



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA

CARRERA DE DERECHO

“VULNERACIÓN A LA GARANTÍA CONSTITUCIONAL PREVISTA EN EL ARTÍCULO 76 NUMERAL 7 LITERAL b) DE LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA, POR EL PROCEDIMIENTO DE JUZGAMIENTO DE LA CONTRAVENCIÓN MUY GRAVE DE TRÁNSITO COMETIDA EN FLAGRANCIA, ESTABLECIDO EN EL ART. 178.1 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL”

Tesis previa al Título de Abogado

AUTOR: Edgar Briceño Ruíz.

**DIRECTOR DE TESIS: Dr. Mario Alfonso Guerrero
González Mg. Sc.**

Loja-Ecuador

2012

CERTIFICACIÓN.

Dr. Mario Alfonso Guerrero González Mg. Sc.

DOCENTE DE LA CARRERA DE DERECHO DE LA MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA.

CERTIFICO:

Haber dirigido y revisado prolijamente el contenido y forma del presente trabajo de investigación jurídica presentado por el postulante **EDGAR BRICEÑO RUIZ**, bajo el título de **“VULNERACIÓN A LA GARANTÍA CONSTITUCIONAL PREVISTA EN EL ARTÍCULO 76 NUMERAL 7 LITERAL b) DE LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA, POR EL PROCEDIMIENTO DE JUZGAMIENTO DE LA CONTRAVENCIÓN MUY GRAVE DE TRÁNSITO COMETIDA EN FLAGRANCIA, ESTABLECIDO EN EL ART. 178.1 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL”**, la presente tesis cumple con las normas de graduación vigentes en la Universidad Nacional de Loja, por lo que autorizo su presentación ante el respectivo Tribunal de Grado.

Loja, Agosto del 2012.

.....
Dr. Mario Alfonso Guerrero González Mg. Sc.
DIRECTOR DE TESIS

AUTORÍA.

Los criterios, análisis y opiniones del presente trabajo de investigación jurídica bajo el título de **“VULNERACIÓN A LA GARANTÍA CONSTITUCIONAL PREVISTA EN EL ARTÍCULO 76 NUMERAL 7 LITERAL b) DE LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA, POR EL PROCEDIMIENTO DE JUZGAMIENTO DE LA CONTRAVENCIÓN MUY GRAVE DE TRÁNSITO COMETIDA EN FLAGRANCIA, ESTABLECIDO EN EL ART. 178.1 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL”** son de exclusiva responsabilidad del autor.

.....
Edgar Briceño Ruiz

AUTOR

DEDICATORIA.

El presente trabajo investigativo lo dedico a Dios y a mi Familia, quienes han sido un pilar fundamental para que hoy se vean materializados todos mis esfuerzos y mis metas de mi preparación profesional.

Edgar Briceño Ruiz

AGRADECIMIENTO.

Mi agradecimiento va dirigido a la Universidad Nacional de Loja, a la Modalidad de Estudios a Distancia, y especialmente a la Carrera de Derecho, por haberme permitido realizar mis estudios superiores, a todos los catedráticos, personal administrativo y de manera muy especial al Dr. Mario Alfonso Guerrero González, Director de Tesis, quien me asesoró con sus conocimientos durante todo el desarrollo del presente trabajo de investigación jurídica hasta su culminación.

EL AUTOR.

TABLA DE CONTENIDOS

1. TÍTULO.

2.- RESUMEN.

2.1 ABSTRACT.

3.- INTRODUCCIÓN.

4. - REVISIÓN DE LITERATURA.

4.1 MARCO CONCEPTUAL.

4.1.1 Conceptualizaciones de Garantías Constitucionales y Vulneración de Derechos.

4.1.1.1 Garantía Constitucional.

4.1.1.2 Vulneración de Derechos Constitucionales.

4.1.2 Nociones Generales sobre Tránsito, Transporte y Seguridad Vial.

4.1.2.1 El Tránsito.

4.1.2.1.1 El Tráfico.

4.1.2.2 El Transporte.

4.1.2.3 La Seguridad Vial.

4.1.2.3.1 Prevención de Accidentes de Tránsito.

4.1.3 Las Infracciones de Tránsito.

4.1.3.1 Delito.

4.1.3.2 Contravención.

4.1.4 La Flagrancia.

4.2 MARCO DOCTRINARIO.

4.2.1 El Debido Proceso y la Clasificación de las Garantías Constitucionales.

4.2.2 Evolución Histórica de la Legislación de Tránsito.

4.2.3 Grados de Culpabilidad.

4.2.3.1 Culpa.

4.2.3.2 Imprudencia.

4.2.3.3 Impericia.

4.2.3.4 Negligencia.

4.2.3.5 Inobservancia de la Ley.

4.2.4 La Sanción Penal y la Responsabilidad Civil por el cometimiento de una Contravención de Tránsito.

4.3 MARCO JURÍDICO.

4.3.1 El derecho a disponer de los medios y tiempo para la preparación de la defensa en la Constitución de la República del Ecuador.

4.3.2 Las Contravenciones de Tránsito en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

4.3.2.1 Principios Normativos de las Infracciones de Tránsito.

4.3.2.2 La Contravención Muy Grave de Tránsito.

4.3.2.3 Procedimiento de Juzgamiento de las Contravenciones de Tránsito.

4.3.2.3.1 Procedimiento para el Juzgamiento de la Contravención Muy Grave de Tránsito cuando se presume flagrancia de conformidad al Parte Policial.

4.4 LEGISLACIÓN COMPARADA.

4.4.1 Legislación de Perú.

5.- MATERIALES Y MÉTODOS.

5.1.- Materiales, Métodos y Técnicas.

6.- RESULTADOS.

6.1.- Presentación de los resultados de las encuestas.

6.2.- Presentación de los resultados de las entrevistas.

7.- DISCUSIÓN.

7.1.- Fundamentación de la Propuesta de Reforma.

7.2.- Verificación de Objetivos.

7.3.- Contrastación de Hipótesis.

8.- CONCLUSIONES.

9.- RECOMENDACIONES.

9.1.- PROPUESTA JURÍDICA.

10.- BIBLIOGRAFÍA

11.- ANEXOS

11.1 Formato de Encuesta y Entrevista.

11.2 Proyecto de Tesis.

ÍNDICE.

1.- TÍTULO:

“VULNERACIÓN A LA GARANTÍA CONSTITUCIONAL PREVISTA EN EL ARTÍCULO 76 NUMERAL 7 LITERAL b) DE LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA, POR EL PROCEDIMIENTO DE JUZGAMIENTO DE LA CONTRAVENCIÓN MUY GRAVE DE TRÁNSITO COMETIDA EN FLAGRANCIA, ESTABLECIDO EN EL ART. 178.1 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL”

2.- RESUMEN.

Nuestra actual Constitución de la República del Ecuador, la misma que fue aprobada mediante referéndum y publicada en el R. O. Nro. 449 del 20 de octubre del año 2008, introduce importantes garantías de los derechos constitucionales, siendo la principal en cuanto a los procedimientos ya sean administrativos o judiciales, los principios del DEBIDO PROCESO, que se encuentran establecidos en el Art. 76 y 77 de la Carta Magna.

En el Art. 76 numeral 7 se recopilan las principales garantías del derecho constitucional a la defensa que es la base de la Administración de Justicia en el Ecuador, estableciéndose que el procesado no podrá ser privado de su derecho a la defensa, ser oído en igualdad de condiciones y oportunidades, a ser asistido por un abogado o Defensor Público, ser juzgado ante un juez competente e imparcial, y en lo referente a la presente tesis al derecho de contar con los medios y tiempo para la preparación de su defensa.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con su última reforma establecida por la Ley Reformatoria publicada en el R.O. Nro. 415 del 29 de marzo del 2011, agrega un artículo al Art. 178 de la Ley de Tránsito, estableciéndose un procedimiento sumamente rápido para el juzgamiento de una contravención muy grave, cuando es cometida en flagrancia, determinándose que en una sola audiencia dentro de las 24 horas desde la aprehensión del presunto contraventor, se concederá la prueba y se sentenciará al final de la misma diligencia.

Por disposición constitucional, para que una persona que se encuentre procesada, ejerza su correcta defensa, se requiere que le patrocine un abogado, y un tiempo considerable para solicitar las pruebas correspondientes.

La actual normativa de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, concretamente en el Art. 178.1 establece que cuando una persona sea sorprendida en el cometimiento de una contravención muy grave de tránsito, se procederá a su inmediata aprehensión y se la podrá dentro de las 24 horas a disposición del Juez de Tránsito para que en una sola audiencia dentro de este lapso de tiempo se la juzgue.

La indicada disposición legal atenta contra la garantía constitucional de disponer de los medios y tiempo para la preparación de la defensa prevista en la Constitución de la República del Ecuador en su Art. 76 numeral 7 literal b), principalmente porque establece taxativamente que la audiencia de juzgamiento se efectuará dentro de las 24 horas desde que haya sido aprehendido el presunto contraventor, diligencia en la que se concederá la prueba y se dictará la sentencia.

Lo indicado constituye un problema jurídico de importante relevancia y trascendencia, debido a que por razones de lógica y de experiencia en la práctica de este tipo de procedimientos de tránsito, se puede establecer de modo inequívoco que dentro de las 24 horas no se puede preparar una defensa adecuada para el presunto contraventor, pues el abogado defensor debe enterarse de los cargos que se le acusa, esto es revisar la boleta de

citación y el parte policial, para determinar si cumple los requisitos legales, pues la actual normativa de tránsito exige que sea completo el parte policial, con indicación de circunstancias y croquis, lo cual en muchos procesos contravencionales sobre esta materia no se cumple por parte de los Agentes de Tránsito.

Desde otra perspectiva se debe considerar que si bien el parte del Agente manifiesta que la infracción ha sido cometida en flagrancia, no se puede dar absoluta preponderancia a dicho parte, pues puede ocurrir que el agente no presenciara la supuesta infracción sino que se enteró por las personas que estuvieron en el lugar.

También el abogado de la defensa del presunto contraventor tiene que examinar las posibles causas de la supuesta infracción, debido a que por ejemplo una contravención muy grave que sería los daños materiales que no superen dos remuneraciones básicas unificadas, que perfectamente puede ser un roce entre vehículos, es necesario determinar cuál de los dos conductores tuvo la responsabilidad para lo cual se requiere la reconstrucción de los hechos, siendo incluso necesario hasta que se traslade el juzgado a la escena de los hechos.

Por lo indicado y por muchas razones más la defensa de una persona como sujeto de derechos constitucionales requiere de un tiempo considerable de preparación y búsqueda de las pruebas de descargo de las cuales se crea asistido el presunto contraventor, pues es inocente hasta que en sentencia se declare lo contrario.

La defensa del presunto contraventor puede requerir de presentación de testigos, pruebas documentales, exámenes de alcoholemia y de sustancias estupefacientes adicionales a los realizados por la policía, reconstrucción de los hechos, peritajes, entre otros. Todo lo indicado constituye un derecho fundamental del debido proceso, por lo que la Constitución de la República establece literalmente que se debe disponer del tiempo y medios para la preparación de la defensa.

Finalmente como lo indiqué anteriormente toda defensa requiere de tiempo para su preparación, ya sea de un abogado particular y de un defensor público con mucha más razón, lo indicado no quiere decir que un defensor público no tenga la capacidad para una adecuada defensa, sino que dispone de mucho menos tiempo para la preparación, pues es llamado a la audiencia para suplir el hecho de que el procesado no tenga defensor particular, con lo que conlleva que el defensor público no este enterado del caso, ni de las circunstancias, que no haya hablado con su defendido y que no tenga una correcta defensa, todo esto en razón del tiempo muy ínfimo de 24 horas que establece la Ley de Tránsito.

2.1 ABSTRACT.

Our current Constitution of the Republic of Ecuador, the same one that was approved by means of referendum and published in R. O. N° 449 of 20th October of the year 2008, it introduces important guarantees of the constitutional rights, being the main one as for the procedures is already administrative or judicial, the principles of the DUE PROCESS that are established in Art. 76 and 77 of the Great Letter.

In Art. 76 numeral 7 the main guarantees are gathered from the constitutional right to the defense that is the base of the Administration of Justice in Ecuador, settling down that the one processed won't be able to be deprived from their right to the defense, to be heard in equality of conditions and opportunities, to be attended by a lawyer or Public Defender, to be judged before a competent and impartial judge, and regarding the present thesis to the right of having the means and time for the preparation of their defense.

The Organic Law of Terrestrial Transport, Traffic and Security Vial, with their last reformation settled down by the Reformatory Law published in R.O. N° 415 of March 29 the 2011, he/she adds an article to Art. 178 of the Law of Traffic, settling down an extremely quick procedure for the judgment of a very serious breach, when it is made in flagrancy, being determined that in a single audience in the 24 hours from the presumed infringer's apprehension, the test will be granted and it will be sentenced at the end of the same diligence.

For constitutional disposition, so that a person that is processed, exercise her correct defense, it is required him to sponsor his a lawyer, and a considerable time to request the corresponding tests.

The current one normative of the Organic Law of Terrestrial Transport, Traffic and Security Vial, concretely in Art. 178.1 establish that when a person is surprised in the commitment of a very serious breach of traffic, you will proceed to her immediate apprehension and she will be possible it in the 24 hours to disposition of the Judge of Traffic so that in a single audience inside this lapse of time judges it to him.

The attentive suitable legal disposition against the constitutional guarantee of having the means and time for the preparation of the defense foreseen in the Constitution of the Republic of Ecuador in their Art. 76 numeral 7 literal b), mainly because expressly establish that the judgment audience will be made in the 24 hours settles down since the presumed infringer has been apprehended, it obtains in the one that the test will be granted and the sentence will be dictated.

That indicated constitutes a juridical problem of important relevance and transcendence, because for logic reasons and of experience in the practice of this type of traffic procedures, it can settle down in unequivocal way that cannot get ready an appropriate defense for the presumed infringer in the 24 hours, because the lawyer defender should find out the positions that he is accused, this is to revise the citation ticket and the police part, to determine if it completes the legal requirements, because the current one normative of

traffic it demands him to be complete the police part, with indication of circumstances and outline, that which in many processes contravencionales on this matter is not completed on the part of the Agents of Traffic.

From another perspective it should be considered that although the apparent Agent's part that the infraction has been made in flagrancy, one cannot give absolute preponderance to this part, because it can happen that the agent doesn't witness the supposed infraction but rather she found out for people that were in the place.

The lawyer of the presumed infringer's defense also has to examine the possible causes of the supposed infraction, because for example a very serious breach that would be the material damages that don't overcome two basic unified remunerations that perfectly can be a close contact among vehicles, it is necessary to determine which of the two drivers he had the responsibility for that which the reconstruction of the facts is required, being even necessary until it moves the tribunal to the scene of the facts.

For that indicated and for many reasons more the defense of a person like subject of constitutional rights it requires of a considerable time of preparation and search of the discharge tests of which the presumed infringer is attended, because it is innocent until in sentence the opposite is declared.

The presumed infringer's defense can require of witnesses' presentation, documental tests, alcohol rate exams and of stupefying additional substances to those carried out by the police, reconstruction of the facts,

especial tests, among other. All that indicated constitutes a fundamental right of the due process, for what the Constitution of the Republic settles down literally that it should have the time and means for the preparation of the defense.

Finally as it indicates it previously all defense it requires of time for their preparation, either of a pled particular and of a public defender with much more reason, that indicated doesn't mean a public defender not to have the capacity for an appropriate defense, but rather it has much less time for the preparation, because it is called to the audience to replace the fact that the one processed doesn't have particular defender, with what bears that the public defender not this informed of the case, neither of the circumstances that he has not spoken with his protected one and that he doesn't have a correct defense, all this in reason of the very tiny time of 24 hours that establishes the Law of Traffic.

3.- INTRODUCCIÓN.

El presente trabajo de Investigación Jurídica referente a la **“VULNERACIÓN A LA GARANTÍA CONSTITUCIONAL PREVISTA EN EL ARTÍCULO 76 NUMERAL 7 LITERAL b) DE LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA, POR EL PROCEDIMIENTO DE JUZGAMIENTO DE LA CONTRAVENCIÓN MUY GRAVE DE TRÁNSITO COMETIDA EN FLAGRANCIA, ESTABLECIDO EN EL ART. 178.1 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL”**, fue realizado con dedicación, investigación y esmero; el cual también forma parte indispensable de mi formación profesional y me permite obtener el título de Abogado de los Tribunales de la República del Ecuador, luego de haberme formado y forjado durante seis años en la Carrera de Derecho de la Modalidad de Estudios a Distancia de la Universidad Nacional de Loja.

El tema de la presente tesis, fue seleccionado de la problemática social y jurídica de los derechos del procesado en un trámite contravencional de tránsito, especialmente del derecho a disponer del tiempo y medios para preparar su defensa establecido en el Art. 76 numeral 7 literal b) de la Constitución de la República, y la vulneración de la indicada garantía constitucional por el procedimiento de juzgamiento de una contravención muy grave en flagrancia, trámite excesivamente rápido y que produce desigualdad procesal e inseguridad jurídica, debido a que en el lapso de 24 horas no se puede formular todas las pruebas documentales, materiales ni

testimoniales que el procesado requiere en el correcto ejercicio de su derecho a la defensa..

Esta investigación ha sido debidamente revisada por mi Director de Tesis, el cual sabiamente me ha sabido dirigir para llegar a su conclusión, presentando las respectivas conclusiones, recomendaciones y propuesta de reforma jurídica.

El presente trabajo ha sido estructurado de la siguiente manera:

Primeramente he efectuado la REVISIÓN DE LITERATURA, la misma que aborda teóricamente la problemática desde una Marco Conceptual en el que se describen: Conceptualizaciones sobre Garantías Constitucionales, Vulneración de Derechos; Nociones Básicas del Tránsito, Transporte y Seguridad Vial; Las Infracciones de Tránsito; y la Flagrancia, así mismo desde un Marco Doctrinario en el cual analizó integralmente los aspectos dogmáticos del Debido Proceso y la Clasificación de las Garantías Constitucionales; Evolución Histórica de la Legislación de Tránsito; Responsabilidad Penal en las Contravenciones de Tránsito; Grados de Culpabilidad; Sanción Penal y Responsabilidad Civil por el cometimiento de una Contravención de Tránsito. Finalmente se encuentra el Marco Jurídico, en el que efectúo un análisis detallado de las disposiciones jurídicas de la Constitución de la República del Ecuador, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y un estudio de Legislación Comparada.

A continuación hago referencia a los MATERIALES Y MÉTODOS que se emplearon en cada fase de la ejecución del proyecto de tesis, tanto para la

recopilación de información bibliográfica como empírica mediante las técnicas de encuesta y entrevista.

En el siguiente apartado referente a los RESULTADOS muestro los datos obtenidos de la aplicación de las encuestas y entrevistas, en un número de 30 y 5 respectivamente, a una población determinada por Funcionarios Judiciales, Abogados en libre ejercicio y Docentes Universitarios de la ciudad de Loja y Catamayo, presentando los mismos con su respectivo gráfico, interpretación y análisis del autor.

Luego se encuentra la parte concerniente a la DISCUSIÓN en la cual se efectuó un análisis crítico de la problemática con los conocimientos adquiridos tanto en la investigación bibliográfica como de campo, para posteriormente realizar la verificación de objetivos y contrastación de hipótesis planteados en el proyecto de tesis, así como el fundamento técnico-jurídico de la Propuesta de Reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

En la parte final del presente informe de investigación jurídica se encuentran las conclusiones, las recomendaciones a distintas instituciones públicas y sectores sociales, y la Propuesta de Reforma Jurídica.

Por lo expuesto dejo el presente informe a consideración del H. Tribunal de Grado.

4. - REVISIÓN DE LITERATURA.

4.1 MARCO CONCEPTUAL.

En la presente investigación jurídica referente a la “VULNERACIÓN A LA GARANTÍA CONSTITUCIONAL PREVISTA EN EL ARTÍCULO 76 NUMERAL 7 LITERAL b) DE LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA, POR EL PROCEDIMIENTO DE JUZGAMIENTO DE LA CONTRAVENCIÓN MUY GRAVE DE TRÁNSITO COMETIDA EN FLAGRANCIA, ESTABLECIDO EN EL ART. 178.1 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL”, dentro de lo que es el Marco Conceptual, he considerado conveniente establecer las conceptualizaciones de las categorías de la problemática iniciando por determinar que son las garantías constitucionales, la vulneración de derechos constitucionales (entre ellas incluidas las garantías), establecer nociones generales de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, conceptualizar las infracciones de tránsito, para finalmente definir lo que es la flagrancia, que es parte esencial de la problemática.

Dentro del presente Marco Conceptual no se definen lo que es contravención muy grave, debido a que es un término legal propio de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial de nuestro país, por lo que su estudio lo he pospuesto para el Marco Jurídico, de igual manera el juzgamiento de las contravenciones de tránsito, del cual tampoco existe una definición conceptual, pero que se desarrolla en la indicada ley, como parte adjetiva o procesal dentro de la materia penal de tránsito.

4.1.1 Conceptualizaciones de Garantías Constitucionales y Vulneración de Derechos Constitucionales.

4.1.1.1 Garantía Constitucional.

Para iniciar con el estudio de que son las Garantías Constitucionales, he creído conveniente citar al tratadista Guillermo Cabanellas que en su Diccionario de Derecho Usual las conceptualiza como:

“Conjunto de declaraciones, medios y recursos con que los textos constitucionales aseguran a todos los individuos o ciudadanos el disfrute y ejercicio de los derechos públicos y privados fundamentales que se les reconocen. Las garantías constitucionales pueden suspenderse lícitamente en la forma y plazos que la misma Constitución preceptúe, salvo incurrir en responsabilidad de los gobernantes que las suspendan sin derecho o prorroguen esto sin autorización.”¹

En este mismo contexto lo establece el autor Eduardo Espín quien manifiesta:

“...que es entonces cuando las constituciones no solo adquieren una efectividad normativa más o menos acentuada, sino que se convierten en el eje del ordenamiento jurídico”²

A las Garantías Constitucionales se las puede definir como los mecanismos que la Ley Fundamental o Constitución pone a disposición de la persona para que pueda defender sus derechos, reclamar cuando corren peligro de ser conculcados o indebidamente restringidos; y, por último obtener la reparación cuando son menoscabados.

¹ CABANELLAS Guillermo, **DICCIONARIO DE DERECHO USUAL**, 9na Edición, Tomo II E-M, Editorial HELIASTA, Buenos Aires-Argentina, Año de Publicación 1976, Pág. 249.

² ESPÍN Eduardo, **LA CONSTITUCIÓN COMO NORMA EN DERECHO CONSTITUCIONAL**, 1era Edición, Editorial Tirant lo Blanch, Año de Publicación 2003, Valencia-España, Pág. 41.

Las Garantías Constitucionales, son instituciones normativas y de procedimiento, cuyo objetivo principal es proteger los Derechos Constitucionales y velar por el respeto del Principio de Supremacía de la Constitución.

En el Ecuador de hoy, las garantías de orden procesal, han adquirido la mayor importancia posible, especialmente en los procesos penales, puesto que no podrá existir condena válida si en el camino seguido para su imposición, el Estado no ha respetado las Garantías Constitucionales; y, estas garantías deben ser respetadas desde el primer momento en que la persecución criminal comienza hasta la ejecución completa de la sentencia que se dicte en dicho juicio, permitiendo prevenir la arbitrariedad.

4.1.1.2 Vulneración de Derechos Constitucionales.

Guillermo Cabanellas define jurídicamente el término vulnerar como:

“Antiguamente herir. Con significados actuales, dañar, perjudicar. Infringir, quebrantar.”³

De la cita precedente puedo determinar que por vulneración, se entiende todo acto u omisión que produce afectación a un derecho concreto de una persona o grupo de personas, ya sea de forma directa, es decir con daño inmediato y palpable, o que bien que produzca peligro o amenaza de afectación, o restricción de algún derecho o prerrogativa de cualquier ciudadano sin legal justificación. Ante tal vulneración existen las denominadas garantías jurisdiccionales, siendo la común a casi todos los

³ Ob. Cit., CABANELLAS Guillermo, **DICCIONARIO DE DERECHO USUAL**, Tomo IV S-Z, Pág. 444.

derechos reconocidos por la Constitución, la acción de protección de derechos.

En el mismo contexto indicado, lo establece el Manual Práctico Ecuatoriano de la Editorial Ediciones Legales, que establece al respecto de la acción de protección:

“Es aquella que tiene por objeto el amparo directo y eficaz de los derechos reconocidos en la Constitución, y podrá interponerse cuando exista una vulneración de derechos constitucionales, por actos u omisiones de cualquier autoridad pública no judicial; contra políticas públicas cuando supongan la privación o goce o ejercicio de los derechos constitucionales; y cuando la violación proceda de una persona particular, si la violación del derecho provoca daño grave, si presta servicios públicos impropios, si actúa por delegación o concesión, o si la persona afectada se encuentra en un estado de subordinación, indefensión o discriminación...”⁴

En el ordenamiento jurídico ecuatoriano existen garantías constitucionales de procedimiento o jurisdiccionales como explicaré más adelante, que son aplicables a la vulneración de un derecho específico, tal como el habeas corpus que ampara el derecho a la libertad individual o a la integridad física de cualquier tipo de arbitrariedad, el habeas data que ampara el derecho al acceso a la información personal, y la acción de acceso a la información pública; pero también existen las garantías jurisdiccionales que permite el amparo de todo derechos constitucional diferentes a los que tienen su garantía específica, y que se encuentren vulnerados o amenazados, estas son la acción ordinaria de protección cuando la vulneración provenga de una acto u omisión administrativa del Estado o que provenga de un particular, y

⁴ EDICIONES LEGALES, **MANUAL PRÁCTICO LEGAL ECUATORIANO**, 1era Edición, Corporación MYL, Editorial Ediciones Legales EDLE S.A., Abril 2011, Quito-Ecuador, Pág. 4.

la acción extraordinaria de protección cuando la vulneración se produzca dentro de una resolución o fallo judicial definitivo, al que no puede interponerse los recursos ordinarios que la ley ha previsto.

4.1.2 Nociones Generales sobre Tránsito, Transporte y Seguridad Vial.

Para comprender los fundamentos básicos de la presente tesis, es necesario definir lo que es el Tránsito, el Transporte y la Seguridad Vial.

4.1.2.1 El Tránsito.

Según del Dr. Guillermo Cabanellas lo define como:

“Paso o traslado a través de vías o lugares públicos. Especialmente circulación por calles y caminos.”⁵

Existen innumerables definiciones de lo que es tránsito, la más viable considero que es la que lo define como el desplazamiento de vehículos y personas a lo largo de las vías de circulación, bajo un sistema convencional de normas.

Para el Doctor Luis Mendoza tránsito es:

“la acción de transitar (ir de un lugar a otro por vías o parajes públicos). El concepto suele utilizarse para nombrar al movimiento de los vehículos y las personas que pasan por una calle, una carretera u otro tipo de camino.”⁶

⁵ Ob. Cit., CABANELLAS Guillermo, **DICCIONARIO DE DERECHO USUAL**, Tomo IV S-Z, Pág. 282.

⁶ MENDOZA GARCÍA Luis y otro, **DICCIONARIO JURÍDICO**, 1era Edición, Editorial LIPAE, Quito-Ecuador, Pág. 187.

Desde este punto de vista, el tránsito es un sistema organizado y conformado por el hombre, y algo muy importante la regulación jurídica, que es esencial en toda actividad humana, ya que sin la legislación existiría un caos.

Todas las personas que circulan por la vía pública hacen una parte del mismo, en interdependencia de los unos con los otros, de esta manera cada vez que alguien sale de su casa y comienza andar, entra a formar parte de un todo en movimiento, que independientemente de adónde vayan, los une el objetivo común de circular de un punto a otro, esto es tránsito.

Una característica esencial del tránsito es que cada conducta individual condiciona e influye sobre la de los demás y viceversa, y por ende cada usuario de la vía es responsable de una parte del tránsito (conductores y peatones).

Si bien la seguridad del sistema depende también de los otros elementos que lo forman, la claridad y efectividad de las reglas que lo ordenan, las condiciones adecuadas del camino y su señalización, y las de los vehículos, que circulan en él; no cabe dudas de que son las personas, los usuarios de la vía (peatones y conductores), quienes en cada momento y en cada lugar, con su comportamiento, terminan de conformar y definir las características del mismo.

4.1.2.1.1 El Tráfico.

El término de tráfico es sinónimo de tránsito pero utilizado cuando existe una enorme densidad de transeúntes, a este respecto Juan Acevedo manifiesta que:

“En las grandes urbes, el tráfico vehicular se encuentra presente en casi todas las esferas de la actividad diaria de la gente, y ocasiona numerosos fenómenos entre los que destacan especialmente los congestionamientos.

Los congestionamientos constituyen el problema de tránsito más visible, debido a que esto ocurre cuando el tránsito no es fluido ya que la cantidad de vehículos es superior a la que puede acoger una calle o vía principalmente terrestre, aunque puede ser por vía aérea, fluvial o marítima, aclarando que en estas clases de tránsito no existe los congestionamientos que en el terrestre.”⁷

Un control adecuado del tránsito es responsabilidad de las autoridades competentes, que actualmente se encuentra encargada la Agencia Nacional de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, aunque con la aprobación del sistema de competencias, también los Gobiernos Autónomos Descentralizados tienen competencia en materia de vialidad y tránsito.

Algo muy importante es necesario recalcar que la circulación (tránsito) es anterior al transporte, ya que este es un medio para hacer aquella más cómoda y rápida, interesa para el establecimiento de un plan de transportes urbanos, el conocer los distintos tipos de circulación, sus necesidades y todas sus peculiaridades que influirán en el plan que se proyecta.

⁷ ACEVEDO Juan, **RETOS DEL TRANSPORTE URBANO EN COLOMBIA**, Revista UNIANDINOS, Vol. 173, Bogotá-Colombia, Marzo 2009, Págs. 13–14.

De todo lo analizado se puede concluir que el tránsito es el movimiento de circulación que los peatones los pasajeros y los vehículos realizan cuando se trasladan por la vía pública.

4.1.2.2 El Transporte.

Es necesario aclarar dos formas de conceptos a cerca del transporte, una definición tanto literal como jurídica que entendemos por transporte en primer lugar y, servicios en segundo lugar.

Para Manuel Ossorio manifiesta a cerca del término transporte, que:

“Etimológicamente, esta palabra viene del latín TRANS (al otro lado), y PORTARE (llevar), de allí que transporte en un sentido literal se entiende al traslado de personas o de bienes de un lugar a otro.”⁸

Ahora bien el transporte como servicio, se concentra en el traslado de personas y mercancías. El transporte de carga es la disciplina que estudia la mejor forma de llevar de un lugar a otros bienes

Puede dividirse entre transporte público (aquel solventado y manejado por el Estado) y el transporte privado (que está en manos de particulares). El transporte público no tiene como objetivo la generación de ganancias, sino que debe cumplir con un fin social y ser útil para la comunidad. Se denomina transporte público a aquel en el que los viajeros comparten el medio de transporte y que está disponible para el público en general. Incluye diversos

⁸ OSSORIO Manuel, **DICCIONARIO DE CIENCIAS JURÍDICAS, POLÍTICAS Y SOCIALES**, Editorial HELIASTA, Año de Publicación 2002, Pág. 308.

medios como autobuses, trolebuses, tranvías, trenes, ferrocarriles suburbanos etc.

El más representativo de los modos de transporte privado es el automóvil. Sin embargo, la caminata y la bicicleta también están dentro de esta clasificación. El taxi, pese a ser un servicio de acceso abierto al público, es clasificado como transporte privado.

A más de lo indicado acerca del transporte terrestre, existe el aéreo y el fluvial o marítimo que recibe el nombre de fletamento, de esta manera lo manifiesta el Dr. Ramiro Rengifo:

“En él una persona llamada transportador o armador o fletante se compromete, mediante una contraprestación, a movilizar de un lugar a otro en una nave una mercancía singularizada, o una carga total o parcial determinada según la cabida de la nave por orden del remitente o cargador o fletador y entregarla al destinatario.”⁹

Como se puede determinar el transporte como un servicio se encuentra regulado por la legislación mercantil además de la de tránsito, esto en el sentido de las obligaciones que nacen de los contratos de transporte, ya sea por las diferentes vías, que en el fletamento se denomina carta de porte.

Entonces cabe una última diferenciación entre lo que es el tránsito y el transporte, siendo el primero la movilización por la vías o caminos públicos, y el segundo la actividad comercial que realizan los denominados transportistas de movilizar personas o carga de un lugar a otro, para lo cual

⁹ RENGIFO Ramiro, **CONTRATOS COMERCIALES**, Vol. I La Compraventa Mercantil-El Transporte-El Suministro, 4ta Edición, Editorial COLECCIÓN PEQUEÑO FORO, Bogotá Colombia, Año de Publicación 1986, Pág. 175.

requieren la licencia y demás certificaciones legales que les exigen las autoridades de tránsito.

4.1.2.3 La Seguridad Vial.

La Policía Nacional del Ecuador a través del Departamento de Educación Vial define a uno de los principales elementos de la seguridad vial, que es la conducción defensiva como:

“Manejar con prudencia para evitar accidentes de tránsito a pesar de las acciones incorrectas de otros conductores y de las situaciones ambientales cambiantes.”¹⁰

Desde este punto de vista, un objetivo principal de la educación vial debe ser motivar, en los educandos, la conciencia de ser una parte activa y responsable del sistema del tránsito, posibilitándoles, a través del proceso de enseñanza-aprendizaje:

- Conocer y comprender las características del mismo y las reglas que lo ordenan.
- Comprender los riesgos del sistema (posibilidades de accidentes) y la forma de evitarlos.
- Para desarrollar, como participantes del tránsito, actitudes, conductas, y hábitos seguros, responsables y solidarios para el cuidado y respeto de la propia vida y la de los demás, en el espacio compartido de la vía pública.

¹⁰ Departamento de Educación Vial de la Policía Nacional del Ecuador, **MANUAL BÁSICO DEL BRIGADISTA**, 1era Edición, Editorial de la Dirección Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, Loja-Ecuador, Año de Publicación 2010, Pág. 38.

- Define la acción de circular en la vía pública como un acto social (interacción e interdependencia entre conductores y peatones).

La seguridad (del latín *securitas*) se refiere a aquello que está exento de peligro, daño o riesgo; por lo tanto, el concepto de seguridad vial supone la prevención de accidentes de tráfico con el objetivo de proteger la vida de las personas.

La seguridad vial puede dividirse en primaria (o activa), secundaria (o pasiva) y terciaria. La seguridad primaria es la asistencia al conductor para evitar posibles accidentes (por ejemplo, las luces de freno y de giro). La seguridad secundaria busca minimizar las consecuencias de un accidente al momento en éste que ocurre (el airbag, el cinturón de seguridad). Por último, la seguridad terciaria intenta minimizar las consecuencias después de que ocurre el accidente (como el corte del suministro de combustible para evitar incendios).

4.1.2.3.1 Prevención de Accidentes de Tránsito.

El escenario en donde los peores accidentes muestran su hostilidad es en el sistema de tránsito, el cual sustenta su dinámica en la triada de la Seguridad Vial que se compone de la vía y su entorno; en segundo lugar el vehículo; y finalmente el factor o elemento humano en sus diferentes papeles de conductor, peatón y pasajero.

El Dr. Bolívar Gallegos señala que:

“La Organización Panamericana de la Salud (O.P.S), cataloga los accidentes de tránsito como un problema social, tecnológico, cultural, económico, ambiental de alta complejidad y por el daño que produce a las personas, la familia, la comunidad y a la sociedad en general como un problema de Salud Pública.

Dicho organismo sustenta su afirmación en lo siguiente:

a- Entre las causas de enfermedades que producen muerte a nivel mundial, se proyecta que los accidentes de tránsito pasarán del noveno lugar en 1990 a un tercer lugar en el año 2020.

b- En 1993, se registraron 3.5 millones de personas muertas por causa de accidentes de tráfico, lo cual la convierte en la principal causa de años-vida potenciales perdidos (AVPP).

c- Se estiman en el mundo 30 millones de personas discapacitadas como resultante de los accidentes de tránsito.

d- Se estima también que los costos por atención médica y pérdida de productividad alcanzan los \$500.000 millones anualmente.

e- Se establece que los costos globales tangibles de los accidentes de tránsito, le representan a un país, aproximadamente un 1% de su Producto Interno Bruto (PIB).”¹¹

Lo anotado no considera las consecuencias que tienen carácter de intangible, como serían el efecto que produce en la dinámica familiar la pérdida de un ser querido, el estigma de la inseguridad que produce en la población la ocurrencia de accidentes de tránsito.

Al ser los accidentes de tránsito, el principal indicador de fallas en el sistema de transportes, se constituyen en una categoría de análisis susceptible de ser revisada con mayor detenimiento. Para lograr dicho cometido, será necesario exponer algunos modelos de causalidad, siendo en primer lugar la seguridad prevalente es aquella que luego de un análisis estadístico se ha

¹¹ GALLEGOS Bolívar, **LA RESPONSABILIDAD EN EL DELITO DE TRÁNSITO**, 1era Edición, Impresores HEAN, Quito-Ecuador, Año de Publicación 2009, Pág. 39.

determinado que el accidente de tránsito surge en la mayoría de los casos por la intervención de un factor predominante, que puede ser el humano, mecánico o vial.

Estas causas tienden a relacionarse con aquellos eventos y circunstancias inmediatos al accidente, presentándose una confusión de los conceptos de causa y culpa, lo cual contribuye a sesgar el criterio de prioridad otorgado en la identificación de responsables respecto al componente humano.

Como resultado, los programas preventivos enfatizan en la adaptación del usuario y el sistema de información realimenta esta conceptualización del problema, al jerarquizar fallas humanas como causales principales.

Desde otro enfoque, la forma racional de la prevención de los accidentes de tránsito requiere ir más allá de las causas o factores inmediatos, obvios o visibles, buscando aquellos factores subyacentes más lejanos, que condicionan la presentación de los primeros.

Las fallas humanas asociadas a la ocurrencia de los accidentes de tránsito son casi una constante y hasta podrían considerarse como un síntoma de los mismos.

Dentro de este mismo modelo de causalidad, se concibe que el accidente y sus consecuencias, respondan a un proceso gradual del que él representa una culminación particular. Culminación que se vería como lógica y esperable si se estuviera al tanto de la suma de factores e interacciones que lo precedieron, de los que normalmente se tiene un conocimiento vago y

parcial, que se busca cubrir con la recopilación de información sobre el hecho y sus circunstancias.

Este proceso gradual se ha denominado la historia natural del accidente, que no es otra cosa que un proceso que describe su desarrollo y permite seguir las interrelaciones entre los distintos factores hasta sus resultados finales.

De lo indicado se establecen tres etapas en los accidentes:

- **Etapa Pre-accidente:** En la que actúan los factores que predisponen, condicionan y precipitan el accidente.

- **Etapa de Accidente:** Suceso dañoso que sufren los conductores, peatones o pasajeros en un momento determinado de su circulación por las vías transitables.

- **Etapa Post-accidente:** En la que actúan los factores que pueden agravar los resultados del accidente, por ejemplo una deficiente o tardía atención de una emergencia.

En virtud que el accidente de tránsito es un hecho fortuito en el cual se involucra el factor humano, el vehículo y la vía dentro de un ambiente determinado, para producir una colisión o choque que trae como consecuencia daños materiales, lesionados y hasta muertes, es siempre necesario tener en cuenta todos los factores que influyen para determinar el grado de culpabilidad y responsabilidad penal y civil.

Los especialistas reconocen diversos factores que atentan contra la seguridad vial, como el exceso de confianza a la hora de conducir, la comodidad que brindan los vehículos actuales (que permiten alcanzar grandes velocidades casi sin que el conductor lo note) y el consumo de alcohol.

En el caso de los peatones, se recomienda que siempre crucen las calles en las esquinas y que nunca bajen de la vereda hasta el momento de cruzar, entre otros consejos que contribuyen a aumentar la seguridad.

Para el Dr. I. M. Glizer manifiesta que:

“La seguridad vial también está determinada por las señales de tránsito y el respeto que conductores y peatones tienen hacia ellas. Estas señales actúan como guía en la vía pública y marcan ciertas conductas que se deben adoptar (como frenar o tener especial precaución).”¹²

El desarrollo de la seguridad vial se la puede clasificar en cuatro generaciones, siendo así la primera generación, la que está caracterizada por la falta de conciencia del problema de la seguridad vial, lo cual fue resuelto a través de las construcciones viales (autopistas, carreteras amplias, etc.).

En la segunda generación, las acciones en seguridad vial tienen en cuenta el problema existente mediante una metodología sistemática para eliminar de la red vial los denominados puntos críticos o de riesgo, principalmente con la

¹² GLIZER I.M., **PREVENCIÓN DE ACCIDENTES Y LESIONES**, Publicación de la ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE LA SALUD, Serie PALTEX, Washington D.C., Año de Publicación 2003, Pág. 343.

introducción de límites generales de velocidad complementados con el control policial.

La tercera generación consideró que aunque es cierto que todos los trabajos en puntos críticos, son el producto de la relación costo-efecto, se necesita de un enfoque preventivo más amplio, tales como incrementar la información para usuarios de las vías y mejorar el control policial.

La cuarta generación, que surge en los noventas se denomina seguridad vial sostenible. Centra la atención en el desarrollo de un sistema de carreteras definido por la capacidad de los usuarios de las vías.

4.1.3 Las Infracciones de Tránsito.

Primeramente dentro de las infracciones penales, tenemos que diferenciar entre delito y contravención, clasificación que toma en cuenta la gravedad de la misma.

4.1.3.1 Delito.

Siendo el delito según el Dr. Amado Ezaine Chávez:

“Es definido por cada escuela o tendencia doctrinaria. El delito es una valoración jurídica que ha ido cambiando con los tiempos, así por ejemplo en los pueblos de la antigüedad (Oriente, Grecia y Roma), se admitía la responsabilidad por el resultado dañoso, siendo ello una valoración objetiva, por eso se estimó a los animales como responsables.

De cuanta escuela doctrinaria existe, es posible extraer al tratar de definir al delito un denominador admitido por todas ellas: La ley. La Conducta humana penada por la ley, he allí la idea primigenia del delito.

Las características de delito están dadas en la definición dogmática del mismo: Actividad, tipicidad, antijuricidad, imputabilidad, culpabilidad, condicionalidad objetiva, punibilidad. ...”¹³

De lo cual puedo definir al delito como la infracción penal que consiste en una conducta humana de carácter dañoso o peligroso a un determinado bien jurídico protegido (por ello el carácter de antijurídica), que debe estar tipificada en una ley penal, que existe la atribución de comisión (por acción u omisión) a determinada persona, a quien a través del juzgamiento se le determina el grado de culpabilidad, así como las condiciones objetivas que determinaron el resultado de daño o peligro, las mismas que pueden ser determinadas en nuestra legislación ecuatoriana como causas de justificación, de excusa, circunstancias atenuantes y circunstancias agravantes.

4.1.3.2 Contravención.

Hasta aquí se ha definido al delito como infracción penal, pero hay que distinguirla con lo que es la contravención, para lo cual haré referencia a los que Guillermo Cabanellas manifiesta al respecto:

“Falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Transgresión de la ley cuando se obra contra ella o en fraude de la misma.

Siempre que se quebranta lo mandado, existe contravención, unas veces sancionado, y otras no, según la naturaleza y las disposiciones de la ley contravenida y de las normas penales en general.

En algunos ordenamientos jurídicos, se establecen una división tripartita de la infracción penal, se reserva el término de contravención para la más benigna; así, en la legislación francesa, además de

¹³ EZAINE Amado, **DICCIONARIO DE DERECHO PENAL**, 6ta Edición, Editorial EDICIONES JURÍDICAS LAMBAYECANAS, Año de publicación 1977, Chiclayo- Perú, Pág. 79.

crímenes y delitos, están las contravenciones, castigadas con penas de simple policía. Vienen a constituir las faltas de la legislación penal hispanoamericana.”¹⁴

En un sentido general toda infracción a la ley se considera contravención, pero desde un punto de derecho penal en sentido restringido son consideradas como faltas de policía, es decir por la desobediencia de las normas que regulan el comportamiento vecinal y público, que por su falta de gravedad no se consideran delitos.

En este punto hay que distinguir entre Contravenciones Comunes y Contravenciones de Tránsito, siendo las primeras clasificadas en cuatro clases, siendo las más importantes la injuria no calumniosa leve de tercera clase, y el hurto que no sobrepase del 50% de la remuneración básica unificada del trabajador en general y las lesiones que causen incapacidad para el trabajo que no supere tres días, en la cuarta clase.

Mientras que las Contravenciones de Tránsito son: Leves (Primera, Segunda y Tercera Clase), Graves (Primera, Segunda y Tercera Clase) y la contravención muy grave.

Hay que recalcar que toda infracción de tránsito, lo cual incluye a los delitos y las contravenciones se entienden por disposición legal como culposos, y no dolosos, pues se sobreentiende que son sucesos imprevistos y repentinos.

Para el Dr. José García Falconí, al respecto de las contravenciones:

¹⁴ Ob. Cit., CABANELLAS Guillermo, **DICCIONARIO DE DERECHO USUAL**, Tomo I A-D, Págs. 518-519.

“Para terminar este breve análisis, vale la pena señalar que Miriam Ramos de Saavedra citada por Efraín Torres Chávez en su obra “Comentarios a la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre” dice que son tres los elementos que distinguen a las contravenciones y son:

1.- Acto humano, puesto que para su consumación se requiere una conducta activa o pasiva, del que la comete;

2.- Tipicidad, porque la conducta viola a la norma legal, tanto en sus aspectos objetivos como subjetivos; y,

3.- Antijuridicidad, porque afecta al orden social.”¹⁵

Es por ello que la diferencia básica con los delitos es la gravedad, es decir las contravenciones afectan bienes jurídicos menores, tales como el orden y seguridad vial principalmente, o daños de ínfima cuantía a la propiedad.

4.1.4 La Flagrancia.

El Dr. Juan Ramírez Gronda en su Diccionario Jurídico, define el término flagrante como:

“Lo que se está ejecutando o haciendo en el momento actual.”¹⁶

Para Guillermo Cabanellas, delito flagrante es:

“Hecho delictivo que se descubre en el momento mismo de su realización; cuya comisión en público, ante diversos testigos facilita la prueba y permite abreviar el procedimiento.

Se dice que un delincuente es sorprendido en flagrante delito, en flagrante o en fragante (porque de todas esas maneras puede decirse y, además, in fraganti, locución latina), cuando es descubierto al cometerlo o en el momento mismo de terminar de perpetrarlo...”¹⁷

¹⁵ GARCÍA José, **EL JUICIO POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO**, 2da Edición, s/editorial, Año de publicación 1992, Quito-Ecuador, Pág. 216.

¹⁶ RAMÍREZ G. Juan, **DICCIONARIO JURÍDICO**, Vol. 6 de la Colección Diccionarios, 8va Edición, Editorial Claridad, Buenos Aires-Argentina, Año de Publicación 1976, Pág. 43.

¹⁷ Ob. Cit., CABANELLAS Guillermo, **DICCIONARIO DE DERECHO USUAL**, Tomo II E-M, Pág. 207.

De las citas precedentes, se desprende que un delito es flagrante cuando es sorprendido el individuo en el acto del cometimiento, o en presencia de dos testigos o más, o incluso que se lo encuentre con los objetos referentes al cometimiento de la infracción.

Este concepto de flagrancia es muy importante dentro de la problemática investigada, pues dentro de materia contravencional de tránsito, se debe considerar que si bien el parte del Agente manifiesta que la infracción ha sido cometida en flagrancia, no se puede dar absoluta preponderancia a dicho parte, pues puede ocurrir que el agente no presenciara la supuesta infracción sino que se enteró por las personas que estuvieron en el lugar.

Y me refiero a que el Agente de Policía tiene mucha ponderación dentro de un proceso contravencional, ya que su sola declaración es suficiente para sancionar al detenido por el cometimiento de una contravención muy grave de tránsito, sin considerar que en la mayoría de estos procesos, no se hace comparecer a los testigos que indica el parte policial, o si se les ha recibido los testimonios en el momento de la detención por parte del Agente de Tránsito, se debe considerar que en este procedimiento se atenta también contra principios de la prueba, la cual es que debe ser actuada dentro de la etapa procesal correspondiente, en este caso en la Audiencia, y no debería hacérselos válidos si fueron anteriormente actuados, ya que por lógica jurídica quedarían en simples versiones.

La supuesta flagrancia en un proceso penal, para que produzca efectos condenatorios debe ser declarada en sentencia, por lo que considero que en

el trámite de juzgamiento de la contravención muy grave de tránsito que se juzga dentro de las 24 horas desde la aprehensión, no se permite la preparación de la defensa del presunto contraventor, y se da mucha ventaja al parte policial, que como es posible de que ocurra pueda contener errores que afecten al procesado.

4.2 MARCO DOCTRINARIO.

4.2.1 El Debido Proceso y la Clasificación de las Garantías Constitucionales.

Para analizar lo que es el debido proceso, he considerado conveniente citar a John Rawls, quien define a esta importante institución jurídica fundamental como aquel:

“razonablemente estructurado para averiguar la verdad, de formas consistentes con las otras finalidades del ordenamiento jurídico, en cuanto a determinar si se ha dado alguna violación legal y en qué circunstancias”¹⁸

De la cita precedente puedo inferir que el debido proceso es un conjunto de normas y principios fundamentales que permiten la prosecución adecuada de un trámite legal, ya sea en las diferentes materias procesales, tales como materia penal, civil, laboral, administrativa, tributaria, tránsito, etc.

Por ello la indicada institución jurídica es efectivamente de un derecho fundamental, reconocido y garantizado en nuestra Constitución de la República, y que tiene un ámbito de aplicación que desborda el campo estrictamente penal.

Es el Debido proceso una institución instrumental en virtud de la cual debe asegurarse a las partes en todo proceso que se prosiga la tramitación en una forma legal sin dilaciones injustificadas, de tener la oportunidad razonable de ser oídas por un tribunal u órgano jurisdiccional competente

¹⁸ RAWLS John, **EL DEBIDO PROCESO**, 2da Edición, Editorial TEMIS, Bogotá-Colombia, Año de Publicación 1996, Pág. 4.

independiente e imparcial, de pronunciarse respecto de las pretensiones y manifestaciones de la parte contraria, de aportar pruebas lícitas relacionadas con el objeto del proceso y de contradecir las aportadas por la contraparte, de hacer uso de los medios de impugnación consagrados por la ley contra resoluciones judiciales motivadas y conformes a derecho, de tal manera que las personas puedan defender efectivamente sus derechos.

Jorge Zavala Egas en su obra DERECHO CONSTITUCIONAL manifiesta que:

“No importa que no exista ley que imponga el proceso, el debido proceso, ello es secundario. Es derecho propio de cada ser humano el ser sometido a este cuando están en juego sus derechos. Es propio del derecho natural.”¹⁹

Para el autor Manuel Ossorio en su DICCIONARIO DE CIENCIAS JURÍDICAS, POLÍTICAS Y SOCIALES define al debido proceso legal como:

“Cumplimiento con los requisitos constitucionales en materia de procedimiento, por ejemplo en cuanto a la posibilidad de defensa y producción de pruebas.”²⁰

El Debido Proceso es el que en todo se ajusta al principio de juridicidad propio del Estado de Derecho y excluye, por consiguiente, cualquier acción contraria a la ley, y mucho más aún desde que en el Ecuador se definió como un Estado Constitucional, lo que repercute que la figura del debido proceso por esta normada en la Constitución de la República del Ecuador, adquiera jerarquía normativa suprema y sea de obligatorio cumplimiento

¹⁹ ZAVALA EGAS Jorge, **DERECHO CONSTITUCIONAL**, Tomo I, Editorial EDINO, Guayaquil- Ecuador, Año de Publicación 1999, Pág. 81.

²⁰ Ob. Cit., OSSORIO Manuel, **DICCIONARIO DE CIENCIAS JURÍDICAS, POLÍTICAS Y SOCIALES**, Pág. 275.

frente a las normativas de inferior jerarquía, así como obligatorio para cualquier servidor público, ya sea administrativo o judicial.

Como las demás potestades del Estado, a la de administrar justicia está sujeta al imperio de lo jurídico, que sólo puede ser ejercida dentro de los términos establecidos con antelación por normas generales y abstractas que vinculan en sentido positivo y negativo a los servidores públicos.

Estos tienen prohibida cualquier acción que no esté legalmente prevista, y sólo puede actuar apoyándose en una previa atribución de competencia. El derecho al debido proceso es el que tiene toda persona a la recta administración de justicia.

Ahora bien dentro de lo que es la clasificación de las garantías constitucionales, se debe tener en cuenta dos clases, las primeras denominadas Garantías Normativas y las segundas Garantías Jurisdiccionales, que a simple vista son expresiones genéricas y, por lo tanto, tienen un contenido indeterminado, aunque con frecuencia se generaliza los términos derechos y garantías, tomándolos como sinónimos, conviene precisarlos y distinguirlos, pues su sentido es diferente.

Los derechos tienen un contenido sustantivo propio, y existen por sí mismos, en la persona humana y su accionar. Las garantías, en cambio, son recursos o procedimientos formales, de carácter adjetivo, que el Estado por medio de la Constitución o la Ley diseña para salvaguardar y hacer efectivos los derechos.

Las Garantías Constitucionales son los mecanismos o instrumentos que la Constitución, expresión de la voluntad popular, pone a disposición de los individuos que componen el Estado, para que puedan defenderse sus derechos y libertades, reclamar cuando están amenazados y evitar que sean violados o restringidos; y, les permite obtener la reparación e indemnización cuando hubieren sido definitivamente vulnerados.

Por ello es necesario hacer una diferenciación categórica:

A.- GARANTÍAS NORMATIVAS: Para poder entender lo que son las garantías normativas he considerado conveniente citar al Autor Eduardo Espín quien manifiesta:

“...que es entonces cuando las constituciones no solo adquieren una efectividad normativa más o menos acentuada, sino que se convierten en el eje del ordenamiento jurídico”²¹

Por ello se entiende que las Garantías Normativas consisten en prerrogativas constitucionales que reconocen los derechos fundamentales a las seguridades mínimas dentro del Estado, es precisamente el debido proceso el conjunto de garantías normativas que se nos reconoce a cada uno de los ciudadanos ecuatorianos.

B.- GARANTÍAS JURISDICCIONALES: Para iniciar el estudio de lo que son las Garantías Jurisdiccionales, he creído conveniente citar al Dr. Fernando Farfán Cedeño quien manifiesta que:

²¹ Ob. Cit., ESPÍN Eduardo, **LA CONSTITUCIÓN COMO NORMA EN DERECHO CONSTITUCIONAL**, Pág. 41.

“El verdadero y legítimo Estado de Derecho es aquel que posee un orden normativo específicamente integral y desarrollado en funciones que solventan las demandas sociales, políticas y económicas de la población, con la peculiaridad de que tienen que estar vigentes y sea eficaz para la solución de conflictos y diferencias que emergen dentro del conglomerado social, órganos y autoridades del Estado.”²²

Todos los jueces ordinarios ejercen jurisdicción constitucional de dos formas:

En primer lugar al conocer de demandas presentadas por cualquier persona, grupo de personas, pueblo o nacionalidad en ejercicio de las garantías jurisdiccionales y, en segundo lugar al momento de suspender la tramitación de una causa por considerar que una norma jurídica es contraria a la Constitución o a los instrumentos internacionales de derechos humanos lo que se denomina control concreto de la constitucionalidad, a diferencia del abstracto que consiste en demandas de inconstitucionalidad de una ley o cuerpo normativo, el control concreto lo hace el juzgador en un proceso judicial determinado.

La necesidad que existan las Garantías Jurisdiccionales surge de la realidad de que no es suficiente el reconocimiento normativo (Garantías Normativas), internamente o en el plano internacional, sino que se requiere con urgencia fortalecer los instrumentos e instituciones que brinda cada ordenamiento jurídico para tratar de alcanzar la plena vigencia de los derechos.

Norberto Bobbio al respecto manifiesta:

²² FARFÁN CEDEÑO Fernando, **LAS GARANTÍAS JURISDICCIONALES EN EL ECUADOR,** Fuente: <http://corporacionjuridicafarfanyasociados.blogspot.com/2011/05/las-garantias-jurisdiccionales-del.html>, Consultado el 25 de marzo del 2012.

“El problema real que se nos presenta es el de las medidas pensadas y pensables para su efectiva protección”²³

Al respecto Luigi Ferrajoli manifiesta: *“los impulsos y líneas directivas, obligación que adquiere especial relevancia allí donde un derecho o valor fundamental quedaría vacío de no establecerse los supuestos para su defensa”²⁴*

Asumiendo estas posturas, me parece de especial relevancia examinar el conjunto de herramientas constitucionales, o garantías jurisdiccionales, que se han introducido en nuestro ordenamiento jurídico con la finalidad de contribuir a la protección de los derechos humanos, asegurándose en una serie de principios, recogidos en el texto constitucional o en los Tratados Internacionales vigentes en el Ecuador.

La importancia de esta institución constitucional, radica en el hecho de que si no se establecen mecanismos que sean capaces de limitar el poder del Estado (garantías normativas) y proteger los derechos cuando exista una amenaza, restricción o supresión de los mismos, por medio de un órgano jurisdiccional (garantías jurisdiccionales), los derechos quedarían reducidos a la mínima expresión y la persona ya no sería un ser humano sino una cosa.

4.2.2 Evolución Histórica de la Legislación de Tránsito.

La evolución de la legislación de tránsito en el Ecuador ha sido un continuo proceso de reforma e implementación jurídica, siempre con el objetivo de

²³ BOBBIO Norberto, **PRESENTE Y PORVENIR DE LOS DERECHOS HUMANOS**, en Anuario de Derechos Humanos de 1981, Editorial COMPLUTENSE, Madrid-España, Año de Publicación 1982, Pág. 10.

²⁴ FERRAJOLI Luigi, **DERECHOS Y GARANTÍAS**, 2da Edición, Editorial TROTTA, Año de Publicación 1999, Madrid-España, Pág. 37.

efectivizar el tránsito que incluye el traslado de personas y bienes, sea organizado, estableciendo medidas de seguridad para los vehículos, conductores y peatones, así como las infracciones (delitos y contravenciones), las sanciones y el procedimiento de juzgamiento.

Con el objeto de realizar una breve descripción de la evolución normativa señalare las principales disposiciones legales en un orden cronológico:

“La Legislación de tránsito ha evolucionado de la siguiente manera:

- 1) Reglamento Interno de la Comisión de Tránsito del Guayas (R.O. Nro. 950 del 19 de octubre de 1955).*
- 2) Reglamento de Placas de Vehículos (R.O. Nro. 809 del 06 de mayo de 1959).*
- 3) Reglamento de la Circulación de Vehículos (R.O. Nro. 281 del 1ero de julio de 1964).*
- 4) Reglamento para la importación de buses y chasis destinados al servicio urbano e interurbano (R.O. Nro. 439 del 23 de noviembre de 1973).*
- 5) Ampliación de los beneficios conseguidos a las cooperativas y empresas de transporte de buses, para que la importación de vehículos exonerados de derechos arancelarios, lo hagan en chasis armado o en partes (R.O. Nro. 641 del 18 de septiembre de 1974).*
- 6) Normas para la entrega de placas a automóviles diplomáticos o consulares (R.O. Nro. 813 del 17 de mayo de 1979).*
- 7) Ley de Tránsito y Transporte Terrestre (R.O. Nro. 417 del 10 de abril de 1981).*
- 8) Reglamento sobre la Conducción de Vehículos bajo influencia alcohólica (R.O. Nro. 490 del 11 de mayo de 1983).*
- 9) Ley Reformatoria de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre (R.O. Nro. 479 del 15 de junio de 1986).*
- 10) Ley de Impuesto a los Vehículos Motorizados de Transporte Terrestre (R.O. Nro. 83 del 9 de diciembre de 1988).*
- 11) Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (R.O. Nro. 398 del 7 de agosto de 2008).*
- 12) Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (R.O. Nro. 415 del 29 de marzo de 2011).²⁵*

²⁵ Ob. Cit., GARCÍA FALCONÍ José, **EL JUICIO POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO**, Págs. 59-61.

La normativa de tránsito terrestre, como se puede denotar de la cita precedente, ha girado en dos ejes principales que son, el primero la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la misma que ha sufrido varias reformas orientadas en lo principal al cambio de las normas de seguridad, tipificación y modificación de infracciones, modificación del procedimiento y de las instituciones encargadas de la administración vial y de tránsito, siendo la última reforma en el año 2011, en la que se establece competencia a los Gobiernos Autónomos Descentralizados para el cobro de multas y otras de acuerdo al sistema de competencias.

El segundo eje han sido la expedición, reforma y derogación de varios reglamentos que tienden en lo principal en hacer aplicable la Ley de Tránsito, especialmente en lo referente a los vehículos automotores, licencias de conducir y control a los diferentes vehículos que circulan en el Ecuador, tales como los de transporte público, y particular.

4.2.3 Grados de Culpabilidad.

4.2.3.1 Culpa.

Para Carlos Fontán quien manifiesta que la culpabilidad radica en que:

“un sujeto con capacidad para delinquir (imputable) no ha de ser considerado culpable de su delito por el solo hecho de ser imputable, pues para ello es necesario apreciar si ha puesto en ejercicio o no esa capacidad en el momento de realizar el hecho concreto”²⁶

²⁶ FONTÁN Carlos, **DERECHO PENAL**, Introducción y Parte General, 15va. Edición, Editorial ABELEDO-PERROT, Argentina, Pág. 546.

La culpa se diferencia del dolo en que no existe la intención de causar daño a otra persona o a la propiedad, pero como manifiesta el autor citado, no quiere decir que no acarree responsabilidad penal, puesto, que el agente de la acción u omisión es imputable, es decir, que su accionar u omisión es efectuada con plena conciencia, pero sin advertirse del resultado dañino o de peligro que pueda producirse, en general se habla de delito culposo cuando existe negligencia o imprudencia.

4.2.3.2 Imprudencia.

Para Luis Mendoza García, la imprudencia es:

“La falta de prudencia, de precaución. Defecto de advertencia o previsión en alguna cosa; punible e inexcusable por olvido de las precauciones que la prudencia vulgar aconseja.”²⁷

La imprudencia consiste precisamente en la falta de precaución que deben tener las personas, respecto de la protección de su persona o de las demás o respecto de la propiedad de terceros, por ejemplo en materia de tránsito, constituyen actos de imprudencia el sobrepasar los límites de velocidad o conducir bajo los efectos de bebidas alcohólicas o sustancias estupefacientes, pues los conductores conocen que tales conductas no son permitidas y que conllevan peligro inminente tanto para ellos como para los peatones.

4.2.3.3 Impericia.

Según Guillermo Cabanellas, la impericia es:

²⁷ Ob. Cit., MENDOZA GARCÍA, Luis, **DICCIONARIO JURÍDICO**, Pág. 175.

“Falta de conocimientos o de la práctica que cabe exigir a uno en su profesión, arte u oficio.”²⁸

La impericia se diferencia de la imprudencia, en que consiste en la falta de conocimiento de una profesión, arte, oficio o actividad que realiza el agente, y debido a la inexperiencia comete una infracción penal; en cambio en la imprudencia existe el conocimiento de las medidas de precaución básicas, pero que el agente ha descuidado aplicarlas.

Un ejemplo claro de impericia, es el caso en que una persona sin licencia, o incluso sin saber conducir un vehículo a motor, lo conduzca por las avenidas o calles, causando por su falta de conocimiento un accidente.

4.2.3.4 Negligencia.

Para Amado Ezaine la negligencia:

“En materia penal, es una responsabilidad atenuada con relación a los mismos hechos cometidos por dolo, también integra culpa en el sentido específico del delito culposo.”²⁹

De la definición citada, la negligencia se equipara con lo que es culpa e incluso dentro de lo que es imprudencia, pero en mi opinión personal, si existiría una diferencia más específica, si bien la imprudencia y la negligencia, obedecen a descuidos y faltas de previsión, la primera se aplica a una persona con un nivel de cultura y preparación general, como la falta de previsión de una persona que conduce un automotor; pero la negligencia se aplica a personas con conocimientos profesionales o técnicos, como por ejemplo se atribuye la muerte por negligencia a médicos.

²⁸ Ob. Cit., CABANELLAS Guillermo, **DICCIONARIO DE DERECHO USUAL**, Pág. 340.

²⁹ Ob. Cit., EZAINE Amado, **DICCIONARIO DE DERECHO PENAL**, Pág. 228

4.2.3.5 Inobservancia de la Ley.

Para Cabanellas, por inobservancia se entiende:

“Incumplimiento, omisión de proceder conforme a lo preceptuado.”³⁰

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

Para efectuar una diferenciación categórica con lo que es la imprudencia y la negligencia, que son descuidos tanto en aspectos de conocimiento general la primera y la segunda en conocimientos especializados que determinan la realización de la infracción penal, la inobservancia es ya en si el incumplimiento de la ley que de manera general es ya el acto típico y antijurídico.

Una vez que he analizado los grados de la culpabilidad en la comisión de infracciones penales, es necesario ya para entrar en materia de tránsito determinar la premisa que las infracciones de tránsito se reputan culposas antes que dolosas, debido a que surgen principalmente de accidentes o descuidos de la normativa de seguridad vial, siendo sucesos imprevistos e inesperados.

Al respecto manifiestan Agustín y Daniela Villasol que:

³⁰ Ob. Cit., CABANELLAS Guillermo, **DICCIONARIO DE DERECHO USUAL**, Pág. 389.

“el conductor promedio ya conoce esa potencial culpabilidad de la víctima. Por eso pensamos que a todo conductor de nuestra época, la imprudencia ajena, el descuido de un tercero, la desatención de un peatón, el cruce de una calle por un lugar no autorizado para hacerlo, etc. Resultan circunstancias previsibles, posibles y probables. Por lo cual sostenemos, que el concepto de culpa debe necesariamente integrarse con la previsibilidad de la culpa ajena.”³¹

De lo que se entiende que tanto los conductores y peatones tienen una corresponsabilidad en los posibles riesgos que puede acarrear el tránsito, especialmente daños a la propiedad privada, o en el peor de los casos lesiones o muerte de alguna persona.

4.2.4 La Sanción Penal y la Responsabilidad Civil por el cometimiento de una Contravención de Tránsito.

Para el Dr. Fernando Velásquez respecto de la sanción manifiesta:

“Frente al delito el Estado tiene dos posibilidades: una preventiva y otra represiva. Las dos opciones forman parte de la ingeniería o diseño de la Política Criminal que un Estado en particular adopta para enfrentar este fenómeno social.”³²

La retribución significa que la pena debe ser equivalente al injusto culpable según el principio de la justicia distributiva. Lo que no tiene que ver con “venganza”, sino con “medida”, ya que el hecho cometido se convierte en fundamento y medida de la pena (Esto se llama principio de proporcionalidad de la pena con el delito cometido); y esta ha de ajustarse, en su naturaleza a aquel.

³¹ VILLASOL Agustín y VILLASOL Daniela, **PRUEBA PENAL Y CULPA EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO**, 2da Edición, Editorial Librería PLATENSE, La Plata-Argentina, Año de Publicación 1999, Pág. 58.

³² VELÁSQUEZ Fernando, **DERECHO PENAL**, Parte General, 1era Edición, Editorial TEMIS, Bogotá-Colombia, Pág. 113.

El principio retribucionista descansa sobre dos principios, primero de que existe la culpabilidad, y segundo que puede medirse y graduarse; y el que puedan armonizarse la gravedad de la culpa y la de la pena, de suerte que esta se experimente como algo merecido por el individuo y por la comunidad.

También existe el principio expiatorio y el prevencionista, el primero se sustenta en que mediante la pena se expía la culpabilidad, el segundo en cambio que la pena sería un medio para prevenir delitos futuros.

Dentro de los fines de la prevención la definición que nos da Guillermo Cabanellas es que son:

“Providencias que, con carácter preventivo para la sociedad y de corrección para el sujeto, se adoptan con los individuos que se encuentran en estado peligroso desde el punto de vista de la defensa social.”³³

Las medidas de seguridad atienden a la peligrosidad del sujeto (prevención especial), en la cual el sujeto que comete un injusto (hecho típico y antijurídico) pero no puede ser culpado por un defecto en su culpabilidad (teoría del delito), es susceptible de recibir una medida de seguridad para evitar nuevos injustos.

La Responsabilidad Penal es la consecuencia jurídica cuando existe una violación de la ley, realizada por un sujeto imputable o inimputable que lleva a término actos previstos como ilícitos, lesionando o poniendo en peligro un bien material o la integridad física de las personas.

³³ Ob. Cit., CABANELLAS Guillermo, **DICCIONARIO DE DERECHO USUAL**, Pág. 678.

Es por ello que el Dr. Carlos Fontán hace una relación entre antijuricidad y la culpabilidad al decir que:

“Las relaciones entre culpabilidad y antijuricidad son de la esencia misma de la primera. El concepto de culpabilidad penal sólo es imaginable construido sobre un obrar antijurídico; un hecho concreto con todas las características objetivas del acto injusto”³⁴.

En el mundo penal tenemos que establecer que el fenómeno llamado delito tiene que ser irremediablemente sancionado a quien lo transgrede e inexorablemente a través de la Ley Penal, así como también debe ponerse sobre relieve las circunstancias por las cuales el agente del delito lo realizó, causa eximente, legítima defensa o en su defecto el verdadero sentido que refleja el dolo al cometer la acción, es ahí donde se involucra la capacidad de delinquir del sujeto llamado imputable.

Por principio universal y ante la humanidad misma ningún delito puede quedar en la impunidad, porque este sería el cáncer que va agravándose día a día en la situación de la estabilidad de la sociedad misma frente a las circunstancias del delincuente.

Al efecto cabe mencionar que el estudio del delito, del sujeto del delito llamado delincuente no es otra cosa que el quebrantamiento grave de la ley por parte del agente y para que sea calificado como acto delictuoso éste debe ser cometido con voluntad y conciencia, es decir, que el sujeto del delito al momento de cometer un hecho punible debe encontrarse en plenas facultades mentales para realizarlo y en esta forma nos encontraríamos con la responsabilidad total de quien lo cometió.

³⁴ Ob. Cit., FONTÁN Carlos, **DERECHO PENAL**, Pág. 347.

Entonces la imputabilidad es la capacidad de delinquir, la inimputabilidad es aquella que habiéndose cometido un delito no podemos establecer todavía si este se realizó con voluntad y conciencia.

En Derecho significa la sujeción de una persona que vulnera un deber de conducta impuesto por el Derecho Penal al deber de afrontar las consecuencias que impone la ley. Dichas consecuencias se imponen a la persona cuando se le encuentra culpable de haber cometido un delito como autor del mismo, o de haber participado en éste.

La responsabilidad penal la impone el Estado, y consiste en una pena que busca castigar al delincuente e intentar su reinserción para evitar que vuelva a delinquir.

Históricamente se ha entendido que una persona jurídica no puede ser responsable penalmente, en tanto en cuanto no puede cometer delitos por sí misma (y hay muchas penas que no puede cumplir). Este principio está reflejado en la expresión latina: "*societas delinquere non potest*".

Sin embargo, existirían algunos delitos que pueden ser cometidos desde una persona jurídica y que incluso pueden realizarse únicamente en beneficio de la misma (estafa, apropiación indebida, delitos fiscales, etc.). En esos casos, se ha entendido que el responsable penal sería la persona física que toma las decisiones.

Todo conductor o peatón debe observar las normas de seguridad vial y quebrantamiento de aquella deben responder penal y civilmente.

Sabemos que la responsabilidad civil es la obligación de reparar los daños y perjuicios producidos por sí o por otro. Lo cual sucede cuando una persona no cumple con sus deberes u obligaciones, nace sobre él la responsabilidad, como sanción ante el incumplimiento, por el perjuicio causado al destinatario del deber u obligación.

Cuando se trata de accidente de tránsito surge la responsabilidad civil de indemnizar los daños y perjuicios nace del acto antijurídico culposo denominado contravención de tránsito o delito de tránsito de acuerdo a la gravedad de la conducta del acto u omisión.

La responsabilidad civil, entonces, consiste en la obligación de reparar el daño causado, ya sea en especie, si es posible, o en su equivalente en dinero, abonando los daños y perjuicios ocasionados.

La sanción civil se impone con carácter reparador, para volver a poner a las partes involucradas en una situación justa, dar a cada uno lo que le corresponde, evitando un enriquecimiento o empobrecimiento injustos, pero no tiene el carácter de represivo.

4.3 MARCO JURÍDICO.

4.3.1 El derecho a disponer de los medios y tiempo para la preparación del defensa, previsto en la Constitución de la República del Ecuador.

Nuestra Constitución de la República del Ecuador establece los principios del debido proceso general y en materia penal en los Arts. 76 numeral 7 literal b) y h), establecen:

“Art. 76.- 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:

...7. El derecho de las personas a la defensa incluirá las siguientes garantías:

...b) Contar con el tiempo y con los medios adecuados para la preparación de su defensa.

...h) Presentar de forma verbal o escrita las razones o argumentos de los que se crea asistida y replicar los argumentos de las otras partes; presentar pruebas y contradecir las que se presenten en su contra...”³⁵

La problemática de la presente tesis se fundamenta en la garantía al derecho a la defensa prevista en el literal b) y h) del numeral 7 del Art. 76 de la Constitución de la República, que establece que el procesado en cualquier tipo de procedimiento debe disponer de los medios necesarios para su defensa, así como el tiempo para preparar la misma.

³⁵ **CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR Y LEYES CONEXAS**, Ediciones Legales (EDLE S.A.), Actualizada a Marzo del 2010, Impresión Corporación MYL, Quito-Ecuador, Págs. 38-40.

La prueba que debe preparar cada una de las partes intervinientes en el juicio, son tanto documental (instrumentos públicos y privados), testimonial y principalmente material.

Ahora bien toda esta prueba requiere de un espacio de tiempo prudencial para poder ser despachada y practicada debidamente, así si se solicita pruebas documentales a instituciones públicas o a entidades o personas de derecho privado, la remisión de los mismos al Juzgado demorará algunos días; de la misma manera si se solicita la comparecencia de testigos se requiere que se despache la boleta de comparendo y que se le entregue al testigo, de igual manera si se solicita reconocimiento del lugar con inspección judicial y experticia de algún perito, se requiere de señalar un tiempo para la diligencia y de nombrar un perito que desde luego debe posesionarse del cargo y luego emitir su informe.

Toda preparación probatoria y su práctica dentro de un proceso requieren de tiempo, por lo que los procedimientos sumamente breves, pueden en lugar de garantizar la celeridad y economía procesal, producir indefensión, tal es el caso del procedimiento de juzgamiento de la infracción muy grave de tránsito cometida en flagrancia, el cual explicaré de mejor manera en los siguientes apartados del marco jurídico de la presente tesis.

4.3.2 Las Contravenciones de Tránsito en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Al analizar la normativa de tránsito, iniciare explicando los principios que regulan el juzgamiento de las infracciones de tránsito, luego analizaré la contravención muy grave de tránsito, para finalizar con el procedimiento de juzgamiento.

4.3.2.1 Principios Normativos de las Infracciones de Tránsito.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su Art. 106 establece que:

“Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito.”³⁶

Como ya se analizó en el marco doctrinario, la legislación de tránsito establece que las infracciones que están bajo su regulación encajan en la previsión que debe tener el conductor o peatón en cuanto a los riesgos de la movilización vial, pero se sobreentiende culposas, ya que la misma norma citada manifiesta que no son queridas por el causante, por lo general resultan de accidentes.

Pero la responsabilidad se determina debido a la negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las regulaciones legales, por ende son ilícitos culposos, con su correspondiente sanción que generalmente incluye multas, reducción de puntos en la licencia de conducir e indemnizaciones por los daños producidos.

³⁶ **LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**, Editorial CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES, Serie Profesional, Actualizada a Marzo del 2011, Quito-Ecuador, Pág. 37.

En el Art. 107 de la ley en materia de tránsito, establece que:

“Las infracciones de tránsito se dividen en delitos y contravenciones.”³⁷

Los delitos de tránsito están claramente determinados en la ley, estos principalmente son cuando existe la muerte de una o más personas, mientras que las contravenciones son faltas a las disposiciones legales y reglamentarias de tránsito y seguridad vial.

Las infracciones de tránsito son culposas y conllevan la obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios, por parte de los responsables de la infracción.

En lo relativo a la prescripción del delito y de las penas y al ejercicio de la acción penal por delitos de tránsito, se está a lo dispuesto en el Código Penal y Código de Procedimiento Penal, por ende se sujeta a la regla de que los delitos sancionados con prisión prescriben en cinco años, los sancionados con reclusión en diez años, y los sancionados con reclusión mayor especial en quince años.

Respecto de la acción para perseguir las contravenciones prescribe en treinta días y la pena en noventa días.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su Art. 109 establece:

“Si del proceso aparecieren indicios que se ha cometido un delito que no es la infracción culposa de tránsito, se remitirá copia de lo actuado a

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

la unidad de la Fiscalía General del Estado a la que corresponda prevenir o impulsar la investigación. Lo relativo a competencia y a acumulación, se someterá a lo previsto en el Código de Procedimiento Penal.”³⁸

Como ya explique las infracciones de tránsito se reputan culposas, pero en el momento de que se determine dolo en el cometimiento de la infracción, como por ser el caso de que se trate de asesinato por medio de la utilización de un vehículo, inmediatamente se suspende este procedimiento y se remite a la Fiscalía para que inicie el juzgamiento de esta infracción dolosa.

Algo muy importante es que la reincidencia en los delitos de tránsito será reprimida con el máximo de la pena, sin considerar circunstancias atenuantes de ninguna clase.

Respecto a la responsabilidad civil de las infracciones de tránsito el Art. 117 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que:

“Los propietarios, administradores o arrendatarios de almacenes, garajes, depósitos o aparcamientos de vehículos automotores, son responsables solidarios con los trabajadores encargados del servicio, por el pago de los daños y perjuicios causados en un accidente de tránsito, de un vehículo confiado a su cuidado.

Los propietarios de locales utilizados para el aparcamiento de vehículos automotores destinados al público o quienes en calidad de arrendatarios o administradores presten este servicio, así como sus trabajadores encargados de la vigilancia, serán civil y solidariamente responsables por las sustracciones, sin violencias o amenazas contra las personas, en o de los vehículos confiados a su cuidado.”³⁹

³⁸ Ley Cit., **LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**, Pág. 38.

³⁹ *Ibidem.*- Pág. 41.

De la norma indicada se establece que la responsabilidad de indemnizar al afectado por el cometimiento de una infracción de tránsito es solidaria con los propietarios o administradores de parqueaderos, aunque no está en la norma citada es necesario mencionar que igual responsabilidad es solidaria tanto entre conductor como para el dueño del vehículo o de la cooperativa de transporte, si la infracción la comete una de sus unidades en servicio activo.

Los propietarios de semovientes son civilmente responsables, por los daños y perjuicios resultantes de los accidentes de tránsito, ocasionados por sus animales como consecuencia de negligencia o imprudencia en su manejo y cuidado e inobservancia de la presente Ley y sus reglamentos, salvo los casos fortuitos o de fuerza mayor debidamente comprobados.

4.3.2.2 La Contravención Muy Grave de Tránsito.

El Art. 70 de la Ley Reformatoria que modifica al Art. 145 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece:

“Incurrir en contravención muy grave y será sancionado con prisión de 3 tres días, multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 10 punto en su licencia de conducir...”⁴⁰

Sancionada ya con pena privativa de libertad de 3 días de prisión, reducción de 10 puntos y multa de \$ 292 dólares, entre estas están: Conducir sin tener licencia de conducir o que este revocada o anulada, faltas de obra a los agentes de tránsito, conducir a exceso de velocidad fuera del rango

⁴⁰ **LEY REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**, Suplemento R.O. Nro. 415 del 29 de marzo del 2011, Pág. 15.

moderado, prestar servicio de transporte público sin contar con el título habilitante, realizar competencias en vía pública y causar accidente de tránsito en que se produzca lesiones o incapacidad de efectuar sus tareas habituales menor a 15 días.

La Ley Reformatoria en su Art. 71, introduce algunos artículos al Art. 145 a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial:

“Art. 145.1.- Incurrir en contravención muy grave quien condujere un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes o drogas en cuyo caso será sancionado con una multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, reducción de quince (15) puntos de su licencia de conducir y treinta días de prisión.

Art. 145.2.- Incurrir en contravención muy grave quien condujere un vehículo bajo el estado de embriaguez, en cuyo caso será sancionado de acuerdo a la siguiente escala:

- 1. Si el nivel de alcohol por litro de sangre excede de 0,3 gramos y es inferior a 0,8 gramos, se aplicará la multa de una remuneración básica del trabajador en general, pérdida de cinco (5) puntos en su licencia de conducir y cinco (5) días de prisión.*
- 2. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es de 0,8 gramos o más, se aplicará la multa de una remuneración básica del trabajador en general, pérdida de diez (10) puntos en su licencia de conducir y quince (15) días de prisión.*

Art. 145.3.- En el caso del conductor que condujere un vehículo de transporte público, comercial o de carga, la tolerancia al consumo de cualquier sustancia estupefaciente o drogas es cero, y un nivel máximo de alcohol de 0,1 gramos por cada litro de sangre. En caso de exceder dicho límite será sancionado con una multa de dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, pérdida de treinta (30) puntos en su licencia de conducir y sesenta (60) días de prisión.

Art. 145.4.- La reincidencia en el cometimiento de las contravenciones establecidas en los artículos 145.1, 145.2, 145.3, será sancionada con la suspensión por un año de la licencia de conducir. Cuando esta reincidencia es por segunda ocasión, la licencia le será revocada definitivamente. En el primer caso, el contraventor deberá someterse a las evaluaciones correspondientes en los centros especializados que para el efecto defina la Agencia Nacional de Regulación y Control del

Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, previo al levantamiento de la suspensión antes mencionada."⁴¹

Como se establece en estos cuatro artículos agregados al Art. 145 de la Ley de Tránsito, se endurecen las penas privativas de libertad, cuando el conductor haya consumido sustancias estupefacientes o bebidas alcohólicas, siendo la pena máxima en el ámbito contravencional de tránsito la pena de prisión de sesenta días que se aplica si el contraventor es conductor de transporte público, por la razón de que pone en riesgo la integridad física de varias personas.

4.3.2.3 Procedimiento de Juzgamiento de las Contravenciones de Tránsito.

El procedimiento contravencional de tránsito ha sido establecido en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial desde el Art. 177 al Art. 180, con los cambios introducidos por la Ley Reformatoria publicada en el R.O. Nro. 415 del 29 de marzo del 2011.

La Ley Reformatoria en su Art. 88 ha reemplazado el Art. 178 por el siguiente:

“Las contravenciones, en caso de que el infractor impugne el parte del agente de tránsito dentro del término de tres días, serán juzgadas por los jueces o por la autoridad competente determinada en la presente Ley, en una sola audiencia oral; el juez concederá un término de tres días, vencido el cuál pronunciará sentencia aún en ausencia del infractor.

Las boletas de citación que no fueren impugnadas dentro del término de tres días se entenderán aceptadas voluntariamente por el infractor,

⁴¹ Ley Cit., LEY REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Pág. 16.

y el valor de las multas será cancelado en las oficinas de recaudaciones de los GAD's, de los organismos de tránsito o en cualquiera de las instituciones financieras autorizadas para tales cobros, dentro del plazo diez días siguientes a la emisión de la boleta. La acción del cobro de la multa prescribirá en el plazo de cinco años. En caso de aceptación del infractor, la boleta de citación constituye título de crédito para dichos cobros, no necesitándose para el efecto, sentencia judicial.

La sentencia dictada por el juez o la resolución emitida por la autoridad competente no será susceptible de recurso alguno y obligatoriamente será notificada a los organismos de tránsito correspondiente de la jurisdicción. La aceptación voluntaria del cometimiento de la infracción no le exime de la pérdida de los puntos de la licencia de conducir, correspondiente a la infracción de tránsito"⁴².

De lo que se entiende que un proceso contravencional inicia con un parte policial o citación del contraventor, para que se presente ante la autoridad competente que son los jueces de tránsito para que impugnen o rechacen legalmente el parte policial, para lo cual hay término de 3 días, anteriormente una vez vencido el termino de impugnación del parte policial se concede término probatorio por 3 días, luego se procede con la audiencia oral de juzgamiento, y termina en sentencia, de la cual no cabe recurso alguno.

El Art. 179 y 180 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establecen los requisitos de la boleta de citación al contraventor, tales como: La contravención cometida y los nombres y número de cédula del infractor. Así mismo establece el plazo del pago de la multa impuesta en la sentencia que es de 10 días.

Y que si el juez tuviere conocimiento de la perpetración de un delito se procederá conforme el Código de Procedimiento Penal.

⁴² Ley Cit., **LEY REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**, Pág. 18.

4.3.2.3.1 Procedimiento para el Juzgamiento de la Contravención Muy Grave de Tránsito cuando se presume flagrancia de conformidad al Parte Policial.

El Art. 89 de la indicada reforma agrega un artículo al art 178 de la Ley de Tránsito:

“Art. 178.1.- Quien fuere sorprendido en el cometimiento de una contravención muy grave, será detenido y puesto a órdenes del juez competente de turno, dentro de las 24 horas siguientes, para su juzgamiento en una sola audiencia donde se concederá la prueba. A esta audiencia acudirá el agente de tránsito que aprehendió al infractor, al final de la audiencia el juez dictará la respectivas sentencia”⁴³.

Se establece el procedimiento para la contravención flagrante, en la cual absurdamente si se establece la práctica de la prueba en la audiencia oral de juzgamiento, pero se efectúa en 24 horas desde la aprehensión del infractor, tiempo muy escaso para la preparación de cualquier tipo de defensa y presentación de pruebas de descargo.

Como se puede denotar este procedimiento vulnera la garantía constitucional de disponer de los medios y tiempo para la preparación de la defensa, algo que se debe tener muy en cuenta ya que a diferencia del juzgamiento de los delitos comunes en los que en la Audiencia de Calificación de Flagrancia inicia la instrucción fiscal, en cambio en el procedimiento contravencional de juzgamiento de una contravención muy grave cometida en flagrancia presuntamente de acuerdo al parte policial, no se inicia una etapa procesal sino que directamente se juzga.

⁴³ Ley Cit., LEY REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Pág. 18.

Este juzgamiento se efectúa dentro de las veinticuatro horas desde la aprehensión, debido a que ninguna persona puede estar detenida por más de este lapso sin fórmula de juicio, pero en el trámite contravencional no se está garantizando la preparación de la defensa del procesado.

Incluso como ya se ha visto que dentro de las contravenciones muy graves de tránsito se encuentran el consumo de sustancias estupefacientes o alcohólicas, pese a que existen los exámenes de alcoholemia, y otros para determinar el consumo y cantidad de estas sustancias, si se quiere garantizar un debido proceso debe permitirse impugnar tales pruebas y conceder la facultad de efectuarse nuevos exámenes en virtud del principio de contradicción de la prueba.

Dentro de estas contravenciones está determinada el de prestar servicio de transporte sin licencia o título para ello, la detención se efectúa solamente en la persona del conductor y no de los demás tripulantes del vehículo, puesto que puede existir un error o abuso policial, ya que se puede tratar de familiares o amistades, y no de la prestación del servicio de transporte que se le imputa al conductor, para lo cual se requiere hacer comparecer a testificar a las indicadas personas o comprobar con algún documento el tiempo de conocimiento que tiene con las amistades o probar el parentesco, lo cual tampoco se puede hacer dentro de veinticuatro horas.

Dentro de este lapso no se puede contratar los servicios de un profesional del Derecho particular, por lo que se requiere de la intervención de un Defensor Público en la audiencia, con lo cual no quiero decir que no sean

capaces de prestar una correcta defensa, pero el defensor público llega a la audiencia sin conocer la infracción, el parte policial, al presunto contraventor, ni tiene el tiempo para preparar una correcta defensa.

Todo lo indicado se produce por una falla en la normativa procesal y que genera indefensión desde todo punto de vista.

4.4 LEGISLACIÓN COMPARADA.

Dentro de la legislación comparada, se analizará los cuerpos normativos de tránsito de Perú, por tener una legislación que prevé la detención del presunto contraventor en caso de flagrancia según los cargos que le formule el agente u oficial de tránsito.

4.4.1 Legislación de Perú.

En el vecino país se regula el tránsito por la Ley General de Transporte y Tránsito (Ley Nro. 27181) que establece las infracciones y las correspondientes sanciones, pero el procedimiento es regulado por el Reglamento Nacional de Tránsito, que en lo referente al proceso contravencional establece:

“Artículo 324º.- Los órganos competentes de la Policía Nacional del Perú asignados al control del tránsito, levantarán denuncias (papeletas) por la comisión de infracción a las disposiciones de tránsito.”⁴⁴

Como se puede denotar una diferencia con la legislación de Ecuador es que el procedimiento contravencional de tránsito en Perú es de competencia de las Municipalidades y de sustanciación netamente administrativa, y no judicial como en nuestro país.

Para el levantamiento de la papeleta (denuncia) de infracción, el Efectivo de la Policía Nacional interviniente, debe ordenar al conductor que detenga el vehículo. Acto seguido, se debe acercarse a la ventanilla del lado del conductor

⁴⁴ **REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO (PERÚ)**, Fuente: http://www.vehicle-documents.it/Start/America/Start_peru/transito.pdf, (Consultado el 11 de Abril del 2012)

a fin de solicitarle su Licencia de Conducir, y la Tarjeta de Identificación Vehicular, a efectos de levantar la papeleta.

Los documentos mencionados deben ser devueltos conjuntamente con la copia de la papeleta, firmada por el conductor y el Efectivo de la Policía Nacional interviniente, si en caso que la persona intervenida se niegue a firmar la papeleta, el efectivo policial debe dejar constancia del hecho en la misma papeleta.

Respecto de la detención en flagrancia el Reglamento Nacional de Tránsito de Perú establece:

“Artículo 328º.- La persona que presuntamente se encuentre bajo los efectos del alcohol o de sustancias estupefacientes y haya sido detectada conduciendo un vehículo será conducida por el Efectivo de la Policía Nacional interviniente, para el examen étílico o toxicológico correspondiente. En caso de resultar positivo el examen étílico o toxicológico, se debe proceder de acuerdo a lo señalado en el presente Reglamento para la aplicación de la sanción correspondiente.”⁴⁵

En una forma similar con nuestra legislación el consumo de sustancias estupefacientes o alcohólicas por parte de los conductores que vendría a ser contravención muy grave, se vuelve procedente la aprehensión.

Pero algo que es necesario indicar es la garantía del derecho a la defensa que existe en la legislación peruana, ya que se establece:

“Artículo 331º.- No se puede imponer una sanción, sin que previamente se conceda el derecho de defensa al presunto infractor y se emita el dictamen correspondiente con excepción de lo dispuesto en el numeral 1) del artículo 336 del presente Reglamento Nacional.”⁴⁶

⁴⁵ Ley. Cit., **REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO (PERÚ).**

⁴⁶ *Ibíd.*

Como se puede constatar en la legislación en análisis si se ampara y protege el derecho a la defensa, el cual incluye la facultad de disponer del tiempo y medios de prueba de descargo, siendo la única excepción el caso de que el presunto contraventor reconozca voluntariamente haber cometido la infracción, tal como dispone el Art. 336:

“Artículo 336°.- *Recibida la copia de la papeleta de infracción, el presunto infractor, ya sea conductor o peatón puede:*

1) *Si existe reconocimiento voluntario de la infracción.*

- a) *Abonar el importe de la multa prevista para la infracción cometida, dentro de los siete (7) días hábiles contados a partir del día siguiente de la notificación de la presunta infracción. En este caso, el monto de la multa se reducirá en un cincuenta por ciento (50%), correspondiendo a la Municipalidad Provincial competente dar por concluido el procedimiento administrativo, sin perjuicio de la comunicación al Registro Nacional de Sanciones por Infracciones al Tránsito.*

En este caso, la copia de la papeleta de infracción constituye el dictamen de la infracción cometida y el pago el reconocimiento de la infracción y sanción impuesta.

2) *Si no existe reconocimiento voluntario de la infracción.*

- a) *Presentar su reclamo de improcedencia ante la Unidad Orgánica que la Municipalidad Provincial señale como órgano competente, dentro de los siete (7) días hábiles contados a partir del día siguiente de la notificación de la supuesta infracción.*

Luego de presentada la reclamación, el Órgano Competente de la Municipalidad Provincial cuenta con un plazo de sesenta (60) días calendario para resolver la misma.

- b) *En caso de desestimarse la reclamación, la sanción tendrá que ser impuesta a través de una Resolución del órgano competente.*
- c) *En caso de no resolverse la reclamación de improcedencia en el plazo establecido, se tendrá por no denunciada ni cometida la supuesta infracción.*
- d) *Contra la resolución que declara desestimada la reclamación e impone la sanción procede plantearse apelación ante la instancia jerárquica superior correspondiente dentro del plazo de cinco (5)*

*días hábiles de notificada, la que resolverá con carácter de segunda instancia administrativa.*⁴⁷

Como se puede ver, los tiempos y fases del procedimiento contravencional en Perú, permite un adecuado ejercicio del derecho a la defensa, pues si para impugnar la boleta en Ecuador existen 3 días, en la legislación peruana conceden 7 días, y presentada la impugnación se resuelve en 60 días y no en 24 horas como es en Ecuador.

Considero que la eficacia procesal no está en la celeridad, sino en la garantía e igualdad de derechos de las partes intervinientes en el proceso o juicio.

⁴⁷ Ley. Cit., **REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO (PERÚ).**

5.- MATERIALES Y MÉTODOS.

5.1.- Materiales, Métodos y Técnicas.

Los materiales utilizados que sirvieron para estructurar el informe final de la tesis fueron libros, folletos y leyes, las cuales las enuncio de la siguiente manera:

Para la elaboración del Marco Conceptual y Doctrinario se empleó los siguientes libros: RETOS DEL TRANSPORTE URBANO EN COLOMBIA de Juan Acevedo; DICCIONARIO DE DERECHO USUAL de Guillermo Cabanellas; DERECHO PENAL Francesco Carrara; DICCIONARIO DE DERECHO PENAL de Amado Ezaine; DERECHO PENAL de Carlos Fontán; LA RESPONSABILIDAD EN EL DELITO DE TRÁNSITO de Bolívar Gallegos, entre otros.

Para el Marco Jurídico utilice la Constitución de la República del Ecuador; Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y así mismo legislaciones extranjeras de Perú, Colombia y Chile en texto digital (HTML) y formato PDF para efectuar un análisis de Legislación Comparada.

Así mismo se utilizó material de oficina como hojas de papel bond, esferográficos, computadora, impresoras, y fichas bibliográficas; todo este material, me ha servido de mucho para estructurar el informe final de tesis así como a entender mucho más a fondo mi problemática investigada referente a la vulneración a la garantía constitucional prevista en el art. 76 numeral 7 literal b) de la Constitución de la República, por el procedimiento de juzgamiento de la contravención muy grave de tránsito cometida en flagrancia,

establecido en el Art. 178.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

En la presente investigación se utilizó los siguientes métodos:

Método Científico: El Método Científico tiene tres partes principales; siendo la primera la OBSERVACIÓN, mediante la cual se recopiló la información teórica y empírica, esto es mediante la realización de las fichas bibliográficas; la segunda etapa es la de ANÁLISIS en la que se estudió minuciosamente la información recopilada a fin de abordar el conocimiento de la problemática en una forma integral tanto en el aspecto social como jurídico de la vulneración a la garantía constitucional prevista en el art. 76 numeral 7 literal b) de la Constitución de la República, por el procedimiento de juzgamiento de la contravención muy grave de tránsito cometida en flagrancia, establecido en el Art. 178.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Finalmente la etapa de SÍNTESIS me permitirá concluir los aspectos más sobresalientes de la problemática y recomendar algunas soluciones, así como a realizar una Propuesta de Reforma Jurídica que garantice el derecho a disponer de los medios y tiempo para la preparación de la defensa en el procedimiento de juzgamiento de la contravención muy grave de tránsito cometida en flagrancia.

Método Inductivo: Fue utilizado en la elaboración de los bancos de preguntas de las encuestas y entrevistas, en las cuales a partir de interrogantes particulares claras y comprensibles, se obtiene una visión

integral o general del conocimiento y criterio de las personas seleccionadas como muestra para la investigación de campo.

Método Deductivo: Se lo empleo para determinar las conclusiones del presente trabajo investigativo, determinándose los puntos más sobresalientes tanto de la parte literaria como de campo, así como para determinar las correspondientes recomendaciones y establecer fundamentadamente la Propuesta de Reforma en todo aspecto esencial que conllevaría garantizar el derecho a la preparación de la defensa en el trámite contravencional de tránsito cuando se trate de contravención muy grave cometida en flagrancia.

Los procedimientos de observación, análisis y síntesis fueron los que me permitieron realizar la investigación jurídica propuesta, auxiliado de técnicas de acopio teórico como el fichaje bibliográfico o documental y de técnicas de acopio empírico, como la encuesta y la entrevista.

La investigación de campo se concretó en consultas de opinión a personas conocedoras de la problemática, entre ellas están, empleados de la Función Judicial, abogados, docentes y estudiantes de Derecho, previo muestreo poblacional de por lo menos treinta personas para las encuestas y de cinco personas para las entrevistas; en ambas técnicas se plantearon cuestionarios derivados de la Hipótesis general, de la Subhipótesis, y de los objetivos planteados.

Los resultados de la investigación empírica se presentan en diagramas de barras con su correspondiente interpretación y análisis del investigador, lo

cual sirvió para la verificación de objetivos y constatación de Hipótesis, así como para realizar las conclusiones y recomendaciones.

6.- RESULTADOS.

6.1.- Presentación de los Resultados de las Encuestas.

Las encuestas fueron aplicadas a una población de 30 personas, entre la cuales se encuentran: Funcionarios Judiciales, Abogados, Docentes Universitarios y Estudiantes de Derecho de la ciudad de Loja y Catamayo, obteniendo los siguientes resultados:

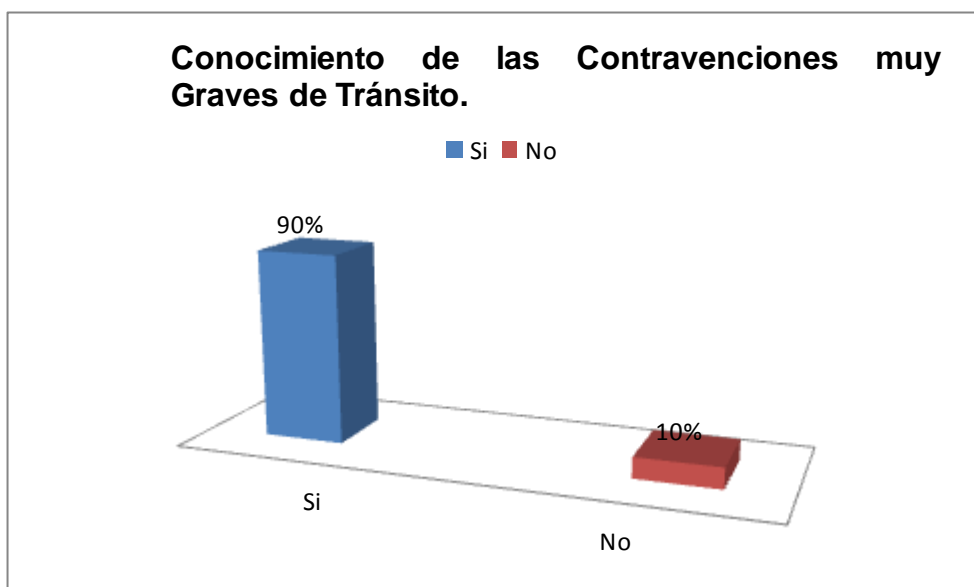
1.- Sabe Usted cuáles son las contravenciones muy graves tipificadas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Cuadro N° 1

Indicadores	Frecuencia	Porcentaje
Si	27	90%
No	3	10%
TOTAL	30	100%

Fuente: Abogados en Libre Ejercicio de la Ciudad de Loja y Catamayo.
Autor: Edgar Briceño Ruiz.

Gráfico N° 1



Interpretación: De totalidad de encuestados, 27 que constituyen el 90%, manifestaron si conocer cuáles son las contravenciones muy graves tipificadas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, manifestando las siguientes razones: Las contravenciones muy graves de tránsito son aquellas de mayor gravedad que comprometen la seguridad vial y la integridad de las personas; son principalmente el consumo de bebidas alcohólicas y sustancias estupefacientes; es conducir sin tener licencia para brindar servicio de transporte público; son aquellas sancionadas ya con prisión, debido a su gravedad que incluso puede ser hasta de sesenta días.

Solo 3 personas que representan el 10%, respondieron no conocer cuáles son las contravenciones muy graves de tránsito.

Análisis: La mayoría de los encuestados conocen lo que son las contravenciones muy graves de tránsito, las cuales como bien manifiestan son las que ameritan pena ya de prisión a más de la reducción de los puntos de la licencia de conducir y la correspondiente multa.

Entre ellas está el accidente que ocasione solo daños materiales que no supere la cuantía del doble de la remuneración básica unificada del trabajador en general, el consumo de sustancias estupefacientes y bebidas alcohólicas, entre otras.

Estas últimas fueron introducidas por la ley reformativa a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de marzo del 2011.

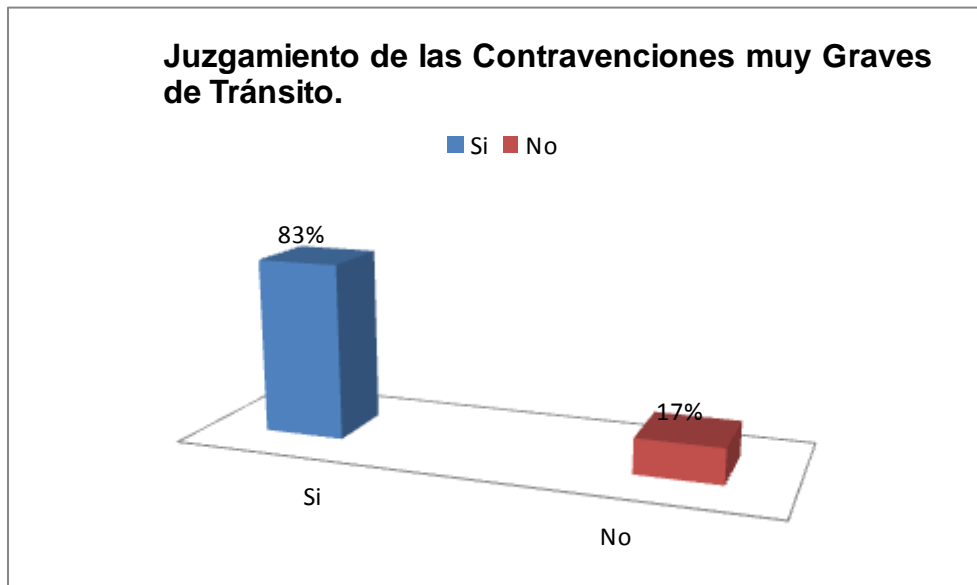
2.- Conoce Usted cómo se juzga al presunto contraventor que es sorprendido en el cometimiento de una contravención muy grave de tránsito.

Cuadro N° 2

Indicadores	Frecuencia	Porcentaje
Si	25	83.33%
No	5	16.67%
TOTAL	30	100%

Fuente: Abogados en Libre Ejercicio de la Ciudad de Loja y Catamayo.
Autor: Edgar Briceño Ruiz.

Gráfico N° 2



Interpretación: De la totalidad de la muestra poblacional, 25 que representan el 83.33% contestaron que si tienen conocimiento de cómo es el juzgamiento de un presunto contraventor sorprendido en el cometimiento de una contravención muy grave, manifestando las siguientes razones: El presunto contraventor es detenido y juzgado en una audiencia; se dispone la aprehensión del presunto contraventor y del vehículo; se lo juzga dentro de las veinticuatro horas siguientes.

Solo 5 encuestados que son el 16.67% contestaron no conocer exactamente el procedimiento de juzgamiento.

Análisis: La mayoría de los encuestados conocen cual es el procedimiento de juzgamiento de la contravención muy grave de tránsito, manifestando que

es un trámite sumamente rápido que se juzga en veinticuatro horas en una audiencia pública y oral.

En todo caso de contravención muy grave se ordena la retención del vehículo y en caso de flagrancia o presunta flagrancia se aprehende al conductor, para ponerlo a disposiciones del juez competente y juzgarlo dentro de las veinticuatro horas siguientes, debido a que nadie puede estar detenido por más de este lapso sin fórmula de juicio.

3.- Considera Usted que dentro de las 24 horas se puede reunir los elementos probatorios de cargo y de descargo a fin de garantizar el derecho a la defensa en el juzgamiento de las contravenciones muy graves de tránsito.

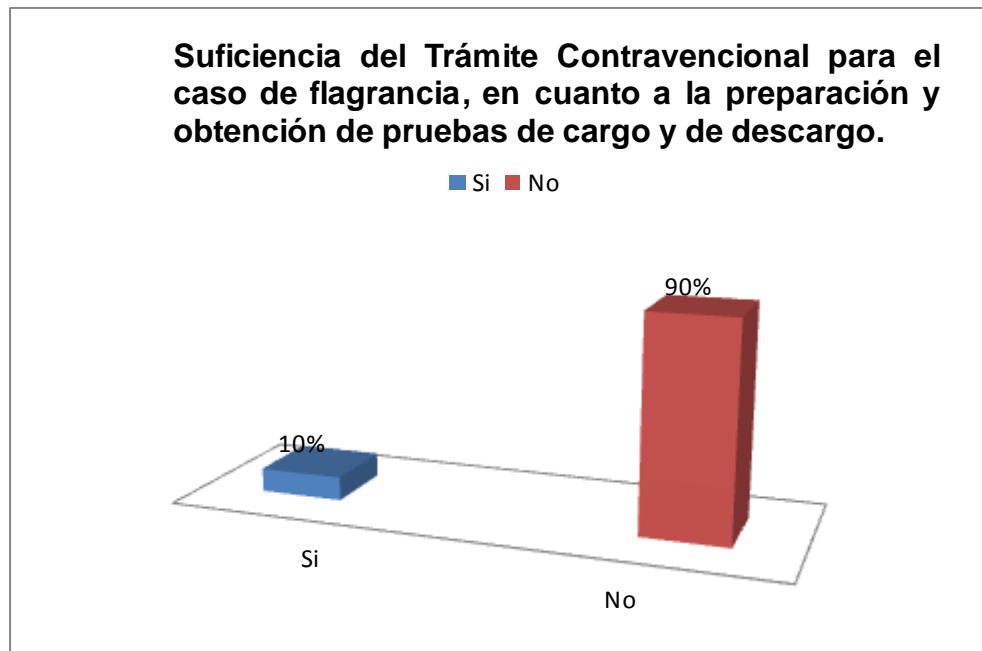
Cuadro N° 3

Indicadores	Frecuencia	Porcentaje
Si	3	10%
No	27	90%
TOTAL	30	100%

Fuente: Abogados en Libre Ejercicio de la Ciudad de Loja y Catamayo.

Autor: Edgar Briceño Ruiz.

Gráfico N° 3



Interpretación: Del total de encuestado, 27 que representa el 90% respondieron que dentro de 24 horas no se puede reunir los elementos y pruebas de cargo y de descargo, por las siguientes razones: El lapso es muy corto para que se oficie a las diferentes instituciones para que remitan los documentos que se soliciten; no es suficiente para poder hacer comparecer a los testigos; las contravenciones de tránsito por lo general suceden en la noche y durante ese tiempo no pueden practicarse ningún tipo de prueba a excepción de los partes policiales; no se puede ni siquiera preparar ningún tipo de prueba ya sea con un defensor particular o público.

Solo 3 personas manifestaron que si se puede reunir las suficientes pruebas de cargo y de descargo, por las siguientes razones: las pruebas constituyen

los exámenes de alcoholemia, toxicológicos, somáticos, videos de los agente de tránsito, pues se trata de delito flagrante.

Análisis: La mayoría de encuestados concuerdan con mi criterio de que el juzgamiento en 24 horas no permite ni solicitar y evacuar la prueba de descargo principalmente, ya que todo debido proceso se basa en el derecho a la defensa, y por ende de conocer, formular y contradecir prueba.

Dentro de las 24 horas no se puede obtener información documental, pues si es solicitada a una entidad, la misma va a demorar un par de días en despachar, por el motivo que cada dependencia tiene sus propios trámites y diligencias.

Respecto de la prueba testimonial, es muy difícil hacer comparecer a los testigos, ya que el presunto contraventor es aprehendido, y solo podría hacer comparecer a quienes le conozcan, pero si el testigo es un tercero es necesario identificarlo y notificarle con una boleta de comparendo, lo cual resulta imposible debido a que en este procedimiento la prueba se concede en la audiencia en la que se va a juzgar, lo que vuelve imposible actuar cualquier tipo de prueba.

Incluso los exámenes médicos de alcoholemia y otros similares deben ser susceptibles de ser impugnados para garantizar una verdadera igualdad procesal.

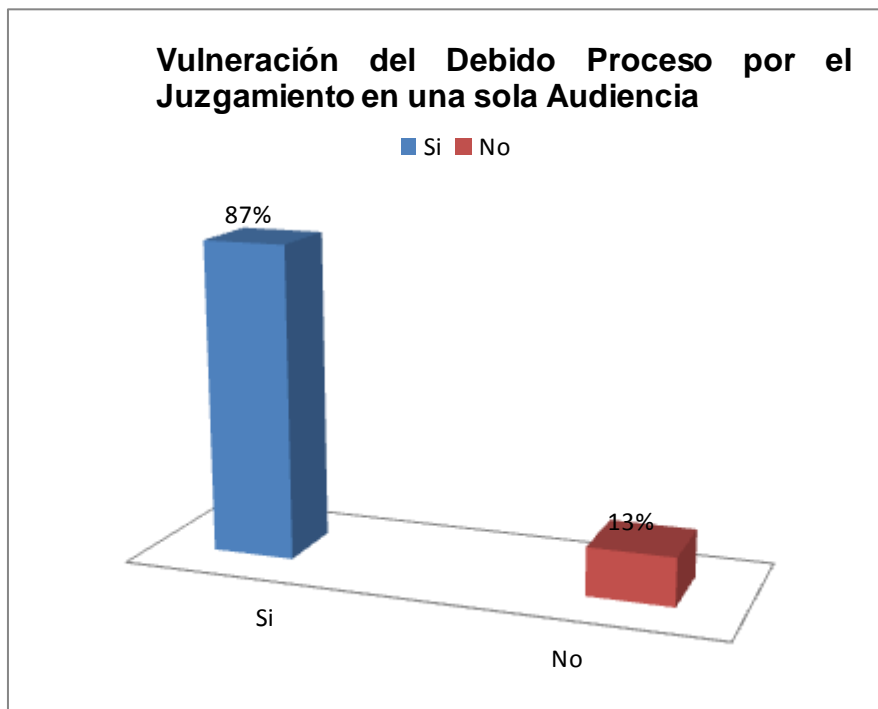
4.- Considera Usted que al juzgarse una contravención muy grave de tránsito en una sola audiencia dentro de las 24 horas se vulnera los principios del Debido Proceso.

Cuadro N° 4

Indicadores	Frecuencia	Porcentaje
Si	26	86.67%
No	4	13.33%
TOTAL	30	100%

Fuente: Abogados en Libre Ejercicio de la Ciudad de Loja y Catamayo.
Autor: Edgar Briceño Ruiz.

Gráfico N° 4



Interpretación: De la población encuestada, 26 que representan el 86.67% contestaron que el juzgamiento en una sola audiencia vulnera el debido proceso, por las siguientes razones: Si se juzga en la misma audiencia en la que se formula la prueba, no hay principio de contradicción ni de seguridad jurídica; no se permite acceder a un abogado que conozca los cargos ni que haya preparado una defensa técnica y efectiva en favor del procesado; se da demasiado valor a los partes policiales.

Solo 4 encuestados que constituyen el 13.33% respondieron que no se vulnera el debido proceso, ya que si permite la formulación de prueba en la audiencia de juzgamiento; el trámite actual garantiza la celeridad y eficacia procesal lo cual es constitucional.

Análisis: La mayoría de encuestados concuerdan con mi criterio de que el juzgamiento en una sola audiencia si vulnera el debido proceso, ya que la anunciación y solicitud de pruebas debe hacerse con antelación a la audiencia de juzgamiento, tal como es el trámite ordinario para las contravenciones de tránsito en el cual hay tres días para formular la prueba antes de la audiencia.

Conuerdo con que es un procedimiento inconstitucional que vulnera garantías expresas del debido proceso, entre las cuales está el derecho a la defensa, a la contradicción y a la seguridad jurídica.

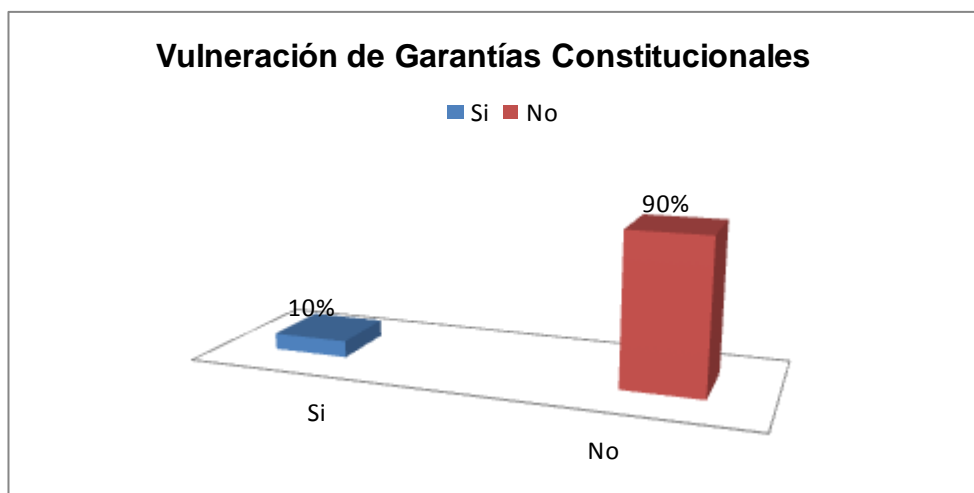
5.- Considera necesario que se efectúe dentro de 24 horas la audiencia oral de juzgamiento de las contravenciones muy graves de tránsito, si esto vulnera expresas Garantías Constitucionales del derecho a la defensa, previstas en el Art. 76 numeral 7 literales b) y h) de la Constitución de la República del Ecuador.

Cuadro N° 5

Indicadores	Frecuencia	Porcentaje
Si	3	10%
No	27	90%
TOTAL	30	100%

Fuente: Abogados en Libre Ejercicio de la Ciudad de Loja y Catamayo.
Autor: Edgar Briceño Ruiz.

Gráfico N° 5



Interpretación: De la totalidad de encuestados 27 que son el 90% contestaron que no es necesario que el tiempo para el señalamiento de la audiencia oral para el juzgamiento de las contravenciones muy graves de tránsito vulnere las garantías de los Arts. 76 numeral 7 literales b) y h) de la Constitución de la República, por las siguientes razones: No se debe anteponer la celeridad sobre el derecho a la defensa ni al de contradicción; todo procedimiento puede ser susceptible de error tanto de los agentes de tránsito como del juzgador, por lo que se requiere de un término eficaz para solicitar la prueba necesaria de descargo a favor del procesado.

Solo 3 encuestados que son el 10%, manifiestan que si es suficiente y necesario el tiempo de 24 horas para el juzgamiento de las contravenciones muy graves de tránsito cuando se produzcan en flagrancia y se hayan emitido los correspondientes partes policiales.

Análisis: La mayoría de encuestados concuerdan con mi opinión de que el tiempo de señalamiento de 24 horas para el juzgamiento del presunto contraventor, es muy insuficiente e injustificable desde todo punto de vista, ya que la celeridad no puede atentar y menoscabar el derecho al debido proceso y a la defensa.

Los partes policiales pueden estar errados, aunque no en la mayoría de los casos, pero si el procedimiento está marcado por la desigualdad y la inseguridad jurídica, no hay garantía de que no se condene a un inocente, por una falla legal.

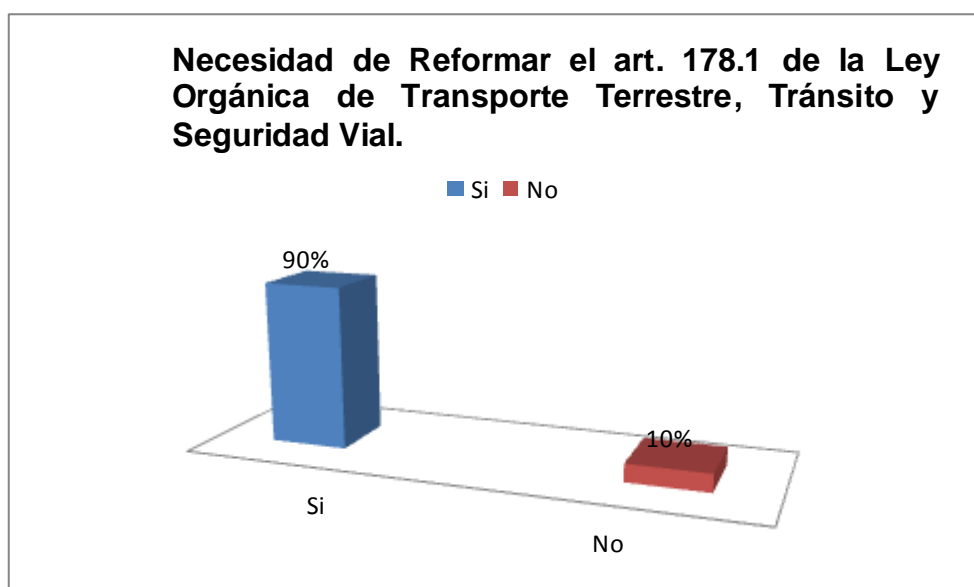
6.- Considera necesario que se reforme el Art. 178.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Cuadro N° 6

Indicadores	Frecuencia	Porcentaje
Si	27	90%
No	3	10%
TOTAL	30	100%

Fuente: Abogados en Libre Ejercicio de la Ciudad de Loja y Catamayo.
Autor: Edgar Briceño Ruiz.

Gráfico N° 6



Interpretación: De la totalidad de encuestados 27 que son el 90% contestaron que si es necesario reformar el Art. 178.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por las siguientes razones: El trámite actual es inconstitucional; se está vulnerando el debido proceso; produce indefensión e inseguridad jurídica para el presunto contraventor; da demasiada facultad al agente de tránsito; no permite preparar adecuadamente la defensa.

Solo 3 encuestados que son el 10% manifestaron que no es necesario reformar el Art. 178.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ya que el trámite goza de celeridad y eficacia.

Análisis: La mayoría de encuestados concuerdan con mi criterio de que es necesario reformar el Art. 178.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial con el objeto de garantizar el disponer de los medios y tiempo de preparación de la defensa en el trámite contravencional previsto para el caso de flagrancia.

No puede existir ni un solo procedimiento que sea contrario a la Constitución de la República, ya que carecería de validez jurídica.

6.2.- Presentación de los Resultados de las Entrevistas.

ENTREVISTA REALIZADA DE UN SEÑOR ABOGADO EN LIBRE

EJERCICIO PROFESIONAL

1.- En su criterio considera Usted que se está garantizando el principio constitucional de disponer del tiempo y medios para preparar la defensa,

en el procedimiento de juzgamiento de la contravención muy grave de tránsito prevista en el Art. 178.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Respuesta:

El procedimiento previsto en la norma indicada, es el aplicable a los casos de flagrancia, donde es presuntamente sorprendido una persona en el cometimiento de una contravención muy grave de tránsito, y por existir la figura de la aprehensión, se lo juzga dentro de las 24 horas subsiguientes, con lo cual no hay disponibilidad de tiempo para preparar la defensa, pues el parte policial es prueba suficiente para el Juez de Tránsito, si no se ha impugnado la misma oportunamente.

2.- Considera Usted que se garantiza o no la formulación de pruebas de descargo a favor del procesado en el juzgamiento en una sola audiencia dentro de las 24 horas desde la aprehensión del presunto contraventor de tránsito sorprendido en el cometimiento de una contravención muy grave.

Respuesta:

Como ya he manifestado en la pregunta anterior, no existe disponibilidad de tiempo para la formulación de pruebas pues esta se da en la misma audiencia de juzgamiento, a diferencia del procedimiento para el resto de contravenciones de tránsito en el que si se concede un término de anunciación de prueba de tres días.

3.- En una Propuesta de Reforma al Art. 178.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tendiente a garantizar el derecho a la preparación de la defensa, ¿Qué aspectos deben tenerse en cuenta?

Respuesta:

Considero necesario que dentro de las veinticuatro horas no se debería juzgar al contraventor, pese a la aprehensión que es procedente en los casos de flagrancia, sino que dentro de las 24 horas se debería elevar el parte policial y proceder a sortear la causa ante uno de los Jueces de Tránsito, y proceder con el trámite general para las otras contravenciones, esto es con los términos de tres días para impugnar la boleta, y tres días para anunciar la prueba y finalmente la audiencia de juzgamiento.

**ENTREVISTA REALIZADA DEL SEÑOR JUEZ SEGUNDO DE TRÁNSITO
DE LOJA**

1.- En su criterio considera Usted que se está garantizando el principio constitucional de disponer del tiempo y medios para preparar la defensa, en el procedimiento de juzgamiento de la contravención muy grave de tránsito prevista en el Art. 178.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Respuesta:

Desde el punto de vista constitucional el actual procedimiento de tránsito tiene algunas incompatibilidades o contradicciones, por un lado en el caso de la contravención muy grave cuando se ha sorprendido al infractor de conformidad a la boleta de citación y al parte policial del agente de tránsito, se lo juzga dentro de las 24 horas, lo cual únicamente en la mayoría de los casos permite que el imputado sea patrocinado por un defensor público, que no conoce al mismo, y que recién llega a enterarse de los motivos de la detención. Otro problema jurídico es que en este trámite existe el juzgamiento en ausencia y no cabe recurso de apelación o cualquier otro previsto en la ley.

2.- Considera Usted que se garantiza o no la formulación de pruebas de descargo a favor del procesado en el juzgamiento en una sola audiencia dentro de las 24 horas desde la aprehensión del presunto contraventor de tránsito sorprendido en el cometimiento de una contravención muy grave.

Respuesta:

Considero que no se garantiza una de las principales premisas del derecho a la defensa previsto en el Art. 76 de la Constitución de la República del Ecuador, pero mientras esté vigente a nosotros en calidad de jueces debemos cumplir la ley.

3.- En una Propuesta de Reforma al Art. 178.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tendiente a garantizar el derecho a la preparación de la defensa, ¿Qué aspectos deben tenerse en cuenta?

Respuesta:

Considero necesario que se debería derogar el trámite previsto en el Art. 178.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, quedando vigente el trámite previsto en el Art. 178 del mismo cuerpo legal.

**ENTREVISTA REALIZADA DE UNA SEÑORA ABOGADA EN LIBRE
EJERCICIO**

1.- En su criterio considera Usted que se está garantizando el principio constitucional de disponer del tiempo y medios para preparar la defensa, en el procedimiento de juzgamiento de la contravención muy grave de tránsito prevista en el Art. 178.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Respuesta:

Debido a la celeridad del trámite considero que no existe la facultad de preparar una defensa adecuada, tanto para cualquier abogado en ejercicio como para uno de los Defensores Públicos.

2.- Considera Usted que se garantiza o no la formulación de pruebas de descargo a favor del procesado en el juzgamiento en una sola audiencia dentro de las 24 horas desde la aprehensión del presunto contraventor de tránsito sorprendido en el cometimiento de una contravención muy grave.

Respuesta:

Evidentemente no, ya que el procesado por contravención de tránsito desde un inicio se encuentra en desventaja ante la credibilidad del informe policial; para una correcta defensa se requiere diversos tipos de prueba para plantear una segunda teoría de lo sucedido, ya que en este trámite no se garantiza la seguridad jurídica.

3.- En una Propuesta de Reforma al Art. 178.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tendiente a garantizar el derecho a la preparación de la defensa, ¿Qué aspectos deben tenerse en cuenta?

Respuesta:

Debería establecerse un único procedimiento como era anteriormente antes de la reforma de marzo del 2011.

**ENTREVISTA REALIZADA DEL SEÑOR SECRETARIO TERCERO DE LO
CIVIL DE LOJA**

1.- En su criterio considera Usted que se está garantizando el principio constitucional de disponer del tiempo y medios para preparar la defensa, en el procedimiento de juzgamiento de la contravención muy grave de tránsito prevista en el Art. 178.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Respuesta:

Considero que si se garantiza los principios de debido proceso, pues este trámite según tengo entendido se aplica en el caso más grave de contravenciones de tránsito como es el de conducir bajo efectos de bebidas alcohólicas o sustancias estupefacientes, debiéndose haber aplicado por parte del agente de tránsito el ALCOTEST o el examen toxicológico, prueba suficiente para sancionar al contraventor.

2.- Considera Usted que se garantiza o no la formulación de pruebas de descargo a favor del procesado en el juzgamiento en una sola audiencia dentro de las 24 horas desde la aprehensión del presunto contraventor de tránsito sorprendido en el cometimiento de una contravención muy grave.

Respuesta:

Considero que sí, puesto que la misma Ley de Tránsito prevé que se concederá prueba al imputado durante la audiencia de juzgamiento.

3.- En una Propuesta de Reforma al Art. 178.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tendiente a garantizar el derecho a la preparación de la defensa, ¿Qué aspectos deben tenerse en cuenta?

Respuesta:

Considero que el trámite actual es el correcto, ya que de reformar la actual normativa, se crearía una dilación procesal innecesaria.

**ENTREVISTA REALIZADA DE UN SEÑOR AGENTE DE TRÁNSITO DE
LOJA**

1.- En su criterio considera Usted que se está garantizando el principio constitucional de disponer del tiempo y medios para preparar la defensa, en el procedimiento de juzgamiento de la contravención muy grave de tránsito prevista en el Art. 178.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Respuesta:

Creo que el actual procedimiento de tránsito en materia de contravenciones es adecuado, pues el parte que debemos levantar como agentes de la policía de tránsito, debe cumplir con algunos requisitos previstos en la ley, entre los cuales está la determinación de la infracción y la presentación de un video que corrobora nuestro informe ante la autoridad superior como ante el juez competente.

2.- Considera Usted que se garantiza o no la formulación de pruebas de descargo a favor del procesado en el juzgamiento en una sola audiencia dentro de las 24 horas desde la aprehensión del presunto contraventor de tránsito sorprendido en el cometimiento de una contravención muy grave.

Respuesta:

Considero que si se garantiza, puesto que en la mayoría de los casos no se impugna la boleta por lo que se entiende aceptación en el cometimiento de la

infracción, debido a que el trabajo de los agente de tránsito es adecuado y debidamente probado si la autoridad judicial lo requiere.

3.- En una Propuesta de Reforma al Art. 178.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tendiente a garantizar el derecho a la preparación de la defensa, ¿Qué aspectos deben tenerse en cuenta?

Respuesta:

Considero que no sería necesario cambiar el texto actual de la ley.

7.- DISCUSIÓN.

7.1.- Fundamentación de la Propuesta de Reforma.

La propuesta de reforma jurídica al Art. 178.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se fundamenta en las siguientes razones:

a) Principios Constitucionales: La Constitución de la República del Ecuador, es la norma suprema del Estado, y por ende todo el ordenamiento jurídico requiere estar en armonía según el Art. 424 de la misma.

La seguridad jurídica y el debido proceso se encuentran establecidos en los Arts. 76 y 77 de la Constitución, determinando entre las principales prerrogativas y fundamentos de cualquier procedimiento, a la vigencia del derecho a la defensa, y particularmente al de disponer de los medios, tiempo y asistencia legal al procesado en el juzgamiento de una contravención muy grave de tránsito.

b) Inconstitucionalidad y deficiencia del trámite previsto para el juzgamiento de una contravención muy grave de tránsito cometida en flagrancia: La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su Art. 178.1 establece un procedimiento de juzgamiento en una sola audiencia dentro de las 24 horas desde la aprehensión del presunto contraventor.

Este lapso de tiempo es insuficiente para el que el procesado mediante un abogado defensor particular o por medio del defensor público, pueda formular y preparar una defensa adecuada, debido principalmente a que la solicitud de cualquier tipo de prueba documental, testimonial y material, requiere de un tiempo considerable para ser preparada, solicitada, evacuada y practicada.

Al atentar una disposición constitucional, el actual trámite al que hago referencia carece de validez y de eficacia jurídica por lo que requiere una urgente reforma.

c) Aspectos a reformar: Considero que el trámite previsto en el Art. 178.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial debe ser modificado, estableciéndose que se siga el procedimiento previsto en el Art. 178 del mismo cuerpo de leyes, pero en cuanto a la figura de la aprehensión debe conservársela pues es esencial en el cometimiento de presunta infracción flagrante.

Al conservarse la detención por un tiempo mayor es necesario amparar al procesado, en dos aspectos esenciales que serían:

- El tiempo de detención debe imputarse al de la pena privativa de libertad si es sancionado.
- Si este tiempo excede la pena privativa o en sentencia se lo absuelve, debe existir derecho a indemnización por los daños y perjuicios ocasionados de conformidad al Código de Procedimiento Penal.

7.2.- Verificación de Objetivos.

Una vez finalizada la investigación tanto teórica como empírica, es necesario verificar los objetivos planteados con el presente trabajo vía tesis de grado de Licenciado en Jurisprudencia, para lo cual se considera lo siguiente:

OBJETIVO GENERAL:

Realizar una investigación jurídica, doctrinaria y crítica de las teorías y fundamentos del Debido Proceso y del Garantismo del Proceso Penal, en cuanto al juzgamiento de las Contravenciones de Tránsito.

El presente objetivo se verifica con la realización de la Revisión de Literatura en la cual desde un marco conceptual se analizó las nociones básicas de tránsito para dar una visión inicial de la materia, para luego analizar los principios doctrinarios de Derecho Penal y específicamente en materia de tránsito, determinando características propias de la determinación de la responsabilidad penal y de las infracciones de tránsito.

Desde el marco jurídico se analizó el debido proceso y se demostró que se cumple con el Garantismo del Proceso Penal en el trámite contravencional previsto en el Art. 178 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, pero no en el trámite previsto en el Art. 178.1, ya que se ha originado inseguridad jurídica e indefensión al procesado en un juzgamiento de una contravención muy grave cometida presuntamente en flagrancia.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

1) Comprobar la vulneración del derecho a la preparación de la defensa en el juzgamiento de una contravención muy grave en flagrancia, por la disposición del Art. 178.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

El presente objetivo específico se verifica con los resultados obtenidos en las preguntas tercera y cuarta de la encuesta, en las cuales la mayoría de encuestados manifestaron que no se garantiza una adecuada preparación de la defensa desde todo punto de vista tanto jurídico como técnico.

Así mismo manifestaron los encuestados que el trámite previsto en el Art. 178.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, goza de celeridad pero es inconstitucional y fuente de inseguridad jurídica.

2) Determinar el tiempo promedio en el despacho de las pruebas documentales y de la emisión de oficios y boletas de comparendo para la comparecencia de testigos en los procedimientos contravencionales de tránsito.

El presente objetivo se verificó parcialmente con los resultados obtenidos mediante la segunda pregunta de la entrevista y con la tercera pregunta de la encuesta, ya que si bien no se determinó un promedio del despacho de las pruebas documentales y boletas de comparendo para los testigos, si se determinó en forma general que el actual procedimiento previsto en el Art. 178.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no garantiza la producción eficaz de las pruebas de descargo, pues si el juzgamiento se efectúa dentro de las 24 horas desde la aprehensión, y la

solicitud de pruebas se da en la misma audiencia, es imposible que el defensor del procesado pueda establecer una correcta defensa técnica y jurídica.

3) Efectuar un estudio de Derecho Comparado con legislaciones extranjeras, con el objeto de obtener pautas valiosas para una reforma efecto un va al procedimiento contravencional de tránsito en el Ecuador.

El presente objetivo se verifica con el apartado de Legislación Comparada, en la que se analizó la legislación de tránsito de Perú, determinándose que en este país el procedimiento contravencional de tránsito es administrativo y no judicial, y especialmente que se establecen normas taxativas que amparan el derecho a la defensa de procesado, así como se dispone de términos mucho más amplios tanto para la impugnación de la boleta, como para la prueba y el juzgamiento.

4) Realizar una Propuesta de Reforma Jurídica al Procedimiento Contravencional de Tránsito previsto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tendiente a garantizar el derecho a la preparación de la defensa.

El presente objetivo se verifica con los resultados obtenidos en la pregunta sexta de la encuesta en la que el 90% de los encuestados concuerdan con la finalidad de la presente tesis, de aportar con una propuesta de reforma al Art. 178.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad

Vial, que garantice el derecho a disponer de los medios y tiempo para la preparación de la defensa.

7.3.- Contrastación de Hipótesis.

En el proyecto de tesis, se planteó la siguiente hipótesis:

El juzgamiento en una sola Audiencia dentro de 24 horas desde la aprehensión de una persona sorprendida en el cometimiento de una contravención muy grave de tránsito establecido en el Art. 178.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, podría producir vulneración del derecho constitucional a disponer del tiempo y medios de preparación de la defensa previsto en el literal b) del numeral 7 del Art. 76 de la Constitución de la República del Ecuador.

La hipótesis se contrastó como verdadera de conformidad a los resultados obtenidos en la pregunta tercera, cuarta y quinta de la encuesta, en la que la mayoría de los encuestados manifestaron que el actual procedimiento previsto en el Art. 178.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es inconstitucional, vulnera los principios del debido proceso, y que no permite una adecuada defensa técnico-jurídica, produciendo inseguridad e indefensión al procesado.

8.- CONCLUSIONES.

Una vez finalizado el presente trabajo de investigación jurídica puedo concluir lo siguiente:

1.- El tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial son tres elementos indispensables en la circulación vial ya sea por medio de automotores o semovientes, ya que la circulación como tal y la prestación del servicio de transporte debe efectuarse en un marco de seguridad y de interdependencia de los sujetos del tránsito, ya que la responsabilidad de los actos de cada interviniente conlleva consecuencias positivas o negativas para los demás, pudiendo producir daños materiales como la pérdida de vidas.

2.- En cuanto a la determinación de la responsabilidad en las infracciones de tránsito es necesario determinar que siempre se reputan culposas antes que dolosas, y son producto de la impericia, negligencia, imprudencia o por la inobservancia de las normas legales.

3.- Existen varias contradicciones entre el procedimiento contravencional previsto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y la Constitución de la República del Ecuador, entre ellas la inexistencia de la facultad de interponer recursos de impugnación de la sentencia, juzgamiento en ausencia que por disposición constitucional solo se aplica a los delitos contra la administración pública, y vulneración del derecho a la defensa del imputado o presunto contraventor.

4.- Del análisis de la legislación comparada se denota que en el país de Perú, se garantiza el derecho a la defensa y comparecencia del presunto contraventor de tránsito mediante términos más amplios para la impugnación de la boleta de citación, formulación de pruebas y para el juzgamiento en general; así como la existencia de la facultad de recurrir del fallo o resolución.

5.- Todo procedimiento debe garantizar el eficaz cumplimiento de las garantías del debido proceso, entre las cuales están el principio de legalidad, proporcionalidad, contradicción y especialmente el derecho a la defensa.

6.- El despacho de las pruebas tanto documentales, testimoniales y materiales requieren de un término adecuado para que sean formuladas, evacuadas y practicadas dentro de cualquier proceso judicial.

7.- El procedimiento previsto en el Art. 178.1 de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial vulnera la garantía constitucional de disponer de los medios y tiempo para la preparación de la defensa, debido a que en una sola audiencia se da el juzgamiento dentro de las 24 horas desde la aprehensión, produciendo inseguridad jurídica e indefensión.

9.- RECOMENDACIONES.

Ante la problemática investigada, puedo recomendar lo siguiente:

1.- Recomiendo a la Asamblea Nacional, el armonizar tanto formal como materialmente todas los cuerpos normativos con la Constitución de la República, con el fin de garantizar la validez y eficacia jurídica, y más importante aún los derechos consagrados a los ciudadanos del país.

2.- Recomiendo a la Asamblea Nacional, expedir una regulación taxativa legal y reglamentaria en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, a fin de prevenir cualquier tipo de accidente que conlleve serias pérdidas materiales y personales, así como en cuanto a la tipificación de infracciones de tránsito, sean delitos o contravenciones, regulando el procedimiento de juzgamiento conforme a las disposiciones constitucionales.

3.- Recomiendo a los Agentes de Tránsito, que reúnan todas las pruebas o evidencias que se desprendan de un suceso del que se presume una infracción en materia de tránsito, al fin de que en sus respectivos partes o informes policiales, se determine detalladamente la infracción, los medios de prueba tanto de cargo como de descargo, permitiendo que el procesado pueda solicitar medios de prueba, contradecir y preparar su defensa.

4.- Recomiendo nuevamente a la Asamblea Nacional, que se debería implementar los avances que muestra la legislación de Perú, tal como mayor tiempo tanto para la impugnación de la boleta como para la preparación de la defensa del presunto contraventor.

5.- Recomiendo a la Corte Constitucional, que toda disposición atentatoria a los derechos constitucionales debe ser declarada inconstitucional, para evitar que por normas lesivas se menoscabe las garantías fundamentales y mínimas de todo juicio.

6.- Recomiendo a la Asamblea Nacional, que el procedimiento para el juzgamiento de la contravención muy grave de tránsito debe ser reformado permitiendo en lo principal términos adecuados para la impugnación, formulación y contradicción de toda prueba en contra del procesado, así como una asistencia legal oportuna y eficaz, que permita una verdadera defensa.

7.- Recomiendo a los Gobiernos Autónomos Descentralizados, que una vez que asuman las competencias en materia de tránsito, se expidan ordenanzas y reglamentos que permitan una eficiente regulación y control vial.

8.- Recomiendo a los Señores Jueces de Tránsito, que en todo procedimiento valoren constitucional y legalmente la prueba, debiéndose exigir que el parte policial cumpla con los requisitos previstos en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y que se valoren con la misma rigurosidad las pruebas de descargo que solicite y presente el presunto contraventor.

9.1.- PROPUESTA DE REFORMA JURÍDICA.

ASAMBLEA NACIONAL DEL ECUADOR

CONSIDERANDO:

Que, el Art. 424 de la Constitución de la República del Ecuador determina el principio de supremacía constitucional, el mismo que tiene relación con el Art. 84 que establece la obligación de adecuar formal y materialmente todas las disposiciones legales a los preceptos constitucionales.

Que, los principios del debido proceso se encuentran amparados por la Constitución de la República del Ecuador en sus Arts. 76 y 77.

Que, el derecho a la defensa incluye la facultad de disponer de los medios y tiempo para la preparación de la defensa de conformidad al literal b) del numeral 7 del Art. 76 de la Constitución de la República del Ecuador.

Que, el actual trámite previsto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su Art. 178.1, establece el juzgamiento de una contravención muy grave presuntamente en flagrancia, mediante una sola audiencia a efectuarse dentro de las 24 horas desde la aprehensión, vulnerando la garantía constitucional de disponer de los medios y tiempo para la preparación de la defensa del imputado o procesado.

Que, se requiere establecer la unicidad procesal en el trámite contravencional de tránsito, dejando vigente el trámite previsto en el Art. 178

de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para todas las clases de contravenciones.

Que, la aprehensión del presunto contraventor es procedente cuando se presume flagrancia, por lo se debe dejar vigente la aprehensión en el caso de contravención muy grave, pero con ciertas modificaciones a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en la parte referente a las medidas cautelares, así como amparar al imputado en caso de que sea absuelto en sentencia o haya sufrido privación de la libertad en un tiempo superior a la condena.

Por tales consideraciones la Asamblea Nacional en uso de sus facultades establecidas en el Art. 120 numeral 6 de la Constitución de la República del Ecuador, expide la siguiente:

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

Art. 1. - Sustitúyase el Art. 178.1 por el siguiente artículo:

“Art. 178.1.- Quien fuere sorprendido en el cometimiento de una contravención muy grave, será detenido y puesto a órdenes del juez competente dentro de las 24 horas subsiguientes.

De presentarse a más de la boleta de citación un parte policial, se entenderá formalizada la detención, la misma que se mantendrá hasta que finalice el juzgamiento de conformidad al artículo anterior.

Sin embargo el presunto contraventor podrá rendir fianza para recuperar la libertad de conformidad al Art. 155 de esta ley.”

Art. 2. - En el primer inciso del Art. 155 a continuación de donde dice: “, los delitos”, agréguese el siguiente texto: **“y contravenciones muy graves”**.

Art. 3. - En el segundo inciso del Art. 155 agréguese el siguiente texto: **“Lo indicado no se aplica para el monto de la caución rendida por el detenido por el presunto cometimiento de una contravención muy grave de tránsito, el mismo que no podrá ser superior al 50% de la multa prevista como sanción.”**

Art. 4. - En el primer inciso del Art. 154 a continuación de donde dice: “por más de treinta días”, agréguese el siguiente texto: **“o de tratarse de contravenciones muy graves, siempre y cuando se haya formalizado la detención de conformidad al Art. 178.1 de esta ley.”**

Art. 5. – A continuación del Art. 178.1 agréguese el siguiente artículo:

“Art. 178.2.- Si el imputado es condenado a pena privativa de libertad, a esta se computará el tiempo que haya permanecido detenido desde la aprehensión de la que habla el artículo anterior.

Si el tiempo de la detención como medida cautelar es superior al de la condena, el condenado quedará inmediatamente en libertad, pudiendo demandar la indemnización de daños y perjuicios por el tiempo injustamente detenido de conformidad a lo dispuesto en el Art. 416 y siguientes del

Código de Procedimiento Penal. Tendrá igualmente derecho a tal indemnización si es absuelto en sentencia.

Solo en el caso de sentencia absolutoria a más de la indemnización indicada en el inciso anterior, tendrá derecho a la devolución de los valores que haya erogado como caución de conformidad al tercer inciso del Art. 158 de esta ley.”

Art. 6.- Quedan derogadas todas las disposiciones que se opongan a la presente reforma.

Art. 7.- La presente Ley Reformatoria entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Es dado en la ciudad de San Francisco de Quito, a los ...días del mes de ...del 20....

.....
PRESIDENTE DE LA ASAMBLEA NACIONAL

.....
SECRETARIO DE LA ASAMBLEA NACIONAL

10.- BIBLIOGRAFÍA

- **CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR Y LEYES CONEXAS**, Ediciones Legales (EDLE S.A.), Actualizada a Marzo del 2010, Impresión Corporación MYL, Quito-Ecuador.
- **CONTRATOS COMERCIALES**, RENGIFO Ramiro, Vol. I La Compraventa Mercantil-El Transporte-El Suministro, 4ta Edición, Editorial COLECCIÓN PEQUEÑO FORO, Bogotá Colombia, Año de Publicación 1986.
- **DERECHO CONSTITUCIONAL**, ZAVALA EGAS Jorge, Tomo I, Editorial EDINO, Guayaquil- Ecuador, Año de Publicación 1999.
- **DERECHO PENAL**, FONTÁN Carlos, Introducción y Parte General, 15va. Edición, Editorial ABELEDO-PERROT, Argentina.
- **DERECHO PENAL**, VELÁSQUEZ Fernando, Parte General, 1era Edición, Editorial TEMIS, Bogotá-Colombia.
- **DERECHOS Y GARANTÍAS**, FERRAJOLI Luigi, 2da Edición, Editorial TROTTA, Año de Publicación 1999, Madrid-España.
- **DICCIONARIO DE CIENCIAS JURÍDICAS, POLÍTICAS Y SOCIALES**, OSSORIO Manuel, Editorial HELIASTA, Año de Publicación 2002.
- **DICCIONARIO DE CIENCIAS JURÍDICAS, POLÍTICAS Y SOCIALES**, OSSORIO Manuel, Editorial HELIASTA, Año de Publicación 2002.
- **DICCIONARIO DE DERECHO PENAL**, EZAINÉ Amado, 6ta Edición, Editorial EDICIONES JURÍDICAS LAMBAYECANAS, Año de publicación 1977, Chiclayo- Perú.
- **DICCIONARIO DE DERECHO USUAL**, CABANELLAS Guillermo, 9na Edición, Tomo II E-M, Editorial HELIASTA, Buenos Aires-Argentina, Año de Publicación 1976.
- **DICCIONARIO JURÍDICO**, MENDOZA GARCÍA Luis y otro, 1era Edición, Editorial LIPAE, Quito-Ecuador.
- **DICCIONARIO JURÍDICO**, RAMÍREZ G. Juan, Vol. 6 de la Colección Diccionarios, 8va Edición, Editorial Claridad, Buenos Aires-Argentina, Año de Publicación 1976.
- **EL DEBIDO PROCESO**, RAWLS John, 2da Edición, Editorial TEMIS, Bogotá-Colombia, Año de Publicación 1996.
- **EL JUICIO POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO**, GARCÍA José, 2da Edición, s/editorial, Año de publicación 1992, Quito-Ecuador.
- **LA CONSTITUCIÓN COMO NORMA EN DERECHO CONSTITUCIONAL**, ESPÍN Eduardo, 1era Edición, Editorial Tirant lo Blanch, Año de Publicación 2003, Valencia-España.
- **LA RESPONSABILIDAD EN EL DELITO DE TRÁNSITO**, GALLEGOS Bolívar, 1era Edición, Impresores HEAN, Quito-Ecuador, Año de Publicación 2009.
- **LAS GARANTÍAS JURISDICCIONALES EN EL ECUADOR**, FARFÁN CEDEÑO Fernando, **Fuente:** <http://corporacionjuridicafarfanyasociados.blogspot.com/2011/05/las->

garantias-jurisdiccionales-del.html, Consultado el 25 de marzo del 2012.

- **LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**, Editorial CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES, Serie Profesional, Actualizada a Marzo del 2011, Quito-Ecuador.
- **LEY REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL** Suplemento R.O. Nro. 415 del 29 de marzo del 2011.
- **MANUAL BÁSICO DEL BRIGADISTA**, Departamento de Educación Vial de la Policía Nacional del Ecuador, 1era Edición, Editorial de la Dirección Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, Loja-Ecuador, Año de Publicación 2010.
- **MANUAL PRÁCTICO LEGAL ECUATORIANO**, EDICIONES LEGALES, 1era Edición, Corporación MYL, Editorial Ediciones Legales EDLE S.A., Abril 2011, Quito-Ecuador.
- **PRESENTE Y PORVENIR DE LOS DERECHOS HUMANOS**, BOBBIO Norberto, en Anuario de Derechos Humanos de 1981, Editorial COMPLUTENSE, Madrid-España, Año de Publicación 1982.
- **PREVENCIÓN DE ACCIDENTES Y LESIONES**, GLIZER I.M., Publicación de la ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE LA SALUD, Serie PALTEX, Washington D.C., Año de Publicación 2003.
- **PRUEBA PENAL Y CULPA EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO**, VILLASOL Agustín y VILLASOL Daniela, 2da Edición, Editorial Librería PLATENSE, La Plata-Argentina, Año de Publicación 1999.
- **REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO (PERÚ)**, Fuente: http://www.vehicle-documents.it/Start/America/Start_peru/transito.pdf, (Consultado el 11 de Abril del 2012)
- **RETOS DEL TRANSPORTE URBANO EN COLOMBIA**, ACEVEDO Juan, Revista UNIANDINOS, Vol. 173, Bogotá-Colombia, Marzo 2009.

11.- ANEXOS.

11.1.- Formulario de Encuesta y Entrevista.



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA

CARRERA DE DERECHO

Postulante: Edgar Briceño Ruiz.

En el desarrollo de mi tesis intitulada: “VULNERACIÓN A LA GARANTÍA CONSTITUCIONAL PREVISTA EN EL ART. 76 NUMERAL 7 LITERAL B) DE LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA, POR EL PROCEDIMIENTO DE JUZGAMIENTO DE LA CONTRAVENCIÓN MUY GRAVE DE TRÁNSITO COMETIDA EN FLAGRANCIA, ESTABLECIDO EN EL ART. 178.1 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL”, muy respetuosamente le solicito responder el siguiente cuestionario:

ENCUESTA

1.- Sabe Usted cuáles son las contravenciones muy graves tipificadas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Si.....

No.....

Indique

.....

.....

.....

.....

2.- Conoce Usted cómo se juzga al presunto contraventor que es sorprendido en el cometimiento de una contravención muy grave de tránsito.

Si.....

No.....

¿Por qué?

.....
.....
.....
.....

3.- Considera Usted que dentro de las 24 horas se puede reunir los elementos probatorios de cargo y de descargo a fin de garantizar el derecho a la defensa en el juzgamiento de las contravenciones muy graves de tránsito.

Si.....

No.....

¿Por qué?

.....
.....
.....
.....

4.- Considera Usted que al juzgarse una contravención muy grave de tránsito en una sola audiencia dentro de las 24 horas se vulnera los principios del Debido Proceso.

Si.....

No.....

¿Por qué?

.....
.....
.....

5.- Considera necesario que se efectúe dentro de 24 horas la audiencia oral de juzgamiento de las contravenciones muy graves de tránsito, si esto vulnera expresas Garantías Constitucionales del derecho a la defensa, previstas en el Art. 76 numeral 7 literales b) y h) de la Constitución de la República del Ecuador.

Si.....

No.....

¿Por qué?

.....
.....
.....

6.- Considera necesario que se reforme el Art. 178.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Si.....

No.....

¿Por qué?

.....
.....
.....

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA

CARRERA DE DERECHO

Postulante: Edgar Briceño Ruiz.

En el desarrollo de mi tesis intitulada: “VULNERACIÓN A LA GARANTÍA CONSTITUCIONAL PREVISTA EN EL ART. 76 NUMERAL 7 LITERAL B) DE LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA, POR EL PROCEDIMIENTO DE JUZGAMIENTO DE LA CONTRAVENCIÓN MUY GRAVE DE TRÁNSITO COMETIDA EN FLAGRANCIA, ESTABLECIDO EN EL ART. 178.1 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL”, muy respetuosamente le solicito responder el siguiente cuestionario:

ENTREVISTA

1.- En su criterio considera Usted que se está garantizando el principio constitucional de disponer del tiempo y medios para preparar la defensa, en el procedimiento de juzgamiento de la contravención muy grave de tránsito prevista en el Art. 178.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

.....
.....

2.- Considera Usted que se garantiza o no la formulación de pruebas de descargo a favor del procesado en el juzgamiento en una sola audiencia dentro de las 24 horas desde la aprehensión del presunto contraventor de tránsito sorprendido en el cometimiento de una contravención muy grave.

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

3.- En una Propuesta de Reforma al Art. 178.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tendiente a garantizar el derecho a la preparación de la defensa, ¿Qué aspectos deben tenerse en cuenta?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

11.2.- Proyecto de Investigación.



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

TEMA:

“VULNERACIÓN A LA GARANTÍA CONSTITUCIONAL PREVISTA EN EL ART. 76 NUMERAL 7 LITERAL B) DE LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA, POR EL PROCEDIMIENTO DE JUZGAMIENTO DE LA CONTRAVENCIÓN MUY GRAVE DE TRÁNSITO COMETIDA EN FLAGRANCIA, ESTABLECIDO EN EL ART. 178.1 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL”

Proyecto de Tesis previa a la
obtención del título de Abogado

POSTULANTE: Edgar Briceño Ruíz.

Loja-Ecuador

2011

1.- TEMA:

“VULNERACIÓN A LA GARANTÍA CONSTITUCIONAL PREVISTA EN EL ART. 76 NUMERAL 7 LITERAL B) DE LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA, POR EL PROCEDIMIENTO DE JUZGAMIENTO DE LA CONTRAVENCIÓN MUY GRAVE DE TRÁNSITO COMETIDA EN FLAGRANCIA, ESTABLECIDO EN EL ART. 178.1 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL”

2.- PROBLEMÁTICA:

Con la promulgación de nuestra actual Constitución de la República del Ecuador, la misma que fue aprobada mediante referéndum y publicada en el R. O. Nro. 449 del 20 de octubre del año 2008, se introduce importantes garantías de los derechos constitucionales, siendo la principal en cuanto a los procedimientos ya sean administrativos o judiciales, los principios del DEBIDO PROCESO, que se encuentran establecidos en el Art. 76 y 77 de la Carta Magna.

En el Art. 76 numeral 7 se recopilan las principales garantías del derecho constitucional a la defensa que es la base de la Administración de Justicia en el Ecuador, estableciéndose que el procesado no podrá ser privado de su derecho a la defensa, ser oído en igualdad de condiciones y oportunidades, a ser asistido por un abogado o Defensor Público, ser juzgado ante un juez competente e imparcial, y en lo referente a la presente problemática al derecho de contar con los medios y tiempo para la preparación de su defensa.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con su última reforma establecida por la Ley Reformatoria publicada en el R.O. Nro. 415 del 29 de marzo del 2011, agrega un artículo al Art. 178 de la Ley de Tránsito, estableciéndose un procedimiento sumamente rápido para el juzgamiento de una contravención muy grave, cuando es cometida en flagrancia, determinándose que en una sola audiencia dentro de las 24 horas desde la aprehensión del presunto contraventor, se concederá la prueba y se sentenciará al final de la misma diligencia.

La disposición a la que hago referencia en el párrafo anterior, produce los siguientes efectos:

a.- Vulneración de la garantía constitucional a la preparación de la defensa: Por disposición constitucional, para que una persona que se encuentre procesada, ejerza su correcta defensa, se requiere que le

patrocine un abogado, y un tiempo considerable para solicitar las pruebas correspondientes.

Pero en 24 horas conforme dispone la Ley de Tránsito, no se permite al presunto contraventor que cuente oportunamente con un abogado designado por él o en su defecto por un Defensor Público, siendo este último el encargado de la defensa en la mayoría de casos, lo indicado no quiere decir que un Defensor Público no pueda preparar la defensa, sino que por disposición de la misma ley no tiene el tiempo para ello, simplemente tiene que ir a la Audiencia.

b.- Necesidad de establecer un término probatorio para el juzgamiento de una contravención muy grave incluso en flagrancia: Se requiere establecer un término de anunciación y práctica de las pruebas de las cuales se crea asistido el presunto contraventor.

La necesidad radica que como es de conocimiento público la obtención de pruebas de carácter documental, se requiere solicitar a las entidades correspondientes, que luego de un tiempo prudencial despachan lo solicitado, pero que obviamente va a ser mayor que 24 horas, en que según el procedimiento actual se efectúa la audiencia y se dicta SENTENCIA.

Incluso si se requiere la presencia de testigos se requiere oficiar o emitir boletas de comparendo a las personas que vayan a intervenir con esa calidad en la Audiencia.

Por lo indicado considero que existe una clara vulneración del derecho a la preparación a la defensa en esta clase de procedimientos.

3.- JUSTIFICACIÓN.

La presente problemática referente a la vulneración de la garantía constitucional a la preparación de la defensa por disposición del Art. 178.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, referente al juzgamiento de una contravención muy grave en flagrancia, la he seleccionado debido a su gran trascendencia y relevancia, que explico de acuerdo a los siguientes aspectos:

a.- SOCIAL: Desde un aspecto social, el procedimiento de juzgamiento de una contravención muy grave de tránsito cometida en flagrancia, o como en el propio texto de la ley, la misma que establece si alguien es sorprendido en el cometimiento de una infracción muy grave de tránsito, se debe tener en cuenta que la mayoría por no decir la totalidad de procesos contravencionales, son en flagrancia debido a que el Agente de Tránsito es quien se percata de un hecho que por considerarlo infracción, procede a entregar la boleta de citación, la misma que puede ser impugnada.

Pero en el caso de contravención muy grave se procede directamente a la aprehensión y al juzgamiento en 24 horas, negando la facultad de impugnación que para las otras clases de contravenciones de tránsito es de un término de tres días, y la concesión de un término probatorio anterior a la audiencia de juzgamiento.

b.- ACADÉMICO: El presente proyecto de investigación jurídica se enmarca dentro del ámbito del Derecho Público, y específicamente dentro del Derecho Penal de Tránsito, por lo que cumple con los requisitos del Art. 144 del Reglamento Académico de la Universidad Nacional de Loja.

El presente proyecto de investigación jurídica vía tesis de grado de Licenciado de Jurisprudencia y obtención del título de Abogado, me permitirá reforzar mis conocimientos y preparación para la vida profesional, proporcionándome una visión holística y crítica de la realidad legal y social de nuestro país.

c.- JURÍDICO: Desde la óptica Jurídica el procedimiento establecido en el Art. 178.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, violenta la garantía constitucional de la preparación a la defensa, por la cual el procesado debe contar con el TIEMPO y MEDIOS para su defensa.

Al contravenir a la Constitución de la República del Ecuador, la disposición de la Ley de Tránsito carece de validez y eficacia jurídica, debido al principio de supremacía constitucional, por lo que se requiere una urgente reforma legal.

d.- ECONÓMICO: El problema afecta económicamente al presunto contraventor debido a que no puede preparar su defensa, y puede ser sancionado con penas de prisión, multa y reducción de puntos en su licencia, sin que haya tenido la posibilidad de defenderse legalmente, puesto que el parte policial como lo establece la misma ley de la material tiene el carácter de referencial, pero si el procesado no puede presentar las pruebas correspondientes, se lo sancionará en función a este parte y a la declaración del Agente de Tránsito.

El perjuicio económico por el procedimiento contravencional de tránsito para una contravención muy grave presuntamente cometida en flagrancia, por la demasiada celeridad y obstáculo para la preparación de la defensa, puede ocasionar que una persona inocente sea condenada a más de las sanciones descritas en el párrafo anterior, a la indemnización a terceros.

4.- OBJETIVOS.

4.1.- Objetivo General:

Realizar una investigación jurídica, doctrinaria y crítica de las teorías y fundamentos del Debido Proceso y del Garantismo del Proceso Penal, en cuanto al juzgamiento de las Contravenciones de Tránsito.

4.2.- Objetivos específicos:

- 1) Comprobar la vulneración del derecho a la preparación de la defensa en el juzgamiento de una contravención muy grave en flagrancia, por la disposición del Art. 178.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- 2) Determinar el tiempo promedio en el despacho de las pruebas documentales y de la emisión de oficios y boletas de comparendo para la comparecencia de testigos en los procedimientos contravencionales de tránsito.
- 3) Efectuar un estudio de Derecho Comparado con legislaciones extranjeras, con el objeto de obtener pautas valiosas para una reforma efectiva al procedimiento contravencional de tránsito en el Ecuador.
- 4) Realizar una Propuesta de Reforma Jurídica al Procedimiento Contravencional de Tránsito previsto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tendiente a garantizar el derecho a la preparación de la defensa.

4.3.- HIPÓTESIS:

El juzgamiento en una sola Audiencia dentro de 24 horas desde la aprehensión de una persona sorprendida en el cometimiento de una contravención muy grave de tránsito establecido en el Art. 178.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, podría producir vulneración del derecho constitucional a disponer del tiempo y medios de preparación de la defensa previsto en el literal b) del numeral 7 del Art. 76 de la Constitución de la República del Ecuador.

5.- MARCO TEÓRICO.

5.1 MARCO CONCEPTUAL.

Las Infracciones Penales: Primeramente dentro de las infracciones penales, tenemos que diferenciar entre delito y contravención, clasificación que toma en cuenta la gravedad de la misma, siendo el delito según el Dr. Amado Ezaine Chávez en su DICCIONARIO DE DERECHO PENAL:

“Es definido por cada escuela o tendencia doctrinaria. El delito es una valoración jurídica que ha ido cambiando con los tiempos, así por ejemplo en los pueblos de la antigüedad (Oriente, Grecia y Roma), se admitía la responsabilidad por el resultado dañoso, siendo ello una valoración objetiva, por eso se estimó a los animales como responsables.

De cuanta escuela doctrinaria existe, es posible extraer al tratar de definir al delito un denominador admitido por todas ellas: La ley. La Conducta humana penada por la ley, he allí la idea primigenia del delito.

Las características de delito están dadas en la definición dogmática del mismo: Actividad, tipicidad, antijuricidad, imputabilidad, culpabilidad, condicionalidad objetiva, punibilidad. ...”⁴⁸

De lo cual puedo definir al delito como la infracción penal que consiste en una conducta humana de carácter dañoso o peligroso a un determinado bien jurídico protegido (por ello el carácter de antijurídica), que debe estar

⁴⁸ EZAINE Amado, **DICCIONARIO DE DERECHO PENAL**, 6ta Edición, Editorial EDICIONES JURÍDICAS LAMBAYECANAS, Año de publicación 1977, Chiclayo- Perú, Pág. 79.

tipificada en una ley penal, que existe la atribución de comisión (por acción u omisión) a determinada persona, a quien a través del juzgamiento se le determina el grado de culpabilidad (Doloso: Intencional y preterintencional, y Culposo: Por negligencia e impericia), así como las condiciones objetivas que determinaron el resultado de daño o peligro, las mismas que pueden ser determinadas en nuestra legislación ecuatoriana como causas de justificación, de excusa, circunstancias atenuantes y circunstancias agravantes. Recalcando que en materia de tránsito los delitos se reputan siempre culposos antes que dolosos.

Hasta aquí se ha definido al delito como infracción penal, pero hay que distinguirla con lo que es la contravención, para lo cual haré referencia a lo que Guillermo Cabanellas manifiesta al respecto en su DICCIONARIO DE DERECHO USUAL, contravención es:

“Falta que se comete al no cumplir lo ordenado. || Transgresión de la ley cuando se obra contra ella o en fraude de la misma.

Siempre que se quebranta lo mandado, existe contravención, unas veces sancionado, y otras no, según la naturaleza y las disposiciones de la ley contravenida y de las normas penales en general (v. LEY IMPERFECTA)

En algunos ordenamientos jurídicos, se establecen una división tripartita de la infracción penal, se reserva el término de contravención para la más benigna; así, en la legislación francesa, además de crímenes y delitos, están las contravenciones, castigadas con penas de simple policía. Vienen a

constituir las faltas de la legislación penal hispanoamericana. (v. CRIMEN, DELITO, FALTA).⁴⁹

En un sentido general toda infracción a la ley se considera contravención, pero desde un punto de derecho penal en sentido restringido son consideradas como faltas de policía, es decir por la desobediencia de las normas que regulan el comportamiento vecinal y público, que por su falta de gravedad no se consideran delitos.

Para el Dr. José García Falconi en su obra EL JUICIO POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO manifiesta respecto de las contravenciones:

“Para terminar este breve análisis, vale la pena señalar que Miriam Ramos de Saavedra citada por Efraín Torres Chávez en su obra “Comentarios a la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre” dice que son tres los elementos que distinguen a las contravenciones y son:

1.- Acto humano, puesto que para su consumación se requiere una conducta activa o pasiva, del que la comete;

2.- Tipicidad, porque la conducta viola a la norma legal, tanto en sus aspectos objetivos como subjetivos; y,

3.- Antijuridicidad, porque afecta al orden social.

⁴⁹ CABANELLAS Guillermo, **DICCIONARIO DE DERECHO USUAL**, 9na Edición, Tomo I A-D, Editorial HELIASTA, Año de publicación 1976, Buenos Aires-Argentina, Págs. 518-519.

*Bien lo señala el maestro Efraín Torres Chávez, que los delitos atentan a valores esenciales y bienes jurídicos de mayor importancia, mientras que las contravenciones atentan contra bienes jurídicos secundarios.*⁵⁰

Es por ello que la diferencia básica con los delitos es la gravedad, es decir las contravenciones afectan bienes jurídicos menores, tales como el orden y seguridad vial principalmente, estando considerados como delitos los accidentes de tránsito que ocasionen la muerte de una o varias personas.

5.2 MARCO DOCTRINARIO.

El Debido Proceso Penal: El presente proyecto va enfocado a si el procedimiento contravencional de tránsito garantiza o no los principios del DEBIDO PROCESO, siendo este definido por el autor Manuel Ossorio en su DICCIONARIO DE CIENCIAS JURÍDICAS, POLÍTICAS Y SOCIALES como: *“Cumplimiento con los requisitos constitucionales en materia de procedimiento, por ejemplo en cuanto a la posibilidad de defensa y producción de pruebas.”*⁵¹

Es decir el debido proceso consagra todas las garantías que permiten a las partes de un proceso judicial actuar con las mismas oportunidades de presentar pruebas, contradecirlas, ejercer su derecho a la defensa y a preparar la misma con su abogado defensor.

⁵⁰ GARCÍA José, **EL JUICIO POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO**, 2da Edición, s/editorial, Año de publicación 1992, Quito-Ecuador, Pág. 216.

⁵¹ OSSORIO Manuel, **DICCIONARIO DE CIENCIAS JURÍDICAS, POLÍTICAS Y SOCIALES**, Editorial HELIASTA, Año de Publicación 2002, Pág. 275.

Por lo que una adecuada defensa radica en poder alegar en igualdad de condiciones, examinar y contradecir la prueba de la parte contraria o acusadora, y así mismo solicitar la práctica de toda diligencia que descargue la infracción imputada.

Responsabilidad Penal en las Contravenciones: Como ya he indicado en líneas anteriores, la responsabilidad penal, radica en lo que es conocido doctrinariamente como imputabilidad penal, es decir las condiciones de voluntad y conciencia en el cometimiento de la infracción.

Específicamente dentro de las contravenciones de tránsito se tiende a presumir que toda infracción incluyendo los delitos, son CULPOSOS antes que dolosos, debido a que son productos en la mayoría de accidentes, y por ende responden a un suceso inesperado e inducido por la impericia y la inobservancia de las disposiciones legales de seguridad vial.

5.3 MARCO JURÍDICO.

El Derecho a la Defensa en la Constitución de la República del Ecuador:

El derecho a la preparación de la defensa se encuentra establecido en el literal b) del numeral 7 del Art. 76 de la Constitución de la República del Ecuador, que establece:

“Art. 76.- 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:

...7. El derecho de las personas a la defensa incluirá las siguientes garantías:

*...b) Contar con el tiempo y con los medios adecuados para la preparación de su defensa.*⁵²

Una correcta preparación de la defensa de todo procedimiento, se requiere de contar con un tiempo adecuado (términos) para la solicitud y práctica probatoria, y el acceso a los medios necesarios para el esclarecimiento del hecho que se juzga.

Procedimiento Contravencional en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: Este principio constitucional de preparación de la defensa es el que se ve vulnerado por el procedimiento contravencional para el caso del cometimiento en flagrancia de una contravención muy grave de tránsito establecido en el Art. 178.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el mismo que prescribe:

*“Art. 178.1.- Quien fuere sorprendido en el cometimiento de una contravención muy grave, será detenido y puesto a órdenes del juez competente de turno, dentro de las 24 horas siguientes, para su juzgamiento en una sola audiencia donde se concederá la prueba. A esta audiencia acudirá el agente de tránsito que aprehendió al infractor, al final de la audiencia el juez dictará la respectiva sentencia.”*⁵³

El Juzgamiento en una sola audiencia violenta el principio de preparación de la defensa, debido a que la diligencia se efectúa dentro de las 24 horas desde la aprehensión, tiempo muy insignificante para la obtención de pruebas documentales, y para ordenar la comparecencia de testigos, si el presunto contraventor deseara solicitar.

⁵² **CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR Y LEYES CONEXAS**, Ediciones Legales (EDLE S.A.), Actualizada a Marzo del 2010, Impresión Corporación MYL, Quito-Ecuador, Pág. 38.

⁵³ **LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**, Editorial CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES, Serie Profesional, Actualizada a Marzo del 2011, Quito-Ecuador, Pág. 43.

Si bien del Parte Policial se desprende que la contravención es flagrante, se debe tener en cuenta que el procesado tiene el derecho de impugnar tal parte y presentar las pruebas de descargo que estime convenientes para su defensa, lo cual si ocurre con el juzgamiento de las otras clases de contravenciones, en los que hay término para la impugnación de la boleta de citación del Agente de Tránsito, un término probatorio y finalmente la audiencia de juzgamiento.

Considero de esencial importancia de realizar un estudio de la presente problemática, no enfocándonos en que son simples contravenciones y no delitos, sino en que todo procedimiento, cualquiera que sea la gravedad de la infracción que se juzga se debe acatar los principios básicos del DEBIDO PROCESO establecido en la Constitución de la República del Ecuador.

6.- METODOLOGÍA.

6.1.- Métodos.

En el desarrollo del presente proyecto de tesis he considerado la utilización principalmente del Método Científico, los Métodos Lógicos y el Método Comparativo.

Primeramente para emplear el **Método Científico**, hay que distinguir las siguientes etapas:

- **Observación:** Que consiste en la indagación de todos los aspectos de la problemática, lo cual me ayudará principalmente en lo que es el acopio de información teórica y empírica.

Esta etapa del Método Científico la efectuaré tanto en la recopilación de la información bibliográfica conceptual y doctrinaria, normativa legal vigente en el Ecuador en materia de tránsito y extranjera para efectuar la comparación; así como también al momento de aplicar las técnicas de investigación empírica que especificaré más adelante.

- **Análisis:** Consiste en el estudio detallado e íntegro de toda la información recopilada en la fase de observación; lo que me permitirá desarrollar los contenidos principales del informe final de la tesis, lo cual lo realizaré estructurando de una forma adecuada el Marco Conceptual, Doctrinario y Jurídico; así como la presentación de los Resultados de la Investigación de Campo con su correspondiente tabulación, interpretación, comentario y representación gráfica.

Además de la correspondiente verificación de los objetivos propuestos y la contrastación de la hipótesis planteada.

- **Síntesis:** Consiste en la condensación de los principales conocimientos aprendidos durante el proceso. Lo cual permitirá realizar las conclusiones de los puntos más relevantes de la investigación; las recomendaciones para proporcionar las posibles

soluciones a la problemática; y la propuesta de reforma jurídica a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Referente a los Métodos Lógicos que son el Inductivo y Deductivo los utilizaré de la siguiente manera:

Método Inductivo: El método inductivo consiste en llegar desde un precepto particular a uno general, es decir, es un método por el cual se llega a descubrir el nexo común que une a todos los elementos de la problemática.

El presente método lo utilizaré desde el inicio de la investigación, partiendo de la cada una de las ideas, preceptos, conceptos y definiciones relativas a la problemática, con el objeto de estructurar el informe final de una manera sistematizada con una visión integral de los conocimientos en materia de tránsito en torno al enfoque que tiene el presente proyecto de investigación jurídica.

De la misma forma permitirá a que las recomendaciones y propuesta de reforma jurídica, sean un producto de una investigación eficiente, práctica y total de la realidad socio-jurídica del juzgamiento de las contravenciones de tránsito.

Método Deductivo: Consiste en llegar desde un precepto general a un precepto particular; por lo cual me servirá para deducir las causas que originan la problemática, especialmente las deficiencias legales en materia de tránsito.

De igual manera utilizaré el presente método para concluir los puntos más sobresalientes del desarrollo del presente trabajo investigativo.

A parte de los métodos lógicos se utilizará el **Método Comparativo**, para realizar el estudio de legislaciones de otros países, con la finalidad de obtener conocimientos e información que permita hacer efectiva la investigación y la Propuesta de Reforma.

6.2.- Procedimientos y Técnicas.

a.- Procedimientos: Para el acopio teórico el procedimiento que utilizaré será primero realizar un sondeo de los principales conceptos, doctrinas e instituciones jurídicas en materia de Derecho Procesal Penal y de Tránsito, para luego recopilar la información necesaria. Luego seleccionaré la información más pertinente a la problemática investigada, para finalmente redactar la parte literaria del informe final.

Para la investigación de campo, efectuaré un formulario de preguntas basadas en la problemática, objetivos e hipótesis, procurando claridad en los cuestionarios e identificando los indicadores que me permitan obtener resultados estadísticos y críticos de la muestra o población investigada, con el objeto de encontrar valiosos aportes que conjuntamente con los conocimientos teóricos obtenidos, me permitan proponer una adecuada reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

b.- Técnicas: Las técnicas que utilizaré son las siguientes: para el acopio teórico el Fichero Bibliográfico; y, para la recopilación empírica emplearé la **Encuesta** y la **Entrevista**, aplicadas en un número de 30 y 5 respectivamente, a Funcionarios Judiciales, profesionales del Derecho, Docentes Universitarios y estudiantes de Derecho.

6.3.- Esquema Provisional.

Para el desarrollo del presente proyecto de tesis, he estructurado el siguiente esquema provisional:

a.- Parte Literaria: En la cual analizaré los diferentes conceptos, teorías y normativa legal vigente aplicable a la problemática objeto de estudio.

b.- Indagación de Campo: En la cual mostrare los resultados de la aplicación de las técnicas de encuesta y entrevista.

c.- Síntesis: En la cual primeramente es necesario realizar la discusión que comprende la verificación de los objetivos propuestos, su realización y de ser el caso los obstáculos que no permitieron cumplirlos o si se los cumplió parcialmente; la contratación de la hipótesis con los resultados obtenidos en la indagación de campo; así como las conclusiones, recomendaciones y propuesta de reforma jurídica.

7.- CRONOGRAMA																												
ACTIVIDADES	2012																											
	Enero				Feb.				Mar.				Abril				Mayo				Junio				Julio			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Elaboración y presentación del Proyecto de Tesis.	X	X	X																									
Recopilación de Información Bibliográfica.				X	X	X	X	X	X	X	X	X																
Investigación de Campo.													X	X	X	X	X	X										
Análisis de la Aplicación de Encuestas y Entrevistas.																			X	X								
Verificación de Objetivos y Contrastación de Hipótesis.																				X	X							
Conclusiones, Recomendaciones y Propuesta.																						X						
Redacción del Informe Final y correcciones																							X	X	X			
Sustentación y Defensa de Tesis.																										X	X	

8.- PRESUPUESTO Y FINANCIAMIENTO.

En la presente tesis para una correcta ejecución del presente proyecto, he decidido realizar el siguiente presupuesto, para lo cual considero principalmente los siguientes aspectos:

Recursos Humanos.

Postulante: Edgar Briceño Ruíz.

Director de Tesis: Por designarse.

Recursos Bibliográficos.

Dentro de los recursos bibliográficos cuento con las suficientes fuentes de información, tales como: Libros, revistas, folletos y periódicos.

Como fuente complementaria de consulta está el Internet.

Recursos Materiales.

En lo referente a los recursos materiales tenemos a nuestra disposición los suficientes insumos de oficina tales como: papel, esferográficos, copias Xerox, computadora, memoria extraíble, etc.

Costos:

Impresión	\$ 800
Copias Xerox	\$ 90
Internet	\$ 90
Papel	\$ 50
Imprevistos	\$ 100
Memoria Extraíble	\$ 30

Total **\$ 1160**

Financiamiento: La financiación del presente trabajo de investigación lo realizaré recursos propios del postulante.

9.- BIBLIOGRAFÍA.

- ALBÁN Ernesto. **“MANUAL DE DERECHO PENAL ECUATORIANO”**. Parte General. 1ra. Edición. Colección Profesional Ecuatoriana. Ediciones Legales. Quito- Ecuador.
- ALCÁCER GUIRAO Rafael, **EMBRIAGUEZ, TEMERIDAD Y PELIGRO PARA LA SEGURIDAD DEL TRÁFICO**, Consideraciones en torno a la reforma del delito de conducción temeraria, Apuntes sobre el concepto material del delito, Editorial ATELIER, Barcelona-España, Año de Publicación 2003.
- ANTÓN ONECA José, **DERECHO PENAL**, Parte General, 2ª Edición anotada y puesta al día por José Hernández y Luís Beneytez, Editorial AKAL, Madrid-España, Año de Publicación 1986.
- APONTE Alejandro, **DERECHO PENAL DEL ENEMIGO EN COLOMBIA: ENTRE LA PAZ Y LA GUERRA**, en AA.VV., Vol. 1, Editorial B de F, Montevideo-Buenos Aires, Año de Publicación 2006.
- BACIGALUPO ZAPATER Enrique, **PRINCIPIOS CONSTITUCIONALES DE DERECHO PENAL**, 1ª Edición, Editorial HAMMURABI, Buenos Aires-Argentina, Año de Publicación 1999.
- BEJARANO GUERRA Fernando, **LOS EFECTOS DE LAS REFORMAS PENALES EN EL DELITO DE CONDUCCIÓN BAJO LA INFLUENCIA DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS**, Revista Penal Nº 10, Bogotá-Colombia, Año de Publicación 2004.
- BONMATÍ ORTEGA Paz, **INGESTIÓN DE ALCOHOL, INFLUENCIA EN LA CONDUCCIÓN Y, COMO CONSECUENCIA, RIESGO PARA LA SEGURIDAD DEL TRÁFICO**, La ley Penal, Nº 10, Navarra-España, Año de Publicación 2004.
- CABANELLAS Guillermo, **DICCIONARIO DE DERECHO USUAL**, 9na Edición, Tomo I A-D, Editorial HELIASTA, Año de publicación 1976,

Buenos Aires-Argentina.

- CAFFERATA NORES José, **CUESTIONES ACTUALES SOBRE EL PROCESO PENAL**, 1ª Edición, Editorial Editores del Puerto s.r.l., Buenos Aires-Argentina, Año de Publicación 2000.
- CAMPÓN DOMÍNGUEZ José Andrés, **DERECHO PENAL DE LA CIRCULACIÓN: RESPONSABILIDAD Y SANCIÓN PENAL EN LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR**, CGC, nº XXXI, 2ª época, Madrid-España, Año de Publicación 2004.
- **CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR Y LEYES CONEXAS**, Ediciones Legales (EDLE S.A.), Actualizada a Marzo del 2010, Impresión Corporación MYL, Quito-Ecuador.
- EZAINE Amado, **DICCIONARIO DE DERECHO PENAL**, 6ta Edición, Editorial EDICIONES JURÍDICAS LAMBAYECANAS, Año de publicación 1977, Chiclayo- Perú.
- FEIJOO SÁNCHEZ Bernardo, **RETRIBUCIÓN Y PREVENCIÓN GENERAL. UN ESTUDIO SOBRE LA TEORÍA DE LA PENA Y LAS FUNCIONES DEL DERECHO PENAL**, 3ª Edición, Editorial B de F, Montevideo-Buenos Aires, Año de Publicación 2007.
- FUERTES LÓPEZ Francisco, **PERMISO Y LICENCIA DE CONDUCIR POR PUNTOS**, 1ª Edición, Editorial THOMSON ARANZADI, Navarra-España, Año de Publicación 2006.
- GALLEGO SOLER José, **EL NUEVO DELITO DE CONDUCCIÓN BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL Y LAS DROGAS**, en AA.VV., Seguridad Vial y Derecho penal. Análisis de la LO 15/2007, que modifica el Código penal en materia de Seguridad Vial, Valencia-España, Año de Publicación 2008.
- GALLEGOS Bolívar, **LA RESPONSABILIDAD EN EL DÉLITO DE TRÁNSITO**, 1era Edición, Editorial IMPRESORES HEAN, Año de Publicación 2009, Quito-Ecuador.

- GARCÍA José, **EL JUICIO POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO**, 2da Edición, s/editorial, Año de publicación 1992, Quito-Ecuador.
- GÓMEZ IBARGUREN Pedro, **LOS DELITOS DE CONDUCCIÓN TEMERARIA**, PAJA, nº 713/2006,, Editorial ARANZADI, Pamplona-España, Año de Publicación 2006.
- JIMÉNEZ DE ASÚA Luís, **LA GENERACIÓN ESPAÑOLA DE LA POLÍTICA CRIMINAL**, en AA.VV., Problemas Actuales de las Ciencias Penales y de la Filosofía del Derecho, Ediciones PANNEDILLE, Buenos Aires-Argentina, Año de publicación 1970.
- **LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**, Editorial CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES, Serie Profesional, Actualizada a Marzo del 2011, Quito-Ecuador.
- MARTÍNEZ RUIZ Jesús, **EL DELITO DE DESOBEDIENCIA A LOS AGENTES DE LA AUTORIDAD EN EL ÁMBITO DE LA SEGURIDAD VIAL**, en AA.VV., Delincuencia en materia de tráfico y seguridad vial (aspectos penales, civiles y procesales), Lorenzo Morillas (Coord.), Dykinson, Madrid-España, Año 2007.
- OSSORIO Manuel, **DICCIONARIO DE CIENCIAS JURÍDICAS, POLÍTICAS Y SOCIALES**, Editorial HELIASTA, Año de Publicación 2002.
- RAMÍREZ G. Juan, **DICCIONARIO JURÍDICO**, Vol. 6 de la Colección Diccionarios, 8va Edición, Editorial Claridad, Buenos Aires-Argentina, Año de Publicación 1976.
- ZAFFARONI Eugenio Raúl, **EL ENEMIGO EN EL DERECHO PENAL**, 4ª Edición, Editorial EDIAR, Buenos Aires-Argentina, Año 2006.
- ZAVALA EGAS Jorge, **DERECHO CONSTITUCIONAL**, Tomo I, Editorial EDINO, Guayaquil-Ecuador, Año de Publicación 1999.

ÍNDICE

	Pág.
AUTORÍA.	III
DEDICATORIA.	IV
AGRADECIMIENTO.	V
TABLA DE CONTENIDOS	VI
1.- TÍTULO	1
2.- RESUMEN.	2
2.1 ABSTRACT.	6
3.- INTRODUCCIÓN.	10
4. - REVISIÓN DE LITERATURA.	13
4.1 MARCO CONCEPTUAL.	13
4.1.1 Conceptualizaciones de Garantías Constitucionales y Vulneración de Derechos Constitucionales.	14
4.1.1.1 Garantía Constitucional.	14
4.1.1.2 Vulneración de Derechos Constitucionales.	15
4.1.2 Nociones Generales sobre Tránsito, Transporte y Seguridad Vial.	17
4.1.2.1 El Tránsito.	17
4.1.2.1.1 El Tráfico.	18
4.1.2.2 El Transporte.	20
4.1.2.3 La Seguridad Vial.	22
4.1.2.3.1 Prevención de Accidentes de Tránsito.	23
4.1.3 Las Infracciones de Tránsito.	28

4.1.3.1 Delito.	28
4.1.3.2 Contravención.	29
4.1.4 La Flagrancia.	31
4.2 MARCO DOCTRINARIO.	34
4.2.1 El Debido Proceso y la Clasificación de las Garantías Constitucionales.	34
4.2.2 Evolución Histórica de la Legislación de Tránsito.	39
4.2.3 Grados de Culpabilidad.	41
4.2.3.1 Culpa.	41
4.2.3.2 Imprudencia.	42
4.2.3.3 Impericia.	42
4.2.3.4 Negligencia.	43
4.2.3.5 Inobservancia de la Ley.	44
4.2.4 La Sanción Penal y la Responsabilidad Civil por el cometimiento de una Contravención de Tránsito.	45
4.3 MARCO JURÍDICO.	50
4.3.1 El derecho a disponer de los medios y tiempo para la preparación del defensa, previsto en la Constitución de la República del Ecuador.	50
4.3.2 Las Contravenciones de Tránsito en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.	51
4.3.2.1 Principios Normativos de las Infracciones de Tránsito.	52
4.3.2.2 La Contravención Muy Grave de Tránsito.	55

4.3.2.3 Procedimiento de Juzgamiento de las Contravenciones de Tránsito.	57
4.3.2.3.1 Procedimiento para el Juzgamiento de la Contravención Muy Grave de Tránsito cuando se presume flagrancia de conformidad al Parte Policial.	59
4.4 Legislación Comparada.	62
4.4.1 Legislación de Perú.	62
5.- MATERIALES Y MÉTODOS.	66
5.1.- Materiales, Métodos y Técnicas.	66
6.- RESULTADOS.	70
6.1.- Presentación de los Resultados de las Encuestas.	70
6.2.- Presentación de los Resultados de las Entrevistas.	82
7.- DISCUSIÓN.	91
7.1.- Fundamentación de la Propuesta de Reforma.	91
7.2.- Verificación de Objetivos.	93
7.3.- Contrastación de Hipótesis.	96
8.- CONCLUSIONES.	97
9.- RECOMENDACIONES.	99
9.1.- PROPUESTA DE REFORMA JURÍDICA.	101
10.- BIBLIOGRAFÍA	105
11.- ANEXOS.	107
11.1.- Formulario de Encuesta y Entrevista.	110
11.2.- Proyecto de Investigación.	112