, los policías Kléver Jumbo y Alipio Quizhpe se pasan al frente, es decir fuera del carretero, al costado derecho de la vía en el indicado sentido. Que en estas circunstancias aparece la camioneta doble cabina conducida por el Sacerdote Luis Fernando Restrepo con dirección Vilcabamba-Yangana, y en ese mismo momento aparece en dirección contraria un bus de la Coop. de Transporte Sur Oriente, de placas LAG-694 conducida por el procesado Hérmel Espinoza Alvarado. Que el indicado bus, al salirse de la vía y tomar el carril izquierdo, atropella a los indicados policías Jumbo y Quizhpe, produciendo la muerte del primero e hiriendo al segundo. Que al retomar el bus la vía produce el rozamiento de la indicada camioneta, continuando hasta quedar abandonado más adelante, dado que el conductor se dio a la fuga. Al final de la audiencia, en los debates, la Fiscalía termina acusando al procesado como autor del delito tipificado en el Art. 127, literales a),b) y c) de la indicada Ley Orgánica, en relación con el Art. 121, literales b) y c), de la misma Ley; **B).-** Afirma en cambio la Defensa que el señor Hérmel Espinoza llegó conduciendo su Bus a Yangana con toda normalidad, pero que tuvo que regresarse inmediatamente con dirección a la ciudad de Loja porque sus hijas lo llamaron a que atienda una necesidad de su esposa que padece de una enfermedad terminal. Que, de regreso, y siendo de siete a ocho de la

noche, el señor Hérmel Espinoza se encuentra con la sorpresa de que en plena pendiente y cerca de una semicurva estaban estacionados varios vehículos, situación frente a la cual contuvo el carro y se estacionó en su costado derecho para salvar la situación que no permitía el paso (sic). Que en esas circunstancias los policías comenzaron a dar tránsito, tanto al Bus de la Sur Oriente, como a la camioneta conducida por el padre Restrepo con dirección a Yangana, siendo "entonces en ese momento por la oscuridad de la noche por la constante garua que afrontaba el sector lo lleva para poder pasar que se dirija hacia la cuneta y la berma de la carretera pero lastimosamente el vehículo del padre Restrepo lo encadilo…. a todos…y en esas circunstancias señor juez se produce el accidente…" lo cual constituye caso fortuito o fuerza mayor. Alega también que el accidente se produjo por imprudencia de la misma policía al hacer un operativo ilegal, pero, sobre todo, por haber estacionado los vehículos en un lugar inadecuado, sin las luces correspondientes, sin conos de seguridad y que los policías accidentados tampoco utilizaban el chaleco reflectivo motivo por el cual el procesado no pudo advertir su presencia.- **TERCERO:** Estima el a quo en la resolución impugnada que el acusado ha cometido el delito previsto y sancionado por el Art. 127, literales c) y f). de la referida Ley Orgánica y que al concurrir la atenuante trascendental prevista en el Art. 120, literal b), inciso final, de la Ley de marras, ***le impone la pena de "UN AÑO NUEVE MESES SEIS DIAS de prisión ordinaria", la suspensión por igual tiempo de la licencia de conducir y la multa de doce remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general***. Dice no liquidar los daños y

perjuicios por haber sido ya cancelados por el procesado.- **CUARTO: IMPUGNACION:** Apela el procesado, según los fundamentos que obran de fs. 269 y vta., porque la instrucción fiscal habría caducado; porque no se tomó en cuenta la prueba de descargo; porque la sentencia se dictó fuera de término; porque no hay motivación de la sentenciase; porque no se tomó en cuenta la imprudencia y negligencia de la propia policía; porque no se consideró que hubo caso fortuito y fuerza mayor; porque no se ha tomado en cuenta el acuerdo reparatorio; porque las diligencias aportadas por la policía son parcializadas; y porque no se ha investigado sobre el operativo que llevaba a cabo la policía al momento del accidente.- **QUINTO: DE LOS RESULTADOS DEL ACCIDENTE: 1).-** Dice el policía Carlos Fredy Sánchez (fs. 236), que actuó en el levantamiento del cadáver y otras diligencias, que el cuerpo sin vida del policía Kléver Jumbo fue encontrado atropellado en la cuneta del lado izquierdo de la vía Yangana-Vilcabamba; **2).-** El Dr. Miguel Ángel Brito, fs. 239 vta., que practicó la necropsia del occiso, dice que el mismo estaba traumatizado, especialmente con fractura de cráneo, y que las lesiones son típicas de accidentes de tránsito "en los cuales ha habido atropello y arrollamiento es decir que ha habido la fase del choque del encuentro entre el vehículo automotor y la víctima, la fase de caída al piso y la fase de aplastamiento es decir atropello y arrollamiento…"; **3).-** La Dra. Leticia Bustamante, fs. 238 vta., da cuenta de las lesiones sufridas en el accidente por el policía Alipio Quizhpe.- **SEXTO:** En cuanto a las circunstancias del accidente y sus responsables, tenemos, en lo de interés: **1).- Joselito Cosme Tandazo**, fs. 234, dice que la noche de autos les pidió

la Policía de Yangana interceptaran y revisaran un camión blanco que circulaba con dirección a Vilcabamba, por lo que concurrieron al lugar del suceso con sus compañeros policías Kléver Jumbo y Alipio Quizhpe. Que el deponente fue conduciendo el patrullero hasta una parte recta donde hicieron parar el referido camión, quedando el mismo estacionado delante du su vehículo en dirección Yangana Vilcabamba. Que sus compañeros Jumbo y Quizhpe verificaron el camión e inmediatamente se retiraron hacia el otro lado, a la cuneta del lado izquierdo de la vía en la referida dirección. Que en esas circunstancias asoma una camioneta desde Vilcabamba y que al tiempo en que le dan señal de avance aparece el bus de la Sur Oriente que bajaba de Yangana. Que este bus bajó la velocidad pero que pasó por la cuneta del lado izquierdo de su trayectoria, momento en que atropella al Sargento Alipio Quizhpe botándolo hacia la alambrada y al Suboficial Kléver Jumbo, continuando su marcha hacia Vilcabamba. Aclara que en el carril del bus estaba el camión y el patrullero y que el carril por donde circulaba la camioneta estaba libre; que el finado Jumbo iba corriendo delante del bus hasta que fue aplastado; que no se pusieron conos de seguridad, pero que si estaban encendidas las luces de estacionamiento y la licuadora (balizas) del patrullero; y que el único que usaba chaleco reflectivo era el Sargento Alipio Quizhpe; **2).- Ernesto Alipio Quizhpe Pinos,** fs. 235 vta., reitera lo dicho por su compañero Tandazo sobre los motivos de su presencia en el lugar de los hechos e indica, además, que tan pronto se percató que se aproximaban al lugar dos vehículos de uno y otro lado, esto cuando estaba en la cuneta haciendo una llamada telefónica, vio las luces intensas del

vehículo que bajaba y sintió el golpe, haciéndolo perder la consciencia. Agrega que no hubieron conos de seguridad, pero que sí estuvo puesto el chaleco reflectivo, así como que llovía en ese instante; **3).- Fernando Rafael Bravo Valarezo,** dice que el día y hora de autos viajaba en la camioneta conducida por el padre Luis Fernando Restrepo con dirección Vilcabamba-Yangana, y que en esas circunstancias observó que un camión y el patrullero estaban estacionados en sentido contrario y en un sitio imprudente e inadecuado; que en ese mismo instante apareció un bus Sur Oriente que "bajaba me imagino no se sin frenos tal vez por no irse encima del patrullero se nos bota a nosotros y por no chocarnos a nosotros se vota a la cuneta esa parte donde habían dos policías que nosotros los vimos a lo que pasamos con el bus y lamentablemente el policía el difunto estaba hablando por celular me parece que llevo la peor parte…". Aclara que los policías estaban en la cuneta al lado de un monte y que el bus, que bajaba por su derecha, no paró detrás del patrullero a esperar que ellos pasaran; **4).- Carlos Fredy Sánchez Tapia,** fs., 236, dice que el reconocimiento del lugar y de los vehículos y su participación en la diligencia de reconstrucción de los hechos le permitió concluir, conforme está plasmado ya en sus respectivos informes, que el accidente se produce en una bajada que forma una recta de 92 metros, lo cual es ilustrado con el levantamiento planimétrico de fs. 121; que las llantas izquierdas del bus entraron a la cuneta izquierda, lo cual da cuenta de que el referido automotor se salió del carretero, que ingresó a la cuenta y volvió a salir; y que por las huellas dejadas por el accidente, estima que la causa basal es porque el conductor del bus no estuvo atento a las

condiciones de tránsito del momento, así como que el accidente pudo ser previsible y evitable; **5).-** HERMEL EDUARDO ESPINOZA, fs. 342 vta. conductor del bus e imputado, dice, en lo principal: que el día de los hechos llegó sin novedad con el turno a Yangana, pero que tenían que regresarse a la ciudad de Loja por un problema de saludad de su esposa. Que, en efecto, cuando regresaba un poquito ligero (sic), al salir de una curva vio estacionados unos vehículos y un camión más concretamente, sin ninguna medida de seguridad, por lo que, sin saber qué se trataba en realidad y ver además que venía una camioneta de frente con las luces encendidas, para no estrellarse con el camión ni con dicha camioneta, optó por pasar por la cuneta del lado izquierdo, sin percatarse de lo acontecido con los policías dado que llovía y estaba oscuro, luego de lo cual, más adelante, se quedó sin frenos al punto de accidentarse. Algo similar dice el controlador Darwin León en su testimonio de fs. 344 vta.- **SEPTIMO: A**nalizada la prueba expuesta conforme las reglas de la sana crítica, esta Sala estima que se han probado los siguientes hechos importantes: a).- Que el 27 de octubre del 2008, cerca de las siete de la noche, la Policía estuvo realizando un operativo de control a un camión que iba en dirección Yangana-Vilcabamba. Participaba: el policía Joselito Cosme Tandazo, como chofer del patrullero, y sus compañeros Kléver Jumbo y Alipio Quizhpe, que se encargaban de revisar el referido automotor; b).- Que el patrullero estaba estacionado delante del camión en una recta de unos 92 metros, entre curva y curva; c).- Que mientras terminaban el operativo los policías se ubican en la cuneta izquierda, sin conos de seguridad, siendo en esos momentos que aparecen

casi simultáneamente dos vehículos de un lado y otro: el bus con la misma dirección en que estaba estacionada la policía y el camión y una camioneta que subía en sentido contrario, ambos con las luces encendidas; d).- Que el imputado, que iba un poco ligero (sic), no detiene el bus, sino que pasa por la cuneta del lado izquierdo para no impactarse con el camión ni de frente con la camioneta (palabras del propio imputado); e).- Que el bus ingresa y sale de la cuneta izquierda, momento en que atropella y arrolla a los policías Quizhpe y Jumbo, hiriendo al primero, dando la muerte al segundo y rozando la camioneta a su salida, sin darse cuenta de lo acontecido, para luego quedarse sin frenos más adelante hasta accidentarse; f). Que el Suboficial Kléver Jumbo es encontrado sin vida en la cuneta del lado izquierdo de la vía Yangana-Vilcabamba, politraumatizado por atropello y arrollamiento; g). No hay prueba de que el bus circulaba a exceso de velocidad, pero el mismo imputado admite que iba un poquito ligero (sic), en tanto que según el chofer de la camioneta dice que el bus bajaría probablemente de sesenta a ochenta por hora.- **OCTAVO:** En cuanto a la culpabilidad la jurisprudencia dice: "La culpabilidad investiga la relación entre la voluntad del sujeto y su acto. Dicha voluntad es calificada de dolosa cuanto el sujeto desea el acto y sus consecuencias, que son normalmente previsibles, y **es culposa cuando el agente causa un daño sin el propósito de hacerlo, pero obrando con imprudencia, negligencia o impericia, y puede añadirse con infracción de normas legales o reglamentarias… La imprudencia aparece en el supuesto del sujeto que al obrar precipitadamente no prevé las circunstancias perjudiciales a las que arriba con posterioridad."** (pág.

3024 Gaceta Judicial serie XVII Nro. 10). Sobre lo mismo la doctrina señala: “Existe culpa, dicen los tratadistas, cuando el individuo no hace todo lo que podía y debía hacer para evitar determinada acción u omisión. La culpa consiste, pues, en no tener el cuidado y la prudencia que la Ley exige en las personas razonables para que sus actos no causen perjuicio a la sociedad”. Sobre la imprudencia, uno de los elementos de la culpa y del delito que nos ocupa significa falta de prudencia, omisión de la diligencia debida, falta de advertencia o previsión, o como dice Guillermo Cabanellas en su Diccionario Enciclopédico...” de Derecho Usual: “Imprudente. Quien comete imprudencia (v) Irreflexivo. Descuidado, negligente, imprevisor. Quien crea un grave riesgo para sí o para otro, sin deber, necesidad ni beneficio...”.- **NOVENO:** Analizada la prueba expuesto conforme las reglas de la sana crítica, y a la luz de las normas especiales que rigen la materia, la Sala arriba a las siguientes conclusiones: **1).-** Que la existencia material de la infracción se encuentra justificada conforme a derecho; **2).-** Que el automotor que atropelló y arrolló a los policías, en las circunstancias, lugar, día y hora de autos, con las consecuencias ya conocidas, es atribuible al acusado Hérmel Eduardo Espinoza como conductor y responsable del bus de la Coop. de Transportes Sur Oriente; **3).** Que la culpa en este accidente de tránsito puede atribuirse a la imprudencia del referido acusado porque las circunstancias que concurrieron al accidente tornan inaceptable una situación imprevisible e inevitable, de caso fortuito y de fuerza mayor como se alega. Por el contario, la imprudencia es apreciable claramente en la especie cuando habiéndose percatado el acusado que su carril estaba

obstaculizado por el estacionamiento del camión y del patrullero en la forma ya relatada, y que por el carril contrario se aproximada al lugar la camioneta señalada con derecho de vía, en vez de parar la marcha del bus y ubicarse tras los indicados automotores hasta que pase la indicada camioneta, que era lo prudente atentas las circunstancias del momento, más bien decide continuar y pasar invadiendo el carril izquierdo hasta botarse a la cuneta del mismo lado con las consecuencias señaladas. Y claro, el acusado tampoco estuvo atento a las condiciones de tránsito del momento si recordamos que el accidente se produce en una recta de 92 metros y que la noche y la lluvia que caía al exigían mayor atención a la conducción, que evidentemente no se dio por los resultados conocidos, desatendiendo así las disposiciones reglamentarias previstas en los Arts. 126, 127, 183, 199 y, fundamentalmente, la contenida en el Art. 131. Es cierto que la policía no usó conos de seguridad, chalecos reflectivos y las luces adecuadas para las circunstancias del momento; pero esto, como bien dice el a quo en su resolución, no fue la causa principal y necesaria para que se produzca el accidente, sino una causa accesoria, concurrente frente a la causa basal que es atribuible al comportamiento imprudente del acusado y su inobservancia de varias disposiciones reglamentarias como quedó señalado; y **4).-** Que la conducta del acusado se ajusta al delito previsto y sancionado en el Art. 127 de la Ley de la materia que a la letra dice: "**Art. 127**.- Será sancionado con, prisión de tres a cinco años, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo y multa de veinte (20) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, quien ocasione un accidente de tránsito

del que resulte la muerte de una o más personas, y en el que se verifique cualquiera de las siguientes circunstancias: a) Negligencia; b) Impericia; c) Imprudencia; d) Exceso de velocidad; e) Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo; f) Inobservancia de la presente Ley y su Reglamento, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito".- **DECIMO:** Con el testimonio de Victopriano Hurtado Herrera y Héctor Ochoa Ordóñez el acusado ha demostrado las atenuantes previstas en los numerales 6 y 7 del Art. 29 del Código Penal, así como también, por la reparación de los daños y perjuicios, la atenuante trascendental prevista en el inciso final del literal b). del Art. 120 de la Ley vigente, que debe ser tomada en cuenta de manera independiente de las atenuantes ordinarias al no ser excluyentes. Igualmente es procedente que el acusado cumpla la pena con trabajos comunitarios, conforme el Art. 124 ibídem en relación con el Reglamento respectivo. Se tendrá en cuenta, además, para la individualización de la pena, las circunstancias personales y familiares del acusado, así como que hubieron circunstancias accesorias que contribuyeron al accidente.- Por estas consideraciones, **ADMINISTRANDO JUSTICIA EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR, Y POR AUTORIDAD DE LA CONSTITUCIÓN Y LAS LEYES DE LA REPUBLICA**, se resuelve: **1).-** Confirmar la sentencia impugnada en cuanto declara la existencia del delito y la culpabilidad del acusado; **2).-** Aceptar parcialmente la impugnación del sentenciado e imponerle ***la pena de un año tres meses de prisión correccional, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo y la multa de***

ocho remuneraciones básicas unificadas, vigente al tiempo del cometimiento de la infracción; y **3).-** Que el cincuenta por ciento de la pena de prisión impuesta la pueda cumplir mediante trabajo comunitario en la forma prevista en el Art. 124 ibídem.

4.- Comentario:

En el presente caso motivo de análisis, se evidencia que al infractor le imponen tres sanciones entre ellas; pena de un año tres meses de prisión correccional, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo y la multa de ocho remuneraciones básicas unificadas; por lo tanto, existe exceso de sanción.

7. DISCUSIÓN

7.1. Verificación de Objetivos.

Los objetivos propuestos en mi proyecto de tesis consisten en un objetivo general y cuatro específicos que a continuación procedo a verificarlos.

Objetivo General:

"Realizar un estudio doctrinario y jurídico de las penas que se imponen a los conductores infractores en delitos de tránsito y la aplicación del principio de proporcionalidad de la pena".

El objetivo general se verifica con el desarrollo de la revisión de literatura; donde analizó temas en el marco conceptual, sobre; el Delito, la Pena, Delito Culposo, Principio de Proporcionalidad, Principio de Humanización de Penas, Principio del Ser Humano, Delito de Tránsito, Culpabilidad; en lo que tiene que ver con el marco doctrinario, he prestado atención al estudio de algunos criterios relacionados al Estado Constitucional de Derechos, el Ius Puniendi o Derecho de Castigar, la Seguridad Jurídica, Estructura del Principio Constitucional de Proporcionalidad, la Sana Crítica. En lo relacionado al marco jurídico, he analizado la normativa relacionada a mi tema de tesis que consta en la Constitución de la República del Ecuador; Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y Código Orgánico Integral Penal. Así mismo, desarrollé el análisis el derecho comparado con legislación de la Ley Nacional de Tránsito No. 24.449 de

Argentina, el Código de Tránsito del Perú, y la Ley de Transporte Terrestre de la República Bolivariana de Venezuela.

Objetivo Específico:

1.- Conocer las sanciones que se imponen a los conductores infractores de delitos de tránsito.

El presente objetivo fue verificado con el estudio de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y Código Orgánico Integral Penal, así como del Estudio de tres casos analizados, donde claramente se evidencia la imposición de tres sanciones, pena privativa de la libertad contra el 8nfractor, el pago de multa y la reducción de puntos en su licencia de conducir y en otros casos la retención de la licencia de conducir por el tiempo que dure la pena privativa de la libertad.

2.- "Establecer que las sanciones que se dictan contra los conductores infractores de delitos de tránsito, son desproporcionadas".

Este objetivo se pudo verificarlo por medio del estudio de tres casos en donde se evidencia que existe vulneración de los derechos del infractor porque se le imponen tres sanciones como son; pena de ocho meses de prisión correccional, suspensión por igual tiempo de la licencia de conducir y multa de veinte salarios mínimos vitales generales, por haber cometido el delito de accidente de tránsito atropello y muerte. Además el Juez de tránsito es llamado la atención por el superior por no haberse aplicado la reglas de la sana critica pese haber abundante prueba que direccionaban la culpabilidad

del infractor con el hecho que se juzgaba. Por otro lado, con el análisis de la segunda pregunta de las entrevistas los entrevistados manifiestan que sí existe desproporcionalidad de la pena en delitos de tránsito, porque se impone tres penas por el cometimiento de un delito, como son la multa, reducción de puntos y pena privativa de libertad; lo más grave aún se sanciona con prisión, que debe ser una sanción aplicada excepcionalmente, cuando esta sea necesaria, no en todos los casos, no cumpliéndose de esta manera con el principio de proporcionalidad de la pena.

3.- Elaborar una propuesta de reforma al régimen penal de tránsito, dirigida a establecer penas proporcionales a los conductores infractores de delitos de tránsito.

El presente objetivo fue verificado a través de las encuestas dirigidas a docentes universitarios y abogados en libre ejercicio profesional por medio de la pregunta número cuatro, y; también por medio de la interrogante número cuatro de las entrevistas realizadas en donde los consultados respondieron que apoyan una reforma al régimen penal que esté vigente; y, cuando se presente la propuesta de reformas, debe enfocarse en el Código Orgánico Integral Penal, en el capítulo referente a las infracciones de tránsito, incluyendo normas que exijan al Juez aplicar el principio de proporcionalidad entre la infracción de tránsito y la pena a imponerse que debería ser una solo, considerando que es un delito que el infractor lo comete sin intención.

7.2. **Contrastación de la Hipótesis.**

La hipótesis propuesta en mi proyecto es la siguiente:

"En el régimen penal de tránsito a las personas declaradas culpables por delitos de tránsito, el Juez les dicta como sanción la privación de libertad, reducción de puntos de la licencia de conducir y multas, es decir, existe un exceso de sanciones, pese de ser considerados las infracciones de tránsito culposas, esto conlleva a la vulneración del principio de proporcionalidad garantizado en la Constitución de la República del Ecuador".

Logro contrastar la presente hipótesis con el desarrollo del marco doctrinario en donde analizo el principio de proporcionalidad de las penas. Por otra parte compruebo al conocer los resultados de la investigación jurídica, tanto de las encuestas como de las entrevistas, la presente hipótesis está comprobada, porque tanto los encuestados como entrevistados han manifestado que las sanciones impuestas a los conductores infractores son excesivas y que no guardan relación el principio constitucional de proporcionalidad que debe existir entre la infracción y la sanción. Todo Juez debe proporcionar bien la pena a imponer que dispone la ley, es decir, mediar entre la pena mínima y mayor, considerando las circunstancias agravantes y atenuantes, aplicando el juez la sana critica de acuerdo a su amplio conocimiento y experiencia en la materia y en caso de duda aplicar lo más beneficioso a favor del infractor.

7.3. Fundamentación Jurídica de la Propuesta.

La Constitución de la República del Ecuador en el numeral 2 del Art. 11 establece que todas las personas son iguales y gozaran de los mismos derechos, deberes y oportunidades; más adelante en el numeral 4 dispone que ninguna norma jurídica pueda restringir el contenido de los derechos ni de las garantías constitucionales.

La Constitución de la República del Ecuador en el Art. 76 numeral 6 consagra; la ley establecerá la *debida proporcionalidad* entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza. El *principio de proporcionalidad* está estrechamente relacionado con la finalidad del Derecho Penal, ya que a través de la imposición de una sanción, se trata de "tutelar los bienes jurídicos individuales y sociales previstos en las leyes penales sustantivas y sancionar a las personas que adecuen su conducta a los diferentes tipos delictivos. La finalidad del derecho penal al igual que el derecho procesal penal, no es otra que la de poner en practica la facultad punitiva del Estado, por lo tanto, a fin de evitar que sea derecho puramente represivo, deben las sanciones guardar proporción adecuada con la infracciones.

El principio de proporcionalidad pretende garantizar que el legislador, al momento de crear norma jurídica de carácter penal, proceda con equidad, midiendo la gravedad del daño causado con la infracción, así como la incidencia social por una parte; y, por otra, la pena a aplicarse, dado que una

sanción es la medida del freno que se trate de ponerles debe ser el perjuicio que causan al bien público y los motivos que indicen a cometerlos. Por consiguiente debe haber proporción entre el delito y la pena, ya que hay que dar a la pena toda la conformidad posible con la índole del delito. En efecto no cabe que se repriman los delitos más peligrosos y sobre todo aquellos que causan gran alarma y daño social, con las penas benignas, mientras que los delitos más leves tengan penas severas.

El derecho a la seguridad jurídica lo encontramos en el Art. 82 de la Carta Suprema que se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes.

La Ley Orgánica de Trasporte Terrestre Transito y Seguridad Vial en el Art. 126 señala: 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.* En el caso del transporte público, a más de la sanción establecida en el párrafo anterior, será responsable solidariamente por los daños civiles la operadora de transporte y el propietario del vehículo. En este caso se retirará el cupo del vehículo accidentado y la operadora será

sancionada con hasta 60 días de suspensión de su permiso de operación, y de conformidad con la Ley.

Art. 126.1.- Será sancionado *con prisión de cuatro a cinco años* quien conduzca un vehículo en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes y psicotrópicas, y que ocasionare un accidente de tránsito del que resulten una o más personas lesionadas con incapacidad laboral superior a noventa días.

Art. 127.- Será sancionado con, *prisión de tres a cinco años, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo y multa de veinte (20) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general*, quien ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas, y en el que se verifique cualquiera de las siguientes circunstancias: a) Negligencia; b) Impericia; c) Imprudencia; d) Exceso de velocidad; e) Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo; f) Inobservancia de la presente Ley y su Reglamento, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito.

En el caso de que el vehículo que ocasionó el accidente preste un servicio público de transporte, será solidariamente responsable de los daños civiles, la operadora de transporte y el propietario del vehículo. En el caso de negligencia declarada por la autoridad competente, se retirará el cupo del vehículo accidentado y se los sancionará de conformidad con la Ley.

Es aquí donde consta el problema, debiendo considerarse una sola sanción para los infractores, considerándose su falta de intención en el cometimiento de delitos de tránsito. Por lo tanto considero proponer reforma al régimen penal de tránsito que permitan aplicar la debida proporcionalidad en la pena por delitos de tránsito.

El Código Orgánico Integral Penal preceptúa los Delitos culposos de tránsito, en el Art. 376, muerte causada por conductor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan.- La persona que conduzca un vehículo a motor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan y ocasione un accidente de tránsito del que resulten muertas una o más personas, será sancionada con pena privativa de libertad de diez a doce años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos.

Por otro lado los resultados de las encuestas y entrevistas apoyan mi propuesta al Código Orgánico Integral Penal en la parte pertinente de los delitos culposos de tránsito, con la finalidad que obliguen al Juez aplicar la debida proporcionalidad en la pena por delitos de tránsito.

En el estudio de casos se evidencia que existe vulneración de los derechos del infractor porque se le imponen tres sanciones como son; pena de ocho meses de prisión correccional, suspensión por igual tiempo de la licencia de conducir y multa de veinte salarios mínimos vitales generales, por haber

cometido el delito de accidente de tránsito atropello y muerte. Además el Juez de tránsito es llamado la atención por el superior por no haberse aplicado la reglas de la sana critica pese haber abundante prueba que direccionaban la culpabilidad del infractor con el hecho que se juzgaba.

De lo expuesto he demostrado que existe la necesidad de reformar el régimen penal de tránsito, dirigida a establecer penas proporcionales a los conductores infractores de delitos de tránsito.

8. CONCLUSIONES.

Una vez que he desarrollado la revisión de literatura y he analizado la investigación de campo, tengo a bien presentar las siguientes conclusiones:

1. El Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico.
2. El numeral 6 del Art. 76 de la Constitución de la República del Ecuador señala que la ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza.
3. La privación de la libertad se aplicará excepcionalmente cuando sea necesaria para garantizar la comparecencia en el proceso, o para asegurar el cumplimiento de la pena; procederá por orden escrita de jueza o juez competente, en los casos, por el tiempo y con las formalidades establecidas en la ley.
4. El objeto de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del transporte terrestre, Transito y Seguridad Vial.
5. Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito.

6. El Art. 108 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial determina que las infracciones de tránsito son culposas y conllevan la obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios, por parte de los responsables de la infracción.
7. El Código Orgánico Integral Penal preceptúa los Delitos culposos de tránsito, en el Art. 376, muerte causada por conductor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan y ocasione un accidente de tránsito del que resulten muertas una o más personas, será sancionada con pena privativa de libertad de diez a doce años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos.
8. De los resultados de las encuestas y entrevistas apoyan mi propuesta al Código Orgánico Integral Penal en la parte pertinente de los delitos culposos de tránsito, con la finalidad que obliguen al Juez aplicar la debida proporcionalidad en la pena por delitos de tránsito.
9. Del estudio de casos se evidencia que existe vulneración de los derechos del infractor porque se le imponen tres sanciones como son; pena de ocho meses de prisión correccional, suspensión por igual tiempo de la licencia de conducir y multa de veinte salarios mínimos vitales generales, por haber cometido el delito de accidente de tránsito atropello y muerte.
10. En las sentencias el Juez de tránsito es llamado la atención por el superior por no haberse aplicado la reglas de la sana critica pese haber

abundante prueba que direccionaban la culpabilidad del infractor con el hecho que se juzgaba.

11. Existe un exceso de sanciones, pese de ser considerados las infracciones de tránsito culposas, esto conlleva a la vulneración del principio de proporcionalidad garantizado en la Constitución de la República del Ecuador.

9. RECOMENDACIONES.

Las recomendaciones que considero pertinentes poner a consideración son las siguientes:

1. Recomiendo presentar a los señores Asambleístas una propuesta de Reforma al Código Orgánico Integral Penal con la finalidad que exista proporcionalidad entre la sanción y la infracción cometida.

2. La problemática actual que genera la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial considero que debe ser discutido por las Carreras de Derecho, Colegio de Abogados y Foro de Abogados del Consejo de la Judicatura.
3. Considero necesario que el Consejo de la Judicatura se convierta en el organismo vigilante de que los jueces y juezas impongan penas proporcionales, sancionando a quienes hagan caso omiso.
4. Propongo a las Carreras de Derecho de las Universidades del Ecuador, amplíen su contenido de las Asignaturas en lo relacionado con el régimen de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

9.1. PROPUESTA DE REFORMA LEGAL

ASAMBLEA NACIONAL DEL ECUADOR

CONSIDERANDO

Que: El Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico.

Que: El numeral 1, del Art. 3 de la Constitución de la República del Ecuador, garantiza sin discriminación alguna el efectivo goce de los derechos establecidos en la Constitución y en los instrumentos internacionales**.**

Que: El numeral 6 del Art. 76 de la Constitución de la República del Ecuador: establece que la ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza

Que: El Art. 77 de la Constitución de la República del Ecuador establece que la privación de la libertad se aplicará excepcionalmente cuando sea necesaria para garantizar la comparecencia en el proceso, o para asegurar el cumplimiento de la pena.

Que: El Art. 108 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial determina que las infracciones de tránsito son culposas y conllevan la obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios, por parte de los responsables de la infracción.

Que: El régimen penal de tránsito sanciona a quien conduciendo un vehículo a motor en estado de embriaguez, o bajo el efecto de sustancias estupefacientes o psicotrópicas ocasione 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 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general.

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

LEY REFORMATORIA AL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL

Art. 1. En el artículo 372, incorpórese un inciso que dirá:

"En todos los delitos culposos de tránsito y contravenciones el Juez al imponer la sanción deberá hacerlo considerando el principio de proporcionalidad de la pena.

El Juez tiene la discrecionalidad de acuerdo a la gravedad de la infracción en imponer una sola pena; pero en todo caso que se imponga la pena privativa de la libertad, será la única".

Art. 2. En el artículo 373, incorpórese un inciso que dirá:

“Al ser aplicada la pérdida de puntos para la licencia del conductor no podrá imponérsele otra pena accesoria”.

Art. 3. En el artículo 374 agréguese un inciso que dirá:

“El juez para dictar la sentencia debe considera obligatoriamente las circunstancias de la infracción culposa de tránsito hayan presentado las partes, y en cada sentencia deberá ser motivada y aplicada la regla de la sana critica”.

Disposición Final:

Quedan derogadas las disposiciones legales que se opongan a esta reforma.

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

Dado en la ciudad de Quito Distrito Metropolitano, en la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional, a los veintitrés días del mes de febrero de 2015.

f.- Presidenta f. Secretario

10. BIBLIOGRAFÍA.

1. ABARCA GALEAS LUIS HUMBERTO.-El debido proceso penal acusatorio ecuatoriano. Corte Suprema de Justicia.-Quito- Ecuador. 2006.
2. ALBAN, Gómez, Ernesto, Manual de Derecho Penal Ecuatoriano Parte General, Ediciones Legales, IMPRESORESMYL, Quito Ecuador.
3. BETTIOL, Giuseppe, “Derecho Penal, Parte General”, Bogotá, Editorial Temis, 1965
4. CABANELLAS Torres De las Cuevas Guillermo, Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, Editorial Heliasta, Trigésima Edición, Buenos Aires, Argentina, 2009
5. CABANELLAS DE LA TORRE, Guillermo, Diccionario enciclopédico de Derecho Usual. TOMO III, editorial Heliasta. 1972.
6. CASTRO PATIÑO, Ivan, citado por, García Falconí, José. “La Corte Constitucional y la Acción Extraordinaria de Protección”. Quito-Ecuador. 2008.
7. CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL. Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito-Ecuador. 2014.
8. CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito – Ecuador, 2011.
9. Congreso Latinoamericano, de derecho Penal y Criminología, editorial Leyer, Bogotá Colombia 2006.

10. CUELLO CALÓN, Eugenio; “La Moderna Penología”. Editorial Bosch, Barcelona.
11. CUQUETE, Piñón, Doralina. "Efectividad de las sanciones subsidiarias a la privación de libertad. Su control". Proyecto de Grado, 1991. Universidad de Oriente, Facultad de Derecho.
12. Definición de negligencia - Qué es, Significado y Concepto http://definicion.de/negligencia/#ixzz2uKm0bV7O
13. ESPINOZA MEDINA, Galo. La Más Práctica Enciclopedia Jurídica – Vocabulario Jurídico. Volumen I. Editorial Instituto de Informática Legal, Quito – Ecuador 1986.
14. EZAINE Amado, Diccionario de Derecho Penal, 6ta Edición, Editorial Ediciones Jurídicas Lambayecanas, Año de publicación 1977, Chiclayo-Perú.
15. FERRAJOLI, Luigui, El Fundamento de los Derechos Fundamentales, Edit. Trota, Madrid, 2010.
16. FERRAJOLI, Luigi, DERECHOS Y GARANTÍAS, LA LEY DEL MÁS DÉBIL, Editorial Trota, Segunda Edición, Madrid 2001.
17. FERNÁNDEZ PIEDRA, Luis Alberto. “La Detención Y La Prisión Preventiva En el Ecuador”. Tomada De La Tesis De La Maestría En Derecho Constitucional, De La Universidad Andina Simón Bolívar.
18. FLORES, Fernando, citado por, García Falconí, José. “La Corte Constitucional y la Acción Extraordinaria de Protección”. Quito-Ecuador. 2008.

19. GOLDSTEIN, Raúl, Diccionario de Derecho Penal y Criminología, Edit., Astrea, Buenos Aires, 1999
20. GUERRERO Vivanco, Walter. “La Jurisdicción y la Competencia”. Tomo I editorial Pudeleco. Quito- Ecuador. 2004.
21. http://produccion.fsoc.uba.ar/avefenix/Boletines/b16/sana.html
22. JIMENEZ, Luis, “Ley y el Delito”, Buenos Aires, 1987, Editorial Heliasta.
23. LABATUT GLENA, Gustavo. “Derecho Penal”. Tomo I. Novena Edición. Editorial Jurídica de Chile. Santiago de Chile. 1995.
24. LEY ORGÁNICA DE GARANTÍAS JURISDICCIONAL Y CONTROL CONSTITUCIONAL. Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito-Ecuador.
25. LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL. Ley. Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito-Ecuador. 2014.
26. MATSCHER, Franz, Los contratos de Interpretación Jurisdiccional. Los métodos de interpretación en la Convención Europea, Nemesis-Bruylant, 1998.
27. MÉNDEZ, Josefina, Principios Limitativos del Ius Puniendi, Compilación, Programa de Maestría en Ciencias Penales del Área Jurídica, Social y Administrativa de la Universidad Nacional de Loja, 2008.
28. MENDOZA GARCÍA, Luis, DICCIONARIO JURÍDICO, 1ª Edición, Editorial LIPAE, Quito-Ecuador PÉREZ SOLÓRZANO, José Luis, Editor: El Delito, Diseñado por Diario La Hora, Quito – Ecuador, www.dlh.lahora.com.ec/paginas/judicial/PAGINAS/D.penal.18html

29. OSSORIO, Manuel, “Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales”, Editorial HELIASTA. S.R.L. Impreso en Argentina, 1978.
30. Principios Generales en el Régimen Penal Ecuatoriano.
31. SÁNCHEZ, Manuel, Diccionario Básico de Derecho, Edit., Casa de la Cultura, Ambato, 1999.
32. REYES ECHANDÍA, Alfonso: Derecho Penal, Universidad Externado de Colombia, 1980
33. ROMBOLA, Néstor Darío y REBOIRAS, Lucio Martin. Diccionario RUY DIAZ, Jurídico y Social.
34. ROXIN, Claus, Los Límites del Derecho Penal, (traducción de Raúl Pérez Conde), Edit. Trotta, Madrid, España, 2005.
35. Sentencias de 7 de julio de 1989, Soering contra Reino Unido; 20 de marzo de 1991, Cruz Varas y otros contra Suecia; 25 de marzo de 1993, Costello-Roberts contra Reino Unido.
36. SANDOVAL HUERTAS, Emiro; “Penología Parte General y Especial”. Ediciones Jurídicas Gustavo Ibáñez, Santa Fe Bogotá.
37. Sentencia No. 0035-09-SEP-CC. Caso No. 0307-09-EP. Considerando Quinto último párrafo. 09 de Diciembre de 2009. R.O. Suplemento #117 del 27 de enero del 2010.
38. Sentencia No. 016-10-SEP-CC. Caso No. 0092-09-EP y 0169-09-EP Acumulados. 28 de Mayo del 2010. R.O. Suplemento # 202.
39. SOLER, Sebastián. Derecho Penal Argentino”. 1978.
40. YAVAR NUÑEZ, Fernando, Apuntes Sobre Doce Ciencias Penales, Edit. Edino, Guayaquil, 2004.

41. YÁVAR UMPIÉRREZ, YÁVAR NUÑEZ. El Fiscal de Transito en el Sistema acusatorio.- Quito – Ecuador. 2006.
42. ZABALETA J. Arturo, La Prisión Preventiva y la Libertad Provisoria. Editorial ARAYU. Buenos Aires, 1954.
43. ZAFFARONI, Eugenio Raúl, Manual de Derecho Penal, Parte General, 2da. Edición, Edit. Ediar, Buenos Aires, 2006.
44. ZAFFARONI, Eugenio Raúl: Tratado de Derecho Penal, Tomo IV, EDITAR, Sociedad Anónima Editora, Comercial Industrial y Financiero, Argentina- 1999
45. ZAGREBELSKY, Gustavo, EL DERECHO DÚCTIL, Tercera Edición. Editorial Trota, Madrid. 1999.
46. ZAMBRANO PASQUEL, Alfonso. “Derecho Penal - Parte General”. ARA Editores. Tercera Edición. Biblioteca Nacional. Impreso en Lima – Perú. 2006.

11. ANEXOS

ANEXO Nro. 1 Formato de las Encuestas

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

Me encuentro desarrollando mi tesis de Abogado que versa sobre el tema: **La desproporcionalidad de la pena impuesta a los conductores infractores en delitos de tránsito,** por ello le solicito muy comedidamente se digne responder a las preguntas de la siguiente **ENCUESTA** con la finalidad de conocer su criterio el cual será fundamental para el desarrollo y análisis de la temática en estudio.

1. ¿Considera usted, que el Juez al imponer la sanción en delitos de tránsito aplica el principio de proporcionalidad?

   Si ( ) No ( )

   Porqué:

   _____

   _____

   _____

   _____

2. ¿Considera usted que el Juez de Transito motivan bien sus sentencias, para imponer penas proporcionales por delitos de tránsito?

   Si ( ) No ( )

   Porqué:

   _____

   _____

   _____

   _____

3. A los conductores que infringen las normas de tránsito les imponen tres penas; reducción de punto de la licencia de conducir, multa y privación de la libertad; ¿Cree usted, que existe exceso de penas, a pesar que estos delitos son de carácter culposo?

Si ( ) No ( )

Porqué:

_____

_____

_____

_____

4. ¿Aprobaría una propuesta de reforma al régimen penal de tránsito, dirigida a establecer penas proporcionales a los conductores infractores de delitos de tránsito?

Si ( ) No ( )

Porqué:

_____

_____

_____

_____

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

Me encuentro desarrollando mi tesis de Abogado que versa sobre el tema: **La desproporcionalidad de la pena impuesta a los conductores infractores en delitos de tránsito,** por ello le solicito muy comedidamente se digne responder a las preguntas de la siguiente **ENTREVISTA** con la finalidad de conocer su criterio el cual será fundamental para el desarrollo y análisis de la temática en estudio.

1. En los delitos de tránsito, el Juez les dicta como sanción la privación de libertad, reducción de puntos de la licencia de conducir y multas. ¿Cree usted, que esto conlleva a la vulneración del principio de proporcionalidad garantizado en la Constitución de la República del Ecuador?

_____

_____

_____

_____

2. Considera usted, que las sanciones que se dictan contra los conductores infractores de delitos de tránsito, son desproporcionadas.

_____

_____

_____

_____

3. ¿Cree usted, que las infracciones de tránsito por ser de carácter culposas, deben ser sancionadas con una sola pena?

_____

_____

_____

_____

4. ¿Qué sugerencia daría usted, para que los jueces apliquen una correcta proporcionalidad de las penas en las sentencias por delitos de tránsito?

_____

_____

_____

_____

INDICE

Portada …….. i

Certificación……..……..… ii

Autoría…….……iii

Carta de Autorización ……. iv

Dedicatoria …….…..v

Agradecimiento……. vi

Tabla de Contenidos …… vii

1. Título…….. 1

2. RESUMEN…….. 2

2.1. Abstract ……..…….…… 3

3. INTRODUCCIÓN…….…….…… 4

4. REVISIÓN DE LITERATURA…… 9

4.1. Marco Conceptual……..…….…….…..... 9

4.2. Marco Doctrinario……..……..…..…… 43

4.3. Marco Jurídico……..……..…… 57

4.4. Legislación Comparada ……..……..... 80

5. MATERIALES Y MÉTODOS…….. 86

5.1. Materiales …… 86

5.2. Métodos…… 87

5.3. Técnicas ……..……... 89

6. RESULTADOS……. 90

6.1. Resultados de las Encuestas……..…..... 90

6.2. Resultados de las Entrevistas……..……..... 96

6.3. Estudios de Casos ……..…… 99

7. DISCUSIÓN…….. 134

7.1. Verificación de Objetivos…….…….. 134

7.2. Contrastación de Hipótesis……..... 137

7.3. Fundamento de Reforma Legal…….…….. 138

8. CONCLUSIONES……..……..... 143

9. RECOMENDACIONES ……. 146

9.1. PROPUESTA DE REFORMA LEGAL……..…… 147

10. BIBLIOGRAFÍA……..... 150

11. ANEXOS……..... 155

INDICE…….…… 159