



UNL

Universidad
Nacional
de Loja

Universidad Nacional de Loja

Facultad Jurídica Social Administrativa

Carrera de Derecho

“Regúlese en el código orgánico integral penal como contravención de primera clase el exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación”

Trabajo de Integración
Curricular previa a la
Obtención del Título de
Abogada

Autora:

Ariana Denisse Dávila Tinitana

Directora:

Dra. Susana Jacqueline Jaramillo Mg. Sc.

Loja – Ecuador

2024

Loja, 18 de septiembre de 2023

Dra. Susana Jacqueline Jaramillo Mg. Sc.

DIRECTORA DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

CERTIFICO:

Que he revisado y orientado todo el proceso de la elaboración del Trabajo de Integración Curricular denominado: **Regúlese en el Código Orgánico Integral Penal como contravención de primera clase el exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación**, previo a la obtención de título de **Abogada**, de la autoría de la estudiante **Ariana Denisse Dávila Tinitana**, con cédula de identidad Nro. **1950015162**, una vez cumple con todos los requisitos exigidos por la Universidad Nacional de Loja, para el efecto, autorizo la presentación del mismo para su respectiva sustentación y defensa.

Dra. Susana Jacqueline Jaramillo Mg. Sc.

DIRECTORA DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

Autoría

Yo **Ariana Denisse Dávila Tinitana**, declaro ser la autora del presente Trabajo de Integración Curricular 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 Trabajo de Integración Curricular en el Repositorio Digital Institucional – Biblioteca Virtual.

Firma:

Cédula de Identidad Nro.: 1950015162

Fecha: Loja, 09 de Febrero del 2024

Correo Electrónico: ariana.davila@unl.edu.ec

Teléfono: 0939780156

Carta de autorización por parte de la autora, para la consulta, reproducción parcial o total y/o publicación electrónica del texto completo de Trabajo de Integración Curricular

Yo, **Ariana Denisse Dávila Tinitana**, con cédula de identidad Nro. 1950015162, declaro ser la autora del Trabajo de Integración Curricular o de Titulación titulado: **“Regúlese en el Código Orgánico Integral Penal como contravención de primera clase el exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación”** como requisito para optar por el título de Abogada, autorizo al Sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que con fines académicos, muestre al mundo la producción intelectual de la Universidad, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera en el Repositorio Digital Institucional.

Los usuarios pueden consultar el contenido de este trabajo en el Repositorio Institucional, 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 del trabajo de integración curricular o de titulación que realice un tercero.

Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Loja, a los 09 días del mes de febrero de 2024.

Firma:

Autor: Ariana Denisse Dávila Tinitana

Dirección: Esteban Godoy calle Rafael Pullaguari y Gonzalo Motesdeoca

Cédula De Identidad Nro.: 1950015162

Correo Electrónico: ariana.davila@unl.edu.ec

Teléfono: 0939780156

DATOS COMPLEMENTARIOS:

Directora del Trabajo de Integración Curricular: Dra. Susana Jacqueline Jaramillo Mg. Sc.

Dedicatoria

Al finalizar el presente trabajo de investigación deseo dedicarlo primero a Dios, por brindarme la inteligencia, sabiduría y presentar a las personas correctas para que aporten con sus consejos y conocimientos de la elaboración de esta investigación.

A mis padres Julio Dávila, Victoria Tinitana, hermanas Antonella, Scarlet, Raphaella Dávila, que han sido incondicionales en cada aspecto de mi vida, por guiarme e incentivar me y por su confianza en mí para realizar mis proyectos con enfoque y dedicación. A mis docentes y amigos que han aportado mucho a mi investigación.

Ariana Denisse Dávila Tinitana

Agradecimiento

Agradezco la Universidad Nacional de Loja, por la acogida dentro de sus aulas, a la Facultad Jurídica, Social y Administrativa, a la prestigiosa carrera de Derecho, a sus Autoridades y Docentes por haber impartido sus conocimientos durante toda la formación académica.

De forma especial le agradezco a mi directora de tesis Dra Susana Jaramillo por su acompañamiento, aportando en todos los aspectos a este proyecto, a mis padres por impulsarme y apoyarme en cada paso que doy, amigos y compañeros de carrera que han hecho que la vida universitaria sea inolvidable.

Ariana Denisse Dávila Tinitana

Índice de contenidos

Portada	i
Certificación	Error! Bookmark not defined.
Autoría.....	iii
Carta de autorización	iv
Dedicatoria	v
Agradecimiento.....	vi
Índice de contenidos	vii
1. Título.....	1
2. Resumen.....	2
2.1. Abstract	Error! Bookmark not defined. 4
3. Introducción.....	6
4. Marco teórico.....	7
4.1. Antecedentes históricos de la falta de regulación del exceso de ocupantes en vehículos particulares	7
4.2. Derecho penal	11
4.3. Responsabilidad penal.....	12
4.4. Ponderación de derechos.....	15
4.5. Sistema penal.....	18
4.6. Infracción penal	22
4.7. Clasificación de la infracción	27
4.8. Contravención.....	28
4.9. Clases de contravención.....	33
4.10. Contravención y delito	33
4.11. Sanciones penales.....	34

4.12.	Importancia y vacío jurídico	35
4.13.	Por qué conducir es un riesgo permitido	36
4.14.	Accidente de tránsito	38
4.15.	Vehículo particular	39
4.16.	Seguridad vial	39
4.17.	Matricula vehicular	42
4.18.	Circulación.....	42
4.19.	Legislación.....	42
4.19.1.	Convención sobre la Circulación Vial	42
4.19.2.	Constitución de la República del Ecuador	43
4.19.3.	Código Orgánico Integral Penal	46
4.19.4.	Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial	48
4.19.5.	Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial	51
4.20.	Derecho comparado.....	55
4.20.1.	México	55
4.20.2.	Colombia	56
4.20.3.	Perú	56
4.20.4.	Chile.....	57
4.20.5.	España	58
5.	Metodología.....	59
5.1.	Materiales utilizados	59
5.2.	Métodos.....	59
5.3.	Técnicas.....	60
5.4.	Esquema provisional del Informe de la Investigación.	Error! Bookmark not defined.

6.	Resultados	61
6.1.	Resultados de las Encuestas	61
6.2.	Resultados de las entrevistas.	67
6.3.	Estudio de casos.....	71
	Caso Nro. 1.....	71
	Caso Nro. 2.....	73
	Caso Nro. 3.....	75
7.	Discusión.....	76
7.1.	Verificación de los objetivos	77
	Objetivo general:	77
	Objetivos específicos:	77
7.2.	Contrastación de la hipótesis	80
8.	Conclusiones.....	81
9.	Recomendaciones	82
10.	Propuesta de reforma de ley.....	86
11.	Bibliografía.....	79
12.	Anexos	91
12.1.	Anexo 1: Formato de las entrevistas	91
12.2.	Anexo 2: Formato de las encuestas	93
12.3.	Anexo 3: Certificado de traducción del resumen al idioma inglés	94

Índice de Tablas

Tabla 1.	Importancia de regular el exceso de ocupantes.....	61
Tabla 2.	Conocimiento sobre la regularización del exceso de ocupantes en el COIP	62

Tabla 3. Falta de normativa en cuanto al exceso de ocupantes	63
Tabla 4. Regularizar el exceso de ocupantes como contravención	65
Tabla 5. Propuesta de reforma.....	66

Índice de Figuras

Figura 1. Importancia de regular el exceso de ocupantes	61
Figura 2. Conocimiento sobre la regularización del exceso de ocupantes en el COIP. Error!	
Bookmark not defined.	
Figura 3. Falta de normativa en cuanto al exceso de ocupantes.....	64
Figura 4. Regularizar el exceso de ocupantes como contravención	Error! Bookmark not defined.
defined.	
Figura 5. Propuesta de reforma.....	Error! Bookmark not defined.

1. Título

Regúlese en el Código Orgánico Integral Penal como contravención de primera clase el exceso de ocupantes de vehículos particulares en circulación.

2. Resumen

En el momento que tomamos la responsabilidad de conducir un vehículo, llevamos una gran responsabilidad, no solamente con los ocupantes, sino también con los peatones y personas que circulan en las vías. La Agencia Nacional de Tránsito condiciona la circulación de las vías del país, con la finalidad de garantizar la capacidad la aptitud de los conductores en el manejo de los automotores.

Sin duda, el derecho a transitar libremente por el territorio nacional constituye un derecho de libertad por así disponerlo la Constitución de la República Ecuador, en su Art. 66, numeral 14, en concordancia con el principio de movilidad fundamentado en el Art. 2, numeral 2, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sin embargo, de forma particular, el libre tránsito de las personas en vehículos particulares debe estar sujeto a un accionar de autocuidado y de protección de los pasajeros que aborden dicho vehículo, priorizando su integridad física.

El conductor de un vehículo particular, al circular con exceso de ocupantes, expone a sus ocupantes y así mismo, a posibles siniestros de tránsito que tengan como resultado lesiones graves y/o muerte, debido a que, el excedente de las personas que abordan el vehículo, no podría aportar elementos de seguridad que garanticen su integridad física, no contará con las garantías de seguridad en el caso de un siniestro.

Con esta investigación busco garantizar algunos derechos relevantes respecto a la regulación en el Código Orgánico Integral Penal como contravención de primera clase el exceso de ocupantes de vehículos particulares en circulación

En el país tenemos noticias referentes al exceso de ocupantes en un vehículo particular, especialmente en temporada de feriados y festividades como Navidad, Fin de año y Carnaval.

“Si viaja con exceso de pasajeros o supera el límite de velocidad irá preso”

Los agentes se concentraron en las terminales terrestres de Quitumbe y Carcelén, en el sur y norte de Quito. Allí recordaron las multas que desde el 10 de agosto pasado están vigentes por infracciones viales con la vigencia del Código Penal, las personas que viajen con exceso de pasajeros o superen el límite de la velocidad irán presas.

Hasta el martes próximo, en el país se desplegarán 43 488 policías y en la capital se concentrarán 4 756. Ellos estarán en avenidas como la Manuel Córdova Galarza, Simón Bolívar, Interoceánica y vías que conectan con Guayllabamba y El Quinche.

El Instituto Nacional de Estadística y Censos, de acuerdo a las Estadísticas de Transporte, correspondiente al año 2022, respecto de Siniestros de Tránsito Trimestral I y II, establece que los choques representan la principal clase de siniestros de tránsito con el 47% del total de siniestros; y, que la impertinencia e imprudencia del conductor es la causa con mayor incidencia con el 38% del total de siniestros. Así mismo, determina que, hasta junio del 2022, se registraron 10.075 víctimas, de las cuales 90% fueron lesionados y 10% fallecidos, mientras que en el segundo trimestre se registraron 5.369 víctimas. El total de vehículos involucrados en estos siniestros de tránsito en el I y II trimestre del 2022 es de 17.034, de los cuales 9.053 vehículos livianos han sido los involucrados, viéndose afectados en 43% el conductor y en un 41.8% los pasajeros.¹

Este accionar irresponsable, tanto del conductor como de los ocupantes, de circular un vehículo particular con exceso de pasajeros, no se encuentra establecida como una contravención en nuestro Código Orgánico Integral Penal, motivo por el cual, es necesaria la tipificación de esta conducta dentro del Art. 391 del Código Orgánico Integral Penal para poder contener esta conducta, en aras de generar un enfoque preventivo para reducir accidentes de tránsito y la pérdida de vidas humanas.

Implementar el exceso de ocupantes en vehículos particulares, como contravención en el Código Orgánico Integral Penal, permitiría su sanción, puesto que hasta ahora no se lo ha podido sancionar, debido a la falta de norma a esta contravención.

Palabras claves: contravención, exceso de ocupantes, vehículo particular, imprudencia, accidentes.

¹ https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/ESTRA_2021/2022_ESTRA_SINIESTROS.pdf

Abstract

When we take on the responsibility of driving a vehicle, we bear a great responsibility, not only to the occupants, but also to pedestrians and people on the roads. The National Traffic Agency conditions the circulation of the country's roads, with the aim of guaranteeing the capacity and aptitude of drivers in the handling of motor vehicles.

Undoubtedly, the right to move freely through the national territory constitutes a right of freedom as provided by the Constitution of the Republic of Ecuador, in its Art. 66, numeral 14, in accordance with the principle of mobility based on Art. 2, numeral 2, of the Organic Law of Land Transport, Transit and Road Safety, however, in particular, the free transit of persons in private vehicles must be subject to an action of self-care and protection of passengers boarding the vehicle, prioritising physical integrity.

The driver of a private vehicle, when driving with an excess of occupants, exposes its occupants to possible traffic accidents resulting in serious injuries and/or death, since the excess of people in the vehicle could not provide safety elements to guarantee their physical integrity and will not have the safety guarantees in the event of an accident.

With this research, I seek to guarantee some relevant rights with respect to the regulation in the Organic Integral Penal Code as a first class contravention the excess of occupants in private vehicles in circulation. In the country we have news concerning the excess of occupants in a private vehicle, especially during holidays and festivities such as Christmas, New Year's Eve and Carnival. "If you travel with excess passengers or exceed the speed limit you will go to jail".

The agents were concentrated at the Quitumbe and Carcelén land terminals, in the south and north of Quito. In that place they reminded people of the fines that have been in force since 10 August for traffic offences under the new Penal Code, and that people who travel with excess passengers or exceed the speed limit will go to prison.

Until next Tuesday, 43,488 police officers will be deployed throughout the country and 4,756 will be concentrated in the capital. They will be on avenues such as Manuel Córdova Galarza, Simón Bolívar, Interoceánica and roads that connect with Guayllabamba and El Quinche.

The National Institute of Statistics and Census, according to the Transport Statistics for the year 2022, regarding Quarterly Traffic Accidents I and II, establishes that crashes represent the main type of traffic accidents with 47% of the total number of accidents; and that the impertinence and imprudence of the driver is the cause with the highest incidence with 38% of the total number of accidents. It also determines that, up to June 2022, 10,075 victims were recorded, of which 90% were injured and 10% killed, while in the second quarter 5,369 victims were recorded. The total number of vehicles involved in these traffic accidents in the first and second quarter of 2022 is 17,034, of which 9,053 light vehicles were involved, 43% of which involved the driver and 41.8% the passengers.

This irresponsible action, both of the driver and the occupants, of driving a private vehicle with excess passengers, is not established as a contravention in our Organic Integral Penal Code, which is why it is necessary to typify this conduct within Art. 391 of the Organic Integral Penal Code in order to contain this conduct, in order to generate a preventive approach to reduce traffic accidents and the loss of human lives.

The implementation of the offence of overcrowding in private vehicles as a contravention in the Organic Integral Penal Code would allow for its sanctioning, since up to now it has not been possible to sanction it due to the lack of regulations for this contravention.

Key words: contravention, excess occupants, private vehicle, recklessness, accidents

3. Introducción

El presente trabajo de investigación titulado “**Regúlese en el Código Orgánico Integral Penal como contravención de primera clase el exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación**” considero que es factible aportar de esta forma para conseguir que se disminuya las estadísticas alarmantes en cuanto a infracciones de tránsito, que ahora involucra tanto a conductores de vehículos cuanto a peatones que utilizan la vía pública; por esta razón la investigación se torna de gran importancia, y se ha escogido el tema sobre el estado de necesidad y el exceso de ocupantes en vehículos particulares, por cuanto prevenir accidente de tránsito es de gran importancia para la sociedad y en la justicia de nuestro país.

Algunos accidentes son producto del exceso de ocupantes en un vehículo particular en la ciudad de Loja y en diferentes lugares del Ecuador, vulnerando los derechos de seguridad vial, debido a la falta de regulación en el Código Orgánico Integral Penal.

Debido a la falta de norma tenemos también la falta de sanción, dejando a los agentes civiles de tránsito sin salida para imponer sanciones o multas cuando se encuentran con un vehículo particular con exceso de pasajeros. Se pretende regular en el Código Orgánico Integral Penal, dentro de las contravenciones de primera clase, por lo que cumple con lo que establece el Reglamento de Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja, quien se encarga de regular la pertinencia del estudio investigativo.

4. Marco teórico

4.1. Antecedentes históricos de la falta de regulación del exceso de ocupantes en vehículos particulares

En la presente investigación me voy a enmarcar en los antecedentes del exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación en las diferentes normas jurídicas que regulan la seguridad vial con la finalidad de investigar el vacío legal en cuánto al exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación, debido a que en la normativa del Código Orgánico Integral Penal en su artículo 381 encontramos normado únicamente en exceso de pasajeros en transporte público, determinado como contravención de tránsito de segunda clase. En el Ecuador tenemos un alto índice de siniestros de tránsito por diferentes razones, entre ellas el exceso de ocupantes, es importante direccionarse principalmente en su inicio que es el transporte.

Miguel Rodríguez (2013) menciona que:

La infraestructura vial que actualmente existe en el país, es producto de un lento mejoramiento de las antiguas rutas incaicas y coloniales de difícil y complicada orografía en la Sierra, pantanosa en la Costa y Oriente, surgiendo en su inicio con construcciones de tipo manual de diseño y trazado muy primarios, para luego dar paso a los actuales sistemas de tecnologías moderna, que implica uso intensivo de equipo adecuado (Rodríguez, 2013, pág. 1)

La culminación del Ferrocarril entre Guayaquil y Quito, permitió notar la necesidad de crear una extensión en el sistema de transporte urbano en las dos ciudades, con el fin de facilitar el acceso de pasajeros desde las zonas densamente pobladas hasta terminales ferroviarias. En 1860 se reemplazó a los caballos con la energía eléctrica, para el funcionamiento de los tranvías en el puerto principal, transportando a la mayoría de los ecuatorianos. A mediados del siglo XX, aparecen los buses y taxis, con el pasar de los años fueron saliendo los buses articulados, así mismo los vehículos para transporte particular, que iniciaría alrededor del año 1859 en la capital del Ecuador, buscando transportar entre ciudades.

Arguello et al. (2020) menciona “Debido a la llegada de nuevos vehículos de transporte, nace la necesidad de la creación de vías, dando paso al Ministerio de Transporte

y Obras públicas, creado en el año 1929, así mismo la organización de control del transporte y tránsito, sin figurar como ley” (Arguello et al., 2020, pág. 13). La exigencia de manejar vehículos implica que el Estado deba realizar acciones pertinentes para proteger a la sociedad ante las personas que utilizan estos medios. Un vehículo es una herramienta que facilita la vida de varias personas; pero por su textura puede traer graves repercusiones como a impactarse generar daños materiales, afectar la integridad de las personas, y en el peor de los casos que quienes sufren ante estos medios de transporte pierdan la vida.

En la Ley Orgánica de Transporte, Terrestre Transito y Seguridad Vial (2008) se menciona que:

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es el ente encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, en el ámbito de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del Sector; así como del control del tránsito en las vías de la red estatal-troncales nacionales, en coordinación con los GADS y tendrá su domicilio en el Distrito Metropolitano de Quito. La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es una entidad autónoma de derecho público, con personería jurídica, jurisdicción nacional, presupuesto, patrimonio y régimen administrativo y financiero propios (Ley Orgánica de Transporte, Terrestre Transito y Seguridad Vial, 2008, pág. 5).

Realizando una búsqueda exhaustiva en las leyes y códigos que regulan temas de tránsito, ha sido evidente el vacío legal en el Código Orgánico Integral Penal, ya que no está normado el exceso de ocupantes en vehículos particulares, aun cuando se ha venido reformando, sigue existiendo la falta de normativa referente a esta investigación. Para la regulación de esta contravención considero que debería ser en la sección de contravención de tránsito de primera clase, debido a que su importancia tiene equivalencia con las ya normadas, como las que cito a continuación.

En el Código Orgánico Integral Penal (2014) se postula que:

Art. 386.- Contravenciones de tránsito de primera clase. - Será sancionado con pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:

1. La persona que conduzca sin haber obtenido licencia.
2. La o el conductor que falte de obra a la autoridad o agente de tránsito.
3. La o el conductor que, con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado, establecidos en el reglamento correspondiente.

En el caso del número 1, no se aplicará la reducción de puntos. El vehículo solo será devuelto cuando se cancele el valor de la multa correspondiente y la persona propietaria del vehículo será solidariamente responsable del pago de esta multa.

Será sancionado con dos salarios básicos unificados del trabajador en general, reducción de diez puntos en su licencia de conducir y retención del vehículo por el plazo mínimo de siete días:

1. La o el conductor que transporte pasajeros o bienes, sin contar con el título habilitante correspondiente, la autorización de frecuencia o que realice un servicio diferente para el que fue autorizado. Si además el vehículo ha sido pintado ilegalmente con el mismo color y características de los vehículos autorizados, la o el juzgador dispondrá que el vehículo sea pintado con un color distinto al de las unidades de transporte público o comercial y prohibirá su circulación, hasta tanto se cumpla con dicho mandamiento. El cumplimiento de esta orden solo será probado con la certificación que para el efecto extenderá el responsable del sitio de retención vehicular al que será trasladado el vehículo no autorizado. Los costos del cambio de pintura del vehículo estarán a cargo de la persona contraventora.
2. La persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce.
3. Las personas que participen con vehículos a motor en competencias en la vía pública (Código Orgánico Integral Penal, 2014, pág. 140).

Es importante mencionar también que en el Art 381, de la misma norma encontramos regulado el exceso de pasajeros en transporte público, donde será sancionado con pena privativa de libertad de seis meses a un año, suspensión de la licencia de conducir por el mismo plazo, debido a que configura como delito culposo, teniendo en cuenta que al momento de transportar una cantidad elevada de pasajeros, su responsabilidad aumenta ya que tiene el deber de cuidar la integridad física de sus pasajeros, si el conductor actúa de forma imprudente estaría atentando contra la vida de todos sus pasajeros al momento de un siniestro. Sin embargo, refiriéndonos a vehículos particulares esta sanción ya no constituye como delito, sino como contravención, así mismo su sanción será menos rigurosa, aunque inmiscuye pena privativa de libertad y sanción pecuniaria, resultaría menos grave.

En la Constitución de la República del Ecuador (2008) se menciona que:

Art. 66.- Se reconoce y garantizará a las personas:

1. El derecho a la inviolabilidad de la vida. No habrá pena de muerte.
3. El derecho a la integridad personal.
14. El derecho a transitar libremente por el territorio nacional y a escoger su residencia, así como a entrar y salir libremente del país, cuyo ejercicio se regulará de acuerdo con la ley. La prohibición de salir del país sólo podrá ser ordenada por juez competente (Constitución de la República del Ecuador, 2008, págs. 29 y 30).

Es muy importante que la legislación de un país proteja los derechos de las personas. El Ecuador al ser un Estado constitucional derechos y Justicia debe velar por el interés de los particulares. Por lo mismo dentro de la Constitución encontramos diversos principios que son recogidos por la norma secundaria de forma obligatoria que garantizan los derechos. En este caso el Art. 66 reconoce y garantiza para todos los ciudadanos derechos fundamentales como lo son: La vida, la integridad personal, y transitar libremente. El derecho a la vida es un eje fundamental sobre el cual se desarrolla en el resto de derechos; toda persona desde su nacimiento debe tener las mejores condiciones de vida, y es por ello un deber del Estado el desarrollar normativas, políticas públicas y demás lineamientos que lo efectivicen. Seguidamente el derecho al integridad personal implica que una persona no pueda ser violentada física, psicológica, o de otra forma. Finalmente, el derecho a transitar libremente implica que una persona pueda moverse a través de las vías sin mayores objeciones. Todas

estas premisas se relacionan con la temática pues al momento de conducir un vehículo con exceso de pasajeros se genera afectación considerable.

4.2. Derecho penal

Zavala (2015) menciona que el Derecho Penal “Se sustenta en dos conceptos: un acto que ataca un bien penalmente protegido y viola una norma jurídica y la consecuencia a ese acto contrario al derecho: la pena” (Zavala, 2015, pág. 37). Teniendo en cuenta que la esencia del Derecho Penal es sancionar a las personas que viola un derecho y garantizar una justicia digna. El acto delictivo debe ser realizado por un sujeto imputable, a quien mediante juicio se le impone una pena proporcional establecida en el tipo penal del delito o contravención.

Juan Lascurain (2019) menciona sobre el derecho penal:

Si de la intuición pasamos al lenguaje, y si el lenguaje sirve para decir lo que dice, tendremos algo que nos diría Perogrullo: que el Derecho Penal es Derecho y es penal. Que es Derecho significa que es un conjunto coordinado (un sistema) de reglas (normas) relativas a la conducta humana. El adjetivo penal, por su parte, alude al contenido de esas reglas: al tipo de conductas al que se refieren. Se trata de conductas que llevan aparejada una pena, que no es otra cosa que un castigo grave. El Derecho Penal trata pues de las conductas gravemente castigadas: de las conductas que quien ostenta el poder considera, desde su perspectiva valorativa, como las más nocivas, las más lesivas para la sociedad. Y que por lo tanto pretende reprimir: primero, prohibiéndolas, y después, castigando al que se salta la prohibición.

Este es el contenido más obvio del Derecho Penal. Pero el Estado, a través del Derecho Penal, no solo impone penas tras la constatación de un delito, sino que también impone medidas de seguridad a quien realiza una conducta gravemente nociva que no es propiamente un delito porque su agente era incapaz de comprender la ilicitud de lo que hacía o de controlar su comportamiento... (Lascurain, 2019, pag. 28).

Derecho penal es aquel que regula aquellas conductas punibles. Este tipo de derecho se distingue del resto pues busca proteger los bienes jurídicos. Un bien jurídico es un elemento que permite a una persona desarrollarse plenamente y debe ser protegido. Por lo mismo el derecho penal es de mínima intervención y considera esas afectaciones a los bienes jurídicos cuándo la conducta es penalmente relevante. Para que una infracción pueda ser

considerada como tal debe reunir los requisitos previstos; es decir que no cualquier acción u omisión, corresponde al ámbito penal. Dentro del derecho penal también encontramos no solo la tipificación de infracciones penales, sino la potestad que tiene el Estado de regular esas conductas, el buscar la rehabilitación de la persona infractora, el establecer una sanción para el cometimiento de una fracción, y el establecimiento del procedimiento previsto para el cometimiento de cada ilícito. Por lo tanto, no tenemos que considerar que el derecho penal implica solo disponer penas; debemos observar su sentido de rehabilitación ante quien comete a la infracción y el juzgamiento que este tiene que tener mediante un procedimiento justo. Mediante el derecho penal vamos a regular conductas que queremos que no sean replicadas dentro de la sociedad; para poder proteger los intereses de las personas y permitirles desarrollarse en plenitud dentro de ella y en relación con sus semejantes.

En el Código Orgánico Integral Penal (2014) se establece:

Art. 1.- Finalidad. - Este Código tiene como finalidad normar el poder punitivo del Estado, tipificar las infracciones penales, establecer el procedimiento para el juzgamiento de las personas con estricta observancia del debido proceso, promover la rehabilitación social de las personas sentenciadas y la reparación integral de las víctimas (Código Orgánico Integral Penal, 2014, pág. 7).

Es la ciencia que estudia el conjunto de normas jurídicas que definen determinadas conductas como infracciones (delitos o faltas), dispone de la aplicación de sanciones, penas y medidas de seguridad a quienes cometen. El Derecho Penal se compone de la suma de todos los preceptos que regulan los presupuestos o consecuencias de una conducta con una pena o medida de seguridad.

4.3. Responsabilidad penal

El Diccionario panhispánico del español jurídico (2023) define la responsabilidad penal como “La responsabilidad penal es una consecuencia jurídica derivada de la comisión de un hecho tipificado en una ley penal por un sujeto imputable, y siempre que dicho hecho sea contrario al orden jurídico, es decir, sea antijurídico, además de punible” (El Diccionario panhispánico del español jurídico, 2023, pág. 1). La responsabilidad penal es entendida como la consecuencia que tiene una persona por el cometimiento de su conducta culpable. En esta situación a una persona no puede dejársela en impunidad; sino que tiene que ser sancionada por realizar un acto que se encontraba prohibido por la ley. Dentro de la norma esta

responsabilidad puede ser como autor, autor o cómplice; en todos estos casos, se demuestra un grado de participación para realizar la acción prohibida. La consecuencia de cometer una infracción penal es una sanción; qué puede ser de distintas formas como: Una pena privativa de libertad, un pago pecuniario, trabajo social, etc. Entonces mediante estas sanciones se busca que en la persona responda por las acciones que realizó y busque retribuirles.

Alfonso Farinango (2013) señala que “Naturalmente que, para establecer una responsabilidad, es necesario encontrar los indicios, circunstancias, hechos o actos que sirvan de antecedente o base para presumir un acto contrario a la ley” (Farinango, 2013, pág. 21). Establecer una responsabilidad penal requiere determinar con exactitud a la persona que la efectúa para poder hacer prevalecer los derechos y que no se la dé de forma arbitraria. En nuestra legislación ecuatoriana rige una serie de principios rectores en el ámbito penal; por lo que mientras una persona no tenga una sentencia condenatoria es inocente y goza de derechos. Por otro lado, una persona que se encuentra privada de libertad no conlleva a que no tenga derechos, sino que eso se encuentran limitados; y durante la duración de su pena gozará de garantías. Por lo mismo para establecer la responsabilidad es necesario tener los elementos de convicción suficientes que lleven al convencimiento de que la persona cometió la conducta penalmente relevante. Responsabilidad penal sanciona, y la civil repara un daño. La responsabilidad penal se suele pagar al Estado, y la civil a la víctima. La culpabilidad es responsabilidad, pero con una dimensión mucho más profunda. Entiende que cuando se plantea la responsabilidad, es de considerar a la de la sociedad, sea por el papel que ha designado en un sujeto responsable como por los diferentes controles que la ha impuesto. En este sentido, la conciencia del hombre surge por su relación social; entonces la sociedad responde también por esa conciencia lograda por el hombre. La conciencia no es primeramente una cuestión psíquica sino histórico-social; es el proceso histórico-social el que determina, en relación a la psiquis del individuo, su conciencia. Responsabilidad implica que el hombre es actor, esto es, que desempeña un papel y, por tanto, alcanza conciencia de él; pero como actor está dentro de un drama, de una relación social, y su conciencia está determinada por ella específicamente y por los controles sociales ejercidos sobre ella.

José Castillo (2004) asocia la responsabilidad penal con la culpabilidad y menciona:
El principio de culpabilidad constituye en el actual desarrollo del derecho penal contemporáneo el más importante axioma de los que derivan de modo directo de un

Estado de Derecho, porque su violación implica el desconocimiento de la esencia del concepto de persona. Su vigencia permite que una persona sólo sea responsable por los actos que podía y debía evitar e impide que pueda responder por todas las consecuencias que se deriven de su acción (Castillo, 2004, pág. 1).

El límite de la reacción social que se ejerce sobre el sujeto se halla en su conciencia, pero dado que esta se determina socialmente, también la sociedad toda responderá sobre ello. La responsabilidad penal de la persona jurídica solo es posible en los supuestos expresamente previstos en el Código Penal. Por tanto, no cabrá inferir responsabilidad penal alguna sino solo de aquellos delitos en los que exista una previsión expresa para la persona jurídica. En consecuencia, se establece un número cerrado de figuras delictivas en las que, solo y con carácter exclusivo, se podrá declarar la responsabilidad penal de la persona jurídica.

Carlos Creus (1995) señala sobre la responsabilidad penal “La responsabilidad penal es subjetiva y refiere a la posibilidad de atribuir una pena o una medida de seguridad a un determinado autor de un hecho ilícito” (Creus, 1995, pág. 11). Al determinarse que una persona fue la que cometió la conducta penalmente relevante; es decir aquella que cumple los objetos de tipicidad, antijuricidad y culpabilidad. Con los elementos de convicción suficientes se dicta la sentencia respectiva y se le dispone la sanción correspondiente o medida de seguridad. Durante todo el proceso primaran los principios rectores. Con esto se busca dar un ejemplo a la sociedad para que evite cometer ese tipo de situaciones que no son deseadas.

Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM (2000) distingue la responsabilidad civil de la responsabilidad penal de la siguiente manera:

Si el perjuicio alcanza a la sociedad. El autor puede ser castigado con una pena a la cual se le llama responsabilidad penal. Si, por el contrario, el perjuicio afecta a una persona privada, se puede obligar al autor a repararlo y entonces se le llama responsabilidad civil (Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, 2000, pág. 5).

Dentro de la dogmática se distingue dos tipos de responsabilidad: la civil y la penal. La responsabilidad civil refiere a las cuestiones laborales, arriendos, contencioso administrativo y tributario, entre otros. Y es que en todos ellos no existe una gran afectación a un bien jurídico; por lo que no se encuentran tipificadas con infracciones penales sino como

de tipo leve. En cambio, la responsabilidad penal sí tipifica infracciones que genera una afectación a un bien jurídico; el cual puede ser mayor o menor, y dependiendo de esto se da la clasificación de delitos y contravenciones.

Gerson Vidal (2023) define a la responsabilidad penal como “La responsabilidad penal es el deber de enfrentarse a las consecuencias penales de un delito. Estas consecuencias implican generalmente la imposición de una pena, de medidas de seguridad o de un castigo proporcional al delito cometido” (Vidal, 2023, pág. 1). Como se ha mencionado la responsabilidad penal busca la protección de los bienes jurídicos; y en ese caso se da una conducta penalmente relevante que cumple requisitos, no es una simple acción por lo que se requiere de su sanción. La persona infractora no puede quedar en la impunidad, sino que tiene que hacerse responsable de los daños ocasionados, y por eso se prevé una sanción. Otro deber importante del ámbito penal es buscar restituir al Estado anterior en lo que es posible antes del cometimiento de la infracción penal.

4.4. Ponderación de derechos

Diccionario panhispánico del español jurídico (2023) define a la ponderación de derechos como:

Actividad exegética, preferentemente legislativa o judicial, por la que se examinan los intereses en conflicto entre varios derechos en aparente colisión, de acuerdo con un parámetro predeterminado y objetivo, y se determina su alcance y limitaciones recíprocas, buscando su vigencia equilibrada (Diccionario panhispánico del español jurídico, 2023, pág. 1).

Un legislador tiene que realizar una ponderación de derechos para considerar las necesidades de la sociedad. En el caso de trabajo existe un conflicto pues es una situación peligrosa que existen vehículos particulares con acceso de ocupantes; situación que no se encuentra regulada dentro del ordenamiento pues este tipo de transporte se encuentra excluido del artículo concerniente del Código Orgánico Integral Penal. Por lo tanto, la ponderación de derechos implica velar por la mayor cantidad de bienes jurídicos a protegerse siendo principalmente la vida y la integridad personal; pero que no es prudente dejar de lado estas situaciones con vacíos jurídicos. El manejar un vehículo es un riesgo permitido; pero no implica que tenga que dársele de manera imprudente, sino que siempre se de una conducta adecuada ante los intereses de la sociedad, que son el bienestar de todos.

Ximena Carrasco y Diego Trelles (2020) señalan que:

La ponderación constitucional es una herramienta de vital importancia si se pretende que la Constitución, sus derechos y garantías se cumplan a cabalidad, de ahí que es necesario que los jueces tutelen efectivamente estos derechos, armonizando sus decisiones con la norma suprema y observando la posibilidad de que hoy en día ya no existe solamente un conflicto de leyes que debe ser resuelto por el Juez conforme a los usuales modos, sino que además existen casos difíciles y trágicos, en donde el Juez deberá actuar como un auténtico árbitro en busca de una justicia real y efectiva, en la que de cierta forma se afecte en la menor forma posible los derechos fundamentales a fin de permitir que, según el caso particular, subsistan los derechos más importantes y se dé paso a un Estado Constitucional de Derechos y Justicia Social en derechos humanos, fundamentales y constitucionales (Carrasco y Trelles, 2020, pág. 4).

La ponderación, es una herramienta que tiene que ser empleada para poder discernir los intereses de los grupos implicados; en el caso del vehículo con acceso de pasajeros, tenemos aquí en los emplean ante la afectación que generan a la sociedad. Los derechos que primero son los del grupo mayor siempre y cuando sea necesario, en este caso la ponderación es favorable pues se busca proteger derechos como son la vida, la integridad física y la seguridad social. Por lo mismo toda autoridad, y en el caso en específico, el legislador debe considerar que no es pertinente dejar un vacío en el cual se permita un exceso de pasajeros dentro de un vehículo particular. Esa situación puede generar graves problemas; como la distracción del conductor, la carencia en manejar apropiadamente el vehículo, y poner en riesgo a quienes utilizan este transporte. La atribución que tienen quienes ejercen el cargo de autoridad es verdad por los derechos de las personas por lo que deben considerar que esta situación es un medio de justificación para quienes realicen este tipo de actos peligrosos. No solo se estaría afectando a personas que se encuentren como peatones sino a todos aquellos que se encuentran dentro del vehículo incluido el conductor.

Manuel Leyva (2016) señala sobre el bien jurídico:

En el estudio del bien jurídico, por lo general se considera que este constituye un límite al ius puniendi, comúnmente aceptado como derecho a castigar del Estado, más que derecho subjetivo del Estado o como potestad del Estado para castigar a nuestro

modo de ver constituye un límite en sí mismo, límite formal, pues estaríamos hablando del Estado autolimitándose en sus funciones. En nuestro criterio, el ius puniendi constituye un deber generado por las propias funciones del Estado (Leyva, 2016, pág. 3).

La ponderación de derechos tiene como objetivo determinar cuál es el valor del bien jurídico; por lo mismo este es un limitante del ius puniendi. En el ámbito penal se aplica el principio de mínima intervención que refiere que el Estado interviene únicamente en las conductas penalmente relevantes y no en todos los ámbitos los cuales son materia civil. Es por esto que dentro del ámbito penal los bienes jurídicos tienen gran relevancia y permiten el desarrollo de catálogo de delitos y contravenciones. Dependiendo del bien jurídico se distingue a la clasificación anteriormente señalada. En todo caso las situaciones tipificadas como infracciones penales reúnen los elementos de tipicidad, antijuricidad y culpabilidad.

Lionel Aguilar (2009) señala que:

Con la aparición del concepto de “bien jurídico” se inicia una contraposición a la percepción jurídica de lesión de un “derecho subjetivo” ya que la finalidad del tipo penal es garantizar los presupuestos de una vida pacífica y sana en sociedad; de esa cuenta es un “bien jurídico” todo aquello que para el legislador es valioso como condición de una vida sana de la comunidad jurídica y cuyo mantenimiento, sin cambios, la comunidad tiene interés; es entonces que el legislador, mediante la creación de distintos tipos penales intenta proteger “bienes” que se tornan en “jurídicos” en virtud de su “valor social y no en virtud de ser “bienes del ser humano”, cediendo de esa manera una concepción típicamente individualista de la lesión por una concepción social del delito (Aguilar, 2009, pág. 2).

Debe diferenciarse que bien jurídico no es igual que un derecho; si bien es cierto que pareciera se refiere a lo mismo. Los bienes jurídicos son elementos que permiten tener una vida pacífica y sana en sociedad; entonces son elementos valiosos que permiten el desarrollo de las personas, estos dentro del Código Orgánico Integral Penal permiten el desarrollo del catálogo de delitos y contravenciones, pero se refieren a situaciones penalmente relevantes. En cambio, los derechos pueden ser afectados fuera del ámbito penal, pero por ello no implica que tenga menos valor. Al momento de tipificar las situaciones penales se consideran los bienes jurídicos; pues el legislador debe velar por estos elementos que permiten la vida

pacífica y sana, a ser afectados por acciones u omisiones relevantes, y por ser tema penal tiene cierto grado de peligrosidad o daño.

4.5. Sistema penal

Dino Caro (1994) señala que “Este modelo propone reducir la intervención punitiva, limitándola sólo para las más graves infracciones contra los bienes jurídicos fundamentales” (Caro, 1994, pág. 2). El sistema de justicia penal de un Estado debe ser coherente con la observancia de principios universales de respeto a los derechos humanos, los cuales son la base para la igualdad y justicia tan anheladas por la sociedad. Así, el COIP recoge principios aplicables en cada uno de los procedimientos, alrededor de los cuales, debe girar el proceso penal, los que se relacionan y complementan con postulados constitucionales y con los tratados internacionales de derechos humanos. Desde el primer precepto constitucional se enfatiza la idea de que “... el Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia (...)”, luego establece un grupo de nueve principios rectores relativos al ejercicio de los derechos legítimamente refrendados y continúa con la determinación de asegurar el derecho al debido proceso en todas las materias, pero lo refuerza en clave penal cuando se ha privado de libertad a una persona.

Washington Astudillo (2022) expresa que:

El sistema oral acusatorio moderno empleado en Ecuador permite la aplicabilidad de protección de derechos y garantías de los sujetos principalmente en la de juicio, con sujeción a los principios de inmediación, celeridad procesal, debida diligencia y de actividad probatoria, pues la audiencia de juzgamiento los sujetos procesales podrán emitir sus argumentos, alegatos y probar los hechos incorporados mediante la práctica de pruebas y/o distribución probatoria, evidenciando las habilidades al momento de esgrimir mediante el debate con argumentos subsidiados con la prueba para llegar a la verdad formal dentro del proceso penal y por ende al convencimiento del juzgador (Astudillo, 2022, pág. 18 y 19).

La seguridad ciudadana tiene relación con la seguridad nacional y pública, comprendiéndose como el derecho que tienen los ciudadanos a vivir bajo normas que les protejan. Sin embargo, no es menos cierto que se ha vuelto un negocio, pues se considera que únicamente quienes tienen dinero gozan de seguridad. Si se quiere alcanzar una seguridad

ciudadana adecuada se deben fomentar mecanismos que limiten la comisión de delitos, tales como dictar políticas públicas, mayor presencia policial y aumento de tipificación de delitos, con el fin de alcanzar su efectividad. Lo cierto es que estas políticas públicas no han dado resultado en el control delictivo y la violencia sigue siendo una de las principales preocupaciones de los Estados, los que se han esforzado por generar mayor seguridad ciudadana y ello guarda inescindible ligamen con las ciencias penales, específicamente con el Derecho Penal como rama dedicada al castigo de conductas conformadoras de ilícitos penales. Así, la función de la pena –o sanción como también se le conoce tiene dos direcciones: una de índole preventiva y otra, represiva, de forma tal que se dirige a la prevención especial del delito y protección de la sociedad, que también ha sido concebida como una especie de advertencia a los ciudadanos para que no cometan infracciones, ya sean delitos o contravenciones. En relación a la finalidad de la pena, las teorías absolutas consideran que la pena no tiene un fin social, sino individual, de reconciliación del delincuente consigo mismo y, a un tiempo, ocasionarle sufrimiento por haber vulnerado el Derecho; mientras que las teorías relativas sostienen que el propósito de la pena es cumplir el fin social, principalmente el orden social, entonces los fines de la pena son prevenciones general negativa, positiva y especial negativa. De esta forma, ante la situación de un infractor que -luego del trámite legal correspondiente- ha sido sentenciado a una pena privativa de libertad, ha de procurarse que se reincorpore a la sociedad como un ciudadano ejemplar una vez que haya cumplido el castigo impuesto, sin que deba existir la posibilidad de discriminación en razón de su pasado judicial.

Nicolas Cordini (2014) menciona que:

Según las teorías absolutas se pena porque se ha cometido el ilícito. La pena es una respuesta al delito perpetrado. La sanción es en este sentido necesaria, en la medida en que con ella no es perseguida ninguna finalidad social situada en el futuro. La legitimidad de la pena yace en el autor (como persona futura) y en el hecho pasado por él cometido. La medida de la pena se corresponde con la severidad del hecho o sea, con la severidad del ilícito culpable y al mismo tiempo, con la culpabilidad del autor (Cordini, 2014, pág. 1).

Desde el punto de vista de la teoría de los conflictos, constituye un medio de lucha de la clase dominante o de defensa frente a pretensiones de dominio ilegítimas, por lo que el infractor debe ser castigado por su propia voluntad, porque forma parte del contrato social. Luego, al advertir sobre su misión, valora que está dirigida al mantenimiento de la norma como modelo de orientación para los contactos sociales y que el contenido de la pena es una réplica que subsiste a costa del infractor, frente a la violación de la ley penal. Consecuentemente, deviene forzoso acotar que la finalidad de la pena de conformidad con lo que establecen la doctrina y la ley es de carácter preventivo en primer lugar; de tal forma que cuando una persona realice un acto que viole la norma jurídica penal y, por ende, un bien jurídico protegido, se le amenace con una sanción con el fin de evitar la comisión de dicha infracción y que ello sirva de ejemplo para el resto de la población que aprecia la certeza de castigo antes conductas similares; además, tiene como propósito crear una conciencia en las personas en el sentido de prescindir de incurrir en conductas que se encuentran tipificadas y sancionadas por el Derecho Penal.

Ledy Zuñiga (2014) menciona que:

El derecho penal regula el ejercicio punitivo y preventivo del Estado, cuya finalidad no es únicamente la tipificación de conductas que lesionan bienes jurídicos, sino que contiene y reduce el poder punitivo garantizando la hegemonía de un Estado constitucional de derechos y justicia (Zuñiga, 2014, pág. 5).

En tal virtud, es preciso considerar que el Derecho Penal se materializa cuando el sujeto activo del delito comete una infracción y es sancionado por un juez o tribunal con jurisdicción y competencia y esta administración de justicia penal permite garantizar la seguridad ciudadana. Conveniente es precisar que resulta nítida la relación existente entre la normativa penal y la constitucional, en tanto la primera es resultante del contenido programático de la segunda, acotando que el Derecho Penal siempre debe guardar armonía con el Derecho constitucional y dicha armonía se expresa en la concreción de garantías y derechos de los miembros de una sociedad determinada; prerrogativas que han de ser cabalmente respetadas por la autoridad pública o por los jueces que administran justicia en esta materia. En Ecuador, la seguridad ciudadana busca fundamentalmente la prevención del delito y para ello se organizan de manera continua y permanente, charlas y cursos a los

integrantes de la comunidad por parte de los miembros de las diferentes ramas especializadas de la Policía Nacional, empleados de la FGE, la Función judicial y el CJ a través de la Escuela Judicial y otras instituciones de los sectores público y privado, porque es necesario tener como premisa, que educar es prevenir la comisión de delitos en una sociedad responsable.

Pablo Sigcho (2009) menciona que dentro del proceso penal se da:

La indagación previa, cumple un rol trascendental dentro del proceso penal, ya que se pueden hacer averiguaciones de tal forma que cuando el Fiscal resuelve el inicio de la Instrucción Fiscal, haya elementos de convicción suficientes para imputar un delito a una persona y para que no sea una arbitrariedad, sino por el contrario que solamente con investigaciones se dé inicio al proceso penal respectivo (Sigcho, 2009, pág. 130).

En Ecuador, conforme al principio de oportunidad. Sin embargo, cuando el fiscal tiene los elementos de convicción suficientes como para iniciar la respectiva instrucción, es preciso que analice cada caso concreto y si el delito es de aquellos considerados como de “bagatela”, podrá optar por la aplicación del principio de oportunidad, según las pautas que regulan a esta institución jurídica de carácter procesal. Opción que se hará efectiva en la audiencia oral, pública y contradictoria, donde el fiscal le solicita al juzgador ejecutar dicho principio y corresponde a la autoridad judicial adoptar la decisión conforme a derecho, con precisión de las normas jurídicas que reglan tanto las causales, como el procedimiento respecto del principio de oportunidad; pero, no existe pronunciamiento normativo que obligue al judiciario a la observancia o fundamentación de cómo han sido respetados o no los derechos fundamentales de la víctima y sospechoso o procesado, por lo que es prioritario que se estipule un modelo o procedimiento estándar de aplicación del mencionado principio a fin de proteger los derechos de los sujetos procesales involucrados y, por ende, todo lo relacionado con el debido proceso. Es importante considerar que en algunos casos en los que se investigan asuntos de carácter penal que tienen trascendencia para la sociedad, ya sea por intereses económicos, sociales, políticos o de cualquier otra índole, se presentan represalias en contra de los operadores de justicia, en especial de los abogados en libre ejercicio, jueces y fiscales, con el fin de evitar que se inicie un proceso penal o se dicten sentencias que

favorezcan a sus intereses; aspecto que desnaturaliza la administración de justicia en materia penal y que infringe sus postulados de transparencia, imparcialidad e independencia.

Martin Agudelo (2015) menciona que dentro del derecho penal es importante el principio del debido proceso siendo:

El debido proceso es un derecho fundamental contenido de principios y garantías que son indispensables de observar en diversos procedimientos para que se obtenga una solución sustancialmente justa, requerida siempre dentro del marco del estado social, democrático y de derecho. Es un derecho de toda persona a participar en un procedimiento dirigido por unos sujetos con unas cualidades y funciones concretas, desarrollado de conformidad con las normas preestablecidas en el ordenamiento jurídico, en los que se debe decidir conforme al derecho sustancial preexistente, siempre y cuando se dé la oportunidad de oír o escuchar a todos los sujetos que puedan ser afectados con las resoluciones que allí se adopten (Agudelo, 2015, pág. 1).

Los jueces son los responsables de garantizar el cumplimiento del debido proceso, en cada uno de los casos puestos a su conocimiento y resolución, pudiendo realizarse incluso audiencias telemáticas o mediante videoconferencias, o a través de otros medios similares, cuando por razones de cooperación penal internacional, seguridad o utilidad procesal y en aquellos casos en que sea imposible la comparecencia de quien debe intervenir en la audiencia, ya sea como testigo o perito, se podrán utilizar estos instrumentos tecnológicos que permiten una comunicación fidedigna entre todos los operadores de la justicia penal; todo ello con la finalidad de vigilar el cumplimiento del derecho de defensa y el respeto de los principios de concentración, inmediación y contradicción como sinónimo de una administración de justicia garantista que posibilita la aplicación del principio de oportunidad.

4.6. Infracción penal

German Aguirre (2022) señala que la infracción penal “Es la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en el Código Orgánico Integral Penal” (Aguirre, 2022, pág. 1). La infracción penal es aquella conducta que lesiona un bien jurídico. Dentro de la normativa decimos que es una conducta penalmente relevante; la cual puede ser realizada por acción o omisión. La acción implica tener el conocimiento pleno y ejecutar los movimientos mecánicos para que llegue su cometimiento; en cambio, la omisión

implica abstenerse de efectuar movimientos como para no evitar que se lleve a cabo un suceso. Otro de los requisitos de la expresión penal es que va a ser típica, antijurídica y culpable. Cuando nos referimos a que es típica es que describe los elementos de los tipos penales; además de si se da por dolo o culpa. La antijuricidad conlleva realizar los presupuestos para su consumación. Finalmente, la culpabilidad implica tener pleno conocimiento de desear llevar a cabo el suceso; y Consecuentemente es penalmente responsable en los diferentes grados de participación.

En el Código Orgánico Integral Penal se postula en el Art. 19 “Las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones” (Código Orgánico Integral Penal, 2014, pág. 18). Es la consecuencia jurídica que el incumplimiento de un deber u obligación produce en relación con el obligado o infractor, con la sanción establecidas en la norma se pretende disciplinar al infractor exigiendo el cumplimiento forzoso, es decir, reparando los daños y perjuicios, debido a la violación o incumplimiento de la obligación ya sea indemnizado o impuesto una pena al infractor.

En el Código Orgánico Integral Penal se describe en el Art. 5 “No hay infracción penal, pena, ni proceso penal sin ley anterior al hecho. Este principio rige incluso cuando la ley penal se remita a otras normas o disposiciones legales para integrarla.” (Código Orgánico Integral Penal, 2014, pág. 8). Analizando a este concepto el acto se manifiesta bajo dos formas: la acción y la omisión. La acción, de la que hablan algunos autores y como esta en nuestro código es la modalidad característica de la gran mayoría de delitos. Se manifiesta como un movimiento humano externo, como un hacer perceptible sensorialmente, que causa el resultado dañoso. La omisión, en cambio, se manifiesta como un voluntario no hacer algo, que debía haberse hecho y que se exterioriza, pues necesariamente en todo delito debe haber exteriorización, con un resultado lesionador de un bien jurídico, que no debía haberse producido si se actuaba, pero cuya existencia resulta mucho más difícil de probar.

En el Código Orgánico Integral Penal se describe en el Art. 18 a la infracción penal como “Es la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en el COIP” (Código Orgánico Integral Penal, 2014, pág. 17). De la definición expuesta en el Art. 18, se desprende que la infracción tiene tres elementos fundamentales: 1.- La tipicidad; 2.- La antijuridicidad; y, 3.- La culpabilidad. Todos ellos tienen como base principal la conducta

humana que se manifiesta en dos modalidades: acción y omisión. La pena no constituye un elemento del delito sino una consecuencia de la conducta típica, antijurídica y culpable. La tipicidad es describir los elementos penales que tienen todas estas conductas penalmente relevantes. Aquí también se considera si una infracción tiene dolor o culpa; el dolo es entendido como la acción de la persona de causar daño, en cambio la culpa es infringir el deber objetivo de cuidado. En el apartado de la tipicidad también se describe la omisión dolosa. Cuando nos referimos a la antijuridicidad es lesionar o causar amenaza a un bien jurídico. La normativa penal describe que existen causas de exclusión cómo lo son: El estado de necesidad, la legítima defensa, y el deber objetivo de cuidado. En cuanto a la culpabilidad es tener el conocimiento pleno de la conducta imputable; pero también encontramos causas de exclusión como lo son: trastorno mental, embriaguez o intoxicación, y cuando son personas menores de 18 años.

En el Código Orgánico Integral Penal se describe en el Art. 23 se menciona las modalidades de la conducta “La conducta punible puede tener como modalidades la acción y la omisión. No impedir un acontecimiento, cuando se tiene la obligación jurídica de impedirlo, equivale a ocasionarlo” (Código Orgánico Integral Penal, 2014, pág. 18). El conocimiento; la persona que actúa dolosamente debe tener conciencia de los hechos que ejecuta: acciones u omisiones y debe representarse mentalmente el resultado delictivo que esos hechos son capaces de producir: muerte de una persona, en el caso de homicidio; sustracción de un bien ajeno, en el caso de hurto; acceso carnal contra la voluntad, en el caso de violación, etc. ,para algunos autores sostienen además que, para que exista dolo, el sujeto activo debe conocer también que su acto es antijurídico, o sea que lesiona un bien que tiene una especial protección legal. Sin embargo, tal criterio produce dificultades frente a un Código como el nuestro que presume que la ley es conocida por todos y que su ignorancia no excusa a nadie. Ánimo o voluntad; no basta que la persona tenga conciencia de los hechos que realiza y que se haya representado su resultado; es preciso también que esa persona haya dirigido voluntariamente su acto a obtener ese resultado, sólo entonces el dolo estará completo.

En el Código Orgánico Integral Penal se describe en el Art. 26 se profundiza el dolo siendo:

Actúa con dolo la persona que, conociendo los elementos objetivos del tipo penal, ejecuta voluntariamente la conducta. Responde por delito preterintencional la persona que realiza una acción u omisión de la cual se produce un resultado más grave que aquel que quiso causar, y será sancionado con dos tercios de la pena (Código Orgánico Integral Penal, 2014, pág. 19).

La infracción dolosa, que es aquella en que hay el designio de causar daño, y puede ser: Intencional, cuando el acontecimiento dañoso o peligroso, que es el resultado de la acción o de la omisión de que la ley hace depender la existencia de la infracción, fue previsto y querido por el agente como consecuencia de su propia acción u omisión. Al definir la infracción dolosa, la clasifica en intencional cuando el resultado previsto y querido por el agente es efectivamente obtenido. Preterintencional, "...cuando de la acción u omisión se deriva un acontecimiento dañoso o peligroso más grave que aquel que quiso el agente".

En el Código Orgánico Integral Penal se describe en el Art. 28 se describe la omisión dolosa:

La omisión dolosa describe el comportamiento de una persona que, deliberadamente, prefiere no evitar un resultado material típico, cuando se encuentra en posición de garante.

Se encuentra en posición de garante la persona que tiene una obligación legal o contractual de cuidado o custodia de la vida, salud, libertad e integridad personal del titular del bien jurídico y ha provocado o incrementado precedentemente un riesgo que resulte determinante en la afectación de un bien jurídico (Código Orgánico Integral Penal, 2014, pág. 19).

De esa manera el Código simplemente considera a la preterintención como una forma de dolo si el resultado producido es más grave que el querido por el sujeto activo. Este concepto es uno de aquellos que doctrinariamente se han dado sobre el delito preterintencional; pero también hay otras posiciones sobre este delito. La más tradicional lo consideraba simplemente como una forma de responsabilidad objetiva, saliéndose del marco de la culpabilidad, concepto inaceptable hoy en día. Pero la posición que cuenta en la actualidad con más adeptos es la que considera al delito preterintencional como un delito

mixto, que reúne en sí el dolo y la culpa. Parece efectivamente que esta última es la posición más exacta.

Ángel Maza (2016) sobre el COIP menciona:

Nuestros códigos penales nunca brindaron una adecuada definición de qué debe entenderse como infracción penal, a lo mucho llegaron a una definición meramente formal como la prevista en el Art. 10 del CP (“son infracciones los actos imputables sancionados por leyes penales”) que no refiere en absoluto sobre las características elementales que debe reunir toda infracción. A 36 diferencia de ello, el COIP en el Art. 18 determina que es infracción penal “la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en este Código”, recogiendo con ello los planteamientos más debatidos en la actual teoría general del delito (Maza, 2016, pág. 1).

El término infracción nos da a notar un acto o hecho realizado en contra de lo que está bien o de lo que menciona la ley como correcto, si lo fusionamos con el término penal va más allá, de una simple infracción. Teniendo en cuenta que este tipo de infracciones llevan consigo una pena privativa de libertad que varía según el delito cometido. La conducta típica, antijurídica y culpable que presenta la persona que comete el delito se puede dar por muchos factores, entre ellos familiares, sociales, trabajo o temas de personales, un alto porcentaje de infractores opta por tomar estas actitudes debido a la falta de educación, ausencia de sus progenitores y pobreza. Sin embargo, no se estas acciones por ningún motivo, es pertinente mencionar que el desconocimiento de la norma, no exime de la culpabilidad o la sanción del delito.

En el Código Orgánico Integral Penal se describe en el Art. 27 se describe la culpa “Actúa con culpa la persona que infringe el deber objetivo de cuidado, que personalmente le corresponde, produciendo un resultado dañoso. Esta conducta es punible cuando se encuentra tipificada como infracción en el COIP” (Código Orgánico Integral Penal, 2014, pág. 19). 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. Actualmente se considera que, en estos casos, se sanciona a las personas porque incumplen un deber, asignado a todo individuo: el de actuar con el

necesario cuidado, con la diligencia indispensable, para evitar que sus actos causen daños a las personas o a la comunidad. Por esta misma razón la culpa sólo es punible en forma excepcional y las penas son más leves. Esto quiere decir que no todos los delitos tienen una modalidad culposa. Los casos más frecuentes se refieren a los delitos contra las personas a las cuales se afecta en su vida o salud, u otros bienes jurídicos de gran importancia; o en aquellos casos de riesgo en que se exige de las personas un cuidado especialísimo como las infracciones de tránsito.

4.7. Clasificación de la infracción

En cuanto a la doctrina encontramos la clasificación a las infracciones en el Art. 19 del Código Orgánico Integral Penal, “Las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones” (Código Orgánico Integral Penal, 2014, pág. 18). Entonces las infracciones penales pueden ser delitos y contravenciones, y se diferencia por la gravedad de la pena, puesto que los delitos se sancionan con pena privativa de libertad superior a treinta días, mientras que las contravenciones con pena privativa de libertad de hasta treinta días. Además, debemos precisar que esta clasificación obedece al nivel de gravedad de la conducta, por lo general las contravenciones causan menores daños al bien jurídico protegido y por ende no activan mayormente la alarma social. Es importante mencionar que esta clasificación el legislador la realiza en mérito de la duración de la pena establecida a cada infracción, las sancionadas con pena privativa de la libertad mayor a treinta días son delitos; y, por consiguiente, las infracciones sancionadas con pena privativa o no privativa de la libertad no mayor a treinta días son contravenciones.

Fabián Jaramillo (2023) señala que “El delito es la conducta típica, antijurídica y culpable; y la contravención una infracción a la norma de menor gravedad que el delito” (Jaramillo, 2023, s.p.). Existe una diferencia entre delito y contravención; si bien es cierto que ambas son infracciones penales de buscan proteger a los bienes jurídicos, cada una tiene un grado diferente. Los delitos protegen bienes jurídicos mayores y las contravenciones que protegen bienes jurídicos menores. Ejemplos de delitos son: asesinato, violación, entre otros. En cambio, las contravenciones buscan proteger la seguridad; así tenemos el caso de las de tránsito que son las mayormente conocidas.

El Consejo Cantonal de Protección Integral de Derechos en Guayaquil (2023) indica como diferencia entre delito y contravención:

Delito es la conducta humana prohibida por una ley penal; por ejemplo, violencia sexual, violencia física, trata de personas, entre otros. En cambio, una contravención es la acción que infringe una ley, norma o regla que no es penal, es decir, que no constituye un delito; por ejemplo, maltrato, negligencia, bullying, privación de un derecho, entre otros (Consejo Cantonal de Protección Integral de Derechos en Guayaquil, 2013, pág. 1).

Delito se encuentra expresamente señalado dentro del código orgánico integral penal; en cambio, una contravención puede encontrarse en leyes o reglamentos. En el desarrollo de este presente trabajo nos referimos a que ambas son infracciones penalmente relevantes y escritas en el código penal. La diferencia es evidente. Pues los bienes jurídicos no son los mismos; en consecuencia, de las sanciones también son distintas, tú eres los delitos pueden tener hasta pena de 40 años y las contravenciones solo hasta 30 días.

4.8. Contravención

El Portal Web Deficiencia.De (2023) menciona sobre la contravención:

Se llama contravención al acto y el resultado de contravenir: actuar en contra de lo establecido o de lo obligatorio. En el terreno del derecho, una contravención es una conducta antijurídica que se encuentra penada por la ley.

Cuando una persona comete una contravención, su conducta pone en riesgo un bien jurídico. Se trata de una falta de poca gravedad que, por dicho motivo, no se encuentra tipificada como delito, aunque de todos modos es motivo de castigo.

Por este mismo motivo, las penas que se aplican a los responsables de las contravenciones son menores que aquellas aplicadas a quienes cometen delitos. Es habitual que se trate de un castigo pecuniario (como una multa) o de la privación de algún derecho, pero no un castigo que prive de la libertad al infractor (Portal Web Deficiencia.De, 2023, s.p.).

Entonces la contravención implica oponerse a que es acción u omisión contraria a lo que dispone una norma de derecho, ya sea ésta una ley, un decreto, un reglamento o una

sentencia judicial. El concepto de contravención es tan antiguo como el de norma. En la historia del derecho encontramos que en las civilizaciones antiguas no se hallaban claramente diferenciadas las normas morales de las normas jurídicas.

Escuela de la Función Judicial (2013) menciona que:

En nuestro país las contravenciones penales y su juzgamiento constituyen un capítulo especial tanto en la legislación sustantiva penal y procesal penal, puesto que producen una menor lesividad frente a la protección del resto de bienes jurídicos tutelados por el derecho penal (Escuela de la Función Judicial, 2023, pág. 4).

Por lo que son susceptibles a una pena que va hasta los treinta días de privación de libertad. Es necesario considerar a las contravenciones como infracciones penales, que como lo señala el artículo 18 del COIP, debe tener tres elementos fundamentales tales como: 1. La tipicidad, 2. La antijuridicidad y, 3. La culpabilidad, elementos que tienen como base principal la conducta humana que se manifiesta en dos modalidades: la acción y omisión, por lo que la pena no constituye un elemento de la infracción sino de la consecuencia de la conducta típica, antijurídica y culpable.

Susana Soria (2019) señala que:

Como se puede analizar si bien en ambas infracciones, es decir delitos y contravenciones existe una lesión o puesta en peligro de bienes jurídicos penalmente tutelados, y tienen además una misma estructura jurídica de acción, tipicidad, antijuridicidad, culpabilidad e imposición de una pena, pero existen muchos criterios de varios autores que los diferencian, siendo principalmente la diferencia respecto de la naturaleza de la norma que regula el hecho de que se trata la infracción; el procedimiento para la investigación y represión de cada uno, la competencia para el juzgamiento, la trascendencia social de la conducta indebida como reprochable y la condena o sanción impuesta (Soria, 2019, pág. 32).

Todo ello estrechamente ligado al momento histórico en que se desenvuelve la sociedad y que da como resultado que la política criminal de un Estado, las catalogue a tales o cuales acciones como más o menos penalmente relevantes, en relación con su injerencia en la seguridad de la ciudadanía y en los niveles presentes de “peligrosidad” del actor o sujeto

activo, conforme al acto o hecho cometido, denominándose a las menos graves como contravenciones penales, y por ende las penas a ser impuestas por el cometimiento de esta infracción son menos severas que en los delitos. Así mismo, el concepto de delito estaba asociado a la noción de pecado; por lo tanto, el ilícito legal era una ilícita moral, y la contravención a las normas participaba del doble carácter de violación de la regla moral o religiosa y del precepto jurídico, que estaban imbricados. La evolución del pensamiento jurídico condujo a la separación entre normas morales y jurídicas. Hoy en día, a sanción a la contravención de la regla de derecho posee un carácter público, en el sentido de que solamente el Estado tiene el poder de castigarla. Este es el correlato necesario del principio por el cual sólo el Estado puede dictar normas jurídicas.

El Diccionario Panhispánico del Español Jurídico define a la contravención como “Infracción, vulneración de una norma” (Diccionario Panhispánico del Español Jurídico, 2023, pág. 1). Una falta o una contravención en Derecho penal, “... es una conducta antijurídica que pone en peligro algún bien jurídico protegible, pero que es considerado de menor gravedad y que, por tanto, no es tipificada como delito”. El sistema de faltas y contravenciones ha dado origen a una sub-rama del Derecho Penal llamado Derecho Contravencional. Las faltas cumplen con todos los mismos requisitos que un delito: antijuridicidad y culpabilidad. La única diferencia es que la propia ley decide caracterizarla como falta, en lugar de hacerlo como delito, atendiendo a su menor gravedad. Esta característica permite que el sistema de faltas sea menos estricto en el uso de ciertas figuras penales como los delitos.

Francesco Carrara (1971) sostuvo que “Delito es la infracción de la ley del estado, promulgada para proteger la seguridad de los ciudadanos, y que resulta de un acto externo del hombre, positivo o negativo, moralmente imputable y socialmente dañoso” (Carrara, 1971, pág. 60). Cada tratadista del derecho penal ha intentado proponer un concepto de delito. Se trata de una conducta transgresora, ejecutada por una persona o un grupo de personas que ponen en peligro algún bien público o privado, o que perturban la vida en sociedad. También puede ser denominada falta y es considerada de menor gravedad, por lo que se diferencia del delito.

Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española (2004) señala que “La contravención es acto y efecto de contravenir; mientras que contravenir es obrar en contra de lo mandado” (Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, 2004, pago. 1). Entonces la contravención es una afectación a un bien jurídico menor y por ello tiene una sanción distinta a la de un delito. Igualmente sigue siendo una infracción penal pues es una conducta que afecta a la sociedad y tiene unos requisitos. No porque su afectación sea menor implica que no tenga que ser atendida; sino que también tiene que sancionársela para dar ejemplo a la sociedad de que ese tipo de situaciones no son deseadas. Dentro del código orgánico entregar penal podemos encontrar contravenciones sueltas, de tránsito y un apartado para de otros tipos.

Carlos Nino (2003) señala que:

En general la expresión “bien jurídico”, o alguna equivalente, no está utilizada en las legislaciones penales contemporáneas; no obstante, la dogmática sostiene que en los códigos penales se hace menciones sistemáticas a distintos bienes jurídicos, más que eso, incluso se sostendrá que es la legislación penal la que configura los bienes jurídicos.

El significado de la expresión “bien jurídico” es objeto de extensas controversias entre los escritores de derecho penal. No siempre, como es típico en la dogmática, se advierte que esta discusión no versa sobre hechos o sobre la capacitación de supuestas “naturalezas” o “esencias” de fenómenos, sino sobre el significado de palabras. La tarea consiste en estipular un significado para esta expresión de tal manera que la misma refleje en lo posible el núcleo control de los signos lingüísticos y cumpla la función que se le ha asignado en la teoría del delito (Nino, 2003, págs. 2 y 3).

Según el bien jurídico podemos decir que los tipos de contravenciones penales son:

- a) por el tipo de lesión cuando el resultado del menoscabo del bien jurídico tutelado sea la salud como ejemplo lesiones que no pasen de tres días;
- b) Mono ofensivo que protege un determinado bien jurídico ejemplo el hurto que protege el patrimonio económico hasta cierto valor determinado;
- c) el tipo pluri ofensivo que protege a varios bienes jurídicos como ejemplo causar daño leve a un bien público ya que afecta a la propiedad y a la sociedad;
- d) Tipo de peligro concreto como una amenaza concreta como ejemplo lanzamiento de objetos

peligrosos o reventar en las calles petardos o cohetes; e) Tipo de amenaza o peligro que se refiere a una amenaza o peligro concreto y peligros abstractos y f) Tipo de peligro abstracto o presunto que son de mera actividad o resultado como el manejar en estado de embriaguez siendo un peligro para él mismo como persona, el vehículo involucrado y la sociedad en general. Por ello el derecho penal contravencional ecuatoriano es especial, y resulta equivocado asumir los conceptos, instituciones y procedimientos adoptados para el juzgamiento de los delitos, como si fueran propios de las contravenciones, pues cada clase de infracción ya sea delito o contravención, tiene un desarrollo normativo diferente, y así se lo encuentra determinado expresamente en el COIP. Considerando que en el Ecuador conforme el principio de legalidad se enfoca a las contravenciones como verdaderos manuales de urbanidad haciendo que la frontera entre la moralidad y el derecho sea menos definible.

En el Código Orgánico Integral Penal (2014) se menciona un procedimiento para el juzgamiento de las contravenciones de tránsito en su Art. 641:

Las contravenciones penales, de tránsito e infracciones y contra los derechos de las personas usuarias y consumidoras y otros agentes del mercado serán susceptibles de procedimiento expedito. El procedimiento se desarrollará en una sola audiencia ante la o el juzgador competente, la cual se regirá por las reglas generales previstas en este Código. En la audiencia, la víctima y el denunciado si corresponde, podrán llegar a una conciliación, salvo el caso de violencia contra la mujer o miembros del núcleo familiar. El acuerdo se pondrá en conocimiento de la o el juzgador para que ponga fin al proceso (Código Orgánico Integral Penal, 2014, pág. 227).

Con la implementación del COIP ha variado el procedimiento de juzgamiento, con respecto al procedimiento que se llevaba a cabo en el Código de Procedimiento Penal (CPP) que ya fue derogado, pero que por el análisis de cómo ha evolucionado el procedimiento podemos referirlo, es así que el juzgamiento de las contravenciones penales estaba determinado en el Libro Quinto en los artículos 390 al 406 del CPP., e incluso la tipificación de las contravenciones estaba determinada en el Código Penal ecuatoriano en el libro III, donde se trataba de las contravenciones desde los artículos 603 al 607A, donde se establecía la imposición de las penas, mitad de un salario mínimo unificado (Hasta el año que estuvo

vigente el Código Penal el procedimiento para resolver estas contravenciones penales es expedito y se encuentra tipificado en los artículos 641 y 642 del COIP, que establece: que estas infracciones se desarrollaran en una sola audiencia, además permite mediante este procedimiento que el juzgador conmine a la víctima y el acusado o denunciado a que lleguen a una conciliación y poner fin al conflicto. En la práctica profesional un gran número de causas se terminan con un acuerdo conciliatorio que consiste básicamente en ofrecer disculpas públicas, la garantía de la no repetición, es decir, que los denunciados se comprometen a no volver a cometer la infracción contravencional por la que se los ha denunciado y al final suscriben entre las partes un acta de respeto comprometiéndose a guardar debidas consideraciones y distancia tanto para ellos como para miembros de sus núcleos familiares, considerando que estos acuerdos son por lo general usados en las contravenciones penales.

4.9. Clases de contravención

Luis Cevalco (1995) define “Al Derecho Contravencional como el conjunto de normas de naturaleza penal, vinculadas a las situaciones de convivencia y orden social propias de cada comunidad y que estas las normas generales están incorporadas al Código Penal y sus leyes complementarias” (Cevalco, 1995, pag. 40). La definición de Cevalco prueba que las contravenciones no existen como categoría jurídica, sino que son un invento ideológico necesario para extender el control social, penalizando conductas que no son un delito, y por lo tanto no pueden recibir una.

Consejo de la Judicatura (2013) menciona que las contravenciones de tránsito son “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” (Consejo de la Judicatura, 2013, pág. 44). Por lo que encontramos la clasificación de las contravenciones para el efecto del procedimiento e imposición de penas, las contravenciones se dividen, según su mayor o menor gravedad, en contravenciones de primera, de segunda, de tercera, cuarta clase, etc.

4.10. Contravención y delito

Baquerizo (2007) señala que “Contravención, en sentido estricto, es definido como una conducta, acción u omisión típica, antijurídica, culpable y punible, supone una conducta

infraccionar del Derecho Penal, es decir, una acción u omisión tipificada y penada por la ley” (Baquerizo, 2007, pág., 36). Entonces delito es aquella conducta por 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. En el delito, para su existencia, deben de incidir dos sujetos: el sujeto activo y el sujeto pasivo, en ocasiones intervienen otros en conjunción con el activo, ya sea antes o después de la comisión o realización del delito, que para los efectos de este estudio no revisten mayor relevancia, por el momento. Analizando este concepto diremos el sujeto activo del delito será toda persona que, en términos generales, infrinja la ley penal, ya sea por su propia voluntad o sin ella; es decir, el delito puede ser cometido, por el sujeto activo, con pleno conocimiento de la acción que va a realizar, esperando el resultado de éste, en caso contrario, sin la voluntad de ese sujeto, cuando la acción, que da origen al delito, no es deseada y se comete por imprudencia o sucede por un accidente. Pero este sujeto será el que realice la acción de la conducta o la omisión de la misma que están previstas y sancionadas por la ley penal.

Guillermo Cabanellas (s.f.) menciona que “Que la palabra acto, abarca tanto a lo que uno hace como a lo que deja de hacer: acción y omisión” (Cabanellas, s.f., pág. 1). En las dos formas se expresa la voluntad; para que el acto sea delictivo, debe estar descrito como tal en los códigos penales. Es decir, cuando una persona obra o actúa o deja de actuar porque no tiene el dominio de las facultades mentales, como en el caso de la locura, o del acto de un niño que no sabe lo que hace y culpable que vendría a ser todo aquello que uno hace o deja de hacer por culpa. La infracción de la ley proviene de un acto; y aquí se encuentra, según este autor, uno de los elementos estructurales del delito es el acto que infringe la ley. Acto en el cual deben confluir las fuerzas física y moral, apreciadas subjetiva y objetivamente.

4.11. Sanciones penales

Josep Sumalla (2013) menciona que:

Las sanciones penales son consecuencias jurídicas derivadas del delito, impuestas por el juez o tribunal sentenciador en el seno de un proceso penal. Su carácter netamente jurisdiccional y vinculado al proceso penal permite diferenciarlas de otras sanciones propias de otras ramas del derecho. (Sumalla, 2013, pág. 7).

En algunos sistemas se acepta el concepto "penal" para referirse a estas sanciones esencialmente administrativas, reservando para las que pueden imponer los tribunales penales la denominación "criminal" y diferenciando así un "derecho penal administrativo" de un "derecho penal criminal", concepto, este último, que en nuestro ámbito geográfico más cercano no tiene sentido y deviene redundante. Se trata de una peculiaridad propia de ciertos países del norte de Europa donde no hay una distinción, dentro de las infracciones penales, entre delitos y contravenciones. En el caso español, más allá del complejo debate sobre los criterios cualitativos y cuantitativos de diferenciación entre infracción penal e infracción administrativa, la sanción penal y la administrativa se diferencian, como ya se ha visto, por el procedimiento de imposición y, además, por el hecho de que las formas más graves de sanción, que producen una afectación más profunda en los derechos fundamentales, son exclusivas de las sanciones penales y solo pueden ser impuestas de acuerdo con los presupuestos y la forma de aplicación propia de estas.

4.12. Importancia y vacío jurídico

La idea de que “no hay lagunas en el Derecho, pero sí las hay en la ley” es una discusión acerca de la visión sistemática del Derecho, se refugia en el problema de las lagunas. También se las llama eclecticismo, porque es una postura que trata de conciliar dos posiciones contradictorias mediante una especie de hipóstasis sobre el concepto de “ley”. Mayoritariamente la doctrina se inclina por la idea de que las lagunas son sólo de la ley, pues el ordenamiento ofrecería medios de autointegración para solucionarlas. Otro sector, no duda en considerar inconcebible un ordenamiento jurídico sin lagunas, lo que se engarza con el dogma de la plenitud del ordenamiento, su afirmación o negación estará vinculada a ambos aspectos: no pueden soslayarse las directrices a los jueces de comportamiento, como si el ordenamiento fuera completo.

DONATI está aditando las normas de un orden jurídico, y agrega al resultado la norma de la libertad, que ha inferido inductivamente de la totalidad del ordenamiento. Hay un grave error lógico en esta operación: de aceptarse la afirmación, podría y debería concluirse que esta norma jurídica, inductivamente inferida de la totalidad de las normas del ordenamiento, participa en algún grado de los atributos de aquellos y que, además, es variable y contingente, según sea el ordenamiento del cual se la explicita. Se ha dicho que la “ausencia de toda norma

con autoridad es vivida (felt) como una falta, como un defecto o ‘laguna’ en el derecho, que el juez debe suplir. Éste lo hará decidiendo la concreta situación planteada en la forma que estime justa, y al mismo tiempo tratará de justificar su decisión destacando aquellos puntos del caso que le parecen relevantes... Por medio de una serie de decisiones referentes a circunstancias análogas (el vacío) se irá fijando en forma gradual, y hará su aparición un derecho de precedentes creado por el propio juez.” (Donati, 1910)

KARL LARENZ entendía que sólo existían “lagunas de la ley”, las que se presentaban cuando una norma vigente no podía ser aplicada si no se añadía una ulterior disposición que faltaba en la ley (ZITELMANN denominaba a estas lagunas “lagunas propias”). Paralelamente existían las “lagunas de regulación”, donde no se trataba de una proposición jurídica incompleta, que no podía ser aplicada sin ser completada, sino de una regulación determinada que era incompleta en su conjunto (“lagunas impropias” para ZITELMANN); en estos casos, la regulación de un determinado sector material, no contiene ninguna disposición especial para una cuestión que debía ser regulada en conexión con esta regulación

“No es que la ley no haga posible ninguna respuesta en absoluto, pues, a falta de un orden legal de consecuencia jurídica, se podría dejar el hecho en cuestión sin consecuencia jurídica alguna”

Para STAMMLER las lagunas son inevitables, ya que el concepto de Derecho lleva ínsita la idea de limitación “es imposible agotar con el instrumento de la elaboración técnica de proposiciones jurídicas el universo de posibilidades de cuestiones jurídicas que se pueden plantear en un momento determinado”⁵, ningún Legislador puede prever todos los supuestos ni responder exhaustivamente a la infinita miríada de cuestiones jurídicas posibles; por ello, el Derecho formado, para STAMMLER, constituye en todas las épocas, sólo una parte más o menos extensa, del Derecho en su totalidad, es una parte limitada y que no puede extenderse a todo el Derecho imaginable

4.13. Por qué conducir es un riesgo permitido

Para el tratadista Günther Jakobs, sostiene que cualquier contacto social entraña un peligro, el cual no puede ser evitado ya que una sociedad sin riesgos no es posible. Por ello, resultaría ilusorio pretender garantizar una normativa que implique total ausencia de amenazas.

Si bien este enunciado es hasta cierto punto fatalista al manifestar que no se puede escapar del peligro, en realidad, la legislación en materia de tránsito busca prevenir los accidentes a través de medidas que permitan, en el peor de los casos, atenuar al máximo las consecuencias de un accidente de tránsito, y en el mejor de los casos, evitar los siniestros en las vías del país.

Para este efecto se debe entender que existe una normativa vigente que permite reducir el riesgo al momento de conducir un vehículo automotor; y, dentro de esta normativa se encuentran disposiciones directas encaminadas a regular la circulación vehicular y peatonal en las vías del país, asegurando el menor riesgo de accidentes al disponer de forma obligatoria el cumplimiento de condiciones especiales para circular en las vías ecuatorianas.

Ítalo Reyes (2015) señala que:

En el riesgo permitido, es el mismo ordenamiento quien permite una cierta incapacidad de acción, ya sea específicamente con normas explícitas de cuidado o genéricamente con la exigencia de cuidado, en la cual el sujeto no podrá evitar el hecho típico, pero no deberá responder por ello porque esa incapacidad está tolerada. Lo relevante es que esa incapacidad no evidencia una carencia de la voluntad para cumplir con la norma, esto es, no existe déficit en la fidelidad al derecho. Quien actúa bajo el riesgo permitido, hizo lo posible en asegurar su capacidad de seguimiento a través del respeto de las medidas de precaución pertinentes, pero el resultado igualmente se concreta producto de un peligro suyo, el cual no expresa una negación del derecho dado que no existe demérito alguno en la forma de comportarse del autor: no-poder tiene que implicar no-deber. El injusto de resultado no ha desaparecido, sino que simplemente no puede serle imputado a sujeto alguno (Reyes, 2015, pág. 1).

Cuando nos referimos a que el conducir es un riesgo permitido conlleva a que el legislador es consciente de que el manipular un vehículo tiene su grado de complejidad. Es un medio de difícil manipulación y que requiere de mucha preparación; una persona en primera instancia no puede controlarla apropiadamente, sino que debe prepararse, y por lo mismo se dispone las licencias de conducir que son dadas tras pasar una serie de pruebas. Entonces el conductor al conducir es consciente de que debe hacerlo con todos sus sentidos,

ya que un simple descuido puede generar efectos desastrosos, como si se cruza alguien y por no tener la mirada en el camino no se percata por lo que no logra frenar a tiempo. Por otro lado; si una persona conscientemente lleva un numero excesivo de pasajeros en su vehículo esta incrementando el riesgo permitido pues tendrá mayores distracciones, limitación del espacio dentro del vehículo, y el uso de los cinturones de seguridad se restringirá a un numero menor.

4.14. Accidente de tránsito

Todo suceso eventual o acción involuntaria, que como efecto de una o más causas y con independencia del grado de estas, ocurre en vías o lugares destinados al uso público o privado, ocasionando personas muertas, individuos con lesiones de diversa gravedad o naturaleza y daños materiales en vehículos, vías o infraestructura, con la participación de los usuarios de la vía, vehículo, vía y/o entorno.

Es menester indicar que se suscita de manera casual, inesperada, previsible o evitable; donde participan los elementos de tránsito, por lo menos un vehículo en movimiento y que tenga como resultado, daños materiales, lesiones leves, graves o muerte.

Valdiviezo (2011), señala: “Nuestra legislación considera al accidente de tránsito como un suceso eventual, fortuito, involuntario, que necesariamente debe ocurrir en vías o lugares públicos o privados abiertos al tránsito vehicular y peatonal, y que ocasiona personas muertas, lesionados, heridos y daños materiales en vehículos, vías o infraestructura, con la participación de los usuarios de la vía (vehículo, vía y entorno)” (p. 166). Un accidente de tránsito es aquel que ocurre en la vía pública y se presenta imprevista e inesperadamente, determinado por condiciones y actos irresponsables potencialmente previsibles, atribuidos a factores humanos, también de acuerdo a las condiciones climatológicas, la señalización y caminos en mal estado, los cuales ocasionan pérdidas prematuras de vidas humanas e incluso lesiones de alto nivel, así como secuelas físicas o psicológicas, pérdidas materiales y daños a terceros. Para prevenir los accidentes, una de las primeras medidas a optar es informarse sobre las características de las rutas y caminos, así como las normas de tránsito propias del lugar, como así también los tipos de vehículos permitidos. Y, por supuesto, mantenerse siempre atentos y conducir con mucha prudencia.

Tenemos algunas clases de accidentes de tránsito:

Colisión: Comprende el choque de uno o más vehículos en movimiento. Atropello: Es la acción en la que uno o varios peatones son arrollados por un vehículo en movimiento. Los términos colisión y atropello, atropello y vuelco y colisión y vuelco: Se usan para definir una serie de accidentes relacionados entre sí, considerándose para la elaboración estadística, como un solo accidente, de acuerdo al orden de ocurrencia. Caída de persona o cosa del vehículo en marcha: Se refiere al caso en que una persona o cosa cae de un vehículo en marcha y esa caída ocasiona daños personales o a la propiedad. Accidentes de tránsito fatales: Es todo aquel en el cual una o más personas resultan muerta

4.15. Vehículo particular

Es el destinado al uso privado de la persona o empresa propietaria del vehículo. Automóvil para el transporte de carga: Es el destinado al transporte de mercancía. Automóvil para el transporte de pasajeros: Es el destinado, exclusivamente, al transporte de personas.

El Instituto Nacional de Estadística y Censo de Panamá (2011) menciona que un automóvil particular es “Es el destinado al uso privado de la persona o empresa propietaria del vehículo” (Instituto Nacional de Estadística y Censo de Panamá, 2011, pág. 1) y sobre la capacidad de transporte de pasajeros menciona “Es igual al número de pasajeros que puede transportar el automóvil” (Instituto Nacional de Estadística y Censo de Panamá, 2011, pág. 2). Un vehículo particular es un medio exclusivo para el propietario es decir que no tiene fines de lucro, esta característica lo distingue del resto de tipos de transporte. El concepto refiere a que este tipo de transporte únicamente cubre las necesidades del propietario de movilizar personas o bienes, pero sin generar fines de lucro y por lo mismo no requiere de mayores permisos. En cuanto a la capacidad que se da en este transporte es el previsto el número de pasajeros; es decir de los asientos y espacio que tiene.

4.16. Seguridad vial

La seguridad vial se fundamenta en la interacción de tres elementos básicos: elemento humano, elemento vía y elemento vehículo, puede adicionarse un cuarto elemento denominado ambiental o medio ambiente (Geoconda, 1992, 86)

La seguridad vial es el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito; mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamento y disposiciones) y normas de conducta; bien sea como peatón, pasajero o

conductor, a fin de usar correctamente la vía pública previniendo los accidentes de tránsito. También se refiere a las tecnologías y métodos empleados para dicho fin en cualquier medio de desplazamiento terrestre (ómnibus, camión, automóvil, motocicleta, bicicleta y a pie).

Según, (Solminihac, 2005) la seguridad vial contempla seguridad en las carreteras, análisis de diferentes factores como son el diseño geométrico y la señalización, a su vez, con este análisis los usuarios de la vía estarán exentos de todo peligro, firmes, confiables y protegidos.

Según, (Planzer, 2005) la seguridad vial, se traduce en un problema de gravedad creciente ya que existe evaluaciones que indican que, en los países de América Latina y el Caribe, entre el año 2000 y 2020, el número de víctimas mortales por el tránsito ascenderá un 48%.

Para tener seguridad vial idónea es necesaria la incorporación de la misma en la planificación del sector de transporte y en la evaluación de proyectos, evaluar las tasas de accidentes viales, por medio del mapa de puntos negros, personas lesionadas en estos accidentes y fallecimientos a raíz de estos accidentes.

La señalización es un elemento complementario de la carretera, pero que tiene una decisiva importancia en la seguridad. La señalización responde a un cuádruple propósito: Informar al conductor de las condiciones del entorno. Regular el uso de la carretera en cada momento. Advertir de los posibles peligros. Aconsejar sobre la conducción para sacar el mejor provecho posible del vehículo y de la vía, dentro de unos límites de seguridad.

La Gestión de la Seguridad Vial se basa en reconocer que las pérdidas producidas por los accidentes viales pueden reducirse mediante la disminución de la exposición a situaciones de riesgo. Por lo tanto, una estrategia eficaz consiste en reducir la exposición a los grupos de riesgo, por ejemplo, la prohibición a conducir bajo efectos del alcohol a los conductores jóvenes principiantes. En relación con la infraestructura, el mismo principio demanda la realización de intervenciones de mejora, primeramente en los sitios con mayor densidad de tránsito y probabilidad de accidentes, o reducir su severidad; así como minimizar la posible incidencia del factor humano en la generación de los mismos (Medidas de Sistema Seguro). (Dorado, Mendoza, & Abarca, 2016). Un Sistema de Gestión de Seguridad Vial, favorece el desarrollo sistemático de transporte terrestre más seguro, según la norma ISO 39001, la

certificación de un Sistema de Gestión de Seguridad Vial, propone el progreso de la condiciones de seguridad vial. (PrevenSystem, 2010).

De acuerdo a Tosi et al., (2019) se basa en un sistema de transporte seguro relacionado con la ausencia de peligro, daño o peligro, la definición de seguridad vial es sinónimo de prevención de accidentes de tráfico; la seguridad vial se preocupa especialmente por los efectos que tales accidentes pueden tener sobre la vida y la salud de las personas, no obstante, la inseguridad vial resulta como tres factores que tienen reconocimiento de la preponderancia de conductas con los usuarios viales.

El comportamiento de seguridad vial logra la transformación en cualquier grupo social, y también requiere un esfuerzo significativo por parte del agente de cambio y más esfuerzo objetivo; desde la perspectiva de los accidentes de tráfico, se ha demostrado que las campañas publicitarias en redes sociales reducen la proporción de personas que conducen bebiendo (Cárdenas & Orozco, 2020).

La seguridad vial se encuentra asociada a lo que estipula la Constitución de la República del Ecuador donde se garantizan los derechos constitucionales, como el derecho a la vida y a la integridad personal inspiran normas y políticas públicas para reducir los accidentes de tránsito, mientras que los derechos constitucionales se enfocan una vida digna, la libre circulación y el acceso a servicios públicos de calidad pueden justificar o explicar normas y políticas públicas que garanticen vías para personas y para los medios de transporte (Bonilla & Vélez, 2015).

Según Pico et al., (2011) la seguridad vial debe ser vista como un sistema social caracterizado como un todo, que consiste en una variedad de actividades o procesos que involucran a diferentes actores que interactúan en el entorno físico; a través, del uso de medios de transportes motorizados o no motorizados. Es importante señalar que este sistema social debe ser dinámico, libre de conflictos y contradicciones, debido que su objetivo es la vida de las personas como base, así como la preservación de la infraestructura básica.

Para el buen funcionamiento del sistema, es fundamental que todos actúen de manera coordinada, debido que su participación es directa en el cambio, tales como: peatones, ciclistas, pasajeros y automovilistas, o indirectamente, representan a las partes interesadas

como los diseñadores de seguridad vial, las políticas y programas que permiten el funcionamiento del sistema; estos incluyen organizaciones públicas y gubernamentales, ONG, organizaciones privadas y la sociedad civil.

A nivel mundial la seguridad vial es una preocupación importante, sobre todo en países donde existe el crecimiento y expansión acelerados de las ciudades, generando el tráfico de vehículos; las políticas de seguridad vial en la vía pública consideraron el concepto de cultura cívica como el proceso mediante el cual los ciudadanos voluntariamente comprenden las normas y reglamentos (Pico et al., 2011).

4.17. Matricula vehicular

Un documento que indica las características del vehículo y los datos del propietario. Debe ser renovado cada 4 años. Dos placas metálicas, que deben ser ubicadas en la parte delantera y trasera del vehículo. Deben ser inspeccionadas cada 1 año.

4.18. Circulación

Circulación es un término que procede del latín *circulatio* y que hace mención a la acción de circular (perteneciente o relativo al círculo o que parece no tener fin, ya que acaba en el mismo punto en el cual comienza). Por antonomasia, se conoce como circulación al tránsito por las vías públicas.

4.19. Legislación Ecuatoriana

4.19.1. Convención sobre la Circulación Vial

Convención sobre la Circulación Vial (1968) menciona en su Art. 7 núm. 1 “Los usuarios de la vía deberán abstenerse de todo acto que pueda constituir un peligro o un obstáculo para la circulación, poner en peligro a personas o causar daños a propiedades públicas o privadas” (Convención sobre la Circulación Vial, 1968, pág. 1). Esta disposición implica que todas las personas que utilizan las vías públicas independientemente si sean letones conductores o pasajeros deben tener una conducta adecuada. El utilizar un vehículo no es una situación que debe ser tomada la ligera sino con la responsabilidad debida y necesaria. Realizar acciones que no sean pertinentes pueden conllevar a un accidente de tránsito lo cual genera daños materiales en el peor de los casos perder la vida. Por esto el utilizar un vehículo debe ser adecuadamente; para evitar no generar peligro u obstáculos, en el caso concerniente el exceso de pasajeros es un riesgo que puede traer graves repercusiones.

Por lo que el legislador debe considerar lo que prevé esta convención; y considerar el exceso de pasajeros en vehículos particulares como un problema que debe ser regulado.

4.19.2. Constitución de la República del Ecuador

Constitución de la República del Ecuador (2008) señala que en su Art. 66 núm. 1 se reconoce y garantiza a las personas “El derecho a la inviolabilidad de la vida. No habrá pena de muerte” (Constitución de la República del Ecuador, 2008, pág. 29). La vida es el derecho más importante para toda persona; y en nuestra legislación se lo garantiza desde la concepción. El utilizar un vehículo es un riesgo permitido que de hacerlo de mala forma conlleva la afectación a este importante derecho. La garantía es tan grande que se prohíbe dentro de nuestro país la pena de muerte. Por todo esto; el legislador debe considerar que el exceso de pasajeros puede ocasionar la afectación a este y otros derechos, por lo que una manera de protegerlo es regular aquella situación.

Constitución de la República del Ecuador (2008) señala que en su Art. 66 núm. 3 se reconoce y garantiza a las personas “El derecho a la integridad persona” (Constitución de la República del Ecuador, 2008, pág. 29). Otro importante derecho es el de garantizar la integridad de las personas. Esta manera de garantizar la integridad también implica la física. En la situación de una persona que tiene exceso de pasajeros en su vehículo; y si se ocasiona un accidente de tránsito, va a afectar la integridad física de los ocupantes y también de los peatones que se encuentran cerca. Regulando esta conducta protegemos este derecho a la integridad de las personas y dejamos un antecedente para evitar que las personas repliquen este tipo de situaciones peligrosas.

Constitución de la República del Ecuador (2008) señala que en su Art. 76 núm. 1 en todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas “Corresponde a toda autoridad administrativa o judicial, garantizar el cumplimiento de las normas y los derechos de las partes” (Constitución de la República del Ecuador, 2008, pág. 34). Abordando la normativa de la Constitución de la República del Ecuador tenemos que es una garantía básica que las autoridades cumplan lo que se encuentra dentro de la norma. Momentáneamente no se encuentra previsto el exceso de pasajeros en vehículos particulares como una infracción penal; por lo que se requiere un cambio legislativo para abordar esta

situación. Una vez realizado el cambio las autoridades tienen que remitir si cumplir lo que se encuentre previsto en la norma.

Constitución de la República del Ecuador (2008) señala que en su Art. 76 núm. 3 en todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas:

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. Sólo se podrá juzgar a una persona ante un juez o autoridad competente y con observancia del trámite propio de cada procedimiento (Constitución de la República del Ecuador, 2008, pág. 34).

La Constitución como norma suprema prevé los principios rectores de los procesos. Uno de los principios importantes es la legalidad; por lo que una persona para ser sometida a un proceso, él mismo tiene que cooperarse previsto en vigentemente. Es decir que una persona no puede ser juzgada ni sancionada si no se encuentra regulado aquella conducta que se busca procesar. La situación del exceso de pasajeros en vehículos particulares tiene que ser abordada para poderse contemplar dentro del ordenamiento jurídico penal; debe considerarse que el exceso de pasajeros sí es reconocido en otros tipos de transportes, pero no en particular lo que demuestra una falencia pues son muchos los casos de personas que realizan este tipo de actos.

Constitución de la República del Ecuador (2008) señala que en su Art. 76 núm. 6 en todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas “La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza” (Constitución de la República del Ecuador, 2008, pág. 34). Si buscamos tipificar el exceso de pasajeros en vehículos particulares la sanción debe ser proporcional. Este tipo de situaciones debe ser considerada como una contravención y tener las sanciones que le corresponde. Como se describió anteriormente, delitos y contravenciones son infracciones penales, que tienen sus propias características y limitaciones.

Constitución de la República del Ecuador (2008) señala que en su Art. 82 se describe la seguridad jurídica “El derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes” (Constitución de la República del Ecuador, 2008, pág. 38). La seguridad jurídica es una garantía muy importante dentro del ordenamiento jurídico; mediante la cual se busca proveer norma que sea clara, previa, etc. Es decir que nos encontramos ante una disposición que quiere evitar las falencias jurídicas. Cuando la norma es clara no suceden contradicciones o vacíos legales. Cuando nos referimos a que es previa esta tiene que ser descrita y según lo que se encuentra previsto se aplicará; por lo mismo una persona no puede ser juzgada si al momento de cometer un suceso este no se encontraba tipificado. Decimos que son públicas porque son de conocimiento general. Y son aplicadas por las autoridades competentes dependiendo de la materia, grado y territorio.

Constitución de la República del Ecuador (2008) señala que en su Art. 84 sobre las garantías normativas:

La Asamblea Nacional y todo órgano con potestad normativa tendrá la obligación de adecuar, formal y materialmente, las leyes y demás normas jurídicas a los derechos previstos en la Constitución y los tratados internacionales, y los que sean necesarios para garantizar la dignidad del ser humano o de las comunidades, pueblos y nacionalidades. En ningún caso, la reforma de la Constitución, las leyes, otras normas jurídicas ni los actos del poder público atentarán contra los derechos que reconoce la Constitución (Constitución de la República del Ecuador, 2008, pág.38 y 39)

La Asamblea Nacional y todo órgano normativo tiene la facultad de adaptar las disposiciones jurídicas en beneficio de la sociedad. Es por lo mismo que tiene que considerarse la cuestión del exceso de pasajeros en vehículos particulares; por ser un tema de interés general y sus repercusiones. Por lo mismo; la Asamblea Nacional y el resto de órganos, debe considerar cuáles son las afectaciones que tiene y no encontrarse regulado el exceso de pasajeros en vehículos particulares, pues esos afectan a derechos como son la vida y la integridad. Por el contrario, si se los tipifica existen muchos beneficios además que permite evitar situaciones riesgosas.

4.19.3. Código Orgánico Integral Penal

Código Orgánico Integral Penal señala que en su Art. 1 la finalidad es:

Este Código tiene como finalidad normar el poder punitivo del Estado, tipificar las infracciones penales, establecer el procedimiento para el juzgamiento de las personas con estricta observancia del debido proceso, promover la rehabilitación social de las personas sentenciadas y la reparación integral de las víctimas (Código Orgánico Integral Penal, 2014, pág. 7)

Una de las atribuciones del Código Orgánico Integral Penal es la de tipificar infracciones penales. Para realizar esto se requiere que el legislador considere la situación riesgosa; que es la conducta penalmente relevante, del exceso de pasajeros como una contravención de tránsito. Una vez tipificada esta situación va a encontrarse dentro del catálogo de delitos por lo que las personas no deberán replicarla y en el caso de hacerlo se les darán la sanción correspondiente.

Código Orgánico Integral Penal, señala que en su Art. 3 que el principio de mínima intervención es “La intervención penal está legitimada siempre y cuando sea estrictamente necesaria para la protección de las personas. Constituye el último recurso, cuando no son suficientes los mecanismos extrapenales” (Código Orgánico Integral Penal, 2014, pág. 8). La mínima intervención implica que el Estado solo regula como conductas penalmente relevantes aquellas que vulneran bienes jurídicos. El exceso de pasajeros en vehículo particular afecta el bien jurídico desde la seguridad; es un bien jurídico menor por ser una contravención, pero tiene que ser regulado pues existen muchos casos de personas que llevan exceso de pasajeros sobre límite del permitido.

Código Orgánico Integral Penal (2014) señala que en su Art. 5 núm. 1 legalidad conlleva “No hay infracción penal, pena, ni proceso penal sin ley anterior al hecho. Este principio rige incluso cuando la ley penal se remita a otras normas o disposiciones legales para integrarla” (Código Orgánico Integral Penal, 2014, pág. 8). Al no encontrarse tipificada como contravención el exceso de pasajeros en vehículo particular no puede juzgarse estas situaciones. Entonces se requiere que primeramente el legislador la considere y la modifique para que cose dentro de la normativa penal. Una vez tipificada como infracción penal se

aplica el principio de legalidad y puede juzgarse y darse un procedimiento en contra de las personas que realizan esta conducta hasta dárseles una sanción.

Código Orgánico Integral Penal (2014) señala que en su Art. 18 que una infracción penal es “La conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en este Código” (Código Orgánico Integral Penal, 2014, pág. 17). La infracción penal tiene elementos distintivos y necesarios como lo son ser una conducta típica, antijurídica y culpable. En el caso del exceso de pasajeros puede ser típica por describir los comportamientos que poseerá es decir hacerlo con dolo o culpa; con el dolo se tiene el conocimiento de que sobrepasar el límite permitido puede ocasionar un riesgo, y con la culpa es un descuido de una persona que no era consciente de límite permitido. En este caso a la persona que tiene la culpabilidad es el conductor, al cual debe ser sancionárselo pecuniariamente y con la reducción de puntos según lo que se encuentra previsto en aquella contravención.

Código Orgánico Integral Penal (2014) señala que en su Art. 19 la clasificación de las infracciones es “Las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones” (Código Orgánico Integral Penal, 2014, pág. 18). La infracción penal puede distinguirse en delitos y contravenciones. Para el exceso de pasajeros esta tiene que ser una contravención de tránsito. La normativa penal establece ya un procedimiento para el juzgamiento de ese tipo de contravenciones. Lo que buscamos al regular esta conducta es que se considere a este tipo de transporte cómo el resto de los que se encuentra tipificados siendo transporte público y comercial.

Código Orgánico Integral Penal (2014) señala que en su Art. 22 inc. 1 señala cuales son las conductas penalmente relevantes “Son penalmente relevantes las acciones u omisiones que ponen en peligro o producen resultados lesivos, descriptibles y demostrables.” (Código Orgánico Integral Penal, 2014, pág. 18). Las conductas penales pueden ser de dos tipos por acción u omisión. Se considera como conductas penalmente relevantes aquellas que lesionan o ponen en peligro bien jurídicos. El tener un exceso de pasajeros en un vehículo tiene un riesgo de afectar bienes jurídicos a la vida e integridad personal. Una persona puede llevar muchos pasajeros en un vehículo particular generando que no pueden utilizar apropiadamente los cinturones de seguridad, el mal manejo del espacio, distracciones, etc.

Código Orgánico Integral Penal (2014) señala que en su Art. 387 núm. 5 señala serán sancionados con multa del cincuenta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de nueve puntos en el registro de su licencia de conducir: “La o el conductor de transporte por cuenta propia o comercial que exceda el número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor” (Código Orgánico Integral Penal, 2014, pág, 141). Es en ese artículo donde encontramos las contravenciones por exceso de pasajeros; pero en el mismo nos dice cuáles son los tipos de transporte que tienen esta infracción siendo por cuenta propia o comercial. Es decir que aquí no se considera transporte particular. El legislador al momento de realizar ahí está tipificación tuvo que haber considerado que también puede darse un accidente de pasajeros en vehículos particulares y que también es un riesgo para la sociedad. Debido a esta carencia pueden presentarse problemas que afectan al bien jurídico de la seguridad por lo que debe considerarse al exceso de pasajeros en vehículos particulares como una contravención y debe estar regulada en el Art. 387 núm. 5 del Código Orgánico Integral Penal.

4.19.4. Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial

Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial (2008) menciona en su Art. 1:

La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan 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 al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos (Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, 2008, pág. 2).

Esta ley tiene como objetivo regular todo lo inherente al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Por lo mismo encontramos una serie de directrices, lineamientos, postulados y premisas sobre el tema. Esa normativa busca proteger a las personas y bienes que utilizan las vías. En concordancia con la norma constitucional debe velar por los derechos de las personas. Las personas son consideradas dentro de esta ley como medio del desarrollo socioeconómico del país.

Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial (2008) menciona en su Art. 2:

La presente Ley se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización interculturalidad e inclusión a personas con discapacidad.

En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables (Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, 2008, pág. 2).

Como todo cuerpo normativo esta ley se rige bajo una serie de principios. Estos principios se van a orientar a la protección de los derechos de las personas y los bienes que circulan por las vías. Tenemos que primeramente se va a respetar el derecho a la vida; lo mismo que debería ser garantizado en todos sus aspectos, por lo que es importante tener en cuenta el problema del exceso de pasajeros en vehículos particulares. Otro de los bienes importantes es mejorar la calidad de vida del ciudadano; lo que requiere que se regulen aquellas conductas peligrosas que puedan ocasionar daños y peligros. Se menciona que el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial respetar a una serie de directrices, de los cuales tenemos el derecho a la movilidad de personas y bienes en la obediencia a las normas y regulaciones de circulación. Ante esta situación las personas tienen que garantizarse les sus derechos. Todas las personas que utilizan las vías tienen que adecuar su conducta a lo que está previsto dentro de las normas, y en este caso encontramos a las contravenciones. Nadie puede eximirse por desconocimiento la realización de una conducta penalmente relevante.

Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial (2008) menciona en su Art. 5:

El Estado, a través de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, controlará y exigirá la capacitación integral, permanente, la formación y tecnificación a conductoras y conductores profesionales y no profesionales y el estricto cumplimiento del aseguramiento social (Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, 2008, pág. 3).

El órgano competente para el control de esta ley es la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Entonces al Estado mediante esta; debe disponer las actuaciones pertinentes a fin de capacitar a los conductores sobre las conductas peligrosas, y darles a conocer que el ejecutar conductas penalmente relevantes implica ser una contravención y tener una sanción.

Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial (2008) menciona en su Art. 9 “Los peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica podrán circular en las carreteras y vías públicas del país, sujetándose a las disposiciones de esta Ley, su reglamento, resoluciones y regulaciones técnicas vigentes” (Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, 2008, pág. 3). Esta ley también describe una serie de situaciones que tienen que ser consideradas. El artículo 9 menciona quiénes son los que pueden circular por las carreteras y vías públicas siendo peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica. Todos esos tienen que sujetarse las exposiciones que se encuentran dentro de la norma. En el caso de las personas debe respetar lo que se encuentra dentro de la Constitución de la República del Ecuador, la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, el Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial y el Código Orgánico General de Procesos.

Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial (2008) menciona en su Art. 51 “Para fines de aplicación de la presente Ley, se establecen las siguientes clases de servicios de transporte terrestre: a) Público; b) Comercial; c) Por cuenta propia; y, d) Particular” (Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, 2008, pág. 16). Es en el artículo 51 dónde encontramos una distinción de las clases de servicios de transporte. Tenemos que los tipos de transporte pueden ser público, comercial, cuenta propia, particular.

Todos esos tipos de transporte tienen sus propias limitaciones, un ejemplo es tener una matrícula acorde a la capacidad requerida.

Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2008) menciona en su Art. 58.1 “Se denomina vehículo de transporte particular el que satisface las necesidades propias de transporte de sus propietarios sin fines de lucro” (Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2008, pág. 18). En el caso que estamos analizando el exceso de pasajeros en vehículos particulares; tenemos que este se refiere a aquel tipo de transporte que satisfacen propias necesidades sin fines de lucro.

4.19.5. Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2012) en su Art 1 menciona:

El presente Reglamento establece las normas de aplicación a las que están sujetos los conductores, peatones, pasajeros y operadoras de transporte, así como las regulaciones para los automotores y vehículos de tracción humana, animal y mecánica que circulen, transiten o utilicen las carreteras y vías públicas o aquellas privadas abiertas al tránsito y transporte terrestre en el país (Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2012, pág. 1).

La Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial posee un reglamento que fue emitido en el año 2012. En su primer artículo menciona cuál es el ámbito de aplicación del mismo; siendo que refiere a todas aquellas personas que utilizan la vía pública indistintamente si son conductores, peatones, pasajeros y operadoras de transporte. Además, también se refiere a otro tipo de regulaciones. Por lo mismo este reglamento tiene importante relevancia por normal las situaciones de la ley de tránsito. Las personas tienen que cogerse a lo que se encuentra descrito en esta normativa, y vemos que más adelante se mencionan cuáles son los tipos de transporte.

Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2012) en su Art 54 menciona:

El servicio de transporte terrestre público consiste en el traslado de personas, con o sin sus efectos personales, de un lugar a otro dentro de los ámbitos definidos en este

reglamento, cuya prestación estará a cargo del Estado. En el ejercicio de esta facultad, el Estado decidirá si en vista de las necesidades del usuario, la prestación de dichos servicios podrá delegarse, mediante contrato de operación, a las compañías o cooperativas legalmente constituidas para este fin. En las normas INEN y aquellas que expedida la Agencia Nacional de Tránsito respecto del servicio de carácter público, se contemplarán, entre otros aspectos de prevención y seguridad el color, de ser el caso diferenciado y unificado según el tipo, la obligatoriedad de contar con señales visuales adecuadas tales como distintivos, el número de placa en el techo del vehículo, accesos y espacios adecuados y el cumplimiento de normas de seguridad apropiadas respecto de los pasajeros (Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, 2012, pág. 13 y 14).

En ese artículo encontraremos cuál es el primer tipo de transporte. Nos referimos al transporte terrestre público; este es descrito como el traslado de personas sin efectos secundarios de un lugar a otro, y como servicio está bajo competencia del Estado. Es lo que usualmente denominamos como buses públicos; estos pueden ser tanto cantonales, locales, y provinciales. Los mismos para poder prestar su servicio tienen que tener ciertas características distintivas como color, distintivos y además medidas de seguridad.

Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial (2012) en su Art 55 menciona:

El servicio de transporte terrestre comercial consiste en trasladar a terceras personas y/o bienes, de un lugar a otro, dentro del ámbito señalado en este Reglamento. La prestación de este servicio estará a cargo de las compañías o cooperativas legalmente constituidas y habilitadas para este fin. Esta clase de servicio será autorizado a través de permisos de operación.

En las normas INEN y aquellas que expedida la Agencia Nacional de Tránsito respecto del servicio de carácter comercial, se contemplarán, entre otros aspectos de prevención y seguridad, el color, de ser el caso diferenciado y unificado según el tipo, la obligatoriedad de contar con señales visuales adecuadas tales como distintivos, el número de placa en el techo del vehículo, accesos y espacios adecuados y el cumplimiento de normas de seguridad apropiadas respecto de los pasajeros

(Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, 2012, pág. 14).

Otro de los tipos de servicio de transporte es el comercial; este se utiliza para movilizarse de una ciudad a otra. El ámbito de circulación es el que se describe dentro de reglamento y para poder ser autorizados requiere de permisos de operación. Al igual que los anteriores tiene que tener una distinción por lo que posee colores propios, espacios adecuados y otros elementos. También debe precautelar medidas de seguridad para los pasajeros.

Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial (2012) en su Art 56 menciona:

El servicio por cuenta propia consiste en el traslado de personas o bienes dentro y fuera del territorio nacional realizado en el ejercicio de las actividades comerciales propias, para lo cual se deberá obtener una autorización.

Los vehículos que se utilicen para esta clase de servicio, deberán ser de propiedad y estar matriculados a nombre de las personas naturales o jurídicas que presten este servicio. Los vehículos que consten matriculados a nombre de una persona natural o jurídica diferente, no podrán prestar el servicio de transporte por cuenta propia (Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, 2012, pág. 14).

El servicio de transporte por cuenta propia; implica realizar las actividades de traslado de personas o bienes de un lugar a otro, pero ya no está a disposición de un empleador sino por sí mismo. Quiénes realizan ese tipo de transporte deben regularizar la situación de sus vehículos, por lo que serán matriculados a nombre de las personas natural o jurídica que los utiliza. No hay que confundir ese tipo de transporte con el particular.

Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial (2012) en su Art 57 menciona:

El transporte particular es aquel que satisface las necesidades propias de transporte de sus propietarios, y se realiza sin fines de lucro. No requerirá de ningún título habilitante, pero sí de los documentos necesarios para circular previstos en los

artículos 90, 102 y 222 de la Ley y 177 del presente Reglamento (Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, 2012, pág. 14).

Finalmente llegamos al último tipo de transporte que es el particular. Este es aquel realizado por el propietario del vehículo para sus necesidades propias por lo que no tiene fines de lucro. Para poder realizae este tipo de transporte no se requiere mayores títulos habilitantes que los previstos para su funcionamiento.

Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial (2012) en su Art 64 numeral 1 menciona que de acuerdo a la matrícula y al servicio que prestan los automotores, éstos se clasifican en “De uso particular. - Vehículos para el transporte de pasajeros, de bienes, mixtos o especiales, que están destinados al uso privado de sus propietarios” (Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, 2012, pág. 18). El transporte de vehículos particulares también puede clasificarse siendo para pasajeros, de bienes, mixtos o especiales. Pero en todo caso solo es para cubrir necesidades de uso privado del propietario, más no para generar fines de lucro.

Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial (2012) en su Art 308 menciona:

Los vehículos que prestan el servicio de transporte público y comercial están obligados a someterse a una revisión técnica vehicular semestral, y los vehículos por cuenta propia y particulares, una vez al año.

Los vehículos nuevos, es decir aquellos cuyo recorrido es menor a mil kilómetros (1.000 Km.) y su año de fabricación consta igual o uno mayor o menor al año en curso, que cumplan con las disposiciones de seguridad automotriz vigentes para su comercialización; están exentos de la Revisión Técnica Vehicular durante tres periodos contados a partir de la fecha de su adquisición (Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, 2012, pág. 60).

En este artículo podemos encontrar otra diferencia entre los tipos de transporte. En el transporte público y comercial se requiere una revisión técnica vehicular que se le realiza cada 6 meses; distinto al transporte particular o por cuenta propia que solo se lo hace una vez al año. Es evidente que esos tipos de transporte tienen sus propias limitaciones, pues el

transporte particular no tiene las exigencias del transporte público comercial, ya que se entiende que lleva un número limitado de personas como capacidad.

4.20. Derecho comparado

4.20.1. México

Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México

Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México (2015) en su Art. 2 fracción I menciona:

La circulación en condiciones de seguridad vial es un derecho, por lo que todas las autoridades en el ámbito de su competencia deben adoptar medidas para garantizar la protección de la vida e integridad física de las personas, sobre todo de los usuarios vulnerables de la vía (Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, 2015, pág. 2).

En este reglamento encontramos que la circulación es prevista con las condiciones de seguridad vial necesarias para atender el bienestar social. Por lo mismo se describe que es muy importante mantener condiciones de seguridad vial adecuadas; y posteriormente observamos que en esta normativa se regule exceso de pasajeros en vehículos particulares.

Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México (2015) en su Art. 38 menciona:

Los conductores de vehículos son responsables de evitar realizar acciones que pongan en riesgo su integridad física y la de los demás usuarios de la vía, por lo que se prohíbe:

II. A los conductores de vehículos motorizados:

- c) Sostener, cargar o colocar personas o animales entre sus brazos y piernas.
- g) Transportar mayor número de personas que el señalado en la tarjeta de circulación.

Los conductores de vehículos motorizados que infrinjan los incisos a), b), f), g) y j) de la presente disposición serán sancionados con una multa equivalente a 5, 7 o 10 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente y un punto de penalización a la licencia de conducir.

En caso de infringir lo dispuesto en los incisos c), d) y h) de esta fracción, serán sancionados con una multa equivalente a 10, 15 o 20 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente, tres puntos a la licencia para conducir y un punto a la matrícula vehicular (Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, 2015, págs. 45 Y 46).

Es en este artículo donde se prevé como infracción penal el exceso de pasajeros; y lo contiene dentro de dos premisas, primeramente, llevar sobre En sus brazos o piernas y también cuando están a los lados. Si menciona que existe una tarjeta de circulación en la cual se prevé el número de personas que pueden ser llevadas dentro de un vehículo particular. Y a realizar este tipo de conductas implica una multa. Para quienes sostengan, carguen o coloquen personas entre sus brazos y piernas solo sanciona como una multa equivalente a 10, 15 o 20 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente, tres puntos a la licencia para conducir y un punto a la matrícula vehicular; mientras que, quienes transporten un mayor número de personas que el señalado en la tarjeta de circulación se lo sanciona con una multa equivalente a 5, 7 o 10 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente y un punto de penalización a la licencia de conducir.

4.20.2. Colombia

Código Nacional de Tránsito - Ley 769

Código Nacional de Transito - Ley 769 (2002) menciona en su Art. 2 “Sobrecupo: Exceso de pasajeros sobre la capacidad autorizada para un vehículo automotor” (Código Nacional de Transito - Ley 769, 2002, pág. 11). En este artículo se describe que se entiende por sobre cupo algo que está prohibido dentro de la Norma. Indistintamente del tipo de vehículo automotor no está permitido que se exceda la capacidad de pasajeros permitido. Realizar este tipo de acción implica meter una provisión prevista en la Norma por lo que debe tener una sanción.

4.20.3. Perú

Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Trasmito – Código de Tránsito

Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Trasmito – Código de Transito (2014) describe en su Art. 96:

Está prohibido:

a. Conducir un vehículo con mayor número de personas al número de asientos señalado en la Tarjeta de Identificación Vehicular, con excepción de niños en brazos en los asientos posteriores.

b. Llevar pasajeros de pie en vehículos del servicio público de transporte urbano de pasajeros si la altura interior del vehículo es menor a 1.80 metros (Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Trasmto – Código de Transito, 2014, pág. 120).

En este artículo lo relevante para la investigación es lo que se encuentra dentro del numeral a que indica que en un vehículo no se puede llevar más en el número permitido de asiento señalados. Cómo podemos percatarnos indistintamente del tipo luz de vehículo si se excede del número de pasajeros implica tener una sanción, esto es muy distinto a nuestra legislación pues distingue qué tipos de transporte son sancionados, en cambio que en Perú indistintamente del transporte todos tienen la misma consecuencia si acceden el número de pasajeros.

Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Trasmto – Código de Transito (2014) describe en su Art. 309 “Las sanciones administrativas aplicables a los conductores por las infracciones previstas en el presente Reglamento son: 1) Multa. 2) Suspensión de la licencia de conducir. 3) Cancelación definitiva de la licencia de conducir e inhabilitación del conductor” (Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Trasmto – Código de Transito, 2014, pág. 57). En este artículo encontramos cuáles son los tipos de sanciones que se aplican por el cometimiento de infracciones previstas en el reglamento. Son tres los tipos de sanciones: multa, sanción de la licencia de conducir, y cancelación definitiva de la licencia de conducir e inhabilitación de conductor. Aquí tiene que aplicarse el principio de proporcionalidad; dependiendo del caso el exceso de pasajeros en vehículo particular tendrá su sanción proporcionada.

4.20.4. Chile

Ley de Tránsito

Ley de Tránsito (2009) menciona en su Art. 79 “Ningún vehículo podrá usarse para llevar mayor número de personas que aquél para el cual fue diseñado o equipado. Tratándose

de motocicletas, motonetas y bicimotos, el acompañante deberá ir sentado a horcajadas” (Ley de Tránsito, 2009, s.p.). Al igual que el resto de legislaciones comparadas; no hace distinción entre los tipos de vehículos, y a toda sanciona por el exceder el numero de pasajeros del permitido. Esta situación es acorde a los principios que se busca proteger de los interés de la sociedad; ya que resuelta contraproducente dejar un vacío, en donde no se sanción el exceso de pasajeros en vehículos particulares.

4.20.5. España

Reglamento General de Circulación

En el Reglamento General de Circulación en su Art.9 se explica lo referente al transporte de personas, enmarcándose en que “El número de personas transportadas en un vehículo no podrá ser superior al de las plazas que tenga autorizadas” (Reglamento General de Circulación, pág. 3). Por lo que se evidencia que bajo ningún concepto pueden ir mas ocupantes del que se autoriza para el vehículo, dentro de los espacios va incluido el del conductor. Además, se especifica que, en caso de duplicar el límite de ocupantes autorizados, se procederá a la inmovilización del vehículo por los agentes de la autoridad. Para saber cuántas plazas tiene disponible un vehículo, se lo podrá verificar en la ficha técnica del vehículo.

5. Metodología

5.1. Materiales utilizados

Los materiales utilizados para el desarrollo del presente Trabajo de Integración Curricular son: fuentes bibliográficas; enciclopedias, Obras Jurídicas; Diccionarios Jurídicos; formularios de Google, Leyes, Revistas Jurídicas, noticias, bibliográficas y páginas web.

Así mismo, fueron utilizados materiales como: computador portátil, celulares, cuadernos, impresora, hojas de papel bond, esferos, conexión a internet, fotocopias, entre otras.

5.2. Métodos

Método Científico: La investigación sobre el exceso de ocupantes en vehículos particulares sigue el método científico para abordar sistemáticamente el fenómeno. A través de la observación del comportamiento en la circulación, se plantea una pregunta clave sobre las razones detrás de este problema. La revisión de literatura analiza estudios previos, mientras que una hipótesis específica guía la recopilación de datos mediante encuestas, análisis de accidentes y revisión de normativas. El análisis estadístico de los datos se realiza para llegar a conclusiones fundamentadas, ofreciendo así una comprensión rigurosa y científica del exceso de ocupantes en vehículos particulares.

Método Deductivo: La aplicación del método deductivo se enfoca inicialmente en establecer una teoría general sobre las posibles causas del fenómeno. A través de la revisión de literatura y la recopilación de datos, se analizan patrones y comportamientos específicos para confirmar o refutar la hipótesis inicial. Este enfoque permite una estructura lógica, donde las observaciones y datos particulares conducen a una comprensión más precisa de las razones detrás del exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación.

Método Exegético: Se analizó minuciosamente el marco legal existente para identificar cómo se aborda el tema del exceso de ocupantes. La revisión exhaustiva de leyes y su aplicación práctica en casos específicos proporciona una comprensión contextual y clarificadora del problema. Este enfoque exegético contribuye a la fundamentación legal y aporta perspectivas clave para abordar el fenómeno del exceso de ocupantes en vehículos particulares desde un punto de vista normativo.

Método Comparativo: La metodología comparativa implica un análisis detallado de diversas situaciones, regiones o contextos para identificar patrones y variaciones. Se examinan comparativamente normativas de tráfico, estadísticas de accidentes y campañas de

concientización en diferentes lugares. Este enfoque permite discernir similitudes y disparidades, proporcionando una visión más completa de las prácticas y políticas que influyen en el fenómeno del exceso de ocupantes. A través de estas comparaciones, la investigación busca extraer lecciones y recomendaciones aplicables a distintos escenarios, contribuyendo así a la comprensión global y a la formulación de estrategias efectivas.

Método Estadístico: A través de la recopilación de información sobre accidentes, infracciones y factores relacionados con el exceso de ocupantes, se utilizan herramientas estadísticas para examinar la magnitud del problema y sus posibles correlaciones. Este enfoque brinda una base objetiva para comprender la prevalencia del fenómeno, identificar factores de riesgo y respaldar conclusiones sólidas. La estadística aplicada en la investigación contribuye a una evaluación cuantitativa precisa del exceso de ocupantes en vehículos particulares, proporcionando así una visión informada y respaldada por datos estadísticos.

Método Sintético: Este enfoque sintético busca construir una comprensión holística del fenómeno, aprovechando tanto la evidencia empírica como el marco teórico y normativo. La síntesis de estos elementos proporciona una perspectiva integral que contribuye a la formulación de conclusiones sólidas y recomendaciones informadas en relación con el exceso de ocupantes en vehículos particulares.

5.3. Técnicas

- a. **Técnicas de acopio teórico documental:** Que sirva para la recolección de todas las identificaciones posibles tales como: datos bibliográficos, fichas bibliográficas, fichas nemotécnicas.
- b. **Técnicas de acopio empírico:** También conocidas como técnicas de campo.
 - **Datos Estadísticos:** son los valores que se obtienen al llevar a cabo un estudio de tipo estadístico. Se trata del producto de la observación de aquel fenómeno que se pretende analizar.
 - **Noticia:** Noción o conocimiento sobre una materia o sobre un asunto.
- c. **Herramientas:** Grabadora, cuaderno de apuntes, fichas, retroproyector, cámara, computadora
- d. **Materiales:** Libros, diccionarios jurídicos, manuales, leyes.

6. Resultados

6.1. Resultados de las Encuestas

En la presente encuesta tenemos algunos datos que nos proporcionaron diferentes usuarios de la ciudad de Loja y Zamora, con una muestra de 30 usuarios; en un formato de cuestionario de cinco preguntas, de las que obtuve los siguientes resultados detallados a continuación.

PRIMERA PREGUNTA: ¿Considera usted que es importante regular el exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación, dentro del Código Orgánico Integral Penal?

Tabla 1. Importancia de regular el exceso de ocupantes

INDICADORES	VARIABLES	PORCENTAJES
Si	30	100%
No		
Total	30	100%

Fuente: Profesionales del derecho de la ciudad de Loja y Zamora.

Autor: Ariana Denisse Dávila Tinitana.

Figura 1.



Interpretación:

En esta primera pregunta, con un total de 30 encuestados de los que el 100% menciona que es muy importante regular en el Código Orgánico Integral penal, el exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación, como contravención de primera clase.

Análisis:

El 100% de los encuestados están de acuerdo, así mismo cada uno de ellos tiene su criterio, aunque se enmarcan en respuestas que llegan a lo mismo, algunos mencionan que cada vehículo está diseñado para cierta capacidad, además de garantizar la seguridad de los pasajeros, teniendo en cuenta los cinturones de seguridad protegiendo el bien jurídico más importante, que es la vida.

SEGUNDA PREGUNTA: ¿Tiene conocimiento que, en el Código Orgánico Integral Penal, el exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación, no se encuentra regulado como una contravención?

Tabla 2. Conocimiento sobre la regularización del exceso de ocupantes en el COIP

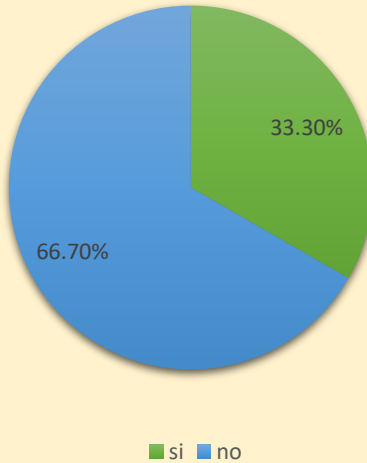
INDICADORES	VARIABLES	PORCENTAJES
Si	10	33,3%
No	20	66,7%
Total	30	100%

Fuente: Profesionales del derecho de la ciudad de Loja y Zamora.

Autor: Ariana Denisse Dávila Tinitana.

Figura 2.

CONOCIMIENTO SOBRE LA REGULARIZACION DEL EXCESO DE OCUPANTES EN EL COIP



Interpretación:

De los 30 encuestados, tenemos un porcentaje de 66,7% que mencionan que no tienen conocimiento que, en el Código Orgánico Integral Penal, no se encuentra normado el exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación, como una contravención, mientras que el 33,3% señala que sí conocía esta falta de regulación.

Análisis:

El mayor porcentaje de los encuestados menciona que no conocía de esta falta de normativa debido a que asumen que como se encuentra regulado el exceso de pasajeros en vehículos públicos, también está regulado para los vehículos particulares, mientras el 33.3% menciona que conocieron de esta falta de regulación, debido a que se encontró en una situación de exceso de ocupantes y no pudieron sancionar.

TERCERA PREGUNTA: ¿Cree usted que la falta de normativa en cuanto al exceso de ocupantes de vehículos particulares en circulación vulnera el derecho la seguridad vial y a transitar de forma tranquila y libre?

Tabla 3. Falta de normativa en cuanto al exceso de ocupantes

INDICADORES	VARIABLES	PORCENTAJES
-------------	-----------	-------------

Si	30	100%
No		
Total	30	100%

Fuente: Profesionales del derecho de la ciudad de Loja y Zamora.

Autor: Ariana Denisse Dávila Tinitana.

Figura 3.



Interpretación:

Todos los encuestados mencionan que se vulnera el derecho a la seguridad vial y a transitar de forma libre y tranquila, debido a la falta de normativa en cuánto al exceso de ocupantes de vehículos particulares en circulación.

Análisis:

Así mismo el 100% señala algunas de las razones por las que la falta de normativa en cuánto al exceso de ocupantes en vehículos particulares vulnera el derecho a la seguridad, es porque la regulación del mismo brindará más seguridad a los conductores y a los peatones, además que la no regulación de esto se nota actualmente como un vacío jurídico y deja sin herramientas para sancionar a los agentes de tránsito.

CUARTA PREGUNTA: ¿Considera usted que regular el exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación como contravención disminuirá accidentes de tránsito, considerando que un accidente de tránsito, no solo son siniestros graves?

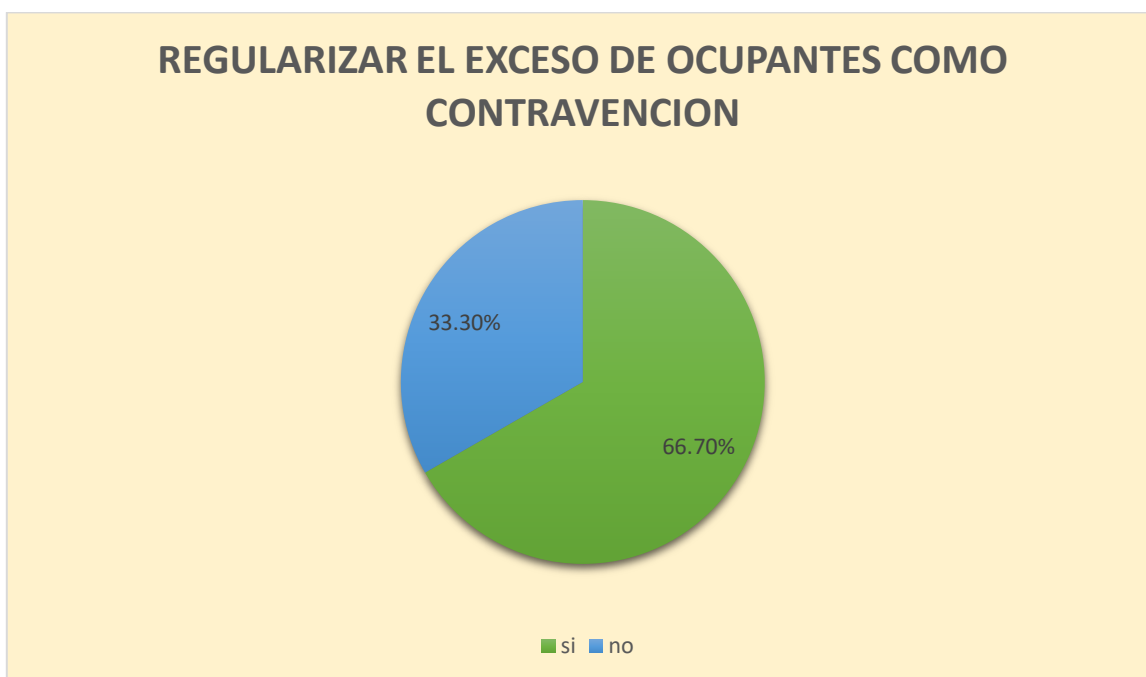
Tabla 4. Regularizar el exceso de ocupantes como contravención

INDICADORES	VARIABLES	PORCENTAJES
Si	20	66,7%
No	10	33,3%
Total	30	100%

Fuente: Profesionales del derecho de la ciudad de Loja y Zamora.

Autor: Ariana Denisse Dávila Tinitana.

Figura 4.



Interpretación:

El mayor porcentaje, o sea un 66,7% menciona que provocará una reducción de accidentes de tránsito la regulación del exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación como una contravención, mientras que el otro 33% menciona que la regulación del exceso de ocupantes en vehículos particulares no va a causar la reducción de accidentes.

Análisis:

Más del 50% de los encuestados señala las razones por las que la regulación del exceso de ocupantes en vehículos es porque los cinturones de seguridad tienen un número específico de acuerdo a la capacidad de cada vehículo, y mientras todos ocupen el cinturón tendrán menos riesgos en caso de un accidente, el otro porcentaje se enmarca en que algunos accidentes se dan incluso solamente con el conductor.

QUINTA PREGUNTA: ¿Considera usted necesario presentar una propuesta de reforma que permita regular el exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación, como contravención de primera clase en el Código Orgánico Integral Penal

Tabla 5. Propuesta de reforma

INDICADORES	VARIABLES	PORCENTAJES
Si	30	100%
No	0	0%
Total	30	100%

Fuente: Profesionales del derecho de la ciudad de Loja y Zamora.

Autor: Ariana Denisse Dávila Tinitana.

Figura 5.



Interpretación:

Tenemos el 100% de los encuestados que nos mencionan que si sería necesario presentar una propuesta de reforma que permita regular el exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación.

Análisis:

Todos los encuestados mencionan las razones por las que sería necesario presentar una propuesta de reforma que permita regular el exceso de ocupantes en vehículos particulares ya que fortalecería la legislación, además de garantizar la seguridad del pasajero y aportando de gran forma a la prevención de accidentes.

6.2. Resultados de las entrevistas.

La técnica de entrevista fue aplicada a cinco profesionales del Derecho especializados en Derecho Penal, particularmente en temas de tránsito, entre ellos Jueces Provinciales de Zamora Chinchipe, Fiscales de tránsito de Loja, Abogados especializados en tránsito, gracias a su aporte obtenemos los siguientes resultados:

PRIMERA PREGUNTA: ¿ Según su criterio, conoce si en el Código Orgánico Integral Penal, se encuentra regulado el exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación, como contravención de tránsito?

Respuestas:

Primer entrevistado: No, lamentablemente el legislador al momento de expedir el Código Orgánico Integral Penal, no ha tipificado esta conducta que genera un riesgo jurídico desaprobado, tanto como para los transeúntes como para los ocupantes del automotor

Segundo entrevistado: Con respecto a la primera pregunta en cuanto al exceso de ocupantes y su regulacion en el Codigo Orgánico Integral Penal, no está normado, generando así una vacío en la legislacion antes mencionada.

Tercer entrevistado: No está normado el exceso de ocupantes en vehículos particulares, aunque han llegado a mi conocimiento partes donde la causa de accidentes de tránsito es el exceso de ocupantes.

Cuarto entrevistado: Debido a la normativa con el exceso de pasajeros en vehículos públicos puede sobreentenderse que en el caso de los vehículos particulares también, pero no es de tal forma, falta normar el exceso de ocupantes en vehículos particulares.

Quinto entrevistado: Efectivamente, no encuentro normado el exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación en el Código Orgánico Integral Penal, aunque sería importante tipificarlo debido a la alta cantidad de accidentes sucedidos por este hecho.

Comentario de la autora:

Podemos percatarnos de la falta de normativa en el COIP, respecto del exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación, aunque la necesidad de incorporarlo en el código mencionado es bastante necesaria y urgente, con el fin de evitar, y sancionar esta contravención; además de reducir la cantidad de accidentes provocados.

SEGUNDA PREGUNTA: ¿Conoce de algún caso en el que los accidentes de tránsito se dan producto del exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación?

Respuestas:

Primer entrevistado: Sí, en el ejercicio de mis funciones ha llegado a mi conocimiento partes policiales donde se describe que determinadas colisiones entre automotores se han ocasionado debido a un exceso de pasajeros, no permitidos por el modelo del automóvil, dando como resultado varias víctimas, razón por la cual el tipo penal elegido para acusar es el de lesiones de tránsito, no obstante es preciso recalcar que el exceso de ocupantes en un vehículo es una infracción de peligro que precisamente busca prevenir resultados dañosos sobre los transeúntes y/o ocupantes.

Segundo entrevistado: He conocido casos de cerca, pero la ausencia de legislación en cuanto al tema no permite sancionar a quienes cometen estas infracciones o contravenciones.

Tercer entrevistado : En calidad de agente civil de tránsito me he encontrado con siniestros que su causa es el exceso de ocupantes, sin embargo se lo añade como información extra al parte.

Cuarto entrevistado: Entre algunas de las causas de accidentes me he encontrado con el exceso de ocupantes en vehículos particulares, así mismo lo informamos por medio del informe.

Quinto entrevistado: En el momento de conocer de cerca colisiones entre vehículos o siniestros vehiculares me he encontrado alguna que otra vez con causas como el exceso de pasajeros en el automotor.

Comentario de la autora:

El tema del exceso de ocupantes en vehículos no solo afecta la seguridad, sino también la comodidad y la eficiencia del viaje. Además de los riesgos de seguridad, puede haber consecuencias económicas y una vez normado consecuencias legales. Respetar la capacidad de pasajeros contribuye a la seguridad vial.

TERCERA PREGUNTA: ¿ Cree usted que un Agente civil de tránsito, tiene la facultad de sancionar el exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación?

Respuestas:

Primer entrevistado: No, la falta de regulación específica en el COIP podría limitar la facultad de los agentes civiles de tránsito para sancionar el exceso de ocupantes en vehículos particulares en Ecuador.

Segundo entrevistado: Dado que el COIP no aborda directamente el exceso de ocupantes, los agentes civiles de tránsito podrían carecer de la base legal necesaria para imponer sanciones por esta infracción.

Tercer entrevistado: Sin una disposición clara en el COIP, la facultad de los agentes civiles de tránsito para sancionar el exceso de ocupantes podría ser cuestionada, ya que la normativa específica es esencial para respaldar dicha autoridad.

Cuarto entrevistado: La respuesta es no, ya que la ausencia de normas explícitas en el COIP puede dejar a los agentes civiles de tránsito sin la capacidad legal para aplicar multas por el exceso de ocupantes en vehículos.

Quinto entrevistado: La falta de regulación en el COIP respecto al exceso de ocupantes podría ser un obstáculo legal que impide a los agentes civiles de tránsito sancionar esta infracción, destacando la importancia de contar con marcos legales claros y específicos.

Comentario de la autora:

Las respuestas anteriores destacan la importancia de la normativa legal, específicamente la ausencia de disposiciones en el COIP, como factor determinante en la facultad de los agentes

civiles de tránsito para sancionar el exceso de ocupantes. La claridad en la legislación es esencial para establecer límites y autoridades en cuestiones de tránsito.

CUARTA PREGUNTA: ¿Considera necesario regular como contravención en el Código Orgánico Integral Penal, el exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación?

Respuestas:

Primer entrevistado: Sí, regular el exceso de ocupantes como contravención en el COIP sería necesario para fortalecer el marco legal y promover la seguridad vial.

Segundo entrevistado: La regulación en el COIP sobre el exceso de ocupantes sería beneficiosa, brindando una base legal clara para sancionar y disuadir esta práctica peligrosa.

Tercer entrevistado: Establecer el exceso de ocupantes como contravención en el COIP sería esencial para alinear las medidas de seguridad vial con las disposiciones legales vigentes

Cuarto entrevistado: Sí, la inclusión del exceso de ocupantes como contravención en el COIP proporcionaría herramientas legales más efectivas para abordar este problema y proteger la vida de los ciudadanos.

Quinto entrevistado: La regulación en el COIP sobre el exceso de ocupantes es necesaria para dotar a las autoridades de tránsito de una base legal sólida y garantizar la aplicación coherente de medidas de seguridad.

Comentario de la autora:

Se evidencia la importancia de regular el exceso de ocupantes como una contravención en el COIP, subrayando beneficios como la claridad legal, la efectividad de las medidas de seguridad y la protección de la vida ciudadana. Esta regulación podría ser crucial para abordar de manera más efectiva el problema del exceso de ocupantes en vehículos particulares.

QUINTA PREGUNTA: ¿ Que sugerencia daría usted para solucionar el exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación?

Respuestas:

Primer entrevistado: Incorporar disposiciones claras en el COIP que establezcan el exceso de ocupantes como una contravención, brindando una base legal sólida para la aplicación de sanciones.

Segundo entrevistado: Establecer límites específicos de ocupación vehicular en la normativa del COIP, proporcionando criterios objetivos para la identificación y sanción de esta infracción o contravención.

Tercer entrevistado: Implementar campañas de concientización sobre la nueva normativa, informando a la población sobre los riesgos y las consecuencias del exceso de ocupantes.

Cuarto entrevistado: Garantizar la formación adecuada de agentes de tránsito para que puedan aplicar de manera efectiva las sanciones establecidas en el COIP relacionadas con el exceso de ocupantes.

Quinto entrevistado: Evaluar regularmente la efectividad de la normativa en el COIP, realizando ajustes según sea necesario para abordar de manera eficiente el problema del exceso de ocupantes.

Comentario de la autora:

La importancia de la combinación de una base legal clara en el Código Orgánico Integral Penal con estrategias de implementación y concientización sólidas es esencial para abordar de manera integral el exceso de ocupantes en vehículos particulares, promoviendo la seguridad vial y el libre tránsito de los peatones.

6.3. Estudio de casos

Caso Nro. 1

1. Datos referenciales:

Acción: Absolución de consultas – Corte Nacional de Justicia

Tema: tránsito – exceso de pasajeros en vehículos particulares

Consulta: Indica que el numeral 5 del artículo 387 del COIP, al sancionar a quien exceda en número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor, no se estaría regulando a los vehículos particulares.

Fecha de contestación: 13 de septiembre de 2018

Oficio: 1103-P-CNJ-2018

2. Antecedentes:

La consulta es realizada por la Corte Provincial de Justicia de Pichincha mediante oficio 167-2018-P-CPJP de fecha 9 de febrero de 2018. El debate se centra el núm. 5 del Art. 387 del Código Orgánico Integral Penal “La o el conductor de transporte por cuenta propia o comercial que exceda el número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor”. Por lo que no se estaría refiriendo a los vehículos particulares.

En la base legal la Corte Nacional de Justicia se remite a dos normativas: el Código Orgánico Integral Penal y el Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial. De la primera se señala lo previsto en el Art. 387 siendo que efectuar estas contravenciones conlleva “Serán sancionados con multa del cincuenta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de nueve puntos en el registro de su licencia de conducir” cuando se realiza lo descrito en el núm. 5 “La o el conductor de transporte por cuenta propia o comercial que exceda el número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor”. De la segunda se remite a los Art. 55, 56 y 57, por lo que se distingue tres tipos de transporte: transporte comercial, transporte por cuenta propia y transporte particular. También se refieren a los Arts. 61 y 62 que describen tipos de transporte.

El contraste de las dos normativas plantea que el núm. 5 del Art. 387 del Código Orgánico Integral Penal excluye lo previsto en el Art. 57 del Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial “El transporte particular es aquel que satisface las necesidades propias de transporte de sus propietarios, y se realiza sin fines de lucro. No requerirá de ningún título habilitante, pero sí de los documentos necesarios para circular previstos en los artículos 90, 102 y 222 de la Ley y 177 del presente Reglamento”; pues en la descripción de la contravención no se menciona el transporte particular sino transporte por cuenta propia o comercial. Entonces dentro de la contravención del núm. 5 del Art. 387 del Código Orgánico Integral Penal; solo se prevén dos tipos de transporte: por cuenta propia y el comercial; los mismo se describen en los Arts. 55 y 56.

3. Resolución:

Claramente la intención del legislador con esta norma es la de regular el eficiente y correcto servicio de transporte terrestre, en relación al comercial y por cuenta propia, que se encuentra

descrito en los artículos 55 y 56 del Reglamento correspondiente, en relación a los artículos 62 y 63 numerales 2 y 3 ibídem.

No existe sanción prevista en el COIP para el exceso de pasajeros en el caso del transporte particular, lo que no puede ser considerado un vacío debido al carácter que le ha querido dar a la norma el legislador.

4. Comentario de la autora:

Al analizar esta resolución de consultas encontramos un problema jurídico; el tema que se está tratando de resolver es el exceso de pasajeros en vehículos particulares. Esta duda consulta el numeral 5 del artículo 387 del COIP, pues considera que el exceso de número de pasajeros no implica los vehículos particulares. Apreciamos que lo que resuelve la Corte Nacional de Justicia es entorno a lo que establece el Código Orgánico Integral Penal y el Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial. Al momento de indicar lo que se encuentra en el Código Orgánico Integral Penal; se desprende que esta sanción se prevé para quienes realizan transporte por cuenta propia o comercial, y de esta premisa se remiten al Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, no se encuentran los tipos de transporte y de la defensión de los mismos efectivamente está excluido el transporte y vehículos particulares. Es en el Art. 57 del Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial donde se encuentra la definición de transporte en vehículos particulares siendo aquel que satisface las necesidades propias de transporte de sus propietarios y se realiza sin fines de lucro. Por todo eso al momento de darse la resolución se determina que no existe sanción prevista en el COIP para el exceso de pasajeros en el caso del transporte particular.

Caso Nro. 2

1. Datos referenciales:

Acción: Noticia

Tema: Las multas de trasmito más comunes en Ecuador

Contexto: Algunas de las multas más repetidas por los conductores en el país

Fecha: 15 de septiembre de 2021

Periódico: El Universo

2. Antecedentes:

La noticia refiere a la ciudad de Quito y Guayaquil por tener un alto flujo de vehículos a diario. En la provincia del Guayas son seis las principales causas por los que se producen accidentes de tránsito según la Agencia de Tránsito y Movilidad (ATM): exceso de velocidad, no respetar las señales de tránsito, cambio brusco de carril, conducir bajo la influencia del alcohol, no guardar distancia lateral entre vehículos y espacio entre automotores. En cambio; en Quito las multas más frecuentes son por: exceder los límites de velocidad, irrespetar al agente o las señales de tránsito como el semáforo, estacionar en sitios prohibidos, no usar el cinturón de seguridad, conducir sin portar la licencia de conducir, no hacer el traspaso del vehículo, utilizar el celular cuando conduce, manejar el auto sin placas, utilizar la bocina en exceso y no respetar los horarios de restricción vehicular.

El realizar este tipo de contravenciones conlleva una sanción que tiene un pago económico y la reducción de puntos en la licencia de conducir. Otras situaciones que se dan son rebasar los límites de velocidad, exceso de pasajeros, no usar cinturón de seguridad, uso de vidrios polarizados, uso de celular mientras se conduce. Si los conductores creen que se han vulnerado sus derechos deben presentar quejas cuyo trámite se da en las oficinas de la ATM.

3. Consecuencia:

Si un conductor rebasa los límites de velocidad, será sancionado con pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir.

El exceso de pasajeros tiene una sanción de \$ 193 y una reducción de 9 puntos. Mientras que manejar con licencia caducada equivale a una sanción del cincuenta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de nueve puntos en el registro de su licencia de conducir.

El no usar del cinturón de seguridad es una multa equivalente al cinco por ciento de un salario básico unificado del trabajador general y reducción de uno punto cinco puntos en su licencia de conducir.

El uso de vidrios polarizados también tiene una multa y equivale al diez por ciento de un salario básico unificado del trabajador general y reducción de tres puntos en su licencia de conducir.

Otros casos como el uso del celular mientras conducen y no tener botiquín o extintor tienen una sanción de \$ 38,60 y una reducción de 3 puntos a la licencia de conducir.

4. Comentario de la autora:

De esta noticia podemos observar cuáles son las principales contravenciones que se realizan en dos de las ciudades más importantes del Ecuador como lo son Guayaquil y Quito. El periódico El Universo expresa en este informe que una de las acciones mayormente ejecutadas es el exceso de pasajeros, lo mismo que es sancionado. A pesar de esto considero que existe una falencia al momento de redactarse la noticia, pues como se indicó en el desarrollo del trabajo el acceso de pasajeros vehículos particulares no está tipificado por lo que estaríamos ante una contradicción de la norma. Es normal que se dé ese tipo de problemas; pues resulta ilógico que no se haya tipificado el exceso de pasajeros en vehículos particulares cuándo es una situación vigente en la sociedad ecuatoriana y y que además en otros países está regulado.

Caso Nro. 3

1. Datos referenciales:

Acción: Noticia

Tema: Cuenca –choque de auto y tráiler dejo una persona fallecida y cuatro heridos graves

Contexto: Accidente de transito

Fecha: 2 de septiembre de 2023

Periódico: Extra

2. Antecedentes:

Este accidente ocurrió en la carretera Cuenca – Molleturo - El Empalme; ocasionándose el fallecimiento de una persona y cuatros heridos. Este suceso se debido a la densa neblina y exceso de velocidad de uno de los automotores, generando que se produzca un choque entre

un auto y un tráiler. El impacto ocasionado fue frontal excéntrico, y por esto el vehículo liviano salió despedido al redero de ocho metros.

Al llegar al sitio del acontecimiento; los socorristas de Cuerpo de Bomberos y Cruz Roja de Cuenca rescataron 5 pasajeros del auto; es decir que se encontraba un pasajero más del límite de asientos del vehículo. Mientras una de las víctimas era trasladada a un centro de salud perdió la vida debido a las heridas de gravedad y golpes sufridos.

3. Consecuencia:

El accidente habría sido consecuencia de la densa neblina y exceso de velocidad de uno de los automotores. Se encontraban 5 pasajeros en uno de los vehículos; por a las heridas de gravedad y golpes sufridos una de las víctimas perdió la vida. Además, cuatro personas tuvieron heridas.

4. Comentario de la autora:

En esa noticia podemos observar un accidente de tránsito ocasionado por de la densa neblina y exceso de velocidad de uno de los automotores; sin embargo, consideremos el contexto de que uno de los vehículos había exceso de pasajeros. Comparando lo que se encontraba previsión en el derecho de otros países; existíamos respeto al límite de capacidad de los vehículos, lo que no permitía que existan exceso de pasajeros que hacían sentados lateralmente o cargados sobre los otros. En este caso había exceso de pasajeros, lo que puede ocasionar muchas situaciones como la distracción del conductor, limitar la movilidad de las personas que se encuentran dentro del vehículo debido al espacio que están ocupando, y el no poder ocupar los cinturones de seguridad. Enfocándonos en el último aspecto los cinturones de seguridad solo son cuatro uno para cada asiento; entonces sí existe exceso de personas no pueden utilizar estos recursos y ante un accidente de tránsito quedan a su suerte. Por lo que podemos percatarnos de que ante un accidente de tránsito si existe un exceso de pasajeros puede ocasionarse la muerte o lesiones de los mismos.

7. Discusión

En la presente discusión de los resultados obtenidos de la investigación, se procede a la verificación de los objetivos y la contrastación de la hipótesis consiguiendo:

7.1. Verificación de los objetivos

Se procede a analizar y sintetizar los objetivos planteados que son uno general y tres específicos:

7.1.1. Objetivo general:

El objetivo general planteado es el siguiente:

Realizar un estudio jurídico, doctrinario respecto de la necesidad de regular en el Código Orgánico Integral Penal como contravención de primera clase, el exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación.

El presente objetivo general se verifica el desarrollo de la revisión de la literatura que consta de los temas: Antecedentes históricos de la falta de regulación del exceso de ocupantes en vehículos particulares, Derecho penal, Responsabilidad penal, Ponderación de derechos, Sistema penal, Infracción penal, Clasificación de la infracción, Contravención, Clases de contravención, Contravención y delito, Sanciones penales, Importancia y vacío jurídico, Por qué conducir es un riesgo permitido, Accidente de tránsito, Vehículo particular, Seguridad vial, Matricula vehicular, Circulación, Legislación (Convención sobre la Circulación Vial, Constitución de la República del Ecuador, Código Orgánico Integral Penal, Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial y Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial) y Derecho comparado (México, Colombia, Perú, Chile y España). De esta manera se demuestra que se ha logrado la verificación del objetivo general.

7.1.2. Objetivos específicos:

El primer objetivo específico es el siguiente:

Investigar la necesidad de incorporar en el COIP el exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación.

Este objetivo se verifica con la revisión de la literatura pues de los antecedentes históricos de la falta de regulación del exceso de ocupantes en vehículos particulares se desprende las dificultades por las que se han tenido que pasar hasta llegar a la actualidad. El derecho penal debe ser un medio que regula las conductas penalmente relevantes; así Zavala (2015) menciona que “Se sustenta en dos conceptos: un acto que ataca un bien penalmente protegido

y viola una norma jurídica y la consecuencia a ese acto contrario al derecho: la pena” (Zavala, 2015, pág. 37). Por lo que el exceso de pasajeros es un problema que debe ser regulado para garantizar el bienestar social y los intereses generales antes que los particulares. Por ello se ponderan los derechos para evitar conflictos. German Aguirre (2022) señala que la infracción penal “Es la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en el Código Orgánico Integral Penal” (Aguirre, 2022, pág. 1). En el caso del exceso de pasajeros nos encontramos ante una contravención, pues el bien jurídico que se busca proteger es menor, por lo que la sanción debe ser proporcional siendo multa y reducción de puntos en la licencia de conducir. También considerar que el conducir es un riesgo permitido; que, si bien es cierto, se faculta al conductor este no puede estar realizando conductas imprudentes.

Este objetivo también se verifica con las encuestas realizadas; siendo las preguntas una a cuatro: ¿Considera usted que es importante regular el exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación, dentro del Código Orgánico Integral Penal?, ¿Tiene conocimiento que, en el Código Orgánico Integral Penal, el exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación, no se encuentra regulado como una contravención?, ¿Cree usted que la falta de normativa en cuanto al exceso de ocupantes de vehículos particulares en circulación vulnera el derecho la seguridad vial y a transitar de forma tranquila y libre?, ¿Considera usted que regular el exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación como contravención disminuirá accidentes de tránsito, considerando que un accidente de tránsito, no solo son siniestros graves?.

El segundo objetivo específico es el siguiente:

Estudio de derecho comparado respecto a la contravención de primera clase el exceso de ocupantes en vehículos particulares.

Este objetivo se verifica con el derecho comparado se determina la necesidad de regular esta situación, la cual si consta en los países de México, Colombia, Perú, Chile y Argentina; que expresan está prohibido llevar un número mayor de personas que el permitido por lo que debe respetarse la capacidad del vehículo. En México existe el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México que específicamente en su Art. 38 prohíbe: sostener, cargar o colocar personas o animales entre sus brazos y piernas; y, transportar mayor número de personas que el señalado en la tarjeta de circulación. En Colombia existe el Código Nacional de Tránsito

- Ley 769 que dispone en su Art. 2 “Sobrecupo: Exceso de pasajeros sobre la capacidad autorizada para un vehículo automotor”. En Perú existe el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Trasmiteo – Código de Transito en el cual se prohíbe: conducir un vehículo con mayor número de personas al número de asientos señalado en la Tarjeta de Identificación Vehicular, con excepción de niños en brazos en los asientos posteriores; y, llevar pasajeros de pie en vehículos del servicio público de transporte urbano de pasajeros si la altura interior del vehículo es menor a 1.80 metros. En Chile existe la Ley de Transito que menciona que “Ningún vehículo podrá usarse para llevar mayor número de personas que aquél para el cual fue diseñado o equipado. Tratándose de motocicletas, motonetas y bicimotos, el acompañante deberá ir sentado a horcajadas”. Y finalmente tenemos que en España existe el Reglamento General de Circulación que en su Art.9 se explica lo referente al transporte de personas, enmarcándose en que “El número de personas transportadas en un vehículo no podrá ser superior al de las plazas que tenga autorizadas”.

El tercer objetivo específico es el siguiente:

Elaborar una propuesta de reforma, para incorporar en el Código Orgánico Integral Penal como una contravención de primera clase el exceso de ocupantes en vehículos particulares.

Este objetivo se verifica con el análisis a la legislación y tenemos que la Convención sobre la Circulación Vial (1968) menciona en su Art. 7 núm. 1 “Los usuarios de la vía deberán abstenerse de todo acto que pueda constituir un peligro o un obstáculo para la circulación, poner en peligro a personas o causar daños a propiedades públicas o privadas” (Convención sobre la Circulación Vial, 1968, pág. 1). Por lo que debe mantenerse condiciones de seguridad al manipular los vehículos. Por lo mismo la Constitución de la República del Ecuador, el Código Orgánico Integral Penal, la Ley y el Reglamento de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, replican la protección de los derechos de las personas y medidas que deben ser adoptadas; sin embargo, queda el vacío de no haberse regulado el exceso de pasajeros en vehículos particulares.

Este objetivo también se verifica con las encuestas realizadas y específicamente con la pregunta cinco: ¿Considera usted necesario presentar una propuesta de reforma que permita regular el exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación, como contravención

de primera clase en el Código Orgánico Integral Penal? Tenemos el 100% de los encuestados que nos mencionan que si sería necesario presentar una propuesta de reforma que permita regular el exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación.

Este objetivo también se verifica con el estudio de casos; y en particular con la absolución de consultas – Corte Nacional de Justicia, la cual menciona que el numeral 5 del artículo 387 del COIP, al sancionar a quien exceda en número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor, no se estaría regulando a los vehículos particulares.

7.2. Contrastación de la hipótesis

La hipótesis contrastada es la siguiente:

Determinar la factibilidad de regulación en el Código Orgánico Integral Penal como contravención, el exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación.

Con la revisión de la literatura se ha determinado que es factible regular en el Código Orgánico Integral Penal el exceso de ocupantes en vehículos particulares como contravención de tránsito. El conflicto se presenta entre lo dispuesto en el Código Orgánico Integral Penal y el Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial. El cambio corresponde en el Art. 387 del Código Orgánico Integral Penal en el núm. 5 “La o el conductor de transporte por cuenta propia o comercial que exceda el número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor”, de lo cual debe agregarse el transporte por vehículos particulares o dejárselo en forma de clausula abierta. En el Art. 57 del Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial se menciona que “El transporte particular es aquel que satisface las necesidades propias de transporte de sus propietarios, y se realiza sin fines de lucro...”. Con esta regularización se está protegiendo bienes jurídicos como lo son: la vida, integridad personal y seguridad. Entonces el legislador conseguiría mantener condiciones de paz y seguridad social, por evitar situaciones que no se encuentra tipificadas como contravenciones siendo el exceso de pasajeros u ocupantes en vehículos particulares.

8. Conclusiones

Con el desarrollo de la revisión de la literatura y el análisis de campo con su posterior síntesis; la discusión de los resultados, a permitido llegar a las siguientes conclusiones:

1. La no regularización del exceso de ocupantes en vehículos particulares es un problema vigente y no existe fundamento suficiente por el que no deba ser tipificada, sino que responde a una falencia del legislador al no considerarlo.
2. El exceso de ocupantes es un problema que ocasiona la violación a los bienes jurídicos como la vida, integridad persona y la seguridad. Estos bienes deben ser protegidos por el Estado para el desarrollo pleno de las personas en sociedad y generar un espacio de paz.
3. Regular el exceso de ocupantes en vehículos particulares como contravención contribuye positivamente a la sociedad al salvaguardar la seguridad vial. Estas regulaciones buscan prevenir accidentes, proteger vidas y fomentar comportamientos responsables, promoviendo así un entorno de conducción más seguro y beneficiando a la comunidad en general. Es por ello que el llevar un exceso de pasajeros se convierte en un acto imprudente que puede tener repercusiones a los ocupantes y los peatones.
4. La necesidad de regular el exceso de ocupantes en vehículos particulares radica en salvaguardar la seguridad vial. Estas regulaciones disminuyen el riesgo de accidentes, destacando la importancia de medidas para prevenir situaciones peligrosas y promover conductas seguras en la carretera. Evitando la afectación de los bienes jurídicos.
5. Del derecho comparado de los países de Colombia, Perú, México, Chile y España se desprende que no se hace distinción en los tipos de transporte para el exceso de pasajeros; es decir que se considera al transporte en vehículos particulares con esta limitación.
6. El exceso de ocupantes en vehículos particulares constituye un riesgo permitido cuando se vulneran las normas de capacidad, ya que esto aumenta las posibilidades de accidentes y pone en peligro la seguridad vial. Regular esta práctica es esencial para mitigar riesgos y promover un entorno de conducción

7. Dentro del ordenamiento jurídico del Ecuador hay un vacío legal al no regularse el exceso de pasajeros en vehículos particulares como contravención; por lo que es necesario realizar una reforma para garantizar la protección de los bienes jurídicos.

9. Recomendaciones

Realizado el análisis de la problemática; así como la verificación de los objetivos y la contrastación de la hipótesis que permitieron llegar a las conclusiones, se considera como recordaciones:

1. A la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dar capacitaciones sobre las medidas de seguridad que deben tomar los conductores para garantizar la protección de sus derechos tanto como de los peatones.
2. La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial aportar con difusiones y capacitaciones sobre evitar llegar un exceso de ocupantes al ser una conducta imprudente que puede lesionar los derechos de quienes se encuentran en la vía pública.
3. Disponer la INEC Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, elaborar un nuevo y amplio estudio de campo sobre los casos de exceso de ocupantes en vehículos particulares pues durante la investigación no se encontró este tipo de información, y al tenerse resultados las autoridades pueden tomar consciencia sobre la gravedad del problema.
4. Proponer a la Asamblea Nacional del Ecuador considerar el vacío que existe al no estar regulado el exceso de ocupantes en vehículos particulares como contravención de tránsito para poder proteger los bienes jurídicos y mantener una sociedad de paz y seguridad.

Propuesta de reforma de Ley



REPÚBLICA DEL ECUADOR. ASAMBLEA NACIONAL CONSIDERANDO:

Que, el artículo 1 de la Constitución de la República declara al Ecuador como un Estado “constitucional de derechos y justicia, intercultural y plurinacional”, siendo un deber primordial su respeto, promoción, protección y garantía;

Que, la letra b) del número 3, del artículo 66 de la Constitución de la República del Ecuador reconoce y garantiza a las personas una vida libre de violencia en el ámbito público y privado. El Estado adoptará las medidas necesarias para prevenir, eliminar y sancionar toda forma de violencia;

Que, la Constitución, de conformidad con el artículo 75, reconoce a las personas el derecho al acceso gratuito a la justicia y a la tutela efectiva, imparcial y expedita de sus derechos e intereses, con sujeción a los principios de inmediación y celeridad, y que en ningún caso quedarán en indefensión;

Que, el artículo 76 de la Constitución dispone que en todo proceso en los que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, como es en materia penal, se asegurará garantías y derechos que constituyen el debido proceso, tanto de la persona procesada como de las víctimas; en tal sentido, es obligación mejorar el texto normativo en procura de su adecuada aplicación;

Que, de conformidad con el artículo 76 de la Constitución, se debe garantizar la debida proporcionalidad entre infracciones y las sanciones penales; deben existir sanciones

168

no privativas de la libertad, las que tienen que respetar los derechos de las personas, y deben ser impuestas mediante procedimientos adversariales, transparentes y justos;

Que, de acuerdo al artículo 84 de la Constitución, la Asamblea Nacional y todo órgano con potestad normativa debe adecuar formal y materialmente las leyes y demás actos

normativos a los derechos previstos en la Constitución y los Tratados Internacionales y los necesarios para garantizar la dignidad del ser humano;

Que, la Constitución, en el inciso primero del artículo 424, señala que es la norma suprema y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico, y por lo tanto, las normas y los actos del poder público deben mantener conformidad con las disposiciones constitucionales, caso contrario carecerán de eficacia jurídica;

Que, el Código Orgánico de la Función Judicial, establece en su Artículo 28 inciso tercero que Los principios generales del derecho, así como la doctrina y la jurisprudencia, servirán para interpretar, integrar y delimitar el campo de aplicación del ordenamiento legal, así como también para suplir la ausencia o insuficiencia de las disposiciones que regulan una materia

Que, de acuerdo al artículo 120 número 6 de la Constitución, la Asamblea Nacional puede expedir, codificar, reformar o derogar leyes. En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales expide la presente:

LEY ORGÁNICA REFORMATORIA AL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL

Art. 1.- Agrégase a continuación del artículo 28.1, un artículo con el siguiente texto:

“**Art. 28.2.- Autopuesta en peligro de la víctima:** No existe infracción penal cuando, el actuar riesgoso de la víctima haya ocasionado la comisión de la conducta penalmente relevante, siempre y cuando concurren los siguientes requisitos:

1. Conocimiento de la víctima en el riesgo al cual se incorpora;
2. Violación al principio de autorresponsabilidad;
3. Ejecución de riesgo realizado por la propia víctima donde un tercero colabora;

169

4. No exista vinculo de garante con la víctima.”

Art. 2.- Agrégase a continuación del artículo 32, un artículo con el siguiente texto:

“**Art. 32.1.- Consentimiento de la víctima:** No existe infracción penal cuando se actúa con el consentimiento del titular del bien jurídico protegido, siempre y cuando se reúnan todos los siguientes requisitos:

1. 2. 3. 4. 5.

El consentimiento debe quedar debidamente manifestado, sin que necesariamente sea expreso.

Los bienes jurídicos susceptibles de disposición por el titular deben estar expresamente autorizados en la ley.

Únicamente las personas capaces conforme con la ley pueden disponer de sus bienes jurídicos.

El consentimiento dado por el titular del bien jurídico no debe adolecer de vicio alguno (error, fuerza, engaño)

El consentimiento debe concederse antes la comisión del hecho.

DISPOSICIÓN FINAL

Dado y suscrito en la sede de la Asamblea Nacional, ubicada en el Distrito Metropolitano de Quito, provincia de Pichincha, a los veinticuatro días del mes de marzo de dos mil veintidós.

La presente
en el Registro Oficial.

enmienda entrará en vigor en ciento ochenta días a partir de su publicación

170

.....

F. en ejercicio de la Presidencia

.....

F. Secretario General

PALACIO NACIONAL, DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, A LOS VEINTICUATRODÍAS DEL MES DE MAYO DE DOS MIL VEINTIDÓS.

SANCIONASE Y PROMULGASE

.....

F. PRESIDENTE CONSTITUCIONAL

10. Bibliografía

Libros

Agudelo, M. (2015). El debido proceso.

<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5238000.pdf>

Aguilar, L. (2009). Bien jurídico, víctima y sanción penal.

<http://www.unis.edu.gt/ap/fetch/bien-juridico-victima-derecho-penal.pdf>

Aguirre, G. (2022). Infracción penal.

<https://zonalegal.net/uploads/documento/Infraccion%20Penal.pdf>

Astudillo, W. (2022). Etapa de juicio en el procedimiento ordinario dentro del sistema oral acusatorio ecuatoriano. *Derecho Crítico: Revista Jurídica, Ciencias Sociales y Políticas* Vol. II, Núm. 2. <https://pjenlinea3.poder-judicial.go.cr/biblioteca/uploads/Archivos/Articulo/Etapa%20de%20juicio%20en%20el%20procedimiento%20ordinario%20dentro%20del%20sistema%20oral%20acusatorio%20ecuatoriano.pdf>

Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española. (2004). Las contravenciones.

<https://derechoecuador.com/las-contravenciones/>

Diccionario panhispánico del español jurídico. (2023). Responsabilidad penal.

<https://dpej.rae.es/lema/responsabilidad-penal>

Cabanellas, G. (2003). *Diccionario enciclopédico de Derecho Usual*. Buenos Aires-Argentina: Heliasta.

Cáceres, R. (2013). *El Delito de Conducción en Estado de Ebriedad*. Lima - Perú: Juristas Editores.

Carrara, F. (1971). *Programa de derecho criminal*. Ed. Temis. Vol. I, Nro. 21. Bogotá: Colombia.

Carrasco, X.; y, Trelles, D. (2020). *La ponderación en la tutela de los derechos fundamentales en el Ecuador*. Universidad Católica de Cuenca.

- Caro, D. (1994). Sistema penal y mínima intervención: de una función simbólica a una función real. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5109843.pdf>
- Castillo, J. (2004): Principios del derecho penal. Parte general, Gaceta Jurídica. Lima: Perú.
- Consejo Cantonal de Protección Integral de Derechos en Guayaquil. (2023). Conoce las diferencias entre delito y contravención. <https://bumpandrunchat.com/wp-content/uploads/2022/03/cual-es-la-diferencia-entre-delito-y-contravencion.jpg>
- Consejo de la Judicatura. (2013). III Curso de Formación Inicial. <https://www.funcionjudicial.gob.ec/www/pdf/concursojuecesnotarios/materialdeapoyo/Presentacion-CONTRAVENCIONES%20TRANSITO.pdf>
- Cordini, N. (2014). La finalidad de la pena es, según Kant, ¿puramente retributiva?. Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso Nro.. 43. https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-68512014000200019
- Corte Nacional de Justicia. (2018). Criterio no vinculante 1103-P-CNJ-2018. https://www.cortenacional.gob.ec/cnj/images/pdf/consultas_absueltas/Penales/transito/013.pdf
- Creus, C. (1995). Reparación del daño producido por el delito. Rubinzal – Culzoni Editores. Sata Fe: Argentina.
- Diccionario panhispánico del español jurídico. (2023). Ponderación de los derechos fundamentales. <https://dpej.rae.es/lema/ponderaci%C3%B3n-de-los-derechos-fundamentales>
- El Universo. (2021). Las multas de tránsito más comunes en Ecuador. <https://www.eluniverso.com/noticias/ecuador/las-multas-de-transito-mas-comunes-en-ecuador-nota/>
- Escuela de la Función Judicial. (2013). El rol del juez en materia de contravenciones. <https://www.funcionjudicial.gob.ec/www/pdf/concursojuecesnotarios/catalogos/Syllabus%20-%20Contravenciones%20penales.pdf>

Extra. (2023). Cuenca –choque de auto y tráiler dejó una persona fallecida y cuatro heridos graves. <https://www.extra.ec/noticia/provincias/cuenca-choque-auto-trailer-dejo-persona-fallecida-cuatro-heridos-graves-90384.html>

Farinango, A. (2013). Los juicios de contravención muy grave por prestar servicios de transporte de pasajeros o bienes sin contar con el correspondiente título habilitante, tipificado en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tramitados en el juzgado séptimo de tránsito del cantón Quito en el año 2012. <https://docplayer.es/79692588-Republica-del-ecuador.html>

Gallegos, B. (2010). La Responsabilidad en el delito de Tránsito. Quito-Ecuador: Imprenta y publicidad IMPUBLIC.

Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM. (2000). Conceptos de responsabilidad. <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/7/3496/5.pdf>

Instituto Nacional de Estadística y Censo de Panamá. (2011). Conceptos y definiciones. <https://www.inec.gob.pa/archivos/P3141Conceptos.pdf>

Jaramillo, F. (2023). Diferencia entre delito y contravención. <https://vlex.com.co/vid/es-diferencia-delito-contravencion-679348725#:~:text=Siendo%20el%20delito%20la%20conducta,por%20una%20infracci%C3%B3n%20de%20tr%C3%A1nsito.>

Lascuraín, J. (2019). Manual de Introducción al Derecho Penal. Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado. Madrid: España. https://www.boe.es/biblioteca_juridica/abrir_pdf.php?id=PUB-DP-2019-110

Leyva, M. (2016). El bien jurídico y las funciones del derecho penal. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5586021.pdf>

Maza, A. (2016). La infracción penal (COIP, comentario -6). <http://angelitomaza.blogspot.com/2014/06/la-infraccion-penal-coip-comentarios-6.html>

Nieves, R. (s.f.). Lagunas del derecho y sus repercusiones en la aplicación y observancia de los derechos y garantías de las personas.

- <https://www.studocu.com/ec/document/universidad-de-guayaquil/logica-y-argumentacion-juridica/lagunas-del-derecho-logica-y-argumentacion-juridica/22722881> Nino, C. (2003). Las teorías dogmáticas: la teoría del bien jurídico protegido. <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/2/892/6.pdf>
- Peña, O.; y, Almanza, F. (2010). Teoría del Delito. Lima - Perú: Asociación Peruana de ciencias Jurídicas y Conciliación.
- Portal Web Deficién.De (2023). Definición de contravención.
<https://definicion.de/contravencion/>
- Reyes, I. (2015). Un concepto de riesgo permitido alejado de la imputación objetiva.
https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-00122015000100005#:~:text=En%20el%20riesgo%20permitido%2C%20es,ello%20porque%20esa%20incapacidad%20est%C3%A1
- Rodríguez, M. (2013). Historia vial del Ecuador.
<https://es.scribd.com/document/411364619/Historia-Vial-Del-Ecuador>
- Sigcho, P. (2009). El sistema de procedimiento penal acusatorio oral publico establecido en la Constitución de la República del Ecuador.
<https://dspace.uazuay.edu.ec/bitstream/datos/874/1/07499.pdf>
- Soria, S. (2019). Criterios contradictorios de interpretación de los plazos para la Prescripción del Ejercicio de la Acción en las Contravenciones Penales y su afectación a la Seguridad Jurídica.
<http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/20636/1/T-UCE-0013-JUR-022-P.pdf>
- Sumalla, J. (2013). Sanciones penales y ejecución penal.
<https://www.pensamientopenal.com.ar/system/files/2013/05/doctrina36157.pdf>
- Vidal, G. (2023). ¿Qué es la responsabilidad penal?.
<https://www.gersonvidal.com/blog/responsabilidad-penal/>
- Zuñiga, L. (2014). Código Orgánico Integral Penal. Serie Justicia y Derechos Humanos. Neoconstitucionalismo y Sociedad. Ministerio de Justicia, Derechos Humanos y

Cultos – Subsecretaria de Desarrollo Normativo. Quito: Ecuador.

https://www.oas.org/juridico/PDFs/mesicic5_ecu_ane_con_judi_c%C3%B3d_org_int_pen.pdf

Normas

Código Orgánico Integral Penal (2014). Registro Oficial Suplemento 180 de 10-feb.-2014.

https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/03/COIP_act_feb-2021.pdf

Código Nacional de Transito - Ley 769 de 2002.

https://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic2_col_ley_769_2002.pdf

Convención sobre la Circulación Vial. (1968).

<https://www.dipublico.org/10838/convencion-sobre-la-circulacion-vial-viena-8-de-noviembre-de-1968/>

Constitución de la República del Ecuador. (2008). Registro Oficial 449 de 20-oct-2008.

https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf

Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial. (2008). Registro Oficial

Suplemento 398 de 07-ago.-2008. https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/08/LOTAIP_6_Ley-Organica-de-Transporte-Terrestre-Transito-y-Seguridad-Vial-2021.pdf

Ley de Tránsito. (2009). https://leyes-cl.com/ley_de_transito/79.htm

Ley Orgánica de Transporte, Terrestre Transito y Seguridad Vial. (2008). Registro Oficial

Suplemento 398 de 07-ago.-2008. https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/08/LOTAIP_6_Ley-Organica-de-Transporte-Terrestre-Transito-y-Seguridad-Vial-2021.pdf

Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México. (2015). Publicado en la Gaceta del Distrito Federal.

<https://www.ssc.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Transito/Actualizaciones/Reglamento-de-Transito-CDMX.pdf>

Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Trasmito – Código de Transito. (2014).
Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías.
https://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2015/08/D_-NRO_016-2009-MTC_AL_05.05.14.pdf

11. Anexos

11.1. Anexo 1: Formato de las entrevistas



Universidad
Nacional
de Loja

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

Facultad, Jurídica, Social y Administrativa

Carrera de Derecho

Distinguido profesional de la manera más respetuosa me dirijo a usted y le solicito se sirva en contestar las siguientes interrogantes, sobre el tema “**Regúlese en el Código Orgánico Integral Penal como contravención de primera clase el exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación**”. Cuyos resultados me permitirán culminar mi trabajo de integración curricular.

Peguntas:

- 1. ¿Considera usted que es importante regular el exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación, dentro del Código Orgánico Integral Penal?**

Si ()

No ()

2. ¿Tiene conocimiento que, en el Código Orgánico Integral Penal, el exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación, no se encuentra regulado como una contravención?

Si ()

No ()

3. ¿Cree usted que la falta de normativa en cuanto al exceso de ocupantes de vehículos particulares en circulación vulnera el derecho a la seguridad vial y a transitar de forma tranquila y libre?

Si ()

No ()

4. ¿Considera usted que regular el exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación como contravención disminuirá accidentes de tránsito, considerando que un accidente de tránsito, no solo son siniestros graves?

Si ()

No ()

5. ¿Considera usted necesario presentar una propuesta de reforma que permita regular el exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación, como contravención de primera clase en el Código Orgánico Integral Penal

Si ()

No ()

Gracias por su colaboración

11.2. Anexo 2: Formato de las encuestas



Universidad
Nacional
de Loja

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

Facultad, Jurídica, Social y Administrativa

Carrera de Derecho

Distinguido profesional de la manera más respetuosa me dirijo a usted y le solicito se sirva en contestar las siguientes interrogantes, sobre el tema **“Regúlese en el Código Orgánico Integral Penal como contravención de primera clase el exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación”**. Cuyos resultados me permitirán culminar mi trabajo de integración curricular.

Preguntas:

- 1. Según su criterio, conoce si en el Código Orgánico Integral Penal, se encuentra regulado el exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación, como contravención de tránsito?**
- 2. Conoce de algún caso en el que los accidentes de tránsito se dan producto del exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación?**
- 3. ¿ Cree usted que un Agente civil de tránsito, tiene la facultad de sancionar el exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación?**

4. **Considera necesario regular como contravención en el Código Orgánico Integral Penal, el exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación?**

5. **Que sugerencia daría usted para solucionar el exceso de ocupantes en vehículos particulares en circulación?**

Gracias por su colaboración

11.3. Anexo 3: Certificado de traducción del resumen al idioma inglés



ALICIA M. SUING OCHOA
ABOGADA/PERITO TRADUCTOR/MEDIADORA
MAT: 11-2015-270
CALIFICACIÓN PERITO N° 1238594
Cell: 0992851537 correo: amsuing@gmail.com

Loja, 29 de enero del 2024

Yo, **ALICIA MARGARITA SUING OCHOA**, con cédula de identidad 1104506322, profesora de inglés con registro en la Senescyt 1008-11-1087914 y perito acreditado con número decalificación 1238594 certifico:

Qué tengo el conocimiento y dominio del Idioma Español e inglés y que la traducción del resumen del trabajo de integración curricular titulado, **REGÚLESE EN EL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL COMO CONTRAVENCIÓN DE PRIMERA CLASE EL EXCESO DE OCUPANTES EN VEHÍCULOS PARTICULARES EN CIRCULACIÓN** cuya autoría es de la estudiante **Ariana Denisse Dávila Tinitana**, con cédula **1950015162**, esverdadero y correcto a mi mejor saber y entender.

Atentamente



Firmado electrónicamente por:
**ALICIA
MARGARITA
SUING OCHOA**

Lic. Alicia Suing Ochoa