



**UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA**

**ÁREA JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA**

**CARRERA DE DERECHO**

**TEMA:**

***“ESTABLECER UNA NORMA SOCIO - JURÍDICA PARA TIPIFICAR Y SANCIONAR LAS LESIONES OCASIONADAS POR UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO, CON INCAPACIDADES MENORES A QUINCE DÍAS, DENTRO DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL”***

TESIS PREVIA A LA  
OBTENCIÓN DEL GRADO DE  
ABOGADA

**AUTORA:**

**Srta. Magaly Ximena Chumbi Campoverde**

**DIRECTOR:**

**Dr. Gabriel Daz Costa Mg.Sc.**

Loja – Ecuador

2011

## **AUTORIZACIÓN**

**Dr. Gabriel Paz Costa**

**DOCENTE DE LA CARRERA DE DERECHO DEL ÁREA JURÍDICA,  
SOCIAL Y ADMINISTRATIVA DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE  
LOJA**

### **CERTIFICA:**

Haber dirigido y revisado el trabajo de investigación sobre el tema:  
**“ESTABLECER UNA NORMA SOCIO - JURÍDICA PARA TIPIFICAR  
Y SANCIONAR LAS LESIONES OCASIONADAS POR UN  
ACCIDENTE DE TRÁNSITO, CON INCAPACIDADES MENORES A  
QUINCE DÍAS, DENTRO DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE  
TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL”**, de la autoría de la  
señorita Magaly Ximena Chumbi Campoverde; el mismo que ha sido  
prolijamente analizado en su contenido teórico y práctico, por lo que me  
permito autorizar su presentación.

Loja, junio del 2011

Dr. Gabriel Paz Costa Mg. Sc.

**DIRECTOR DE TESIS**

## **AUTORÍA**

Todas las ideas, conceptos, análisis y expresiones expuestas en las cuestiones jurídicas, conclusiones y recomendaciones, así como la propuesta de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, son de exclusiva responsabilidad de la autora.

Magaly Ximena ChumbiCampoverde

**AUTORA**

## **AGRADECIMIENTO**

Como un testimonio de cariño y eterno agradecimiento por mi existencia, valores morales y formación profesional, resulta indispensable expresar mi profundo agradecimiento a todas ellas personas que con su apoyo han hecho posible que culmine exitosamente mi carrera. A la Universidad Nacional de Loja, Área Jurídica, Social y Administrativa, y en especial a la Carrera de Derecho, por haberme acogido en sus aulas a mis docentes, que con sus enseñanzas supieron forjar en mí una verdadera profesional, y de manera muy especial al Dr. Gabriel Paz Costa, porque gracias a sus sabios consejos, apoyo incondicional en mis momentos más difíciles, su guía profesional y su amistad ilimitada he llegado a realizar uno de los anhelos más grandes de mi vida, fruto del inmenso apoyo y confianza que en mi depositó y con la cual he logrado terminar mis estudios profesionales que constituyen el legado más grande que pudiera recibir y por lo cual le viviré eternamente agradecida.

Magaly Ximena ChumbiCampoverde

**AUTORA**

## **DEDICATORIA**

Este trabajo lo dedico de la manera más especial a ti Mamá: mil palabras no bastarían para agradecerte tu apoyo y tu comprensión en los momentos difíciles, gracias por haber fomentado en mí el deseo de superación y el anhelo de triunfo en la vida, por haber compartido mis penas y mis alegrías, mis pequeñas victorias y dolorosos fracasos, siempre recibí de ti la palabra de aliento que me dio la fuerza para seguir luchando, aunque ahora no te encuentres a mi lado, sólo deseo que entiendas que el logro mío, es el logro tuyo, que mi esfuerzo es inspirado en ti, y que mi único ideal fuiste tú.

Magaly Ximena ChumbiCampoverde

**AUTORA**

## TABLA DE CONTENIDOS

1. Resumen
  - Abstract
2. Introducción
3. Revisión de Literatura
  - 3.1. Marco Conceptual
    - 3.1.1. Concepto Y Clasificación De La Infracción Penal.
    - 3.1.2. Concepto De Accidente
    - 3.1.3. Concepto De Lesiones
  - 3.2. Marco Jurídico
    - 3.2.1. Infracción En Materia De Tránsito
    - 3.2.2. Delito De Tránsito
    - 3.2.3. Contravención En Materia De Tránsito
    - 3.2.4. De la Reparación Integral de las víctimas de la infracción penal según la Constitución de la República.
    - 3.2.5. La Impunidad de las Infracciones
  - 3.3. Marco Doctrinario
    - 3.3.1. Legislación Comparada
      - 3.3.1.1. Ley de Tránsito de Chile
      - 3.3.1.2. Código de Tránsito de Colombia
      - 3.3.1.3. Código de Tránsito de Perú
      - 3.3.1.4. Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres de Costa Rica
4. Métodos y Técnicas

- 4.1. Métodos
- 4.2. Técnicas
5. Resultados
  - 5.1. Análisis de los resultados de la encuesta
  - 5.2. Análisis de los resultados de la entrevista
  - 5.3. Estudio de casos dados en las oficinas de la Fiscalía de Tránsito de Loja, en el año 2009- 2010.
6. Discusión
  - 6.1. Verificación de objetivo general
  - 6.2. Verificación de los objetivos específicos
  - 6.3. Hipótesis
  - 6.4. Criterios que fundamentan la propuesta de reforma legal.
7. Conclusiones
8. Recomendaciones
9. Propuesta de reforma legal
10. Bibliografía
11. Anexos

## 1. RESUMEN

Los accidentes de tránsito constituyen sucesos ocurridos en vía pública terrestre, en el que interviene uno o más vehículos y de los que resultan daños a las personas o a las cosas, derivan de situaciones fortuitas (ajenas a la voluntad del agente), de situaciones relacionadas con la imprudencia, negligencia e inobservancia de las leyes.

En las carreteras de todo el mundo mueren miles de personas y muchas otras sufren lesiones por accidentes de tránsito. Las cifras de heridos varían mucho según la población y la densidad del tráfico, así como el grado de aplicación de las medidas preventivas y correctivas.

Consecuentemente, considerando que los accidentes de tránsito a nivel de la región de América del Sur y a nivel mundial producen innecesarias muertes y discapacidades que afectan a personas, familias y comunidades; es fundamental conocer la situación de los accidentes de tránsito a fin de encarar esfuerzos y acciones de seguridad vial; ya que los accidentes de tránsito afectan a todo el conglomerado social.

Frente a esta realidad, es necesario crear mecanismos para prevenir este tipo de sucesos, pero al mismo tiempo para castigarlos y así evitar la impunidad de estas conductas provocadas por acción u omisión culposa, que generan un accidente de tránsito.

Se debe trabajar en educación y legislación y tomar importantes medidas correctivas orientadas a mejorar la seguridad vial y también la seguridad jurídica, para esto último se deben tipificar adecuadamente las conductas que afecten la integridad de la persona, como ocurre con los accidentes de tránsito.

## **ABSTRACT**

The traffic accidents constitute events happened in terrestrial public thoroughfare, in which one takes part or more vehicles and of which are damages to the people or the things, derive from fortuitous situations (other people's to the will of the agent), of situations related to the imprudence, negligence and nonobservance of the laws.

In the highways worldwide thousands of people die and many others suffer injuries by traffic accidents. The numbers of wounded vary much according to the population and the traffic density, as well as the degree of application of the preventive measures and corrective.

Consequently, considering which the traffic accidents at level of the region of South America and at world-wide level produce unnecessary deaths and incapacities that affect people, families and communities; it is fundamental to know the situation the traffic accidents in order to face efforts and road combat securities; since the traffic accidents affect all the social conglomerate.

As opposed to this reality, it is necessary to create mechanisms to prevent this type with events, but at the same time to punish them and thus to avoid impunity of these caused conducts action or guilty omission, that generate a traffic accident.

One is due to work in education and legislation and to take important corrective measures oriented to also improve the road security and the lawfullsecurity, for this last one are due to suitably standard the conducts that affect the integrity of the person, as it happens with the traffic accidents.

## 2. INTRODUCCIÓN

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ha traído una serie de cambios y reformas en materia de tránsito, para la sanción de los delitos y contravenciones, cambios que en su mayoría han sido positivos, ya que han dado agilidad al procedimiento y pronta culminación de los procesos.

Sin embargo la actual ley también presenta aspectos negativos que han provocado dificultades para sancionar a los que por imprudencia, negligencia o impericia han ocasionado un accidente de tránsito de la cual resulten personas con una incapacidad física menor de quince días, acto que al no estar tipificado como contravención, no puede ser sancionado. Por ello la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se ha visto limitada y las personas que han sufrido un accidente de tránsito han sido relegadas por la ley y por la misma justicia, ya que, al momento que se le realiza la valoración médica y ésta da como resultado una incapacidad menor a los quince días, el Fiscal en la etapa pre procesal debe archivar el proceso por cuanto la ley no establece pena alguna para esta infracción, quedando dicha conducta en la impunidad.

Esta insuficiencia legal, ha generado una serie de problemas tanto jurídicos como sociales y económicos, ya que por una parte incrementa la impunidad de los delitos de tránsito al no poder establecer la respectiva sanción de la persona que ocasionó el accidente, además de la afectación social y económica de los ofendidos que quedan sin ningún recurso legal para reclamar por los daños físicos que les han ocasionado por un accidente de tránsito.

Es por esta razón que la presente investigación jurídica pretende demostrar la necesidad de establecer una norma socio - jurídica para tipificar y sancionar las lesiones ocasionadas por un accidente de tránsito, con incapacidades menores a quince días, dentro de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; para lo cual se encuentra estructurada de la siguiente manera: Resumen en Castellano y Traducido al Inglés; Introducción; Revisión de Literatura: Marco Conceptual.- Estructurado de la siguiente manera: Concepto de Contravenciones y delitos de tránsito; Marco Jurídico: Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial; Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, Código Penal, Constitución de la República del Ecuador, entre otros; Marco Doctrinario: Las contravenciones de Tránsito en la Legislación Comparada.

Además constan los resultados obtenidos a través de las encuestas y entrevistas, propios de la investigación de campo, los que han sido sometidos al análisis e interpretación sobre la presente temática.

En la discusión, se procede a verificar, contrastar y comparar los objetivos e hipótesis propuesta en el proyecto de tesis, la que se ha centrado también en la fundamentación jurídica para plantear las reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.

Finalmente se pone a consideración de las autoridades académicas y de la comunidad en general las conclusiones, recomendaciones, y la propuesta de reforma legal a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.

### **3. REVISION DE LITERATURA**

#### **a. Marco Conceptual**

##### **i. Concepto y clasificación de la infracción penal.**

Guillermo Cabanellas, define a la infracción como la “Transgresión, quebrantamiento, violación o incumplimiento de una ley, pacto o tratado. La infracción de lo obligatorio permite reclamar la ejecución forzosa; y, cuando no quepa lograrla, se traduce en el resarcimiento de daños y perjuicios en lo civil, o en la imposición de una pena, si el hecho constituye delito o falta”<sup>1</sup>. La infracción implica el quebrantamiento de un mandato u orden legal, teniendo como consecuencia un castigo, pena o sanción.

Manuel Osorio, define a la infracción como “la trasgresión violación o quebrantamiento de una ley, pacto o tratado”<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> CABANELLAS, Guillermo. “Diccionario de Derecho Usual”, Tomo II, Pág. 380.

<sup>2</sup> OSSORIO, Manuel. Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales. Editorial Heliasta. Buenos Aires-Argentina. 1984. Pág. 380.

El Dr. Galo Espinosa, considera que “la infracción es el quebrantamiento de una ley, reglamento, convenio, tratado, contrato u orden”<sup>3</sup>. Dicho en otras palabras, infracción es un “hecho prohibido bajo amenaza de una pena”<sup>4</sup>.

Según el Código Penal ecuatoriano: “Son infracciones los actos imputables sancionados por las leyes penales, y se dividen en delitos y contravenciones, según la naturaleza de la pena peculiar”<sup>5</sup>; es decir, infracciones son las manifestaciones de voluntad o de fuerza, cometidas por personas con plena capacidad para poderles atribuir un delito o contravención, ya sea este por la conciencia, libertad, voluntad y lucidez con que han obrado al momento de cometer cierta acción y que estando estipulado en las leyes penales son sancionadas como tales.

En cuanto a la clasificación de las infracciones, la legislación ecuatoriana ha adoptado el sistema bipartito de origen español, de tal manera que el Art. 10 del Código Penal ecuatoriano en su parte pertinente señala que las infracciones se dividen en delitos y contravenciones basándose en su naturaleza peculiar.

---

<sup>3</sup>ESPINOSA, Galo. La más Práctica Enciclopedia Jurídica. Instituto de Informática Legal. Quito Ecuador. 1986. Pág. 391.g

<sup>4</sup>GOLDSTEIN, Mabel. Diccionario Jurídico Consultor Magno. Círculo Latino Austral. 2008. Pág. 323

<sup>5</sup>CÓDIGO PENAL ECUATORIANO, Libro I, Título II, Capítulo I, De la Infracción Consumada y de la Tentativa, Art. 10, Pág. 3.

**DELITO.**-En cuanto al delito, se define a éste como "la infracción de la Ley del Estado, promulgada para seguridad de los ciudadanos, resultante de un acto externo del ser humano, positivo o negativo, moralmente imputable y políticamente dañoso"<sup>6</sup>. Sebastián Soler lo define como "una acción típicamente antijurídica, culpable y adecuada a una figura legal conforme a las condiciones objetivas de ésta"<sup>7</sup>.

El delito es ante todo un acto humano, jurídicamente trascendente de la conducta, manifestada al exterior y voluntariamente encaminada a desobedecer la ley y con ello un daño efectivo que perjudique a otra u otras personas. Por el resultado de este acto externo del hombre, el delito es imputable y dañoso.

Puede decirse que el delito es un acto humano, antijurídico, real o potencialmente lesivo a un bien o interés protegido por la ley. El delito nace con la sociedad y va en contra de las buenas costumbres pues va en contra del orden social y las leyes.

---

<sup>6</sup>CARRARA, Francisco. PROGRAMA DE DERECHO CRIMINAL. DELITOS CONTRA LA VIDA HUMANA. Departamento de Publicaciones de la Universidad Nacional de Loja. Loja-Ecuador. Pág. 133

<sup>7</sup>ROMBOLA, NestorDario. DICCIONARIO RUY DIAZ DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES. Editorial Ruy Diaz. Buenos Aires – Argentina. 2006. Pág. 365

Cabe recalcar que el delito existe cuando hay la concurrencia de los elementos que lo configuran y resaltan su particular esencia, tales como: acto, adecuación típica.

Liszt, define al delito como “Un acto culpable contrario al derecho sancionado con una pena”<sup>8</sup>. Esta definición deja entrever con claridad que el delito constituye un acto humano que infringe un precepto legal ante lo cual la misma ley impone una sanción a quien la trasgrede.

El delito es pues, todo acto contrario al ordenamiento jurídico -social de un Estado y que al producirse, causa una gran alarma tanto particular como social.

Los **elementos constitutivos del delito son:** el acto humano, adecuación típica, culpabilidad, antijuridicidad, imputabilidad y la punibilidad.

a) **El acto humano:** Es el elemento de hecho, inicial y básico del delito. “El acto representa el hecho o acción acorde con la voluntad

---

<sup>8</sup> LISZT, Franz. “Tratado de Derecho Penal”. Segunda edición. Editorial Reús. S.A. Madrid. 1926.

humana. El comportamiento humano es la base de la Teoría del delito”<sup>9</sup>. Si no hay acción humana no hay delito. El fenómeno delictual tiene que estar acompañado por una acción humana. El delito se basa en la actividad humana por acción u omisión. El delito es acto humano, cualquier mal que no tiene origen en la actividad humana no puede reputarse como delito.

b) **Adecuación típica:** Llamada también tipicidad, es la forma por la cual se identifica al delito. Nuestro Código Penal contempla al respecto de la tipicidad, en su Art. 2 que “nadie puede ser reprimido por un acto que no se halle expresamente declarado infracción por la Ley Penal, ni sufrir una pena que no esté expresamente en ella establecida. La infracción ha de ser declarada y la pena establecida, con anterioridad al acto”<sup>10</sup>. El tipo penal es la “descripción de un acto omisivo o activo como delito, establecido en el presupuesto jurídico de una ley penal”<sup>11</sup>. Los tipos penales están compilados en Parte Especial del Código Penal. El tipo penal es el concepto legal, es la descripción de las acciones que son punibles.

---

<sup>9</sup> ROMBOLA, NestorDario. DICCIONARIO RUY DIAZ DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES. Editorial Ruy Diaz. Buenos Aires – Argentina. 2006. Pág. 253

<sup>10</sup> CODIGO PENAL ECUATORIANO. Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito-Ecuador. 2009. Pág. 1

<sup>11</sup> GOLDSTEIN, Mabel. Diccionario Jurídico Consultor Magno. Círculo Latino Austral. 2008. Pág. 513

c) **Antijuridicidad.-** Significa lo contrario al orden jurídico, lo que lesiona un bien jurídico o una ley y pone en peligro un interés que está tutelado por dicha norma legal. “La antijuridicidad es la oposición del acto voluntario típico al ordenamiento jurídico. La condición de la antijuridicidad es el tipo penal”<sup>12</sup>. El tipo penal es el elemento descriptivo del delito, la antijuridicidad es el elemento valorativo.

d) **Imputabilidad.-** “Representa la capacidad para responder, sobre todo penalmente, por un acto antijurídico o doloso, ya sea por acción u omisión de éste. La imputabilidad es la capacidad psíquica de una persona de comprender la antijuridicidad de su conducta”<sup>13</sup>. Es el “elemento constitutivo del delito. Dícese de la capacidad para ser penalmente responsable de un hecho delictivo”<sup>14</sup>. Es imputable aquel que posee discernimiento y tiene el deber penal de responder por esta conducta que puede provocar una falta o un delito.

e) **Culpabilidad.-** Es la posibilidad de atribuir o imputar a una persona un delito para que éste pueda responder por aquél. Aquello que liga al autor de un hecho punible con la responsabilidad que el mismo

---

<sup>12</sup> ROMBOLA, NestorDario. DICCIONARIO RUY DIAZ DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES. Editorial Ruy Díaz. Buenos Aires- Argentina. 2006. Pág. 301

<sup>13</sup> GOLDSTEIN, Mabel. Diccionario Jurídico Consultor Magno. Círculo Latino Austral. 2008. Pág. 391

<sup>14</sup> ROMBOLA, NestorDario; REBOIRAS, Lucio Martín. DICCINARIO DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES. Editorial Ruy Díaz. Buenos Aires- Argentina. 2004. Pág. 78

ocasiona, sea civil o penal. Posibilidad de que le sea imputado un delito a una persona por su obrar mediante una acción u omisión delictiva.

- f) **Punibilidad.**- “La punibilidad surge cuando el agente ha incurrido en un acto sancionado con una pena<sup>15</sup>. La punibilidad se traduce en una sanción que es la pena. “La pena (del latín "poena", sanción) es la privación o disminución de un bien jurídico a quien haya cometido, o intente cometer, un delito”<sup>16</sup>. La punibilidad es el estado que visualiza la aplicación de la sanción penal a una persona que ha incurrido en una conducta tipificada previamente por el derecho penal como delictiva y merecedora de una sanción, aunque existen diversas excusas absolutorias a partir de las cuales, mediando una conducta delictiva se hace inaplicable su sanción, en pro de que así fue legislado.

Por todo lo expuesto puede decirse entonces que el delito constituye un mal de la sociedad, que provoca alteración del orden social y el quebrantamiento de las normas del derecho penal positivo, por lo que, quien adecúa su conducta a un determinado tipo penal se hace

---

<sup>15</sup>REGIMEN PENAL ECUATORIANO. Ediciones Legales. Quito-Ecuador. 1995. Págs. 70

<sup>16</sup> GOLDSTEIN, Mabel. Diccionario Jurídico Consultor Magno. Círculo Latino Austral. 2008. Pág. 422

merecedor de una sanción, con la correspondiente responsabilidad penal y también civil.

**CONTRAVENCIÓN.-** La contravención a diferencia del delito, constituye una “falta leve. Una transgresión o quebrantamiento de alguna orden más bien por impericia o negligencia que por malicia”<sup>17</sup>. Según otra definición contravención “es la situación de hecho en cuyo mérito una persona aparece en contradicción con lo dispuesto en la ley, por lo que, en ocasiones, puede aplicarse una sanción sin que el hecho sancionado se deba a dolo de la persona que recibe la sanción”<sup>18</sup>. La contravención representa un acto involuntario contrario a la ley que ocurre como consecuencia de negligencia o imprudencia del mismo infractor.

Para Guillermo Cabanellas, contravención “es la falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Transgresión de la Ley cuando se obra contra ella o en fraude de la misma”<sup>19</sup>. Esta definición concibe a la contravención como una infracción leve que infringe la ley o el derecho positivo, por lo que quien la comete se hace merecedor de un castigo.

---

<sup>17</sup> ROMBOLA, NestorDario. DICCIONARIO RUY DIAZ DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES. Editorial Ruy Diaz. Buenos Aires – Argentina. 2006. Pág. 198

<sup>18</sup> GOLDSTEIN, Mabel. Diccionario Jurídico Consultor Magno. Círculo Latino Austral. 2008. Pág. 323

<sup>19</sup> CABANELLAS Guillermo, Diccionario Jurídico Elementa, Editorial Heliasta. Buenos Aires-Argentina. Pág. 96

Una falta o contravención, en Derecho Penal, es una conducta antijurídica que pone en peligro algún bien jurídico protegido, pero que es considerado de menor gravedad y que, por tanto no es tipificada como delito. Las faltas cumplen con todos los mismos requisitos que un delito (tipicidad, antijuridicidad y culpabilidad) La única diferencia es que la propia Ley decide tipificarla como falta, en lugar de hacerlo como delito, atendiendo a su menor gravedad, las penas que se imponen por las mismas suelen ser menos severas que las de los delitos, y se intenta evitar las penas privativas de libertad en favor de otras, como las penas pecuniarias o las privaciones de derecho.

Al ser las contravenciones causadas de una manera culposa no existe la intención de causar daño alguno, es por esta razón, que en nuestra legislación se ha previsto que si en el agente no existe la intención de irrogar daño a otro, por su comportamiento a pesar de ser negligente, o imprudente, no resulta peligroso para la sociedad, o lo es en grado muy inferior.

En conclusión, contravenciones son aquellas que carecen de la intención perversa de causar lesiones; no obstante, son susceptibles de una pena. Contravenciones son los actos leves que van en contra

de las leyes del Estado, siendo así mismo castigados de acuerdo al grado de responsabilidad o daño causado. Hay que tener en cuenta que los contraventores por lo general no son considerados como delincuentes.

La contravención constituye la acción o efecto de contravenir u obrar en contra de lo que ha sido mandado.

## ii. Concepto de accidente

En materia de tránsito accidente es el “Todo Suceso eventual o acción que involuntariamente, que como efecto de una o más causas y con independencia del grado de estas, ocurre en vías o lugares destinados al uso público y privado, ocasionando personas muertas, individuos con lesiones de diversas gravedad o naturaleza y daños materiales en vehículos, vías o infraestructuras, con la participación de los usuarios de la vía, vehículos, vía y/o entorno”<sup>20</sup>.

---

<sup>20</sup>. Manual de Terminología de Accidentes de Tránsito para el Ecuador. SIAT. Pág. 9. Quito – Marzo 2009

“Se entiende por accidente a un suceso repentino ocurrido por causas involuntarias que produce daños en las personas o en las cosas. Con respecto al accidente de tránsito puede decirse que es un hecho eventual, producido como consecuencia del tránsito vehicular en el que interviene, por lo menos, un vehículo, cuyo resultado produce lesiones o muertes de las personas o daños en las cosas”<sup>21</sup>.

Un accidente de tránsito se lo puede definir como un aspecto de casualidad, de caso fortuito o como un hecho inesperado el cual puede tener como resultado daños materiales, físicos a las personas, o inclusive produzca la muerte. En términos generales accidente es un hecho eventual, imprevisto, que genera una desgracia o un daño

“Accidente de tránsito, accidente automovilístico o siniestro de tráfico es el perjuicio ocasionado a una persona o bien material, en un determinado trayecto de movilización o transporte, debido (mayoritariamente) a la acción riesgosa, negligente o irresponsable, de un conductor, pasajero o peatón; como también a fallos mecánicos

---

<sup>21</sup> ROMBOLA, NestorDario. DICCIONARIO RUY DIAZ DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES. Editorial Ruy Díaz. Buenos Aires – Argentina. 2006. Pág. 58

repentinos, errores de transporte de carga, condiciones ambientales desfavorables y cruce de animales durante el tráfico”<sup>22</sup>.

Es necesario mencionar, que por el mismo hecho de ser accidente y un acontecimiento eventual, se produce en circunstancias no deseadas, es decir involuntariamente; por lo tanto, no cabe la intención de causar daño, el dolo no existe como presupuesto para este tipo infracciones, pues en tanto esto sucediera ya no estaríamos hablando de accidentes de tránsito sino de delitos penales.

Se puede hablar de accidente involuntario cuando nos referimos a la parte pasiva de la acción. Es decir, a quien se involucra en un accidente de tránsito sin poder eludir. Porque, salvo la intervención de la naturaleza, gran parte de los accidentes son predecibles y evitables, así mismo un porcentaje menor de ellos se debe a fallas de fabricación de vehículos, lo cual no excluye atribuirles un error humano consciente.

Es conveniente mencionar además de los varios conceptos expuestos algunos de los accidentes de tránsito conocidos comúnmente como

---

<sup>22</sup>[www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com) / [es.wikipedia.org/wiki/Accidente\\_de\\_tráfico](http://es.wikipedia.org/wiki/Accidente_de_tráfico)

choques pueden ser clasificados como colisiones o despistes. Dentro de los diversos accidentes de tránsito que se producen podemos mencionar los siguientes:

- **Atropello:** Es el impacto de un vehículo en movimiento ya sea a un peatón o un animal, ocasionando lesiones o la muerte”<sup>23</sup>. Atropello, es pues el impacto de un vehículo en movimiento a un peatón, existiendo proyección; las personas pueden estar estáticas o en movimiento ya sea caminando, corriendo montando en patines, patinetas, y del cual se pueden producir extensas lesiones, fracturas múltiples y en ocasiones la muerte del peatón.
- **Arrollamiento:** Acción por el cual un vehículo pasa con su rueda o ruedas por encima del cuerpo de una persona o un animal.
- **Colisión o Choque:** Es el impacto de dos vehículos en movimiento. En resumen podemos decir, es el impacto de dos o

---

<sup>23</sup> Manual de Terminología de Accidentes de Tránsito para el Ecuador. SIAT. Pág. 12. Quito – Marzo 2009

más cuerpos especialmente vehículos los cuales están en movimiento.

- **Colisión frontal o Choque:** Es el encuentro violento entre dos vehículos produciendo daños materiales entre ellos y además a los pasajeros. Es aquel suceso entre vehículos en que se da o se recibe un impacto con las partes delanteras de los móviles, estando estos en movimiento.
  
- **Colisión trasera:** La que ocurre en la parte posterior de los vehículos, es el impacto de un vehículo al vehículo que antecede.
  
- **Volcamiento:** “Es aquel en que un vehículo pierde su control y gira en la vía pública una o varias veces sobre si mismo”<sup>24</sup>. Ocurre cuando un vehículo se inclina a un lado y pierde estabilidad. Existe el volcamiento lateral que es la pérdida de la posición normal del vehículo, por uno de sus laterales; y el volcamiento longitudinal, siendo éste la pérdida de la posición normal del vehículo, en el sentido de su eje longitudinal.

---

<sup>24</sup> Ibídem

- **Estrellamiento:** Es el impacto de un vehículo en movimiento contra otro estacionado o contra un objeto, es decir cuando un vehículo está en circulación y se impacta contra un vehículo que este estacionado o con algún otro objeto inmóvil como puede ser un poste de energía eléctrica, una malla, un árbol u otros objetos inmóviles.
- **Rayadura:** Es un daño material, el cual deja rayas longitudinales paralelas entre si que involucran la pintura y el material anticorrosivo del vehículo. Es decir cuando hay roce entre vehículos:
- **Caída:** Son sucesos muy poco frecuentes, es la pérdida del equilibrio de personas viajando en un automotor en marcha generalmente por falta de precaución.
- **Caída de pasajero:** Es la pérdida de equilibrio del pasajero, resbalando del estribo del vehículo del interior del mismo hacia la calzada.

- **Perdida de la pista:** Es la salida de la calzada normal de circulación”<sup>25</sup>.A su vez, la pérdida de pista puede originar un choque contra vallas, defensas, árboles, columnas o edificios, salidas del camino.

Cuando ocurre un accidente de tránsito, es importante analizar qué circunstancias han generado el accidente y los factores humanos que contribuyen a que se produzca el suceso, y analizamos que el comportamiento del sistema conductor/vehículo depende de la calidad con que funcionen sus dos componentes:

“El año 2009 en el Ecuador ocurrieron 21.528 accidentes, siendo la principal causa la impericia e imprudencia con 8.356 accidentes que equivale al 39%. El exceso de velocidad es la segunda causa de accidentes de tránsito con 4.615 accidentes que equivale al 21,5%. La combinación de alcohol y conducción es una mezcla fatal, el año 2009 fue causante de 2.141 accidentes que equivale al 10%. Durante el 2009 fallecieron 2.088 personas en accidentes de tránsito, esto en promedio significa que cada día fallecieron 5,7 personas. El incumplimiento de las normas durante el año 2009 provoco el 86% de los siniestros. Durante el 2009, 14.869 personas resultaron heridas en

---

<sup>25</sup> Manual de Terminología de Accidentes de Tránsito para el Ecuador. SIAT. Pág. 32. Quito- Marzo 2009

accidentes de tránsito”<sup>26</sup>, muchas de estas víctimas se podrían haber evitado con el uso del cinturón de seguridad.

El alto porcentaje de accidentes que se dan tanto en nuestro país quedan en la impunidad, es decir que el causante queda sin recibir una sanción y lo que es más grave, el afectado o víctima queda sin el derecho de que se le resarzan los daños ocasionados, esto debido a un alto índice de desconocimiento de las normas legales por parte de quienes conformamos la sociedad; y por existir vacíos para poder sancionar ciertas infracciones.

Por ello es necesario que se tipifique y sancione las incapacidades causadas por un accidente de tránsito del que resulte herida o lesionada alguna persona, produciéndole enfermedad o incapacidad física para efectuar sus tareas habituales, aunque dicha incapacidad sea menor a quince días; para que de esta forma no quede sin su respectiva sanción la persona que provocó el accidente.

### **Factores que influyen en los accidentes de tránsito**

---

<sup>26</sup>[www.lahora.com.ec/index.php/.../La\\_concienciación\\_es\\_primordial.html](http://www.lahora.com.ec/index.php/.../La_concienciación_es_primordial.html)

Los factores o causas de los accidentes están directamente relacionados con: el vehículo, el camino y el conductor.

### **El vehículo**

Respecto de los vehículos, los factores que inciden en el accidente son la masa, la velocidad, el tipo de ruedas, su conformación y la maniobrabilidad. Las fallas están vinculadas a la existencia de materiales defectuosos, su desgaste o falta de mantenimiento. Las características de las lesiones están relacionadas con el agente productor del suceso, por lo que resulta práctico tener en consideración la conformación de los vehículos capaces de producir accidentes.

### **El Camino**

Los factores que inciden en el accidente son: Trazado, defectuoso, escasa iluminación, obstáculos, mal estado de conservación con presencia de barro o arena; ausencia de señalización o deficiencia; elementos dependientes de factores climatológicos: la lluvia ocasiona menor visibilidad, riesgo de patinamiento o fenómeno de aquaplaning, en el que el vehículo se desliza sin rodar con pérdida de la eficacia del

freno. Otros factores de esta naturaleza son la neblina, la nieve y los vientos fuertes.

## **El Conductor**

En cuanto a los factores que dependen del conductor, están los de orden natural y los de orden patológico. Entre los primeros se encuentran: la fatiga, el sueño, la alimentación inadecuada, el estado psíquico en el momento del accidente vinculado necesariamente a las características de la personalidad.

“Las causas de orden patológico están relacionadas, fundamentalmente, con la ingestión de alcohol y de sustancias psicoactivas, o con patologías tales como epilepsia, infarto agudo de miocardio, cetoacidosis diabética, por citar algunos ejemplos.

En general puede decirse que el 95% de los accidentes de tránsito se debe a errores humanos, mientras que el resto, o sea el 5%, es atribuible a fallas técnicas. El consumo de alcohol aumenta en casi cinco veces la probabilidad de un accidente; el uso de teléfonos celulares mientras se conduce magnifica notoriamente ese riesgo. Por

otra parte, el empleo del cinturón de seguridad reduce, de manera sustancial, la incidencia de la severidad y la mortalidad asociadas al accidente”<sup>27</sup>.

De lo expuesto anteriormente se puede el análisis del concepto de accidentes de tránsito se puede extraer los siguientes elementos que conforman el mismo:

1. “Es un suceso eventual;
2. Debe ser sin intención pero con culpa;
3. Interviene un vehículo o vehículos a motor, de tracción animal o fuerza humana;
4. Se produce en la vía;
5. Participan seres humanos”<sup>28</sup>.

Finalmente cabe indicar que los accidentes de tránsito tienen diferentes escalas de gravedad, el más grave se considera aquel del que resultan víctimas mortales, bajando la escala de gravedad cuando hay heridos graves, heridos leves, y el que origina daños materiales a los vehículos afectados. Además siempre hay una causa desencadenante que

---

<sup>27</sup>[www.lahora.com.ec/index.../Preocupan\\_indices\\_de\\_siniestralidad\\_vial.html](http://www.lahora.com.ec/index.../Preocupan_indices_de_siniestralidad_vial.html)

<sup>28</sup>[www.wikipedia.com/es.wikipedia.org/wiki/Accidente\\_de\\_tráfico](http://www.wikipedia.com/es.wikipedia.org/wiki/Accidente_de_tráfico)

produce un accidente, que se puede agravar de forma considerable si por él resultan afectadas otras personas. Asimismo, un accidente puede verse agravado si no se ha hecho uso adecuado de los medios preventivos que no lo evitan pero reducirían su gravedad. Por ejemplo, no llevar ajustado el cinturón de seguridad o no llevar puesto el casco si se conduce una motocicleta.

### **iii. Concepto de lesiones**

Las lesiones representan también una forma de atentar contra la integridad del ser humano. Según del Diccionario de la Lengua Española, la lesión es el “daño corporal causado por una herida, golpe o enfermedad”<sup>29</sup>.

Para Guillermo Cabanellas las lesiones no son más que “daños injustos causados en el cuerpo o salud de una persona; pero siempre que falte el propósito de matar, porque en tal caso se trataría de homicidio frustrado. Ahora bien, puede darse el supuesto inverso: o sea que el lesionado, por exceso involuntario, por desconocer los efectos de su acción o por imprevistas complicaciones, origine la muerte de la

---

<sup>29</sup>DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA. Arquetipo Grupo Editorial S.A. Buenos Aires Argentina. 2002. Pág. 183

persona por él lesionada; y entonces la figura delictiva se denomina homicidio preterintencional”<sup>30</sup>.

De acuerdo con el Consejo Mundial de la Salud, se entiende por lesión “toda alteración del equilibrio biopsicosocial”<sup>31</sup>. Desde el punto de vista médico forense lesión es el “daño biofisiológico originado a un sujeto vivo, con un agente vulnerante externo”<sup>32</sup>.

La lesión es la perturbación orgánica o funcional del individuo a cuya integridad tiene derecho, así como el funcionamiento correcto derivado de esa integridad física o perturbación funcional provocada por el traumatismo de cualquier origen.

En el Diccionario de Ciencias Jurídicas y Sociales de Rombolá, la lesión es un “daño provocado o causado injustamente en la salud o la integridad física de un individuo. Para que se configure el delito de lesiones no debe mediar intención de matar. Se considera delito de lesiones la mutilación o inutilización de un miembro, la privación de un sentido, la impotencia, la limitación de la aptitud para el trabajo y el

---

<sup>30</sup> CABANELLAS, Guillermo. DICCIONARIO JURIDICO ELEMENTAL. Editorial Heliasta. Buenos Aires Argentina. 1996. Pág. 232

<sup>31</sup> MONTIEL Sosa, Juventino. MANUAL DE CRIMINALISTICA. Grupo Noriega Editores. México. 1992. Pág. 45

<sup>32</sup> MONTIEL Sosa, Juventino. MANUAL DE CRIMINALISTICA. Grupo Noriega Editores. México. 1992. Pág. 45

perjuicio provocado en la salud tanto física como psíquica. Las penas y las indemnizaciones suelen tener diferente jerarquía según una escala elaborada en casi todas las legislaciones respecto de las secuelas y de los medios empleados. Se las clasifica en leves, graves y gravísimas, siendo las primeras las que no dejan secuelas de carácter permanente. Son graves las que provocan un daño permanente o secuelas importantes, siempre y cuando haya un debilitamiento y no un daño total o irreparable; y gravísimas, aquellas que provocan una enfermedad mental o física incurable, o una incapacidad e invalidez permanente”<sup>33</sup>.

De todo lo expuesto queda claro que toda lesión supone o requiere un efectivo menoscabo de la salud física o psíquica de la víctima, temporal o permanente y la sanción para cada uno de ellas dependerá de su gravedad.

Existen varios tipos de lesiones, entre ellas constan:

- **“Lesión contuso cortante.-** Daño que, además de haber causado una contusión, ha causado heridas cortantes.

---

<sup>33</sup> ROMBOLA, NestorDario; REBOIRAS, Lucio Martín. DICCINARIO DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES. Editorial Ruy Díaz. Buenos Aires- Argentina. 2004. Pág. 593

- **Lesión punzante.**- daño que se produce por la perforación de los tejidos.
  
- **Lesión punzocortante.**- Daño producido por elementos que tienen punta y por lo menos un filo.
  
- **Lesión simple.**- Delito que se comete por el daño que una persona causa a otra, en el cuerpo o en la salud.
  
- **Lesión en riña.**- Delito que se comete cuando, en riña o agresión en que toman parte más de dos personas, resultan lesiones graves o gravísimas, sin que conste quienes las causaron; deben ser tenidos como autores todos los que ejercieron violencia sobre la persona del ofendido.
  
- **Lesión grave.**- Delito que comete una persona en contra de otro, cuando la lesión produce una debilitación permanente de la salud, de un sentido, de un órgano, de un miembro o cuando a puesto en peligro la vida del ofendido, le haya inutilizado para el trabajo por

más de un mes o le haya causado una deformación permanente del rostro.

- **Lesión gravísima.-** Delito que comete una persona a otra cuando la lesión produce una enfermedad mental o corporal, cierta o probablemente incurable; a inutilidad permanente para el trabajo, la pérdida de un sentido, de un órgano, de un miembro, etc.
  
- **Lesión culposa.-** Delito que comete una persona cuando, por imprudencia, o negligencia, por impericia en su arte o profesión o por inobservancia de los reglamentos o deberes a su cargo, causa a otro un daño en cuerpo o en la salud<sup>34</sup>.

En el caso de las lesiones producidas por los accidentes de tránsito, puede hablarse de lesiones culposas, por cuanto estas se producen por la negligencia, impericia o imprevisión del conductor o del peatón.

---

<sup>34</sup> MONTIEL Sosa, Juventino. MANUAL DE CRIMINALISTICA. Grupo Noriega Editores. México. 1992. Pág. 46

## **b. Marco Jurídico**

### **i. Infracción en materia de tránsito**

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial prevé 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.

Las infracciones de tránsito se dividen en delitos y contravenciones.

La acción para perseguir los delitos de tránsito es pública de instancia oficial<sup>35</sup>

Partiendo del concepto de delito, como un acto típico, antijurídico y culpable que tiene como consecuencia la sanción de una pena; en materia de tránsito para que exista un delito, se debe cumplir con los elementos constitutivos del delito, que son los siguientes:

---

<sup>35</sup>Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Ediciones Legales. Quito-Ecuador. 2009. Pág. 59

- a. Es un acto, ya que el sustento material, es la conducta humana, pues "Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el Agente, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos y mas disposiciones de tránsito o de órdenes legítimas de las autoridades y agentes a cargo del control y vigilancia."<sup>36</sup>. La ley al hablar de agente, se refiere a la persona o ser humano que ejecuta un determinado acto ya sea por acción o por omisión.
- b. Debe ser típico, esto es que la conducta deberá estar previa y expresamente descrita en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- c. Debe ser antijurídico, esto es que la conducta sea contraria a derecho y lesión un bien jurídico penalmente protegido.
- d. Culpable, ya que desde el punto de vista subjetivo, el acto puede ser imputado o reprochado al autor.

---

<sup>36</sup> ROMBOLA, NestorDario; REBOIRAS, Lucio Martín. DICCIONARIO DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES. Editorial Ruy Díaz. Buenos Aires- Argentina. 2004. Pág. 459

Esta misma Ley contempla que: “Las infracciones de tránsito son culposas y conllevan la obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios, por parte de los responsables de la infracción”<sup>37</sup>.

Por otra parte el resultado del delito culposo puede ser conocido o desconocido por el ciudadano pero la ley nos impone el deber de conocerlo o por lo menos de imaginar sus alcances para luego entonces poder preverlo y evitar que se produzca; sin embargo aquel ciudadano que no prevea ese resultado, o si lo prevé, confíe en que no se producirá, y debido a esa confianza o falta de previsión deje de tomar o ni siquiera tome las medidas necesarias para evitar ese daño será sujeto a la acción penal del Estado.

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

---

<sup>37</sup>Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Ediciones Legales. Quito-Ecuador. 2009. Pág. 59

que sanciona la ley penal. Es decir, se sanciona la responsabilidad por un acontecimiento o hecho.

Con lo expuesto puedo decir que las infracciones de tránsito son los actos culposos que transgreden la normativa que ya ha sido establecida y promulgada anteriormente al cometimiento de un delito o contravención sobre la circulación de vehículos y peatones, y que se han producido ya sea por negligencia, imprudencia, impericia, o inobservancia de las leyes y más reglamentos de tránsito, el cometimiento de estas infracciones se puede dar tanto en vías públicas como privadas.

## **ii. Delito de tránsito**

Según la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, 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”<sup>38</sup>. Del análisis de esta disposición se puede deducir que en el caso de los delitos de tránsito, estos constituyen delitos de carácter culposos. Al respecto, el Art. 14 del

---

<sup>38</sup>Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Ediciones Legales. Quito-Ecuador. 2009. Pág. 31

Código Penal prevé que: “La infracción es dolosa o culposa. La infracción dolosa, que es aquella en que hay el designio de causar daño, es: Intencional, cuando el acontecimiento dañoso o peligroso, que es el resultado de la acción o de la omisión de que la ley hace depender la existencia de la infracción, fue previsto y querido por el agente como consecuencia de su propia acción u omisión; y, preterintencional, cuando de la acción u omisión se deriva un acontecimiento dañoso o peligroso más grave que aquél que quiso el agente.

La infracción es “culposa cuando el acontecimiento, pudiendo ser previsto pero no querido por el agente, se verifica por causa de negligencia, imprudencia, impericia, o inobservancia de ley, reglamentos u órdenes”<sup>39</sup>.

En Derecho se define al delito culposo como el “acto u omisión que produce un resultado descrito y sancionado en la ley penal, a causa de no haber previsto ese resultado siendo previsible, o se previó confiando en que no se produciría, en virtud de no observar un deber de cuidado

---

<sup>39</sup> CODIGO PENAL ECUATORIANO. Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito-Ecuador. 2009. Pág. 1

que debía y podía observar según las circunstancias y condiciones personales<sup>40</sup>.

El término "culposo generalmente se utiliza en materia de siniestros y seguros vehiculares, aunque también se utilizan acepciones como delitos imprudenciales o no intencionales"<sup>41</sup>.

El límite entre culpa y dolo -límite entre el actuar culposo y el doloso-, está dado por la culpa consciente y el dolo eventual. Así, "en la culpa consciente hay representación mental del resultado que conlleva el acto efectuado, pero se suma a ello el criterio del sujeto activo de que tal resultado perjudicial, finalmente delictual, no se concretará por una mala valoración de las circunstancias del hecho -que podría calificarse generalmente como un exceso de confianza-, no susceptible de ocurrir si se actuara con un criterio estándar de cuidado y atención. Por otra parte, en el dolo eventual, como en el directo, hay una representación del resultado no valioso, pero difiere de éste, del dolo eventual, en que a ello se le suma el desinterés de si tal resultado se produce o no"<sup>42</sup>. Un ejemplo de lo expuesto se daría si consideramos a una persona que conduce un automóvil a gran velocidad por una calle céntrica y

---

<sup>40</sup> MUÑOZ CONDE, Francisco y GARCÍA ARÁN, Mercedes. Derecho penal. 2ª ed. Madrid, España. Ed. Tirant Lo Blanch, 2000. Pág. 549

<sup>41</sup> RODRÍGUEZ DEVESA, José María. Derecho penal español. México: Ed. Porrúa. S.A. 1984. Pág. 262

<sup>42</sup> RODRÍGUEZ DEVESA, José María. Derecho penal español. México: Ed. Porrúa. S.A. 1984. Pág. 262

atropella a un peatón que cruzaba dicha arteria. Habrá conducta culposa si lo hizo pensando en que no se produciría el accidente por su habilidad para el manejo, y habrá conducta dolosa si condujo en tal forma sin importarle el atropellar o no a alguien. Tal diferencia, a todas luces subjetiva, es de difícil valoración y aún más difícil prueba en la práctica judicial.

El delito culposo no es nada más que un delito inintencional, en él “no existe la intervención del dolo y por supuesto la carencia total de la intención dañosa en la acción imputable, pero sí la figura jurídica de la CULPA en donde participan otros elementos como exigibilidad de la atención y la prudencia”<sup>43</sup>.

De lo expresado así, en forma general podemos concluir que el delito culposo, como es el caso de los delitos de tránsito, exige los siguientes elementos:

- a. **“Un comportamiento voluntario:** Lo cual es exigencia fundamental para que se configure un delito culposo, la acción u omisión del sujeto sea voluntaria, esto es, que ponga de manifiesto tal comportamiento a la intervención del ser humanos como tal. Este es

---

<sup>43</sup> RODRÍGUEZ DEVESA, José María. Derecho penal español. México: Ed. Porrúa. S.A. 1984. Pág. 263

un elemento común a TODOS los delitos, dolosos o culposos, y es la mínima exigencia para que un hecho tenga importancia penal.

- b. **La involuntariedad del hecho:** En segundo lugar, para que se configure el delito culposo se requiere que el hecho producido o el resultado sea involuntario, diferenciándose en este aspecto con el delito doloso en el que existe el primer elemento y además hay la voluntad del agente para que se produzca el resultado.
  
- c. **Relación de causalidad entre el hecho no querido y el comportamiento voluntario del sujeto:** Si bien en el delito culposo el hecho no es querido, este debe ser consecuencia de la acción u omisión del sujeto.
  
- d. **Que el hecho no querido se verifique por negligencia, imprudencia, impericia o inobservancia de la Ley, reglamentos u órdenes:** Se requiere, por último, que el hecho que se produce sea la consecuencia de un comportamiento imprudente, negligente

o que materialice la trasgresión de normas expresas legales, reglamentarias o emanadas de los particulares”<sup>44</sup>.

Así, cabe pensar en todas aquellas actividades que siempre comportan un riesgo y que al ser utilizadas por el sujeto con toda prudencia y diligencia, aun siendo previsibles determinados resultados dañosos, excluyen toda culpa, a pesar de la previsibilidad, en razón de que la conducta no ha sido contraria a las normas de diligencia y de prudencia. De esta forma, en los delitos culposos intervienen, como ya se ha mencionado aspectos como: La negligencia, imprudencia, impericia, o inobservancia de ley, reglamentos u órdenes, al respecto cabe esclarecer el significado de cada uno de estos conceptos:

- **Negligencia.-** Es el “descuido en el actuar. Omisión consciente, descuido por impericia o dejar de cumplir un acto que el deber funcional exige”<sup>45</sup>. En materia penal, es punible.
  
- **Imprudencia.-** Es el “ olvido de las precauciones que la prudencia vulgar aconseja, la cual conduce a ejecutar hechos que, a mediar malicia en el actor, serían delitos”<sup>46</sup>. Este concepto no puede definirse sino en relación con la prudencia, que de acuerdo al

---

<sup>44</sup> DICCIONARIO JURIDICO ESPASA. Editorial Espasa Calpe S.A. Madrid España. 2001. Pág. 527

<sup>45</sup>ESPINOZA, Galo. La más práctica enciclopedia jurídica. Instituto de Informática Legal. Vol. I. Quito- Ecuador. 1986. Pág. 316

<sup>46</sup> ROMBOLA, NestorDario; REBOIRAS, Lucio Martín. DICCIONARIO DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES. Editorial Ruy Díaz. Buenos Aires- Argentina. 2004. Pág. 692

diccionario de la real Academia de la Lengua es el “discernimiento, el buen juicio, la cautela, la circunspección, la precaución. Prudente es, entonces, quien actúa con tales cualidades o virtudes, e imprudente”<sup>47</sup>, quien carece de ellas y actúa con desprecio por las consecuencias que se puedan derivar de su conducta.

- e. **Impericia.-** “Falta de pericia. Pericia.-(Del latínperitia) Sabiduría, práctica, experiencia y habilidad en una ciencia o arte”<sup>48</sup>. Este concepto se vincula al ejercicio de una profesión, arte o industria que exigen determinados conocimientos y habilidades, por ello suponen la sujeción de las reglas que impone la ciencia o práctica y experiencia, considerándose perito quien se sujeta a tales reglas siendo sabio, experto, práctico y hábil, e imperito, quien no las observa. Algunos autores la colocan bajo el concepto de temeridad profesional.
- f. **Inobservancia.-** Consiste que al desempeñar ciertas actividades o cargos, el sujeto omite cumplir los deberes impuestos por los reglamentos u ordenanzas. Implica dos cosas: conociendo las normas estas son vulneradas involucrando "Imprudencia"; o se desconocen los reglamentos debiendo conocerse por obligación implicando "negligencia". La palabra reglamento en sentido amplio,

---

<sup>47</sup> DICCIONARIO JURIDICO ESPASA. Editorial Espasa Calpe S.A. Madrid España. 2001. Pág. 387

<sup>48</sup> ROMBOLA, NestorDario; REBOIRAS, Lucio Martín. DICCIONARIO DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES. Editorial Ruy Díaz. Buenos Aires- Argentina. 2004. Pág. 431

comprende tanto los decretos reglamentarios propiamente dichos, como las leyes, ordenanzas y disposiciones de la autoridad que tengan por objeto tomar medidas propias para evitar accidentes o daños, para la seguridad pública y para la sanidad colectiva.

El delito culposo, es pues un acto dañoso y nocivo, pero inintencional (sin intención). La ley lo atribuye a consecuencia de la acción u omisión del agente. Siempre se dice que una acción se verifica "sin querer" cuando no es intencional, pero precisamente, este acto no querido, que provoca un daño se castiga como hecho culposo. La categoría de los delitos de culpa está formada por los conceptos de imprudencia, negligencia, impericia en la profesión, arte, oficio o industria e inobservancia de situaciones regidas por la ley.

### **iii. Contravención en materia de tránsito**

El tránsito terrestre es de una forma general desde sus inicios ha sido un gran aporte ya sea en las comunicaciones internas de los estados como en el campo de las relaciones internacionales. Pero por otro lado y en la mayor parte por la irresponsabilidad de algunos conductores ha sido también fuente de daño para las personas, animales y cosas, siendo las principales razones los accidentes ocasionados por

conductores que con extrema frecuencia incurren en actos de imprudencia, negligencia e impericia, o en la violación de leyes, reglamentos, órdenes o disciplinas relacionadas con la circulación vehicular. Por esto es que a las contravenciones de tránsito debe dársele mucha importancia y tratar de imponer sanciones que realmente evite o minimicen el cometimiento de las mismas, ya que es un fenómeno que se suscita a diario tanto a nivel nacional como mundial.

En este sentido, cabe indicar que “contravenciones de tránsito son aquellos actos cometidos sin el ánimo de irrogar daño o lesionar un derecho ajeno ya sea éste personal o social”<sup>49</sup>.

Este tipo de contravenciones al igual que en los delitos de tránsito son de carácter culposo pero que una vez cometido el autor de dicha infracción está en la obligación de resarcir los daños y perjuicios ocasionados.

En la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad podemos encontrar que las contravenciones de tránsito son “leves, graves y muy graves, y se clasifican a su vez en leves de primera,

---

<sup>49</sup> CREUS, Carlos. “Derecho Penal”, 3ª Edición. Pág. 53.

segunda y tercera clase, y graves de primera, segunda y tercera clase”<sup>50</sup>.

Las contravenciones leves de primera clase se encuentran estipuladas en el Art. 139 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y “son sancionadas con multa equivalente al cinco por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 1,5 puntos en su licencia de conducir, pero a los conductores de motocicletas, ciclistas y peatones en general, se los sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el referido artículo”<sup>51</sup>. Entre las contravenciones leves de primera clase constan: Usar inadecuada y reiteradamente la bocina u otros dispositivos sonoros; conducir un vehículo automotor sin las placas de identificación correspondientes; hacer transporte público de servicio masivo de personas, sin que el vehículo circule con los distintivos e identificación reglamentarios, sobre el tipo de servicio que presta la unidad que conduce; permitir el ingreso de personas para realizar actividades de comercio, oferta o prestación de servicios, o solicitar contribuciones en las unidades de transporte público de servicio colectivo y/o masivo; llevar personas en los estribos o pisaderas, parachoques o colgados de las carrocerías de los vehículos; no contar

---

<sup>50</sup> LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Libro III, Título III “De las Infracciones de Tránsito”, Capítulo V, Art. 138, Pág. 19.

<sup>51</sup> LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Libro III, Título III “De las Infracciones de Tránsito”, Capítulo V, Art. 139, Pág. 19 y 20.

con la respectiva lista de pasajeros tratándose de transporte público interprovincial o internacional; no mantener la distancia prudente de seguimiento; no utilizar cinturón de seguridad; entre otras.

Las contravenciones leves de segunda clase están estipuladas en el Art. 140 ibídem y “Son sancionados con multa equivalente al diez por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 3 puntos en su licencia de conducir, pero a los conductores de motocicletas, ciclistas y peatones en general se los sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el presente artículo”<sup>52</sup>. Son contravenciones leves de segunda clase: Conducir un vehículo automotor que circule contraviniendo las normas relacionadas con la emanación de gases; Conducir un vehículo por la derecha en las vías de doble dirección; Invadir con el vehículo las vías exclusivas asignadas a los buses de transporte rápido; no portar en el vehículo automotor un botiquín de primeros auxilios y un extintor de incendios; estacionar un vehículo en los sitios prohibidos por la Ley o el Reglamento; o en los espacios destinados a un uso exclusivo de personas con discapacidad o mujeres embarazadas; u obstaculizando rampas de acceso para discapacitados, puertas o vías de circulación peatonal; transportar a niños sin el correspondiente dispositivo de

---

<sup>52</sup> LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Libro III, Título III, “De las Infracciones de Tránsito” Capítulo V, Art. 140, Pág. 20.

retención infantil, de conformidad con lo que se establezca en el Reglamento; conducir un vehículo automotor sin portar la licencia de conducir o que la misma se encuentre caducada; quien conduzca un vehículo con vidrios con películas polarizantes sin el permiso correspondiente; etc.

Quienes cometan contravenciones leves de tercera clase según lo tipifica el Art. 141 “Serán sancionados con multa equivalente al quince por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general, veinte horas de trabajo comunitario y reducción de 4,5 puntos en su licencia de conducir, y así mismo los conductores de motocicletas, ciclistas y peatones en general, se los sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el presente artículo”<sup>53</sup>. Son contravenciones leves de tercera clase las siguientes: apagar el motor de sus vehículos al momento de descender por una pendiente; conducir un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encontrare suspendida temporal o definitivamente; conducir un vehículo en sentido contrario a la vía normal de circulación, siempre que la respectiva señalización esté clara y visible; transportar carga sin colocar en los extremos sobresalientes de la misma, banderines rojos en el día o luces en la noche, o sin observar los

---

<sup>53</sup> LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Libro III, Título III, “De las Infracciones de Tránsito”, Capítulo V, Art. 141, Pág. 59

requisitos exigidos en los respectivos reglamentos; negarse a prestar la ayuda solicitada al propietario o conductor de un vehículo automotor en caso de emergencia o calamidad pública; no dejar la vía libre ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencia; en el caso de los taxistas, no utilizar el taxímetro, alterar su funcionamiento o no exhibirlo; etc.

Las contravenciones graves de primera clase están previstas en el Art.- 142 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial según el cual quienes infrinjan la ley: “Serán sancionados con multa del treinta por ciento (30%) de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 6 puntos en su licencia de conducir”<sup>54</sup>. Entre las contravenciones graves de primera clase figuran: desobedecer las órdenes de los agentes de tránsito o no respetar las señales manuales de dichos agentes o la señalización colocada en las vías públicas, tales como: semáforos, pare, ceda el paso, límites de velocidad, cruce o preferencia de vías; adelantar a otro vehículo en movimiento en zonas o sitios peligrosos, tales como: curvas, puentes, túneles, al coronar una cuesta o contraviniendo expresas normas reglamentarias o de señalización; conducir un automotor sin poseer licencia para conducir; alterar la circulación y la seguridad del tránsito

---

<sup>54</sup> LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Libro III, Título III, “De las Infracciones de Tránsito”, Capítulo V, Art. 142, Pág. 21 y 22.

vehicular, por colocar obstáculos en la vía pública sin la respectiva autorización o sin fijar los avisos correspondientes; hacer transporte escolar sin portar los elementos distintivos y luces especiales de parqueo, que reglamentariamente deben ser utilizadas en las paradas para embarco o desembarco de estudiantes; transportar niños o adolescentes excediendo los límites de velocidad permitidos; hacer transporte público o comercial, que superando el número de pasajeros permitido para el nivel de servicio definido en el reglamento; etc.

Según el Art. 143 de la invocada ley, quienes “incurren en contravención grave de segunda clase serán sancionados con multa de cuarenta por ciento (40%) de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 7,5 puntos en el registro de su licencia de conducir”<sup>55</sup>. Son contravenciones graves de segunda clase: Detener o estacionar vehículos en sitios o zonas que entrañen peligro, tales como: curvas, puentes, ingresos y salidas de los mismos, túneles, así como el ingreso y salida de éstos, zonas estrechas, de poca visibilidad, cruces de caminos, cambios de rasante, pendientes, o pasos a desnivel, sin tomar las medidas de seguridad; causar con el vehículo automotor o con los bienes que transporta en él, daños o deterioro a la superficie de la vía pública; derramar en la vía pública,

---

<sup>55</sup> LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE , TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Libro III, Título III, “De las Infracciones de Tránsito”, Capítulo V, Art. 143, Pág. 22

sustancias o materiales deslizantes, inflamables o contaminantes, salvo caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobados; transportar material inflamable, explosivo o peligroso en vehículos no acondicionados para el efecto, o sin el permiso de la autoridad competente; o que el vehículo no esté calificado para el efecto; construir o mandar a construir reductores de velocidad sobre la calzada de las vías, sin previa autorización o inobservando las disposiciones del respectivo.

El Art. 144 determina que quienes “incurren en contravención grave de tercera clase serán sancionados con multa del cincuenta por ciento (50%) de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 9 puntos en el registro de su licencia de conducir”<sup>56</sup>. Estas contravenciones puede darse en los siguientes casos: Cuando se ocasione un accidente de tránsito del que resulten solo daños materiales, cuyos costos sean inferiores a dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general; prestar servicio de transporte, de personas o bienes, con un vehículo que no esté legalmente autorizado para realizar esta actividad; prestar servicio de transporte, de personas o bienes, con un vehículo adulterado que tenga el mismo color y

---

<sup>56</sup> LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Libro III, Título III, “De las Infracciones de Tránsito”, Capítulo V, Art. 144, Pág. 22 y 23.

características de los vehículos autorizados, que no tenga la autorización para realizar esta actividad.

Conforme el Art. 145 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial “incurre en contravención muy grave y será sancionado con multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, tres días de prisión y pérdida de 10 puntos en su licencia de conducir, quien conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, drogas o en estado de embriaguez, en cuyo caso a demás como medida preventiva se le aprehenderá su vehículo por 24 horas”<sup>57</sup>. Son contravenciones muy graves: Conducir un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, drogas o en estado de embriaguez, en cuyo caso además como medida preventiva se le aprehenderá su vehículo por 24 horas.

La ley también determina que la reincidencia en cualquiera de las contravenciones será sancionada con el doble del máximo de la multa establecida para la contravención.

---

<sup>57</sup> LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Libro III, Título III, “De las Infracciones de Tránsito”, Capítulo V, Art. 145, Pág. 23.

#### **iv. De la reparación integral de las víctimas de la infracción penal según la Constitución de la República.**

El artículo 78 de la Constitución de la República prevé que: “Las víctimas de infracciones penales gozarán de protección especial, se les garantizará su no revictimización, particularmente en la obtención y valoración de las pruebas, y se las protegerá de cualquier amenaza u otras formas de intimidación. Se adoptarán mecanismos para una reparación integral que incluirá, sin dilaciones, el conocimiento de la verdad de los hechos y la restitución, indemnización, rehabilitación, garantía de no repetición y satisfacción del derecho violado.

Se establecerá un sistema de protección y asistencia a víctimas, testigos y participantes procesales”<sup>58</sup>.

Evidentemente el enfoque que la actual Constitución corresponde a los lineamientos del Derecho Penal Moderno, en el que la víctima pasa a ser un sujeto procesal activo dentro del proceso penal, pues antes que el mismo Estado, es ella la directamente afectada y quien sufre la lesión de un bien jurídicamente protegido.

---

<sup>58</sup> CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR. Ediciones Legales. Quito – Ecuador. 2008. Pág. 68

El proceso penal no consiste en una relación jurídica exclusiva, que surge entre el procesado y el Estado, sino que debe ser el mecanismo apropiado para resolver las controversias que surgen de la comisión de la infracción. Hoy el proceso penal no sólo busca el reintegro del procesado a la sociedad, sino también la resocialización de la víctima para que ésta regrese al seno de la sociedad en las mismas condiciones en que se encontraba antes de la infracción. Víctima y delincuente son los sujetos más importantes del proceso penal y el Estado debe darles un trato similar a ambos.

Si bien se ha insistido en la idea de que, los protagonistas del proceso penal son tres (Estado, procesado, víctima) y no dos (Estado y procesado); la incorporación de los derechos de la víctima, tales como: la no revictimización, el conocimiento de la verdad de los hechos, la no repetición, la satisfacción del derecho violado, entre otros, integran únicamente la parte dogmática de la Constitución de la República del Ecuador, pues hasta el momento las leyes secundarias, llámese Código Penal, Código de Procedimiento Penal, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial no contemplan los mecanismos y procedimientos idóneos para la aplicabilidad del estándar constitucional.

Lamentablemente el derecho de las víctimas a la reparación integral sigue siendo en la justicia ecuatoriana nada más que un dogma pues las víctimas de la infracción penal sufren no solo el daño originado por el ilícito; sino además padecen violaciones graves y sistemáticas por parte de la administración de justicia.

Es necesario entonces incorporar normas legales que permitan hacer efectivo el derecho a la reparación integral de las víctimas de la infracción penal; en el caso concreto de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se debe sancionar aquellos actos que lesionen la integridad física de una persona, aunque éstas lesiones generen incapacidad inferior a quince días ya que la reparación no es una cuestión meramente jurídico-civil, sino que contribuye esencialmente también a la consecución de los fines de la pena. Tiene un efecto resocializador, pues, obliga al autor del hecho a enfrentarse con las consecuencias de su conducta y aprende a reconocer los perjuicios causados a la víctima.

## v. La impunidad de las infracciones

La palabra impunidad significa “falta de castigo”<sup>59</sup>. Generalmente el término impunidad se lo usa en el Derecho Penal y se relaciona con la libertad que el infractor logra de la pena en que ha incurrido.

Según Guillermo Cabanellas la impunidad es un “estado por el cual queda un delito o falta sin el castigo o pena que por ley le corresponde”<sup>60</sup>.

La impunidad es un “proceso que impide el derecho a la justicia, a la verdad, y que conculca los principios básicos de los derechos humanos”<sup>61</sup> tal cual se han ido constituyendo a través de la historia de la humanidad, se materializa cuando es favorecida por factores como la promulgación de leyes no acordes a la cultura y desarrollo de un Estado y por la omisión de los deberes y obligaciones de los funcionarios representantes de un Estado, al no respetar las normas nacionales e internacionales a las que están obligados.

---

<sup>59</sup> ROMBOLA, NestorDario; REBOIRAS, Lucio Martín. DICCINARIO DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES. Editorial Ruy Díaz. Buenos Aires- Argentina. 2004. Pág. 524

<sup>60</sup> CABANELLAS de la Cuevas, Guillermo. Diccionario Jurídico Elemental. Editorial Heliasta. Decimotercera edición. Buenos Aires-Argentina. 1998. Pág. 197

<sup>61</sup> HERRERA, Dalton. Etica y Derechos Humanos. Universidad Técnica Particular de Loja. Loja-Ecuador. 2002. Pág 55

Podemos decir entonces que la impunidad es la inexistencia de hecho o de derecho de responsabilidad penal de los autores de hechos ilícitos, por cuanto escapan a toda investigación o procesamiento para determinar su culpabilidad y en caso de ser encontrados culpables no se imponen penas apropiadas. La impunidad, entonces, es entendida como la falta de castigo y sanción de aquellas conductas que transgreden el ordenamiento jurídico, mientras los agresores continúan repitiendo los mismos actos perniciosos. Así la combinación de impunidad y represión permite que la democracia esté hipotecada, en la cual el ejercicio de los derechos fundamentales, solo puede realizarse en el marco tolerado, por quienes son los verdugos y dirigen los cuerpos de seguridad.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, genera impunidad al no prever sanción alguna en contra del conductor que ocasiona accidentes de tránsito y provoca lesiones cuya incapacidad es inferior a quince días; por lo tanto, el Estado debe procurar eliminar todo acto de impunidad, siendo la ley uno de los principales elementos para combatir este mal. No se debe olvidar que la impunidad es el oxígeno de la violación de los derechos de las personas y de los pueblos.

El marco de la impunidad propiciado por el Estado, hace que la víctima del delito no pueda reclamar sus derechos. Se la amedrenta se la deja sin pruebas, se la amenaza, y cuando logra superar dichos obstáculos se topa con una justicia lenta, en la que lo más probable es que los juicios prescriban o se absuelva a los implicados de mayor jerarquía, imponiendo leves sanciones a los de menor rango.

No debe perderse de vista que la impunidad es la falta de castigo motivo por el cual se convierte en un fenómeno complejo de múltiples dimensiones que, además de lo propiamente legal, involucra aspectos sociales, psicológicos, históricos e incluso en muchas ocasiones, económicos.

La eliminación de la impunidad demanda numerosas tareas concurrentes y un trabajo sostenido y multidisciplinario que incluya, junto al respeto efectivo a la legalidad nacional e internacional sobre derechos fundamentales, una clara voluntad política, legislativa y judicial para que aquellos que atenten contra los derechos de las personas.

La existencia sistemática de la impunidad provoca una serie de consecuencias que si no se las corrige a tiempo pueden dar lugar a la

destrucción de valores morales y jurídicos fundamentales para el convivir social, porque:

- Permite que conductas delictuales se sigan reproduciendo, consolidando una estructura arbitraria
- Legitima conductas que van contra la dignidad humana
- Erosiona la legitimidad del Estado de Derecho
- Atenta contra leyes expresas, quedando por tanto solo con valor meramente formal y no real.
- Destruye la confianza de la población en la administración de justicia y estimula la búsqueda de fórmulas distintas para obtener justicia –linchamientos-
- Propicia en la sociedad una resignación frente a la violación de los derechos de las personas y la sensación de que es riesgoso el ejercicio de los derechos fundamentales.
- Provoca falta de confianza en las instituciones llamadas a brindar seguridad y paz ciudadana
- La obstrucción a la justicia no solo permite que el acto cometido por el agresor quede impune, sino que anula los medios jurídicos que tiene la sociedad para defenderse de quienes conculcan sus derechos.
- Genera la persistencia de sentimientos de temor, indefensión e inseguridad, así como vivencias persecutorias, en amplios grupos sociales que se reactualizan ante ciertas situaciones.

Si nos proponemos plantear todas las consecuencias perniciosas que provoca la impunidad, resulta casi obvio que sería una tarea sin pronto final; además de nada nos sirve dar diagnósticos sino van acompañados de soluciones de corto, mediano y largo plazo, ya que lo cierto es que, la impunidad representa un mal con raíces muy profundas y exige un trabajo la intervención del Estado y la colaboración activa de la ciudadanía para erradicarla totalmente.

### **c. Marco Doctrinario**

#### **i. Legislación Comparada**

##### **1. Ley de Tránsito de Chile**

El título XV (arts. 170-177) de la Ley de Tránsito de Chile determina los casos en que tiene lugar la responsabilidad por los accidentes. Es así que el Artículo 170 de este cuerpo legal determina “Toda persona que conduzca un vehículo en forma de hacer peligrar la seguridad de los demás, sin consideración de los derechos de éstos o infringiendo las reglas de circulación o de seguridad establecida en esta ley, será

responsable de los perjuicios que de ello provengan<sup>62</sup>. De igual manera la ley determina que “en todo accidente del tránsito en que se produzcan daños el o los participantes estarán obligados a dar cuenta de inmediato a la autoridad policial más próxima. Se presumirá la culpabilidad del o de los que no lo hicieron y abandonen el lugar del accidente”<sup>63</sup>. Es decir, a través de esta disposición ha dado gran relevancia al auxilio y ayuda inmediata que debe darse a la víctima, hecho que no ocurre en nuestra legislación.

El Artículo 196 de la referida ley prevé que: “cuando la conducción, operación o desempeño fueren ejecutados en estado de ebriedad, o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o sicotrópicas, será sancionado con la pena de presidio menor en su grado mínimo y multa de dos a diez unidades tributarias mensuales, ya sea que no se ocasiona daño alguno, o que con ello se causen daños materiales o lesiones leves. Se reputarán leves, para estos efectos, todas las lesiones que produzcan al ofendido enfermedad o incapacidad por un tiempo no mayor de siete días”<sup>64</sup>.

A través del análisis de estas normas queda en evidencia que en la legislación de tránsito de Chile, se sancionan los accidentes de tránsito

---

<sup>62</sup> Ley de Tránsito de Chile 2009. [www.subtrans.cl/.../leyes\\_leydetransito\(ultimaactualizacion\).pdf](http://www.subtrans.cl/.../leyes_leydetransito(ultimaactualizacion).pdf).

<sup>63</sup> Ley de Tránsito de Chile 2009. [www.subtrans.cl/.../leyes\\_leydetransito\(ultimaactualizacion\).pdf](http://www.subtrans.cl/.../leyes_leydetransito(ultimaactualizacion).pdf).

<sup>64</sup> Ley de Tránsito de Chile. 2009. [www.subtrans.cl/.../leyes\\_leydetransito\(ultimaactualizacion\).pdf](http://www.subtrans.cl/.../leyes_leydetransito(ultimaactualizacion).pdf).

hayan o no producido lesiones; y además en caso de haberlas, éstas se toman en cuenta para efectos de sanción, así generen únicamente un día de incapacidad, con lo que se demuestra la importancia que el legislador le ha dado al derecho a la integridad física de la persona; así como la obligación del autor del hecho de reparar los daños ocasionados, lo cual debería servir de referencia para nuestros legisladores, puesto que en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Ecuador, no se contempla sanción alguna para los conductores que ocasionan accidentes de tránsito y causan lesiones a las personas con incapacidad física inferior a quince días.

#### **3.1.1.2. Código de Tránsito de Colombia**

El Código de Tránsito de Colombia, presenta algunas novedades, incluso en su parte preliminar, es así que el Art. 2 de esta ley está destinado a realizar varias definiciones, entre las que consta la definición de infracción de tránsito, a la cual describe como la “transgresión o violación de una norma de tránsito. Habrá dos tipos de infracciones: simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación a la mera norma. Será compleja si se produce un daño

material”<sup>65</sup>. Esta norma permite determinar una clara definición entre la clasificación de las infracciones, pues mientras en Colombia una infracción se considera como simple o compleja según su grado de dificultad; en el Ecuador, de acuerdo al sistema bipartito la infracción de tránsito se clasifica en delito y contravención.

Además el cuerpo legal en mención presente varios tipos de sanciones, en algunos casos diferentes a las existentes en nuestra legislación, estas son: “Amonestación, Multa, Suspensión de la licencia de conducción, Suspensión o cancelación del permiso o registro, Inmovilización del vehículo, Retención preventiva del vehículo, Cancelación definitiva de la licencia de conducción”<sup>66</sup>. Las sanciones señaladas en este artículo se imponen como principales o accesorias al responsable de la infracción, independientemente de las sanciones ambientales a que haya lugar por violación de cualquiera de las regulaciones, prohibiciones y restricciones sobre emisiones contaminantes y generación de ruido por fuentes móviles.

En el caso de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no están contemplados ni la amonestación, ni la Inmovilización del vehículo; en cambio se prevén sanciones como la reclusión de hasta doce años, lo que no ocurre en la legislación de

---

<sup>65</sup> Código de Colombia. 2010. [www.colombiava.com/.../Codigo-Nacional-de-Transito-Terrestre.pdf](http://www.colombiava.com/.../Codigo-Nacional-de-Transito-Terrestre.pdf)

<sup>66</sup> Código de Colombia. 2010. [www.colombiava.com/.../Codigo-Nacional-de-Transito-Terrestre.pdf](http://www.colombiava.com/.../Codigo-Nacional-de-Transito-Terrestre.pdf)

tránsito colombiana en la claramente se determina que “en caso de hechos que puedan constituir infracción penal, las autoridades de tránsito tendrán las atribuciones y deberes de la policía judicial, con arreglo al Código de Procedimiento Penal”<sup>67</sup>. De esto se concluye que tanto, la muerte como las lesiones de las personas que han sido víctimas de un accidente de tránsito, se sancionan de conformidad a las disposiciones contenidas en la Ley Adjetiva Penal, y por los jueces penales competentes.

Respecto de las lesiones causadas por un accidente de tránsito, éstas son consideradas como infracciones penales y el Código de Tránsito de Colombia ha previsto que “en todo caso en que produzca lesiones personales u homicidio en accidente de tránsito, la autoridad de tránsito deberá enviar a los conductores implicados a la práctica de la prueba de embriaguez, so pena de considerarse falta disciplinaria grave para el funcionario que no dé cumplimiento a esta norma”<sup>68</sup>, quedando claro que dicha prueba está destinada a determinar el grado de responsabilidad del infractor; hecho que también está contemplado en nuestras leyes.

---

<sup>67</sup> Código de Colombia. 2010. [www.colombiava.com/.../Codigo-Nacional-de-Transito-Terrestre.pdf](http://www.colombiava.com/.../Codigo-Nacional-de-Transito-Terrestre.pdf)

<sup>68</sup> Código de Colombia. 2010. [www.colombiava.com/.../Codigo-Nacional-de-Transito-Terrestre.pdf](http://www.colombiava.com/.../Codigo-Nacional-de-Transito-Terrestre.pdf)

De todo lo expuesto se concluye que la legislación de Colombia, sí contempla la sanción correspondiente para la persona que cause lesiones a otra, sin importar los días de incapacidad física, ya sea de manera doloso o culposa, como ocurre en los accidentes de tránsito, por lo que una vez más se advierte de la necesidad de que nuestras leyes, procuren garantizar la seguridad jurídica a los ciudadanos, de manera especial a la víctima de la infracción.

### **3.1.1.3. Código de Tránsito de Perú**

El Código de Tránsito de Perú, también presenta algunas novedades en cuanto al contenido de sus normas, la primera de ellas, es que en él se contempla tanto la responsabilidad administrativa como la responsabilidad civil del infractor; de tal manera que: “el conductor de un vehículo es responsable administrativamente de las infracciones de tránsito vinculadas a su propia conducta durante la circulación. Cuando no se llegue a identificar al conductor infractor, se presume la responsabilidad administrativa del propietario del vehículo, salvo que acredite de manera indubitable que lo había enajenada, o no estaba bajo su tenencia o posesión, denunciando en ese supuesto al comprador, tenedor o poseedor como responsable. El peatón es responsable administrativamente de las infracciones de tránsito

vinculadas a su propia conducta.”<sup>69</sup>. Este tipo de responsabilidad se aplica contra el peatón y el conductor. Entre las sanciones administrativas consta, multa, suspensión de la licencia de conducir y la cancelación definitiva de la licencia de conducir e inhabilitación del conductor.

La clasificación de las infracciones de tránsito también es novedosa en esta ley, por cuanto se dividen en: infracciones del conductor e infracciones del peatón. A su vez, para efectos de sanciones las infracciones pueden ser leves (L), graves (G) o muy graves (MG).

Este Código contribuye a sancionar actos que emanen de la responsabilidad administrativa y civil del conductor o el peatón; pero en el caso de la responsabilidad penal ésta se rige por las normas previstas en el Código Penal; al respecto, la disposición décima Primera, prevé que “a efectos de determinar la gravedad de las lesiones en el certificado médico legal para la aplicación de sanciones por conducir en estado de ebriedad, se efectuará la calificación como grave o leve, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 121 y 122 del Código Penal”<sup>70</sup>.

---

<sup>69</sup> Código de Tránsito de Perú. 2009 .[connuestroperu.com/index.php?option=com...id...](http://connuestroperu.com/index.php?option=com...id...)

<sup>70</sup> Código de Tránsito de Perú. 2009 .[connuestroperu.com/index.php?option=com...id...](http://connuestroperu.com/index.php?option=com...id...)

Evidentemente, la norma antes invocada, contribuye a esclarecer que según la legislación peruana las infracciones de tránsito, que deriven de delitos, son sancionadas por la ley penal vigente, no como ocurre en Ecuador, que existe un cuerpo legal específico para sancionar estos actos de carácter culposos.

#### **3.1.1.4. Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres de Costa Rica.**

La Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres de Costa Rica; no es clara en determinar la clasificación de las infracciones de tránsito sin embargo, dispone lo siguiente: “En el caso de que se causen lesiones o la muerte a personas, con un vehículo automotor para el cual no esté vigente el seguro obligatorio de los vehículos, de conformidad con lo estipulado en este capítulo, la víctima o los beneficiarios tendrán derecho a exigir solidariamente, al conductor y al propietario del vehículo causante, la prestación inmediata de los servicios médicos y las garantías económicas previstos en este capítulo, con las limitaciones en cuanto al monto máximo de cobertura vigente, sin perjuicio de los derechos que le puedan corresponder si existiere responsabilidad del causante del accidente.

Sin embargo, en estos casos el Instituto Nacional de Seguros suministrará las prestaciones económicas y los servicios médicos, para lo cual considerará el monto máximo por accidentado. En tal caso, el Instituto Nacional de Seguros se subrogará, de pleno derecho, el monto pagado y podrá cobrar, por la vía ejecutiva, las sumas erogadas solidariamente al conductor y al propietario del vehículo causante del accidente. Para tales efectos, será título ejecutivo la certificación que expida el Instituto Nacional de Seguros de la suma pagada”<sup>71</sup>.

A través de esta disposición se deduce que la ley garantiza la cobertura del seguro de accidentes de tránsito a todas las víctimas de estos eventos, independientemente de los días de incapacidad que puedan generar las lesiones. En cambio en nuestra legislación no existe tal garantía, ya que las personas que sufren lesiones con incapacidad física inferior a quince días, no están facultadas legalmente para efectuar ningún reclamo vía judicial, lo cual constituye una verdadera injusticia y una clara violación a su derecho a la reparación integral.

La ley antes referida también determina que “los servicios médico-sanitarios derivados del seguro obligatorio de los vehículos no podrán

---

<sup>71</sup> Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres de Costa Rica.2010.  
openlibrary.org/.../Ley \_por \_y\_terrestres

renunciarse, transarse, cederse, compensarse, gravarse ni embargarse, excepto las prestaciones en dinero, que podrán embargarse hasta por un cincuenta por ciento (50%). La cesión es factible solo para favorecer los derechos de otra víctima del mismo accidente, sin que el monto de cobertura, para esta última<sup>72</sup>.

Este precepto es clave para garantizar la vigencia de los derechos de la víctima del accidente de tránsito, pues muchas veces, el seguro obligatorio es utilizado para aparentar una supuesta indemnización a la víctima del accidente de tránsito, cuando la verdad que éste es un derecho irrenunciable de aquella y bajo ningún concepto puede ser negociable. Considero que disposiciones como ésta deben estar contempladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Ecuador, pues contribuye a evitar actos de mala fe.

---

<sup>72</sup> Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres de Costa Rica.2010.  
[openlibrary.org/.../Ley\\_por\\_y\\_terrestres](https://openlibrary.org/.../Ley_por_y_terrestres)

## 4. MÉTODOS Y TÉCNICAS

La metodología implica el establecimiento de técnicas, métodos y procedimientos de recopilación, análisis e interpretación de la información, permitiendo la planificación de todas las fases de la investigación.

La metodología constituye aquel instrumento que enlaza el sujeto con el objeto de la investigación, permitiendo llegar a un conocimiento científico.

### a. Métodos

Para el desarrollo del presente trabajo investigativo empleé los siguientes métodos:

**Método Científico:** Es el instrumento adecuado que permitió llegar al conocimiento de los fenómenos que se producen en la sociedad mediante la conjugación de la reflexión comprensiva y el contacto

directo con la realidad objetiva, por ello utilice el método científico como el método general del conocimiento. Dentro del cual se encuentra inmerso el método inductivo y deductivo.

**Método Inductivo:** La inducción es el razonamiento que a partir de uno o varios juicios particulares, llega a lo general. El método inductivo se evidencia cuando de la observación de los hechos particulares se obtienen proposiciones generales. Este método establece un principio general una vez realizado el estudio y análisis de hechos y fenómenos en particular. La inducción parte de la observación exacta de fenómenos particulares. La inducción llega a conclusiones empíricas sacadas de la experiencia. Este método se guió por el siguiente paso: Observación: Consistió en realizar una observación del problema planteado, indagando en donde se suscita, sus actores, sus efectos y consecuencias, esto desde el punto de vista teórico-empírico.

**Método Deductivo:** La deducción va de lo general a lo particular. El método deductivo es aquel que parte los datos generales aceptados como valederos, para deducir por medio del razonamiento lógico, varias suposiciones, es decir; parte de verdades previamente

establecidas como principios generales, para luego aplicarlo a casos individuales y comprobar así su validez.

**Método Descriptivo:** Este método permitió realizar una descripción objetiva de la realidad actual en la que se desarrolla el problema, pudiendo demostrar los problemas socio-jurídicos existentes.

**Método Analítico-Sintético:** Este método contribuyó a efectuar el análisis de las disposiciones legales y opiniones doctrinarias respecto de la problemática planteada; a la vez que permitió efectuar una síntesis de este trabajo investigativo, a través del planteamiento de las conclusiones, recomendaciones y propuesta de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

La investigación además fue documental, bibliográfica, de campo y comparativa para encontrar normas jurídicas comunes en el ordenamiento jurídico nacional.

## **b. Técnicas**

Entre las técnicas utilizadas, el fichaje fue una herramienta importante el mismo que fue de carácter bibliográfico, se emplearon también fichas mnemotécnicas, fichas textuales, fichas contextuales o de resumen, fichas personales o analíticas. Además recurrí al empleo de treinta encuestas, las cuales fueron aplicadas a profesionales del derecho en libre ejercicio profesional; realicé cinco entrevistas, a los Abogados de libre ejercicio profesional a jueces y fiscales de la Provincia de Loja que han estado inmersos en la problemática planteada; así mismo analicé casos referentes a la problemática planteada.

## **5. RESULTADOS**

Luego del estudio teórico y doctrinario efectuado en la presente investigación jurídica, fue necesario realizar la recopilación de la información empírica a fin de contrastarla y afianzarla para darle a este trabajo la mayor objetividad y credibilidad posible. Para tal efecto recurrí a la investigación de campo, concretamente a la aplicación de encuestas y entrevistas, cuyos resultados detallo a continuación.

### **a. Análisis de los resultados de la encuesta**

Cabe indicar que apliqué treinta encuestas a profesionales del Derecho de la ciudad de Loja; a quienes se les planteó las siguientes interrogantes:

#### **PRIMERA PREGUNTA:**

1. Cree usted que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, regula adecuadamente todas las infracciones de tránsito?

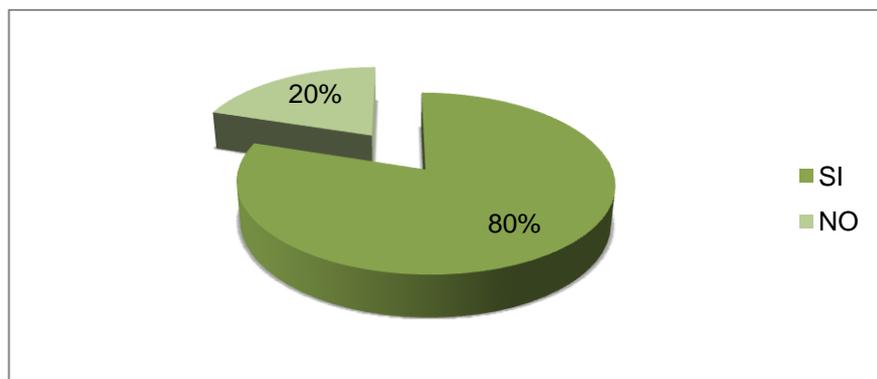
**CUADRO NO 1**

<b>INDICADORES</b>	<b>FRECUENCIA</b>	<b>PORCENTAJE</b>
SI	6	20 %
NO	24	80 %
TOTAL	30	100%

**Autora:**Magaly Ximena ChumbiCampoverde

**Fuente:** Abogados en libre ejercicio profesional de la ciudad de Loja.

**GRÁFICO NO. 1**



**Análisis:**

Conforme consta en la representación gráfica, solo el 20% de la población encuestada afirmó que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, regula adecuadamente todas las

infracciones de tránsito; mientras que la gran mayoría, esto es, el 80% considera que las infracciones no están debidamente reguladas en este cuerpo legal.

### **Interpretación:**

El criterio mayoritario de los abogados interrogados coincide con el criterio de la postulante, por cuanto, tal como se demostró mediante la revisión teórica, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, padece de vacíos e incongruencias que le impiden regular adecuadamente todas las infracciones de tránsito y a la vez atan de manos a la administración de justicia porque se ve impedida de atender los requerimientos de los usuarios debido a la falta de normas que la faculten para actuar y castigar a la persona que ha originado un accidente de tránsito.

### **SEGUNDA PREGUNTA:**

2. Por su experiencia profesional, conoce usted si son comunes los accidentes de tránsito en los que se producen lesiones menores a quince días de incapacidad?

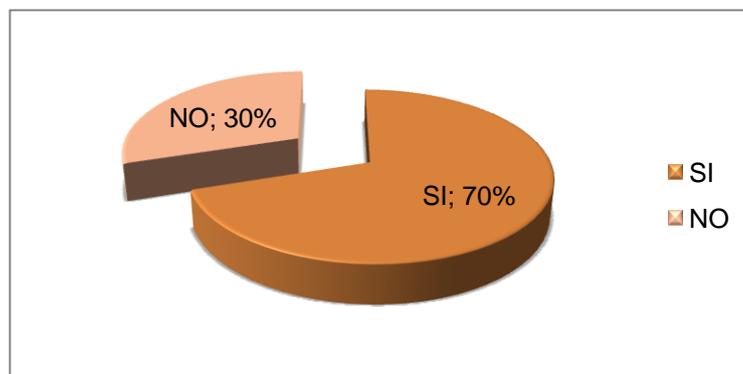
**CUADRO NO. 2**

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	21	70%
No	9	30%
Total	30	100%

**Autora:** Magaly Ximena Chumbi Campoverde

**Fuente:** Abogados en libre ejercicio profesional de la ciudad de Loja

**GRÁFICO NO. 2**



**Análisis:**

El 70% de las personas encuestadas afirmó que son comunes los accidentes de tránsito en los que se producen lesiones menores a quince días de incapacidad; únicamente el 30% dijo que este tipo de accidentes no son frecuentes.

### **Interpretación:**

La mayoría de los profesionales preguntados, afirma que dentro de su práctica profesional si ha conocido de casos en los que se han producido accidentes de tránsito que han ocasionado lesiones e incapacidad física inferior a quince días; pero que debido a la falta de norma legal que sancione estos ilícitos no se ha podido realizar ningún trámite legal para exigir la sanción al conductor que ocasionó el accidente. Esta opinión sirve de sustento fáctico para mi trabajo investigativo y a la vez contribuye con puntos de vista para plantear la respectiva propuesta de reforma legal.

### **TERCERA PREGUNTA:**

3. Considera usted que los accidentes de tránsito que producen lesiones menores a quince días de incapacidad, deben ser tipificados como contravención en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial?

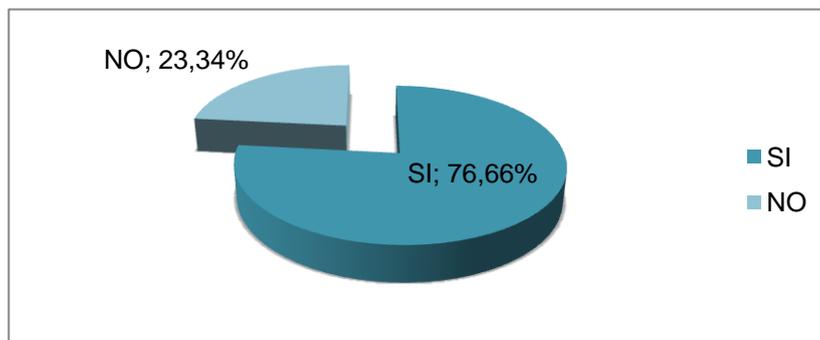
**CUADRO NO. 3**

<b>INDICADORES</b>	<b>FRECUENCIA</b>	<b>PORCENTAJE</b>
Si	23	76.66%
No	7	23.34%
Total	30	100%

**Autora:**Magaly Ximena ChumbiCampoverde

**Fuente:** Abogados en libre ejercicio profesional de la ciudad de Loja

**GRÁFICO NO. 3**



**Análisis:**

El 76,66% de los abogados interrogados considera que los accidentes de tránsito que producen lesiones menores a quince días de incapacidad, deben ser tipificados como contravención en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. El 23,34% opina que no hace falta tipificarlos como contravención.

**Interpretación:**

Tal como se puede constatar, un porcentaje mayoritario de profesionales respalda el criterio de la postulante de que los accidentes de tránsito que producen lesiones menores a quince días de

incapacidad, sean tipificados como contravención en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial; esto con la finalidad de que las personas víctimas del accidente puedan exigir el resarcimiento del daño irrogado en su contra, evitar la impunidad del acto y lograr que el autor del hecho se haga responsable de las consecuencias que emanaron de esa conducta.

#### **CUARTA PREGUNTA:**

4. Estima usted que el no tipificar como contravención en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, los accidentes de tránsito que producen lesiones producen lesiones de hasta quince días de incapacidad, se genera impunidad?

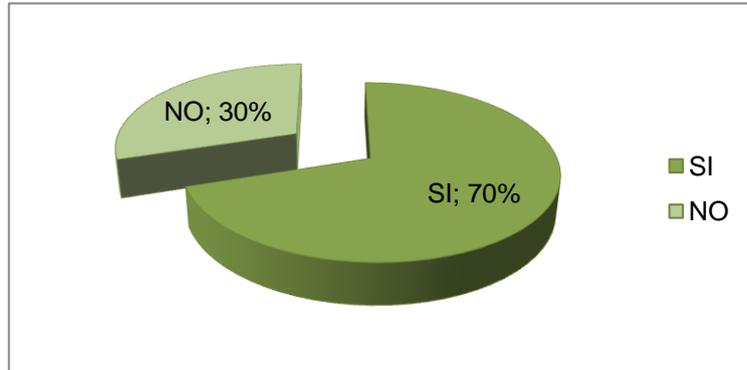
**CUADRO NO. 4**

<b>INDICADORES</b>	<b>FRECUENCIA</b>	<b>PORCENTAJE</b>
Si	21	70%
No	9	30%
Total	30	100%

**Autora:** Magaly Ximena ChumbiCampoverde

**Fuente:** Abogados en libre ejercicio profesional de la ciudad de Loja

**GRÁFICO NO. 4**



**Análisis:**

Tal como consta en la representación gráfica, el 70% de quienes fueron preguntados estima que el no tipificar como contravención en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, los accidentes de tránsito que producen lesiones de hasta quince días de incapacidad, genera impunidad. El 30% en cambio considera que no puede provocar impunidad alguna.

**Interpretación:**

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, genera impunidad al no prever sanción alguna en contra del conductor

que ocasiona accidentes de tránsito y provoca lesiones cuya incapacidad es inferior a quince días; por lo tanto, el Estado debe procurar eliminar todo acto de impunidad, siendo la ley uno de los principales elementos para combatir este mal. No se debe olvidar que la impunidad es el oxígeno de la violación de los derechos de las personas y de los pueblos.

**PREGUNTA CINCO:**

5. Considera usted que al vacío legal antes descrito impide que las víctimas de los accidentes de tránsito puedan hacer efectivo su derecho a la reparación integral previsto en el Art. 78 de la Constitución de la República?

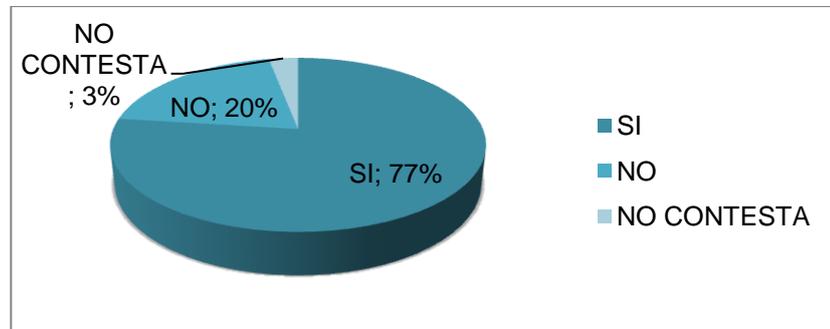
**CUADRO NO. 5**

<b>RESPUESTA</b>	<b>FRECUENCIA</b>	<b>PROCENTAJE</b>
SI	23	76.67%
NO	6	20%
NO CONTESTA	1	3.33%
TOTAL	30	100%

**Autora:** Magaly Ximena ChumbiCampoverde

**Fuente:** Abogados en libre ejercicio profesional de la ciudad de Loja

**GRÁFICO NO. 5**



**Análisis:**

El 76,67% de las personas interrogadas considera usted que el vacío legal antes descrito impide que las víctimas de los accidentes de tránsito puedan hacer efectivo su derecho a la reparación integral previsto en el Art. 78 de la Constitución de la República. El 20% opina que dicho derecho no se ve vulnerado; mientras que el 3,33% de los encuestados no expresa ninguna opinión.

**Interpretación:**

La reparación integral representa un derecho de las víctimas de la infracción de tránsito, el cual consiste en garantizar su no

revictimización, particularmente en la obtención y valoración de las pruebas, la protección de cualquier amenaza u otras formas de intimidación, el conocimiento de la verdad de los hechos y la restitución, indemnización, rehabilitación, garantía de no repetición y satisfacción del derecho violado. Este derecho nace en virtud de la comisión de un delito o contravención por parte de un sujeto culpable, lo que determina la responsabilidad penal y civil. Lamentablemente ante la ausencia de tipificación como contravención dentro de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de los accidentes de tránsito que provocan incapacidad física inferior a quince días, el derecho a la reparación integral consagrado en la Constitución no puede hacerse efectivo a favor de las víctimas del accidente, ameritando una solución inmediata a esta problemática.

#### **PREGUNTA SEIS**

6. Por los criterios expuestos, cree usted necesaria una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, en el sentido de tipificar como contravención los accidentes de tránsito que generan lesiones de hasta quince días de incapacidad?.

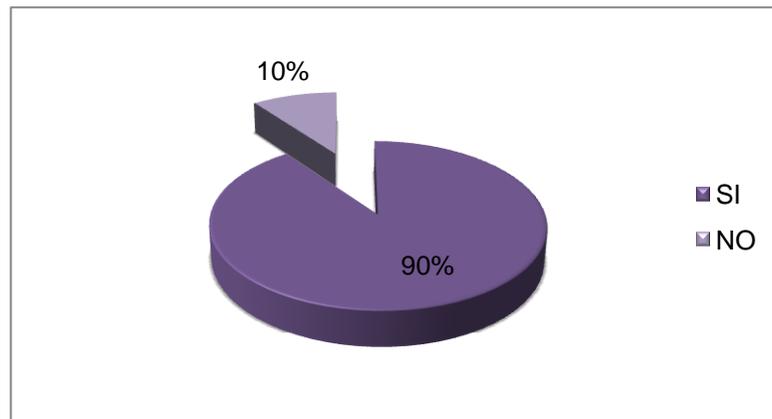
**CUADRO No. 6**

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	27	90%
NO	3	10%
TOTAL	30	100%

**Autora:** Magaly Ximena Chumbi Campoverde

**Fuente:** Abogados en libre ejercicio profesional de la ciudad de Loja

**GRÁFICO NO. 6**



**Análisis:**

Resulta evidente que el criterio mayoritario de la población encuestada, es decir el 90%, afirma que es necesaria una reforma a la Ley

Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, en el sentido de tipificar como contravención los accidentes de tránsito que generan lesiones de hasta quince días de incapacidad. Un mínimo número, que corresponde al 10% considera que no hace falta ninguna reforma.

**Interpretación:**

Esta interrogante constituye el punto neurálgico para dar eficacia y validez a esta investigación jurídica, pues contribuye a demostrar la necesidad de reformar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, en el sentido de tipificar como contravención los accidentes de tránsito que generan lesiones de hasta quince días de incapacidad, ya a través de la adecuación típica de esta conducta las víctimas de un accidente de tránsito que han sufrido lesiones inferiores a quince días, pueden exigir la reparación del daño ocasionado en su contra, a través de la imposición de la correspondiente pena al infractor y el correspondiente resarcimiento económico por afección sufrida en contra de su integridad física.

## **b. Análisis de los resultados de la entrevista**

Con la finalidad de que esta investigación se encuentre debidamente sustentada a través del análisis de la realidad fáctica, realicé cinco entrevistas a profesionales conocedores de la problemática planteada entre ellos, Jueces de Tránsito, Fiscales y abogados en libre ejercicio; quienes dieron contestación a las siguientes interrogantes:

### **PREGUNTA UNO:**

- 1. Considera usted que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, regula adecuadamente todas las infracciones de tránsito?**

### **RESPUESTA:**

Todos los entrevistados opinan que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial no regula adecuadamente todas las infracciones de tránsito, especialmente en lo que respecta a la embriaguez y lesiones. Afirman además que existen vacíos jurídicos que perjudican a los ofendidos que han intervenido en un accidente de tránsito.

**PREGUNTA DOS:**

- 2. Por su experiencia profesional, conoce usted si son comunes los accidentes de tránsito en los que se producen lesiones de hasta quince días de incapacidad?**

**RESPUESTA:**

Los cinco profesionales entrevistados expresan categóricamente que sí existe un gran número de indagaciones que se aperturan por heridas, las cuales luego de la valoración médica correspondiente se estableció que las mismas no exceden de quince días de incapacidad; por lo regular mensualmente se dan entre diez a veinte casos, los que al no constituir infracción en materia de tránsito, lamentablemente son archivadas. Expresan además que, este tipo de accidentes no reciben sanción alguna por parte del Juzgador porque estos procesos avanzan únicamente hasta la indagación previa y no llega al conocimiento del Juez.

**PREGUNTA TRES:**

- 3. Estima usted que los accidentes de tránsito que producen lesiones menores a quince días de incapacidad, deben ser**

**tipificados como contravención en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial?**

**RESPUESTA:**

En esta interrogante existió el criterio absoluto de los entrevistados que se inclinó por manifestar que latipificación como contravención en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, de los accidentes de tránsito que producen lesiones menores a quince días de incapacidad, podría ser una buena alternativa a fin de que estos hechos que no queden en la impunidad.

**PREGUNTA CUATRO:**

**4. Considera usted que el no tipificar como contravención en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, los accidentes de tránsito que producen lesiones de hasta quince días de incapacidad, genera impunidad de las infracciones?**

**RESPUESTA:**

Todos los entrevistados afirmaron categóricamente que al no estar establecido este tipo de accidente ni como contravención, ni como delito, es evidente que se genera la impunidad ya que procesalmente en la actualidad estos casos son archivados y las personas afectadas no tienen ni siquiera la oportunidad de ser indemnizados por los daños ocasionados. Además, al no llegar estos casos a una audiencia de juzgamiento no se puede imponer sanción alguna al autor del hecho.

**PREGUNTA CINCO:**

**5. Usted está de acuerdo que al vacío legal antes descrito impide que las víctimas de los accidentes de tránsito pueda hacer efectivo su derecho a la reparación integral previsto en el Art. 78 de la Constitución de la República?**

**RESPUESTA:**

Todos entrevistados afirmaron que la falta de sanción y tipificación en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial impiden que las víctimas de un accidente de tránsito que provoca incapacidad inferior a quince días puedan hacer efectivo su derecho a

la reparación integral, sobre todo en lo que respecta a la indemnización de los daños y perjuicios ocasionados en su contra.

**PREGUNTA SEIS:**

**6. Por los criterios expuestos, cree usted necesaria una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, en el sentido de tipificar como contravenciones los accidentes de tránsito que generan lesiones de hasta quince días de incapacidad?.**

**RESPUESTA:**

De manera absoluta todos los entrevistados afirmaron que es necesario realizar una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, a fin de que estos hechos sean sancionados, mediante la correspondiente tipificación de esta conducta en la ley, a objeto de lograr que los afectados sean indemnizados y el infractor reciba una pena proporcional al hecho cometido.

**c. Estudio de casos dados en las fiscalías de tránsito de Loja, en el año 2009- 2010.**

En el presente trabajo, de investigación de campo se encuentra concretada bajo los estudios de casos sobre las lesiones e incapacidades menores a quince días en los accidentes de tránsito en los años 2009 y 2010, en las Fiscalías de Tránsito de Loja; y que han sido archivadas por falta de la normativa para poder sancionarla, tal como se detalla a continuación:

- En el año 2009, en la Fiscalía Primera de Tránsito de Loja se tramitaron 50 casos, por accidentes de tránsito con incapacidad menor a quince días. En cambio en el mismo año 2009, en la Fiscalía Segunda de Tránsito de Loja se tramitaron 33 casos por estas mismas causas.
  
- En el año 2010 en la Fiscalía Primera de Tránsito de Loja existieron 38 casos, por accidentes de tránsito con incapacidades menores a quince días que igualmente se archivaron. En la Fiscalía Segunda de Tránsito de Loja se también se ordenó el archivo de 29 casos por accidentes de tránsito de las características antes anotadas.

### **Análisis de los datos investigados.**

De acuerdo a la información recopilada de los archivos de la Fiscalía de Transito de Loja, se pudo establecer el siguiente análisis:

En el año 2009, en la Fiscalía Primera de Transito de Loja se registraron 50 casos con lesiones cuya incapacidad no excedió de los quince días. De los cincuenta casos, a quince se les ha practicado el respectivo reconocimiento médico, mientras tanto que treintaicinco no se les practicó dicho reconocimiento, por cuanto las lesiones eran leves.

En el año 2010, en la Fiscalía Primera de Transito de Loja, se registraron 38 casos con lesiones que eran menores quince días.

De los treinta y ocho casos, a nueve se les practicó el reconocimiento médico y a veintinueve no se les realizó el respectivo reconocimiento médico.

De acuerdo a la información proporcionada en la Fiscalía Segunda de Tránsito de Loja, se pudo obtener la siguiente información:

En el año 2009 se registraron treinta y tres casos, cuya incapacidad fue menor a quince días. De los treinta y tres casos sólo a once se les practicó el reconocimiento médico.

Así mismo, se pudo constatar que en el año 2010, en la Fiscalía Segunda de Tránsito de Loja, se registraron veintinueve casos, de los cuales únicamente a seis se les realizó el reconocimiento médico.

Cabe realizar una aclaración, en los casos que no ha sido posible practicar el reconocimiento médico, esto obedece a que la víctima no ha comparecido para la práctica del reconocimiento respectivo, y en otros casos ya existe el razonamiento jurídico, en el que se les hace conocer que las incapacidades menores a quince días no se encuentran con una normativa para poder sancionar.

Tal como se puede constatar, entre los años 2009 y 2010, las Fiscalías de Tránsito de Loja han conocido **150 casos** relacionados con accidentes de tránsito con lesiones cuya incapacidad es inferior a

quince días, en virtud de lo cual al no existir una norma que permita sancionar a la personas que han provocado este tipo de lesiones, las Fiscalías se han visto en la obligación de archivar provisional y definitivamente las causas, quedando estos actos en la completa impunidad.

## **6. DISCUSIÓN**

### **a. Verificación de objetivo general**

- **Realizar un estudio analítico, crítico, socio- jurídico de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus normas afines para encontrar el vacío jurídico en cuanto a la aplicación de la sanción de las lesiones ocasionadas por un accidente de tránsito menor a quince días, para impedir la violación a los derechos de los ciudadanos.**

El objetivo en mención se cumplió a cabalidad, tal como se puede corroborar a través de la Revisión de la Literatura, en la que se efectuó un estudio pormenorizado de los temas relacionados a la problemática planteada, partiendo del enfoque del marco conceptual en el que se analizan las infracciones de tránsito, su clasificación, los accidente de tránsito, las lesiones y otros aspectos relevantes. En el marco jurídico se efectuó un estudio de las disposiciones constantes en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sobre

todo en lo relacionado a las contravenciones, lo que su vez permitió determinar los vacíos legales existentes. De igual manera se enfoca lo previsto en la Constitución de la República en lo que concierne al derecho a la reparación integral de las víctimas de la infracción. Por último se realiza un análisis de las consecuencias negativas que genera la impunidad de las infracciones. Todo este estudio se efectuó con el objeto de demostrar la importancia de reformar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

## **6.2. Verificación de los Objetivos Específicos**

- **Demostrar que al no estar tipificadas y sancionadas las lesiones ocasionadas por un accidente de tránsito menores a quince días, dentro de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ha ocasionado impunidad en los delitos de tránsito.**

Este objetivo ha podido ser cumplido de manera íntegra no solo mediante el análisis conceptual y doctrinario de las consecuencias de la impunidad de las infracciones de tránsito; sino además

mediante la correspondiente investigación de campo, es decir a través de las encuestas, entrevistas y el estudio de casos. Es así que, en el caso de las encuestas, el 70% de quienes fueron preguntados estima que el no tipificar como contravención la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, a los accidentes de tránsito que producen lesiones producen de hasta quince días de incapacidad, implícitamente se genera impunidad (ver pregunta cuatro). Igual criterio expresaron todos los profesionales entrevistados expresaron que al no estar establecido este tipo de accidentes ni como contravención, ni como delito, es evidente que se genera la impunidad ya que estos casos son archivados y las personas afectadas no tienen ni siquiera la oportunidad de ser indemnizados por los daños ocasionados

- **Realizar un estudio del Derecho Comparado, sobre la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, en lo que se refiere a las lesiones e incapacidades.**

Este objetivo también se pudo cumplir de manera absoluta, gracias al estudio teórico efectuado en el que se realiza un enfoque de las normas legales de tránsito existente en: La ley de Tránsito de Chile,

el Código de Tránsito de Colombia; el Código de Tránsito de Perú y la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, las que al ser contrastadas con las disposiciones que contempla la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, demuestran diferencias en ciertos casos sustanciales, en otros superficiales.

- **Plantear un proyecto de reforma socio – jurídica a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en cuanto a la tipificación y sanción para la persona que causare un accidente de tránsito del que resulte herida o lesionada alguna persona, produciéndole enfermedad o incapacidad física, menor a quince días.**

Este objetivo también se logró cumplir mediante la estructuración de la propuesta de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que sugiere que la tipificación como contravención del accidente de tránsito del que resulte herida o lesionada alguna persona, produciéndole enfermedad o incapacidad física, menor a quince días. Esta propuesta nace en virtud de que este tipo de accidentes son muy frecuentes en el país y Loja no es la excepción, ya que mediante el estudio de casos se ha

demostrado que desde el 2009 hasta el 2010 se han presentado en las oficinas de la Fiscalía de esta ciudad de Loja, aproximadamente 150 casos. La referida propuesta pretende evitar la impunidad de las infracciones y a la vez garantizar a las víctimas de dicha infracción el ejercicio efectivo de su derecho a la reparación integral consagrado en la Constitución de la República

### **6.3. HIPÓTESIS**

- **La falta de tipificación y sanción para la conducta del individuo que cause un accidente de tránsito del que resulte herida o lesionada alguna persona, produciéndole enfermedad o incapacidad física, que sea menor de quince días en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, provoca que no se de la respectiva sanción y las contravenciones queden en la impunidad, por lo que se hace necesaria una reforma legal en la mencionada Ley, para impedir que esta contravención no sea sancionada**

La hipótesis en referencia ha sido corroborada de manera positiva gracias a la investigación de campo efectuada, la que incluye la

aplicación de encuestas y entrevistas, además del estudio de casos. En este contexto cabe indicar que el 80% de los profesionales encuestados considera que las infracciones no están debidamente reguladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ver pregunta uno); lo que a su vez provoca la impunidad de las infracciones, como ocurre en los accidentes de tránsito que generan incapacidad inferior a quince días. Esta ausencia de sanción genera a su vez la imposibilidad de las víctimas del accidente de ejercer su derecho a la reparación integral previsto en la norma constitucional (ver pregunta cinco del cuestionario de encuestas y entrevistas).

#### **6.4. Criterios que fundamentan la propuesta de reforma legal.**

El Derecho es por excelencia un instrumento de seguridad jurídica, es el que asegura a los ciudadanos sus recíprocos derechos y deberes, haciendo viable la vida social. En todo sistema democrático como el nuestro, es obligatoria la vigencia de la seguridad jurídica para garantizar la efectiva y eficaz aplicación de la justicia y mantener el control social y la paz ciudadana.

Es así que, el orden social, sea justo o injusto, implica como es evidente una delimitación de derechos y deberes entre los miembros de una comunidad, pues bien, la seguridad jurídica no es otra cosa que la protección efectiva de esos derechos y deberes, es decir, representa el amparo seguro de dicho orden contra cualquiera que pretenda turbarlo, así como la restauración del mismo, en el caso de haber sido violado. Si por el contrario, la protección reinante no es suficiente, el valor se da en sentido contrario, es decir como inseguridad.

“La seguridad jurídica en su doble manifestación: certidumbre del derecho y eliminación de la arbitrariedad, ha de considerarse ineludiblemente en función de la legalidad y de la justicia. Esta última y la seguridad son valores que se fundamentan mutuamente y que, a su vez necesitan de la legalidad para articularse de modo eficaz. Habrá seguridad jurídica donde haya una rigurosa delimitación de las esferas jurídicas y sobre todo cuando ello ocurra en el derecho público como sólido pilar de los derechos privados –libertad y propiedad- y que no de lugar a lo contingente y arbitrario”<sup>73</sup>

---

<sup>73</sup>CASAS, José Oswaldo. Los Principios del Derecho. Buenos Aires – Argentina. 1999.

La seguridad jurídica es el “estado de equilibrio que se desarrolla en un Estado de derecho a partir del cual todos los individuos conocen los derechos de que pueden valerse y las normas a que deben sujetar su conducta, todo lo cual garantiza la aplicación objetiva de las mismas”<sup>74</sup>. Al analizar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se evidencia que este cuerpo normativo no se ajusta a los principios rectores de la seguridad jurídica, pues ésta no produce certeza y confianza en el ciudadano ya existen muchos vacíos e incongruencias legales que están generando impunidad de las infracciones de tránsito, dejando a las víctimas de estos actos, en total indefensión.

La falta de tipificación en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de los accidentes de tránsito que provocan lesiones a la víctima de hasta quince días de incapacidad, demuestra que el legislador no ha procurado garantizar la seguridad jurídica en nuestro ordenamiento jurídico ni tampoco ha armonizado estas disposiciones con las normas previstas en la Constitución de la república, según la cual se reconoce y garantiza a las personas el derecho a la integridad personal que incluye la integridad física.

---

<sup>74</sup> ROMBOLA, NestorDario; REBOIRAS, Lucio Martín. DICCINARIO DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES. Editorial Ruy Díaz. Buenos Aires- Argentina. 2004. Pág. 836

Consecuentemente, si a través de un accidente de tránsito se provoca atenta contra la integridad física de la persona, la ley, en mérito a lo que dispone la Constitución debe prever, las sanciones correspondientes a fin de que la víctima del accidente tenga derecho a que reparen el daño ocasionado en su contra y de ser el caso exigir el pago de la indemnización correspondiente.

Además la misma Constitución establece que las víctimas de infracciones penales gozarán de protección especial, se les garantizará su no revictimización, particularmente en la obtención y valoración de las pruebas, y se las protegerá de cualquier amenaza u otras formas de intimidación. Se adoptarán mecanismos para una reparación integral que incluirá, sin dilaciones, el conocimiento de la verdad de los hechos y la restitución, indemnización, rehabilitación, garantía de no repetición y satisfacción del derecho violado.

En el caso de los accidentes de tránsito, que han provocado lesiones en contra de una persona, el derecho positivo debe castigar estos actos aunque las lesiones no superen los quince días de incapacidad física, porque puede darse el caso que en esos quince días la persona accidentada se vea obligada a ausentarse de trabajo, a incurrir en

gastos por asistencia médica y hospitalaria, a abstenerse de prestar ayuda económica a su familia por no poder laborar a lo que se suma el inconveniente de no contar con los mecanismos legales para exigir que el autor del hecho se haga responsable de acto cometido y repare el daño ocasionado.

Por las consideraciones antes anotadas, y en virtud de que en el país y en la ciudad de Loja, son demasiado frecuentes los accidentes de tránsito, provocando muchos de ellos lesiones a la víctima que no superan los quince días de incapacidad física (150 casos en la ciudad de Loja en los años 2009-2010); es necesario que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tipifique como contravención muy grave los actos antes mencionados, para garantizar a los afectados el ejercicio efectivo del derecho a la reparación integral, para evitar la impunidad de la infracción y para que el referido cuerpo legal responda a los principios de seguridad jurídica, ya que ésta es la condición esencial para la vida y desenvolvimiento de las naciones y de los individuos que la integran, y, representa la garantía de la aplicación objetiva de la ley en bien de la sociedad y de su protección, ya que la ley es una manifestación externa y constitucional del derecho, de tal manera que los individuos saben en cada momento cuáles son sus derechos y sus obligaciones sin que el

capricho, la torpeza o la mala voluntad de las autoridades pueda causarles perjuicio

## 7. CONCLUSIONES

- **PRIMERA:** El derecho a la integridad física de las personas consagrado en la Constitución de la República y en la Declaración Universal de los Derechos Humanos, no goza de la debida protección en las leyes orgánicas y ordinarias del país, tal como se ve reflejado en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, pues existen vacíos e incongruencias que ponen en serio peligro la aplicación de la norma.
- **SEGUNDA:** Las leyes del país no garantizan la debida seguridad jurídica y certeza de la norma, ni regulan adecuadamente las infracciones, sin preverlas sanciones correspondientes para a su vez evitar la impunidad.
- **TERCERA:** La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, contiene disposiciones que no guardan armonía ni coherencia con las normas de carácter supremo que están incluidas en la Constitución de la República del Ecuador, porque en el caso de los accidentes de tránsito no siempre se respeta el derecho a la reparación integral de las víctimas de la infracción.

- **CUARTA:** Las normas previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, conllevan a conflictos jurídicos en el momento de su aplicación, tal como ocurre con los accidentes de tránsito que generan incapacidad inferior a quince días.
  
- **QUINTA:** Existe un alto índice de accidentes de tránsito constituyendo una de las principales causas de muerte en el Ecuador, demostrando la irresponsabilidad de los conductores.
  
- **SEXTA:** En nuestra legislación no existe una adecuada protección a las víctimas de los accidentes de tránsito lo que provoca descontento en la ciudadanía.

## 8. RECOMENDACIONES

- **PRIMERA:** El Estado debe procurar garantizar la eficacia de las leyes orgánicas y ordinarias en la protección de los bienes jurídicos sustanciales como el derecho a la integridad física de las personas.
  
- **SEGUNDA:** Es indispensable que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial adopte mecanismos idóneos para salvaguardar los bienes jurídicos que tienen gran relevancia e instaure sanciones que cumplan con el principio de proporcionalidad penal.
  
- **TERCERA:** Las leyes del país deben garantizar la debida seguridad jurídica y certeza de la norma, y regular adecuadamente las infracciones, evitando al mismo tiempo la impunidad de las infracciones.
  
- **CUARTA:** Los accidentes de tránsito que generan incapacidad física de entre uno a quince días deben estar regulados en la Ley

Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial para que los ofendidos ejerzan la acción correspondiente.

- **QUINTA:** Se deben realizar campañas permanentes e intensivas para la prevención de los accidentes de tránsito que ocurren con alarmante frecuencia en las vías y carreteras del país para lo cual se debe trabajar de manera conjunta: Estado-policía-ciudadanía. Solo el trabajo unido puede disminuir el número de muertes a causa de este tipo de accidentes
- **SEXTA:** Es necesario plantear una propuesta de a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para valorar y proteger integridad física de las personas y garantizarles su derecho a la reparación integral previsto en la Constitución.

## **9. PROPUESTA DE REFORMA LEGAL**

### **LA HONORABLE ASAMBLEA NACIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR**

#### **CONSIDERANDO**

Que el Art. 78 de la Constitución de la República del Ecuador prevé que: Las víctimas de infracciones penales gozarán de protección especial, se les garantizará su no revictimización, particularmente en la obtención y valoración de las pruebas, y se las protegerá de cualquier amenaza u otras formas de intimidación. Se adoptarán mecanismos para una reparación integral que incluirá, sin dilaciones, el conocimiento de la verdad de los hechos y la restitución, indemnización, rehabilitación, garantía de no repetición y satisfacción del derecho violado.

Que el numeral 3) del Art. 66 de la Constitución de la República del Ecuador determina que: Se reconoce y garantizará a las personas:3. El

derecho a la integridad personal, que incluye: a) La integridad física, psíquica, moral y sexual.

En uso de la facultad contemplada en el numeral 6 del Art. 120 de la Constitución de la República del Ecuador, resuelve expedir la siguiente:

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

Art. 1. En El Título III, Capítulo V, Sección 7: Contravención Muy Grave, incorpórese el siguiente inciso:

Incorre también en esta contravención y será sancionado con multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, tres días de prisión y pérdida de 10 puntos en su licencia de conducir, quien causare un accidente de tránsito del que resultan heridas una o varias personas, cuyas lesiones generen incapacidad física e imposibilidad de trabajar de uno a quince días.

**DISPOSICIÓN FINAL.-** 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, Distrito Metropolitano, en la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional del Ecuador, a los veintitrés días, del mes de mayo del año 2011.

**PRESIDENTE**

**SECRETARIO**

## 10. BIBLIOGRAFÍA

- **ALESSANDRI Rodríguez Arturo y SAMARRIVA Undurraga Manuel.** Derecho Civil. Tomo II. 1986
- **ARTEAGA, Alberto.** "Derecho Penal venezolano". Caracas. Editorial Mc Graw- Hill. Novena edición. 2001
- **BASILE, Antonio Alejandro.**DICCIONARIO ENCICLOPEDICO DE MEDICINA LEGAL Y CIENCIAS AFINES. Ediciones Jurídicas Cuyo. Buenos Aires- Argentina. 2006
- **CABANELLAS, Guillermo/** Diccionario Jurídico Elemental/ Ed. Heliasta/ Bs. As. Argentina, 2003
- **CARRARA, Francisco.** PROGRAMA DE DERECHO CRIMINAL. DELITOS CONTRA LA VIDA HUMANA. Departamento de Publicaciones de la Diversidad Nacional de Loja. Loja-Ecuador. 2000
- **CÓDIGO PENAL DEL ECUADOR.** Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito-Ecuador.2009
- **Código de Transito Colombia.**  
2010/[www.colombiaya.com/.../Codigo-Nacional-de-Transito-Terrestre.pdf](http://www.colombiaya.com/.../Codigo-Nacional-de-Transito-Terrestre.pdf)

- **Código de Tránsito de Perú.**  
2009 [connuestroperu.com/index.php?option=com...id...](http://connuestroperu.com/index.php?option=com...id...)
- **CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.**  
Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito Ecuador 2009.
- **CREUS, Carlos.** “Derecho Penal”, 3ª Edición.
- **DICCIONARIO JURÍDICO ESPASA.** Editorial Espasa Calpe S.A.  
Madrid España. 2001
- **Diccionario Razonado de Legislación Civil, Penal, Comercial y Forense.** Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de Investigaciones Jurídicas. México, 1993.
- **DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA.** Biblioteca Asistente.  
Arquetipo Grupo Editorial México. 2002
- **ENCICLOPEDIA AUTODIDÁCTA OCÉANO COLOR.** Vol. 2. 1992.
- **ENCICLOPEDIA de la Ciencia Jurídica.** Diccionario Jurídico. Parte Civil.
- **ESPINOZA, Galo.** La más práctica enciclopedia jurídica. Instituto de Informática Legal. Vol. I. Quito- Ecuador. 1986.
- **GARCIA, Falconí José.** LAS GARANTÍAS CONSTITUCIONALES EN EL NUEVO CODIGO DE PROCEDIMIENTO PENAL Y LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL DEL ESTADO.  
Ediciones Edhino. Quito – Ecuador. 2008

- **GUERRERO Vivanco**, Walter. Derecho Procesal Penal. Tomo I. Ediciones Pudeleco. Quito- Ecuador. 2004
- **GOLDSGTEIN, Mabel**. DICCIONARIO JURÍDICO CONSULTOR MAGNO. Circulo Latino Austral S.A. Buenos Aires – Argentina. 2006
- **HERRERA, Dalton**. Ética y Derechos Humanos. Loja – Ecuador. Editorial UTP. 2000. Pág. 28
- **IMPERIO DE LA LEY**/Revista Estudiantil de Ensayos Jurídicos/FEUTPL-2007/Pg. 173
- **JIMÉNEZ de Asúa**, Luis. Lecciones de Derecho Penal. Biblioteca Clásicos del Derecho. Volumen VII. Oxford University Press. 2004.
- **MANUAL DE TERMINOLOGÍA DE ACCIDENTES DE TRANSITO PARA EL ECUADOR**. Quito-Marzo 2009
- **MONTIEL Sosa**, Juventino. MANUAL DE CRIMINALÍSTICA. Grupo Noriega Editores. México. 1992.
- **MUÑOZ CONDE**, Francisco y **GARCÍA ARÁN**, Mercedes. Derecho penal. 2ª ed. Madrid, España. Ed. Tirant Lo Blanch, 2000
- **LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL**. Ediciones Legales. Quito – Ecuador. 2009
- **Ley de Tránsito de Chile**  
2009 [www.subtrans.cl/.../leyes\\_leydetransito\(ultimaactualizacion\).pdf](http://www.subtrans.cl/.../leyes_leydetransito(ultimaactualizacion).pdf)

- **Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres de Costa Rica.2010/[openlibrary.org/.../Leyes y terrestres](http://openlibrary.org/.../Leyes_y_terrestres)**
- **LISZT, Franz.** “Tratado de Derecho Penal”. Segunda edición. Editorial Reús. S.A. Madrid. 1926.
- **RÉGIMEN PENAL ECUATORIANO.** Ediciones Legales. Quito-Ecuador. 1995.
- **ROMBOLA, Néstor Darío.** Diccionario Ruy Díaz de Ciencias Jurídicas y Sociales. Buenos Aires Argentina.
- **RODRÍGUEZ DEVESA, José María.** Derecho penal español. México: Ed. Porrúa. S.A. 1984.
- **[www.wikipedia.com/](http://www.wikipedia.com/)** [es.wikipedia.org/wiki/Accidente\\_de\\_tráfico](http://es.wikipedia.org/wiki/Accidente_de_tráfico)
- **[www.lahora.com.ec/index.php/.../](http://www.lahora.com.ec/index.php/.../)**“La concienciación es primordial”.html

## 11. ANEXOS

### ANEXO 1



### UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

Área Jurídica, Social y Administrativa

*Carrera de Derecho*

Sr. Abogado:

Con el afán de desarrollar mi Tesis previa a la obtención del Título de Abogada de los Tribunales de la República, acudo a Ud., para solicitarle que se sirva dar respuesta a las preguntas que presento a continuación, y cuya temática trata sobre la necesidad de **“ESTABLECER UNA NORMA SOCIO - JURÌDICA PARA TIPIFICAR Y SANCIONAR LAS LESIONES OCASIONADAS POR UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO, CON INCAPACIDADES MENORES A QUINCE DÍAS, DENTRO DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL”**, por lo que agradezco su gentil colaboración.

1. Cree usted que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y

Seguridad Vial, regula adecuadamente todas las infracciones de tránsito?

SI ( )

NO ( )

PORQUE.....  
.....

2. Por su experiencia profesional, conoce usted si son comunes los accidentes de tránsito en los que se producen lesiones menores a quince días de incapacidad?

SI ( )

NO ( )

PORQUE.....  
.....

3. Considera usted que los accidentes de tránsito que producen lesiones menores a quince días de incapacidad, deben ser tipificados como contravención en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial?

SI ( )

NO ( )

PORQUE.....  
.....

4. Estima usted que el no tipificar como delito en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, los accidentes de tránsito que producen lesiones producen lesiones de hasta quince

días de incapacidad, genera impunidad de las infracciones?

SI ( )

NO ( )

PORQUE.....  
.....

5. Considera usted que al vacío legal antes descrito impide que las víctimas de los accidentes de tránsito puedan hacer efectivo su derecho a la reparación integral previsto en el Art. 78 de la Constitución de la República?

SI ( )

NO ( )

PORQUE.....  
.....

6. Por los criterios expuestos, cree usted necesaria una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, en el sentido de tipificar como contravención los accidentes de tránsito que generan lesiones de hasta quince días de incapacidad?.

SI ( )

NO ( )

PORQUE.....  
.....

**GRACIAS POR SU COLABORACIÓN**



## ANEXO 2

### UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

Área Jurídica, Social y Administrativa

*Carrera de Derecho*

**Srs. Jueces de Tránsito de Loja y Fiscales del Distrito de Loja:**

Con el afán de desarrollar mi Tesis previa a la obtención del Título de Abogada de los Tribunales de la República, acudo a Ud., para solicitarle que se sirva dar respuesta a las preguntas que presento a continuación, y cuya temática trata sobre la necesidad de **“ESTABLECER UNA NORMA SOCIO - JURÌDICA PARA TIPIFICAR Y SANCIONAR LAS LESIONES OCASIONADAS POR UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO, CON INCAPACIDADES MENORES A QUINCE DÍAS, DENTRO DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL”**, por lo que agradezco su gentil colaboración.

1. Considera usted que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, regula adecuadamente todas las

infracciones de tránsito?

2. Por su experiencia profesional, conoce usted si son comunes los accidentes de tránsito en los que se producen lesiones de hasta quince días de incapacidad?
3. Estima usted que los accidentes de tránsito que producen lesiones menores a quince días de incapacidad, deben ser tipificados como contravención en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial?
4. Considera usted que el no tipificar como delito en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, los accidentes de tránsito que producen lesiones de hasta quince días de incapacidad, genera impunidad de las infracciones?
5. Usted está de acuerdo que al vacío legal antes descrito impide que las víctimas de los accidentes de tránsito pueda hacer efectivo su derecho a la reparación integral previsto en el Art. 78 de la Constitución de la República?
6. Por los criterios expuestos, cree usted necesaria una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, en el sentido de tipificar como contravención los accidentes de tránsito que generan lesiones de hasta quince días de incapacidad?.

**GRACIAS POR SU COLABORACIÓN**

### ANEXO 3

**Accidentes de tránsito con incapacidad menor a quince días en el  
año 2009, en la Fiscalía Primera de Transito de Loja. ( 50 Casos)**

Mes	Nro. de casos	Reconocimiento médico legal		Tiempo de incapacidad	Estado
		Si	No		
Enero	5	3	2	7, 9; y 13 días	Archivada
Febrero	4	1	3	10 días	Archivada
Marzo	6	2	4	12 y 15 días	Archivada
Abril	5	1	4	12 días	Archivada
Mayo	7	3	4	8,10 y 13 días	Archivada
Junio	4	1	3	14 días	Archivada
Julio	3	1	2	12 días	Archivada
Agosto	2	0	2	-----	Archivada
Septiembre	6	1	5	11 días	Archivada
Octubre	1	0	1	-----	Archivada
Noviembre	3	1	2	7 días	Archivada
Diciembre	4	1	3	12 días	Archivada

**Accidentes de tránsito con incapacidades menores a quince días en el año 2010 en la Fiscalía Primera de Transito de Loja. (38 casos)**

Mes	Nro. de casos	Reconocimiento médico legal		Tiempo de incapacidad	Estado
		Si	No		
Enero	5	1	4	10 días	Archivada
Febrero	3	0	3	-----	Archivada
Marzo	6	2	4	14 y 9 días	Archivada
Abril	2	0	2	-----	Archivada
Mayo	4	1	3	5 días	Archivada
Junio	3	1	2	7 días	Archivada
Julio	4	2	2	13 días	Archivada
Agosto	1	0	1	-----	Archivada
Septiembre	4	1	3	8 días	Archivada
Octubre	2	0	2	-----	Archivada
Noviembre	1	0	1	-----	Archivada
Diciembre	3	1	2	14 días	Archivada

**Accidentes de tránsito con incapacidad menor a quince días en el año 2009, en la Fiscalía Segunda de Transito de Loja. (33 casos)**

Mes	Nro. de casos	Reconocimiento médico legal		Tiempo de incapacidad	Estado
		Si	No		
Enero	5	3	2	12, 7 y 19 días	Archivada
Febrero	4	2	2	11, 5 días	Archivada
Marzo	2	0	2	-----	Archivada
Abril	3	1	2	8 días	Archivada
Mayo	2	1	1	13 días	Archivada
Junio	3	1	2	10 días	Archivada
Julio	2	0	2	-----	Archivada
Agosto	3	1	2	8 días	Archivada
Septiembre	2	1	1	11 días	Archivada
Octubre	3	1	2	7 días	Archivada
Noviembre	2	0	2	-----	Archivada
Diciembre	2	0	2	-----	Archivada

**Accidentes de tránsito con incapacidades menores a quince días en el año 2010, en la Fiscalía Segunda de Tránsito de Loja. (29 casos)**

Mes	Nro. de casos	Reconocimiento médico legal		Tiempo de incapacidad	Estado
		Si	No		
Enero	4	1	3	10 días	Archivada
Febrero	3	0	3	-----	Archivada
Marzo	2	0	2	-----	Archivada
Abril	2	0	2	-----	Archivada
Mayo	1	0	1	-----	Archivada
Junio	2	1	1	12 días	Archivada
Julio	4	1	3	11 días	Archivada
Agosto	3	1	2	13 días	Archivada
Septiembre	2	0	2	-----	Archivada
Octubre	3	1	2	9 días	Archivada
Noviembre	2	1	1	6 días	Archivada
Diciembre	1	0	1	-----	Archivada

## INDICE

1. Resumen	1
Abstract	3
2. Introducción	5
3.1. Revisión de Literatura	8
3.1. Marco Conceptual	8
3.1.1. Concepto y Clasificación de la Infracción Penal.	8
3.1.2. Concepto De Accidente	17
3.1.3. Concepto de Lesiones	28
3.2. Marco Jurídico	33
3.2.1. Infracción en Materia de Tránsito	33
3.2.2. Delito de Tránsito	36
3.2.3. Contravención en Materia de Tránsito	43
3.2.4. De la Reparación Integral de las víctimas de la infracción penal según la Constitución de la República.	52
3.2.5. La Impunidad de las Infracciones	55
3.3. Marco Doctrinario	60
3.3.1. Legislación Comparada	60
3.3.1.1. Ley de Tránsito de Chile	60
3.3.1.2. Código de Tránsito de Colombia	62
3.3.1.3. Código de Tránsito de Perú	65

3.3.1.4. Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres de Costa Rica	67
4. Métodos y Técnicas	70
4.1. Métodos	70
4.2. Técnicas	73
5. Resultados	74
5.1. Análisis de los resultados de la entrevista	87
5.2. Estudio de casos dados en las oficinas de la Fiscalía de Tránsito de Loja, en el año 2009- 2010.	92
6. Discusión	96
6.1. Verificación de objetivo general	96
6.2. Verificación de los objetivos específicos	97
6.3. Hipótesis	100
6.4. Criterios que fundamentan la propuesta de reforma legal.	101
7. Conclusiones	107
8. Recomendaciones	109
9. Propuesta de reforma legal	111
10. Bibliografía	114
11. Anexos	118