



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA
AREA JURIDICA SOCIAL Y ADMINISTRATIVA
CARRERA DE DERECHO

TÍTULO:

“INCONGRUENCIAS ENTRE EL ART. 131 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Y, EL NÚM. 6 DEL ART. 76 DE LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA, LO QUE IMPLICA LA NO APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD EN DICHA NORMA DE TRANSITO”

TESIS PREVIA LA OBTENCION DEL TITULO DE ABOGADO

AUTOR:

LUIS HERNAN TUBÓN TITE

DIRECTOR DE TESIS:

Dr. Gonzalo Aguirre Valdivieso Mg. Sc.

Loja- Ecuador
2014

CERTIFICACIÓN

Dr. Gonzalo Aguirre Valdivieso Mg Sc.

DIRECTOR DE TESIS.

CERTIFICA:

Haber dirigido y revisado prolijamente la Tesis intitulada "INCONGRUENCIAS ENTRE EL ART. 131 DE LA LEY ORGANICA REFORMATORIA A LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, Y, EL NÚM. 6 DEL ART. 76 DE LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA, LO QUE IMPLICA LA NO APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD EN DICHA NORMA DE TRANSITO", realizada por el Egresado **Luis Tubón**, previo al Grado de Licenciado en Jurisprudencia y otorgamiento del Título de Abogado de los Tribunales de la República del Ecuador y autorizo su presentación para la defensa y sustentación, por cumplir los lineamientos metodológicos y reglamentarios.

Loja, Noviembre de 2014



DR. GONZALO AGUIRRE VALDIVIESO

DIRECTOR DE TESIS

AUTORÍA

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

Adicionalmente acepto y autorizo a la Universidad Nacional de Loja, la publicación de mi tesis en el Repositorio Institucional – Biblioteca Virtual.

Autor: Luis Hernán Tubón Tite

Firma:



Cédula: 1804004669

Fecha: Loja, 21 de Noviembre del 2014

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

Yo, Luis Hernán Tubón Tite, declaro ser autor de la tesis Titulada **“INCONGRUENCIAS ENTRE EL ART. 131 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Y, EL NÚM. 6 DEL ART. 76 DE LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA, LO QUE IMPLICA LA NO APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD EN DICHA NORMA DE TRANSITO”**, Como requisito para optar al título de **Abogado**; autorizo al Sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que con fines académicos, muestre al mundo la producción intelectual de la Universidad, a través de su visibilidad de su contenido de la siguiente manera en el Repositorio Digital Institucional.

Los usuarios pueden consultar el contenido de este trabajo en el RDI, en las redes de Información del país y del exterior, con las cuales tenga convenio la Universidad.

La Universidad Nacional de Loja no se responsabiliza por el plagio o copia de la tesis que realice un tercero.

Para constancia de esta autorización en la ciudad de Loja a los 21 días del mes de noviembre del dos mil catorce, firma el autor.

Firma: 

Autor: Luis Hernán Tubón Tite

Cedula: 1804004669

Dirección: Francisco de Orellana, Barrio los Sauces, Calles: 12 de Febrero y Yasuni

Correo Electrónico: luis.tubon@hotmail.com

Teléfono: 0987974427

DATOS COMPLEMENTARIOS:

Director de Tesis: Dr. Gonzalo Aguirre Valdivieso Mg. Sc.

Tribunal de Grado:

Dr. Augusto Astudillo Ontaneda Mg, Sc.

Dr. Felipe Neptalí Solano Mg, Sc.

Dr. Igor Vivanco Muller Mg. Sc.

PRESIDENTE

VOCAL

VOCAL

DEDICATORIA

Con infinito amor dedico la presente tesis, primeramente a Dios quien me ha iluminado en el desarrollo de la misma, a mi esposa, mis padres, familiares y amigos por haberme apoyado, tanto moral como económicamente en la ejecución de la investigación y los docentes de la Universidad Nacional de Loja, para así llegar a la culminación de tan anhelado sueño de mi vida.

EI AUTOR

AGRADECIMIENTO

Dejo constancia del sincero agradecimiento a la Universidad Nacional de Loja, al Área Jurídica, Social y Administrativa, a la Carrera de Derecho y a todos sus catedráticos, por la oportunidad de estudiar en sus aulas y participar sus instrucciones y sabios conocimientos, pilar fundamental para la formación como Abogado de los Tribunales de la República del Ecuador y de manera especial al Dr. Gonzalo Aguirre Valdivieso quien colaboró desinteresadamente como Director de la presente Tesis. Finalmente se agradece a todos los ciudadanos que de una u otra manera ayudaron con la información para la realización de la presente.

EL AUTOR

1. TITULO

“INCONGRUENCIAS ENTRE EL ART. 131 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Y, EL NÚM. 6 DEL ART. 76 DE LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA, LO QUE IMPLICA LA NO APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD EN DICHA NORMA DE TRANSITO”

2. RESUMEN.

Las vías de comunicación en el desarrollo y progreso humano en general, y en particular en nuestro país, han constituido un elemento indispensable en la proyección y realización de importantes y principales actividades humanas.

En el Ecuador, el crecimiento desmesurado del parque automotor y la poca o ninguna capacitación que los conductores tienen, han dado lugar a una creciente incidencia de accidentes de tránsito, los mismos que cada vez son en mayor número y gravedad, con la consiguiente pérdida de vidas humanas.

Es necesario que todo conductor adquiriera una cultura por lo menos con conocimientos elementales pero básicos en materia de tránsito, la conformación del vehículo, su uso, manejo y mantenimiento, la ley de tránsito y su alcance legal, la forma de actuar en caso de accidentes, etc., ya que de esto depende la seguridad personal, la estabilidad social y económica de la familia, de la comunidad y de la sociedad a la que pertenecemos.

“El hecho de compartir las vías de nuestro país con múltiples conductores y viajeros, implica una responsabilidad superior, el conocimiento y respeto a la

Ley de Tránsito, acompañado de su prudencia, ayudaran a evitar muertes, discapacidades, pérdidas económicas derivadas de los accidentes de tránsito”¹.

La Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre Seguridad Vial sin lugar a duda se convierte en la actualidad en la materia jurídica de moda en nuestro país, luego de la Constitución de la República por su puesto; todos o casi todos los ciudadanos comentan de una u otra manera la trascendencia e importancia sobre las nuevas disposiciones legales a las cuales tenemos que someternos los ecuatorianos y extranjeros que residen o están de paso por nuestro país desde su nacimiento como Ley de la República; La Ley de Tránsito es muy interesante, en ella se refleja una nueva forma de sancionar a los infractores; el sistema de reducción o pérdida de puntos en las licencias de conducir por cada infracción cometida por el conductor, las mismas que tienen una vigencia de cinco años y se otorgan con treinta puntos; y además se endurecen las penas, lo que obliga a los conductores de vehículos a actuar con responsabilidad y prudencia en las vías, no olvidemos que está en juego la vida del ser humano.

La legislación en materia de infracciones constituye una manifestación importante de la potestad reglamentaria, pues junto a las leyes de seguridad vial y de circulación, la compleja normativa de ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas e interurbanas no suele tener carácter de ley, sino de reglamento. Ello ha generado en muchos países la polémica

¹ Comisión de Tránsito de la Provincia del Guayas. Manual del Conductor. Pág. 2.

acerca de la graduación y cuantía de las sanciones, pues, por una parte, no son pocas las Constituciones que reconocen la potestad sancionadora de la Administración (posibilidad de que las multas y sanciones no vengan establecidas por ley, sino decretadas por la Administración), pero, por otra, no parece muy ortodoxo que una norma emanada de la Administración prevea multas y sanciones económicas superiores a las que para los mismos actos puedan establecer las leyes penales.

Infracción de tráfico, es "toda transgresión de la normativa sobre circulación de vehículos"². Aunque las infracciones que merecen mayor atención para el Derecho son, por su frecuencia, las cometidas por los conductores de vehículos de motor (pues la generalización del tráfico de tales vehículos hace que esta forma de tránsito sea la más genuina expresión de la libertad de circulación de los ciudadanos), no dejan de requerir atención tampoco las infracciones cometidas por quienes manejan otros vehículos de transporte terrestre, ya sea por tracción humana (bicicletas, de un modo destacado), ya sea por tracción animal (carros o carretas tiradas por caballos, por ejemplo), e incluso, como no podía ser menos, las infracciones de los peatones.

"Cuando una infracción de tráfico sea, al mismo tiempo, constitutiva de delito o falta tipificados en la ley penal, los sistemas jurídicos suelen preferir que la administración se abstenga de continuar el procedimiento sancionador, que sólo

²www.encarta.com

podrá continuar una vez los tribunales penales hayan dictaminado sobre la responsabilidad criminal”³.

Infracción de tráfico, es “toda transgresión de la normativa sobre circulación de vehículos”⁴. Aunque las infracciones que merecen mayor atención para el Derecho son, por su frecuencia, las cometidas por los conductores de vehículos de motor (pues la generalización del tráfico de tales vehículos hace que esta forma de tránsito sea la más genuina expresión de la libertad de circulación de los ciudadanos), no dejan de requerir atención tampoco las infracciones cometidas por quienes manejan otros vehículos de transporte terrestre, ya sea por tracción humana (bicicletas, de un modo destacado), ya sea por tracción animal (carros o carretas tiradas por caballos, por ejemplo), e incluso, como no podía ser menos, las infracciones de los peatones.

Otra cuestión cuya legalidad es muy discutida en la actualidad hace referencia a los controles de alcoholemia que se practican en algunos países: algunas legislaciones prevén la inmediata inmovilización del vehículo si el conductor se niega a que se le practique el control de alcoholemia, y ello aunque no haya existido señal o signo alguno de actitud de peligro o riesgo para la circulación.

³ ANTOLISEI F. Manual de Derecho Penal y de Tránsito. Ed. Uteha. México. Pág. 139.

⁴www.encarta.com

Por último, no son pocos los sistemas jurídicos que, en el caso de que la infracción haya sido cometida por persona distinta de la que en los registros administrativos de tráfico aparezca como titular del vehículo, prevén el establecimiento de la sanción o multa contra dicho propietario, si no identifica al conductor que cometió la infracción. Esta práctica administrativa es cuestionable desde el punto de vista legal.

ABSTRACT

The hierarchical superior will solve the petition or birdcall in the term of 15 days, conquered which will understand each other, for the administrative silence that the application has been approved or that the reclamation was solved in the petitioner's" favor.

The user of the public administration, is in the imperium of requesting to the public administration that you/they are made be worth his rights, when for his to work incumplan the laws of environmental protection, and that his to proceed violates the preceptuado. This order should be based on right, and, in the possible smallest time to receive its answer. In yes, it is an administrative procedure that a person exercises affected in her subjective rights or legitimate interests as consequence of actions or administrative omissions.

In this norm, to execute the sanction of the omission of the environmental norms, he/she can make it by means of the administrative birdcall.

The juridical principles that govern to the Administrative Birdcalls, define the essence and existence of the procedures "allowing to explain beyond the regulations dogmatic prodecimentales, their reason and its for what reason."

The administrative Birdcall is applicable to any organ of the State, and, in our central topic of my thesis, to the atmosphere, the administrative birdcall proceeds in the face of authorities of institutions in charge of watching over the environment and that they are linked to the Ministry of Atmosphere

3. INTRODUCCIÓN.

En la presente tesis se eligió una temática que debe ser estudiada de forma minuciosa y exhaustiva, lo que permitirá comprender la relevancia sobre el principio de proporcionalidad en las penas de tránsito, en especial en el ART. 131 de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; de donde se deduce que existe incongruencia entre las diversas normas legales que regulan este tipo de infracciones.

Frente a este problema se realizó un trabajo investigativo que está estructurado de la siguiente forma: marco referencial, está dividido en tres partes: marco teórico donde se efectúa una recopilación bibliográfica general del área temática; el marco jurídico que muestra todo lo referente a la parte normativa como la Constitución de la República del Ecuador, Ley Orgánica reformatoria a la ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, entre otras sin perjuicio que en la legislación ecuatoriana exista otra norma legal que contenga este tipo de contravenciones. Además contiene el análisis de la Legislación Comparada donde se revisa los cuerpos legales de países.

Además el informe contiene una descripción de los materiales y métodos que se utilizaron para el desarrollo de la investigación bibliográfica y de campo.

El análisis de los resultados de las encuestas está expresado mediante cuadros estadísticos con su respectivo análisis e interpretación; seguidamente se describe los resultados de las entrevistas que junto con los resultados de las encuestas permitieron verificar los objetivos y contrastar la hipótesis planteada. Luego se plantea las conclusiones, recomendaciones y el proyecto de reforma jurídica que pretende dar una solución válida al problema objeto del presente estudio.

4.- REVISIÓN DE LITERATURA

4.1. MARCO CONCEPTUAL

4.1.1. Conceptos con relación a las personas en materia de tránsito.

En materia de tránsito es bien necesario realizar un análisis pormenorizado de los elementos humano en el tránsito, los cuales, lo conforman

- Conductor
- Peatón
- Propietario del vehículo
- Pasajero
- Agente de Tránsito

Este elemento humano en el tránsito, "es el elemento más importante en la circulación, se ha constituido en el interés y preocupación universal, luchándose constantemente por la preservación de su existencia"⁵

Por CONDUCTOR entendemos: "aquella persona que guía o conduce un automotor"⁶.

⁵ Federación de Choferes profesionales del Ecuador. Escuela de Conductores Profesionales. Módulo de estudio. Periodo Académico 2010-2011. Pág. 4.

⁶ LOPEZ Garces Ramiro. Dr. Manual de Tránsito y Transporte Terrestre. Apligraf. Quito-Ecuador. 2004. Pág. 8.

Por PEATÓN, “es la persona que transita a pie, también consideramos peatones a los discapacitados que transitan en aparatos especiales conducidos por ellos o por terceras personas.”⁷

Se consideran también peatones a las personas que empujan o llevan un coche de un niño o un coche de discapacitado.

También aquellas personas que conducen a pie una bicicleta, utilicen monopatines, patines, los discapacitados que circulan en una silla de ruedas, con o sin motor.

Por PROPIETARIO DEL VEHÍCULO, la consideramos al “ciudadano cuyo nombre consta en el documento de matrícula y propiedad correspondiente”⁸.

Por PASAJERO, lo definimos como la “persona que hace uso del servicio privado o público para trasladarse de un sitio a otro”⁹.

Por AGENTE DE TRANSITO, entendemos a “la persona encargada y autorizada por la Ley, de la organización, regulación, control y vigilancia del tránsito, de cumplir y hacer cumplir las leyes y reglamentos e informar de hechos y circunstancias suscitadas en las vías terrestres que interesen a la autoridad de

⁷ Ídem.

⁸ Ídem.

⁹ Ídem.

tránsito competente para la administración de justicia”¹⁰.

El elemento humano del tránsito debe generar un trato inclusivo de niños, niñas, adolescentes, mujeres, adultos mayores de 65 años de edad y con discapacidad, y demás usuarios de las vías.

4.1.2. Conceptos con relación al elemento material en materia de tránsito.

Es un elemento importante en materia de tránsito, el cual lo he clasificado:

1. Vehículos.
2. Vías terrestres.
3. Señales de Tránsito

Respecto a este tema, es necesario conceptualizar lo que es VEHÍCULO, el mismo que “es un medio de transporte de personas o cosas de un lugar a otro, sobre una vía terrestre, el mismo que como elemento de tránsito ha adquirido un papel importante pues acondiciona las capacidades de las vías”¹¹

Un vehículo es un medio por el cual se puede trasladar o transportar personas o cargas de un lugar a otro, sobre una vía terrestre

¹⁰ Federación de Choferes profesionales del Ecuador, Obra Citada.

¹¹ GALLEGOS. Bolívar. Dr. La Responsabilidad en el Delito de Tránsito. Impublic. Quito-Ecuador. 2013. Pag.88.

Por VÍAS TERRESTRES "es el elemento acondicionado para la circulación peatonal, vehicular y animal; se considera vía toda avenida, calle, carretera, camino y todo destinado para el tránsito de uso público o privado"¹².

Por SEÑALES DE TRÁNSITO, entendemos como los "dispositivos colocados en las vías, tales como: aparatos electrónicos, figuras, símbolos, placas con leyendas de tránsito y que tienen por finalidad orientar, dirigir y reglamentar la circulación vehicular y peatonal."¹³

4.1.3. Educación Vial

La Educación Vial, la podemos definir como el "conjunto y normas que tiene por objeto capacitar a la población en general para que sepan conducirse en la vía pública con mayor seguridad ya sea como peatones, pasajeros o conductores"¹⁴.

La Educación vial abarca un conjunto de conocimientos y acciones que tienen como objetivo a "enseñar el buen uso y conservación de los caminos terrestres, marítimas y aéreas por donde se circula o se transita"¹⁵.

Los objetivos de la Educación Vial, tenemos:

¹² FEDERACIÓN DE CHOFERES PROFESIONALES DEL ECUADOR. Obra Citada. Pág. 11.

¹³ FEDERACIÓN DE CHOFERES PROFESIONALES DEL ECUADOR. Obra Citada. Pág. 14.

¹⁴ FEDERACIÓN DE CHOFERES PROFESIONALES DEL ECUADOR. Obra Citada. Pág. 3.

¹⁵ <http://www.monografias.com/trabajos82/educacion-vial/educacion-vial.shtml#ixzz31oiXUKcE>

- Lograr seguridad en el tránsito y la disminución de daños a personas y bienes.
- Dar fluidez al tránsito, teniendo la óptima utilización de las vías públicas.
- Educar y capacitar a los usuarios para el uso correcto de las vías de uso público.
- Preservar el patrimonio vial y el parque automotor.
- Disminuir la contaminación del medio ambiente por los vehículos auto motorizados.

4.1.4. Infracciones de Transito

“Una infracción supone una transgresión o incumplimiento de una norma legal, moral o convención”¹⁶.

Por Infracción Penal, se la considera como “delitos o faltas las acciones y omisiones dolosas o imprudentes penadas por la Ley”¹⁷.

En sí, podemos considerar que las infracciones son acciones u omisiones, que pudiendo ser previstas pero no queridas por el agente, se verifican por la negligencia, imprudencia, impericia etc. Es decir la falta de diligencia o cuidado que debemos observar en nuestro desenvolvimiento de todos los días.

¹⁶ CABALLENAS. Guillermo. Diccionario Jurídico Elemental. Tomo I. Pág. 153.

¹⁷http://www.coet.es/Temaris/Temari_Breu/Coet_Tema10_INFRACCION_PENAL.pdf

“Una infracción de tránsito es un incumplimiento de la normativa de circulación de vehículos que acarrea una sanción administrativo. En el caso de las infracciones de tránsito más graves, la sanción puede ser de orden penal, hasta el punto de acarrear penas privativas de libertad”¹⁸.

La Infracción de Tránsito equivale a una conducta humana, cuyo comportamiento ha de consistir en un hacer o no hacer algo; su tipicidad está encuadrada dentro de un tipo de las leyes de tránsito. “Son acciones u omisiones, que pudiendo ser previstas pero no queridas por el agente, se verifican por la negligencia, imprudencia, impericia etc. Es decir la falta de diligencia o cuidado que debemos observar en nuestro desenvolvimiento de todos los días”¹⁹.

Una infracción de tránsito es el incumplimiento de la hipótesis de la Ley en materia de transito, que acarrea una sanción administrativa, pecuniaria o penal.

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

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

¹⁸ LOPEZ. Ramiro. Dr. Obra Citada. Pág. 89.

¹⁹ GALLEGOS. Bolívar. Dr. Obra Citada.

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

Puedo concluir que Infracción es la acción y efecto de violar una prohibición de las leyes de tránsito o de realizar un acto contrario al deber impuesto por una norma de tránsito, orden legítima o convención.

4.1.4.1. Delitos

“El delito es definido como una acción típica, anti jurídica, imputable, culpable, sometida a una sanción penal, y a veces a condiciones objetivas de punibilidad. Supone una conducta infraccional del Derecho penal, es decir, una acción u omisión tipificada y penada por la ley.”²⁰

²⁰ GUZMAN Lara. Diccionario explicativo del Derecho penal. Segunda edición. 2002. Pág. 491.

En sentido legal, los códigos penales y la doctrina definen al "delito como toda aquella conducta (acción u omisión) contraria al ordenamiento jurídico del país donde se produce"²¹.

"Desde un punto de vista formal, el delito es la infracción de una norma penal. Sólo es delito la conducta que infringe lo dispuesto en la Ley penal: el Código Penal u otras leyes penales"²².

"Delito es la infracción de la ley del Estado, promulgada para proteger la seguridad de los ciudadanos, y que resulta de un acto externo del hombre, positivo o negativo, moralmente imputable y socialmente dañoso."²³

De las definiciones dadas, procedemos a entender que el delito es la infracción de la Ley penal, en el cual se viola un bien jurídico, y trae como consecuencia una alarma social. La sociedad se encuentra organizada y el Estado ha creado leyes para protegerse de su desintegración, cualquier conducta humana que vaya en contra de la organización del Estado será penada, en este caso, por la alarma social que ocasiona el delito es penado.

Existe una clasificación bastante amplia de los distintos tipos de delito. "Un **delito doloso** es aquel que se comete con conciencia, es decir, el autor quiso

²¹ MAGNO. Consultor. Diccionario Jurídico. Ed. Magno. 2004. Pág. 98.

²² CUESTA Arzamendi. José. Derecho Penal. Universidad del país Vasco. España. Pág. 8.

²³ CARRARA, Francisco. "La Ley y el Delito" Edit. Helistas, México, 1988. Pág. 32.

hacer lo que hizo. En este sentido, se contrapone al **delito culposo**, donde la falta se produce a partir de no cumplir ni respetar la obligación de cuidado. Un asesinato es un delito doloso; en cambio, un accidente donde muere una persona es un delito culposo²⁴.

Los delitos de tránsito, son llamados delitos imprudenciales o culposos, "que se comete cuando una persona sabe o tiene presente que, al realizar una conducta (en este caso, conducir un vehículo), puede cometer un daño por falta de cuidado o de atención al conducir, pero su verdadera intención no es el de realizarlo"²⁵. En el caso de que el conductor quiera cometerlo y utilice el vehículo como un instrumento para llevarlo a cabo, estaremos ante un delito de carácter doloso

Para quien comete un delito imprudencial, las penas se reducen y se otorga el beneficio de obtener la libertad bajo fianza, con algunas excepciones; por ejemplo, no se otorga este beneficio en el fuero federal y en otras entidades federativas, a los conductores de vehículos del servicio público y a los del transporte escolar, cuando fallezcan dos o más personas y el homicidio sea calificado como grave. Tampoco se otorgan estas facilidades cuando el conductor se encuentre en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos o cualquier otra sustancia que produzca efectos similares, así como al que incurra en el delito de abandono de personas.

²⁴<http://definicion.de/delito/#ixzz31s4FByt7>

²⁵http://www.vialidades.com.mx/delitos_de%20_transito.php

El delito culposo no existe la intención de causar daño, pero por la falta de precaución o por no cumplir lo normado e ir contra un bien jurídico que causa alarma social, se lo ha penado. El cumplimiento de la hipótesis de Ley, en este caso la Ley de Tránsito, se ha establecido una sanción, que va desde la penas en contra de la liberta con multa.

4.1.4.2. Contravenciones

Una contravención "es una conducta antijurídica que pone en peligro algún bien jurídico protegible, pero que es considerado de menor gravedad y que, por tanto, no es tipificada como delito"²⁶.

Las Contravenciones en sí, es una "transgresión o quebrantamiento de alguna orden más bien por impericia o negligencia que por malicia. Incumplimiento de reglamentos municipales o policiales"²⁷.

Las contravenciones cumplen con todos los mismos requisitos que un delito ya que tiene tipicidad, antijuridicidad y culpabilidad, y su tipicidad atiende a su menor gravedad.

²⁶ VALLES. Joseph. Introducción al Derecho Penal. Ed. Ariel. Barcelona-España. 2000- Pág. 63.

²⁷ DÍAZ, Ruy. Diccionario de Ciencias Sociales y Jurídicas. Ed. Ruy Díaz. Pág. 54.

Respecto a la Contravención de Tránsito la podemos definir como "toda transgresión de la normativa sobre circulación de vehículos"²⁸.

De dicha definición, encontramos tres elementos que distinguen a las contravenciones de tránsito, así:

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

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

3. Antijuridicidad, porque afecta al orden social"²⁹.

La contravención es un acto humano antijurídico que se encuentra establecido como hipótesis en la ley con características de tipo penal, cuya alarma social es insignificante, existiendo violación de un bien jurídico protegido por la Ley.

4.1.5. Principio de Oralidad

La oralidad constituye el más importante de los principios que informan el proceso penal. "A través de ella se ponen en práctica los demás principios que

²⁸ www.infracción-transito.com

²⁹ GARCÍA. Dr. José. El Juicio por Accidentes de Tránsito. 1era. Ed. 1995. Pág. 216.

orientan el proceso en todas sus etapas, entre ellos se encuentran el de contradicción, igualdad, intermediación, entre otros. La misma es una de las conquistas arrancadas por las ideas liberales al pensamiento jurídico medieval, razón que motiva que su plasmación positiva esté vinculada esencialmente con el advenimiento de las revoluciones burguesas al poder y con la participación del pueblo en la administración de justicia”³⁰.

“Los actos del proceso, en general, tienen que llevarse a cabo de viva voz ante el juez o tribunal, salvo los que se excepcionan de dicha regla por tratarse de presentaciones de las partes fuera de audiencia que, normalmente, la le obliga a formular por escrito (particularmente en actos iniciativos del proceso, como la querrela en los delitos de acción privada, o de “incidencias” que corren paralelamente con el “principal”). Pero el principio de oralidad se mantiene de modo estricto para las audiencias, fuese cual fuese su finalidad (indagatoria del procesado, declaraciones de testigos, informes de las partes, etc.)³¹.

En la oralidad los juicios son públicos, con las excepciones de violencia intrafamiliar, menores y violación, cumpliéndose el principio de celeridad, cumpliendo todos los requisitos de las garantías del debido proceso.

La oralidad debe ser considerada como un principio constitucional y no como un principio estrictamente técnico. El juicio oral y público permite insertar la

³⁰ <http://www.monografias.com/trabajos55/principios-proceso-penal/principios-proceso-penal2.shtml#ixzz31sAZeWpl>

³¹ CREUS. Carlos, Derecho Procesal Penal, Ed. Astrea, Buenos Aires, 1996, pág. 129

justicia en el medio social, transmitiendo los mensajes sociales son los que se pretenden demostrar la afectiva vigencia de los valores que funda la convivencia, a lo cual, el Derecho Penal debe de proteger.

4.1.6. Principio de Proporcionalidad de las Penas

El principio de proporcionalidad "responde a la idea de evitar una utilización desmedida de las sanciones que conllevan una privación o una restricción de la libertad, para ello se limita su uso a lo imprescindible que no es otra cosa que establecerlas e imponerlas exclusivamente para proteger bienes jurídicos valiosos"³².

En general, "de la proporcionalidad se predica el adecuado equilibrio entre la reacción penal y sus presupuestos, tanto en el momento de la individualización legal de la pena (proporcionalidad abstracta) como en el de su aplicación judicial (proporcionalidad concreta)"³³.

El principio de proporcionalidad nace como un elemento definidor de lo que ha de ser la intervención penal, desde que nace el interés de la sociedad en imponer una medida de carácter penal, necesaria y suficiente, para la represión y prevención de los comportamientos delictivos, y por el otro, el interés del individuo en la eficacia de una garantía consistente en que no sufrirá un castigo

³² GUZMAN LARA. Aníbal. Diccionario Explicativo del Derecho Penal. Tomo I. 202. Quito-Ecuador. Pág. 245.

³³ QUINTERO. Gonzalo. "Acto, resultado y proporcionalidad". En Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales, T. XXXV, Fase. II, Mayo- Agosto, pág. 381

que exceda el límite del mal causado, en otros términos, la minimización de la violencia en el ejercicio del iuspuniendi. "Consiste en sí, la justa medida de la pena"³⁴.

4.1.7. PRINCIPIO DE OPORTUNIDAD

El Estado tiene la obligación de perseguir y sancionar todo delito (principio de legalidad). Pero este principio tiene sus excepciones "de orden práctico y teórico, entre las que cuentan la necesidad de descongestionar el sistema, la conveniencia de seleccionar casos para aplicar medidas de corrección en lugar de penas privativas de libertad, la utilidad de evitar penas altas a quienes colaboran con la justicia en el descubrimiento de delitos de suma gravedad, la aplicación de la reparación de daños o de medidas sustitutivas de la privación de la libertad, siempre que las partes así lo convengan y el delito no revista mayores repercusiones en la víctima y en la colectividad."³⁵ Existen excepciones vinculadas a consideraciones de oportunidad, tomando en cuenta el interés público.

Es incuestionable que la oportunidad es una excepción a la legalidad, y es "la posibilidad de que los órganos públicos, a quienes se les encomienda la persecución penal, prescindan de ella, en presencia de la noticia de un hecho punible o, inclusive frente a la prueba más o menos completa de su

³⁴ QUINTERO. Obra Citada. Pág. 348.

³⁵<http://www.derechoecuador.com/articulos/detalle/archive/doctrinas/procedimientopenal>

perpetración, formal o informalmente, temporal o definitivamente, condicionada o incondicionadamente, por motivos de utilidad social o razones "político-criminales"³⁶.

"La consolidación de un Estado Constitucional de derechos y justicia (art. 1 de la Constitución vigente) y el respeto a las garantías del Derecho al debido proceso, demandan la implantación de un modelo acusatorio oral en que se cumpla realmente con el principio de oportunidad y de mínima intervención penal, establecidos en el art. 195 de la Constitución del Ecuador del 2008. Desde las propuestas de un Derecho Penal liberal y democrático, venimos sosteniendo la necesidad de que el sistema penal funcione como un mecanismo de contención del ejercicio abusivo del poder punitivo por parte del Estado y sus agencias de control (E.R. Zaffaroni), que hay que buscar la implantación de un Derecho penal mínimo o de última ratio (L. Ferrajoli), o de extrema ratio (J. Bustos), y que hay que evitar que los procesos de criminalización sigan siendo estratificados, selectivos y clasistas (A. Baratta). Se busca en definitiva evitar la criminalización de la pobreza (E. Carranza)."³⁷

El principio de oportunidad representa un mecanismo de simplificación del procedimiento, es decir una opción para la obtención de una solución para el caso a través de procedimientos menos complejos que el procedimiento común.

³⁶Idem.

³⁷<http://www.derechoecuador.com/articulos/detalle/archive/doctrinas/derechopenal>

Con la introducción de este principio se deben evitar, por ejemplo numerosos procesos por delitos de bagatela, que irremediamente tienen que ser procesados distrayendo recursos y tiempo que son necesarios para tramitar casos más importantes.

4.2. MARCO DOCTRINARIO

4.2.1. La Vía Pública.

“Una vía pública es cualquier espacio de dominio común por donde transitan los peatones o circulan los vehículos”³⁸. Las vías públicas se rigen por la normativa dada por el Estado.

Las vías terrestres son un elemento esencial en la circulación de peatones, vehículos y animales, se clasifican en urbanas están determinadas como el elemento acondicionado para la circulación de peatones, vehículos y animales y son todas las avenidas, calles, carreteras, caminos, plazas u otros lugares destinados al tránsito. Se clasifican en rurales y urbanas.

Las vías rurales “son aquellas que permiten la circulación pública de las personas, vehículos y animales fuera de poblaciones, y que por su estructura se les puede determinar cómo carreteras y caminos”³⁹.

Las vías urbanas, “son aquellas vías que se hallan dentro de los poblados y que toman el nombre de calles y avenidas”⁴⁰.

Las vías públicas están conformadas por:

³⁸ LOPEZ. Ramiro. Dr. Obra Citada. Pág. 43

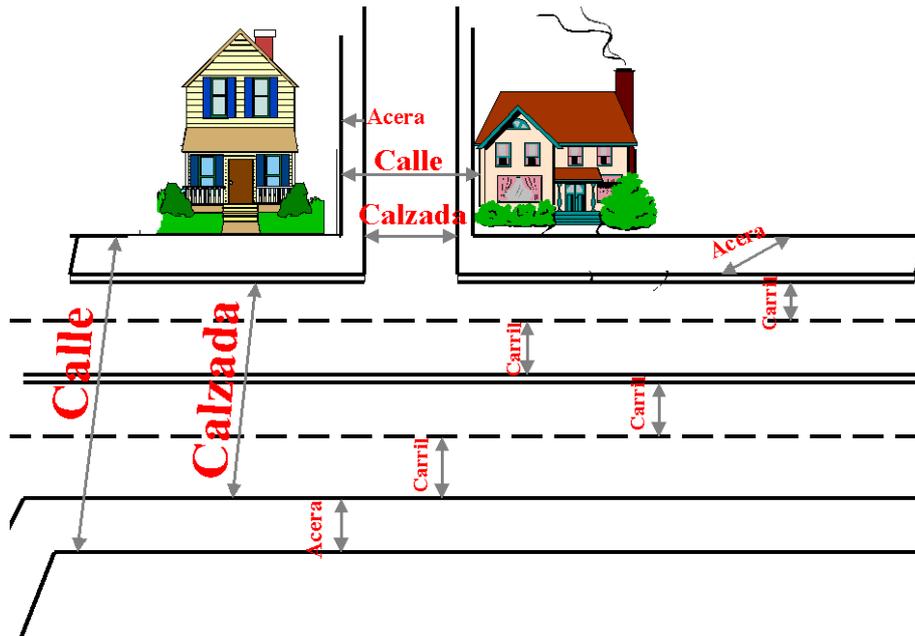
³⁹ LOPEZ. Ramiro. Dr. Obra Citada. Pág. 103.

⁴⁰ Idem.

1. **Plataforma.** Zona de la carretera dedicada al uso de vehículos, formada por la calzada y las aceras.
2. **Calzada.** Parte de la carretera dedicada a la circulación de vehículos. Se compone de un cierto número de carriles.
3. **Carril.** Banda longitudinal en que puede estar subdividida la calzada, delimitada o no por marcas viales longitudinales, siempre que tenga una anchura suficiente para permitir la circulación de una fila de automóviles que no sean motocicletas.
4. **Acera.** Zona longitudinal de la carretera elevada o no, destinada al tránsito de peatones.
5. **Zona peatonal.** Parte de la vía, elevada o delimitada de otra forma, reservada a la circulación de peatones. Se incluye en esta definición la acera, el andén y el paseo.
6. **Refugio.-**Zona peatonal situada en la calzada y protegida del tránsito rodado.
7. **Arcén.** Franja longitudinal afirmada contigua a la calzada, no destinada al uso de vehículos automóviles más que en circunstancias excepcionales.
8. **Intersección (cruce).**Nudo de la red viaria en el que todos los cruces de trayectorias posibles de los vehículos que lo utilizan se realizan a nivel.

9. **Paso a nivel.** Cruce a la misma altura entre una vía y una línea de ferrocarril con plataforma independiente”⁴¹.

A continuación, con el siguiente gráfico, se indicara las partes de una vía pública”.



Es importante conocer sobre cómo está estructurado una vía, para de esta manera saber sobre la señalética del sector y respetar las señales de tránsito y así evitar cometer contravenciones de tránsito.

4.2.1.1. La velocidad vehicular en materia de tránsito.

Las Señales de límite de velocidad, no sirven para decirle la velocidad a la que debe conducir, sino la velocidad máxima a la que le es permitido conducir,

⁴¹ FEDERACIÓN DE CHOFERES PROFESIONALES DEL ECUADOR. Obra Citada. Pág. 16.

usted debe decidir según las condiciones a qué velocidad debe conducir su vehículo.

Exceso de velocidad, es definido como viajar a velocidades más grandes que las especificadas en el reglamento. Sin embargo, exceso de velocidad puede también envolver viajar muy rápido para las condiciones prevalecientes de la vía y el clima, a pesar de estar conduciendo a velocidades por debajo de las indicadas por las señales de tránsito.

La velocidad vehicular es medida en kilómetros por hora, y resulta del espacio recorrido en función del tiempo empleado.

Como es obvio todo automotor debe disponer de un velocímetro, con el fin de controlar la velocidad del mismo.

“Los peligros por conducir a exceso de velocidad:

- Se tiene menos tiempo para reaccionar ante situaciones inesperadas;
- Se tiene menos control del vehículo; y,
- Se necesita la suficiente distancia para detenerse a tiempo.

Posibles consecuencias de manejar a exceso de velocidad:

- Menos de 25 Km/h. por lo general ocasiona heridas leves;
- Más de 30 Km/h. ocasionará heridas graves;

- 50 Km/h. ocasionará heridas graves y tendrá probabilidades de sobrevivir.
- Más de 55 Km/h. lo más probable es que el accidentado fallezca.

Cuatro influencias básicas en los choques por exceso de velocidad:

1. A mayor velocidad más fuerte el impacto;
2. Incrementa la distancia necesaria para detener el vehículo una vez que la emergencia ha sido percibida;
3. Incrementa la distancia que viaja el auto, desde que el conductor detecta una emergencia hasta que el conductor reaccione; y,
4. Los choques a velocidades altas, reducen la habilidad de los sistemas activos y pasivos del vehículo (cinturones de seguridad, bolsas de aire, barras laterales de protección, etc.) y dispositivos de seguridad que se instalan en las vías (guardavías, barreras, etc.) de proteger a los ocupantes del vehículo.”⁴²

El precio de exceder los límites de velocidad es elevado, uno de cada tres choques que causan muertes está relacionado con la velocidad, ya que los conductores no tienen las siguientes características:

- Condición física y emocional;
- Destreza y experiencia;
- Las características y estado de la vía;
- Las condiciones del ambiente;

⁴²⁴² LOPEZ. Garces. Ramiro. Dr. Obra Citada. Pág. 116 y 117.

- El tráfico existente; y,
- Características y estado del vehículo y su carga

La Velocidad excesiva se la considera cuando ésta deja de ser moderada, por lo que se torna en peligrosa cuando:

- Las condiciones medioambientales;
- Las circunstancias de la vía;
- Las condiciones del conductor; y,
- Las circunstancias del tráfico al momento.

Debemos reducir la velocidad cuando hay:

- Un cruce peatonal tipo cebrá;
- Aglomeraciones de personas;
- Trabajos ocasionales en la vía;
- Buses de transporte escolar detenidos;
- Bus detenido en la parada de bus;
- Vehículos detenidos en la carretera; y,
- Al cruzar otro vehículo en una zona angosta, o por falta de seguridad de la vía.

Los límites máximos de velocidad están establecidos en la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres y son:

Clases de Vías	Urbana	Perimetral	Carretera
Livianos	50 Km/h.	90 Km /h.	100 Km/h.
Buses	40 Km/h.	70 Km/h.	90 Km/h.
Transp. carga y camión/ remolque.	40 Km/h	70 Km/h	70 Km/h.
Remolques acoplados u otros Automotores	40 Km/h.	60 Km/h	60 Km/h.

FUENTE: Manual de Tránsito y Transporte Terrestre. Dr. Ramiro López Garcés.
Pág. 120

Es necesario conocer esto, ya que nos permite tener una mejor conocimiento sobre las infracciones, ya que la principal causa es el exceso de velocidad, lo cual se debe conocer, para que un juicio se pueda alegar.

4.2.2. Señales para el control de tránsito

“Las señales de tránsito son los signos que se usan en las vías nacionales, los cuales se encuentran pintados en la calle o ubicados al lado del camino. La utilización de diferentes colores también es una herramienta clave en su empleo, dado a que cada color tiene un significado específico”⁴³.

Son importantes las señales de tránsito, ya que permite tener control del tráfico vehicular y garantizar su fácil y correcta circulación, tanto en las calles, como en las carreteras.

⁴³<http://www.mundonets.com/senales-de-transito/>

Las señales de tránsito deben ser visibles para los usuarios viales y ser entendibles a las personas de diversa lengua y culturas, por lo cual su interpretación y lectura debe ser de fácil reconocimiento.

Entre las principales señales de tránsito tenemos:



Fuente:

<https://www.google.com.ec/search?q=se%C3%B1ales+de+transito+ecuador>

4.3.3. Lesiones en materia de Tránsito⁴⁴

Por lesiones entendemos “todo daño orgánico que afecte a la integridad corporal de una persona, constituida por cualquier detrimento”⁴⁵. “En el

⁴⁴ Resumen de la página web http://www.csjn.gov.ar/cmfcscuadernos/2_3_7.htm

⁴⁵ GUZMAN Lara. Aníbal. Dr. Diccionario Explicativo del Derecho Penal. Tomo II. 2da.Ed. 2002. Pág. 541.

Derecho Penal por lesión se comprende el daño o detrimento que es injusto y antijurídico, generalmente sin ánimo de causar la muerte”⁴⁶

En los accidentes de tránsito se producen un sinnúmero de lesiones la misma que depende del tipo de accidente, en la cual se puede distinguir las siguientes lesiones:

- “Impacto o colisión posterior: en este caso puede producirse la lesión conocida con el nombre de latigazo cervical o fractura de columna cervical con lesión medular o sin ella.
- Impacto lateral: distensión muscular cervical, fractura vertebral, fractura de clavícula, contusión torácica con lesión pleuropulmonar, fractura de húmero, fractura de pelvis, fracturas de tibia y peroné y desgarros en bazo, hígado e intestinos.
- Impacto rotatorio: en este caso es importante la velocidad de cada vehículo en el momento del impacto, porque cuando dos vehículos chocan, la persona situada en el punto de mayor pérdida de velocidad es la que experimenta las lesiones más graves; debe considerarse que:
 - Si el vehículo da vueltas, las lesiones son múltiples y variadas, ya que el o los ocupantes son proyectados contra las distintas partes del vehículo;
 - Si la víctima es despedida fuera del vehículo, las lesiones están en relación con los objetos que el cuerpo encuentre en su trayectoria.

⁴⁶ Ídem.

- Impacto o colisión frontal: las lesiones halladas en estos casos pueden ser traumatismos encéfalo craneanos y fracturas múltiples de tórax, pelvis y columna con desgarros viscerovasculares toracoabdominales.⁴⁷

En los accidentes de tránsito, según algunos especialistas, las consecuencias por un violento impacto en el conductor pueden ser mortales, y, en cambio en los pasajeros pueden ser proyectados hacia adelante, lo cual puede producir:

- "fracturas expuestas de los miembros;
- fracturas de cráneo y columna;
- fracturas múltiples de costillas;
- fracturas de pelvis;
- hernias diafrámicas traumáticas;
- desgarros y estallidos de vísceras;
- desgarro pleuropericárdico;
- desgarro cardíaco y pulmonar; desgarro de aorta;
- lesiones contusas externas y variadas producidas por las estructuras metálicas y los vidrios."⁴⁸

En el caso de que se inicien una acción por infracciones de tránsito en el cual exista lesiones, los jueces tomar en cuenta las lesiones producto del accidente

⁴⁷ BRITO. Miguel. Dr. Medicina Legal. Ed. UNL. 2000. Loja-Ecuador. Pág. 132.

⁴⁸ Brito. Miguel. Dr. Obra Citada. Pág. 133.

como una circunstancia agravante, lo que permitirá que la pena se agrave de acuerdo al tipo de accidente y sus consecuencias.

4.2.4. Principio de Oralidad en el Sancionamiento de Infracciones de Tránsito

El principio de oralidad consiste en que todo proceso será público, especialmente en las audiencias, cuyo objetivo es hacer eficiente el proceso judicial y se respeten las garantías del debido proceso.

“Por una parte, la oralidad es un sistema de trabajo que hace más eficiente el proceso, al eliminar la escritura que es una forma de comunicación menos ágil que la forma verbal. Por otra parte, la oralidad acerca a la persona usuaria al tribunal; hace más accesible la Administración de Justicia y le permite a la persona ciudadana enterarse, directamente del juez o jueza, acerca de las razones que motivaron a decidir el caso concreto.”⁴⁹

La intervención de las partes es oral sin perjuicio que se pueda llevar a registro las actuaciones que se practiquen en diligencia. El proceso acusatorio se soporta en el régimen de audiencias y son referidas a variedad de condiciones, y para que tenga VALIDEZ el proceso debe ser practicado en audiencia.

⁴⁹ YAVAR Fernando. Procedimiento Penal ecuatoriano. Producciones Jurídicas FERYANU. Ed. 2010. Pág. 287.

“En materia de tránsito, en todas las etapas, actuaciones y resoluciones judiciales que afecten los derechos de los intervinientes se adoptarán en audiencias donde la información se produzca por las partes de manera oral. No olvidemos que también se aceptaran escritos siempre que los mismos no reemplacen a los peritos y testigos y no afecten a las reglas del debido proceso y del principio contradictorio.”⁵⁰

La oralidad permite que las partes puedan acatar los principios fundamentales del debido proceso, en el cual, las partes tendrán la oportunidad de verificar el desenvolvimiento del proceso de acuerdo a derecho, con el cual, se protegerá las garantías mínimas de las partes que la Constitución protege.

4.2.5. Principio de Proporcionalidad en el Sancionamiento de Infracciones de Tránsito.

Toda pena deberá ser proporcional a la infracción sancionada y al bien jurídico afectado. “Para que exista proporcionalidad entre penas y delitos debe existir una equiparación valorativa de tal forma que la pena sea adecuada al acto. Es por esto que el legislador al momento de establecer una pena a un delito lo debe hacer con criterio técnico, más no atendiendo a particulares circunstancias meramente políticas de populismo penal; provocando con esto una distorsión del principio de proporcionalidad, el mismo que establece, que a mayor restricción de la libertad, mayor importancia del bien jurídico lesionado

⁵⁰ GUZMAN Lara. Aníbal. Obra Citada. Pág. 321.

penalmente. Dicha distorsión hace que en la actualidad, infracciones menores, tengan penas severas equiparables a las infracciones más graves y viceversa⁵¹.

La proporcionalidad se exige básicamente al juez para que este realice un juicio de ponderación o valoración donde valore la carga o gravedad de la pena, tomando en cuenta los indicios de gravedad de la conducta, bien a proteger, etc., y el fin que persigue con esa pena.

El principio de proporcionalidad presupone la ponderación de bienes jurídicos constitucionales y asume la forma de un juicio de proporcionalidad de los medios, como principio para la delimitación y concretización de los derechos constitucionales, la proporcionalidad exhibe una naturaleza diferenciada, o sea, que admite una diversa libertad de configuración legislativa dependiendo de la materia.

El principio de proporcionalidad, propio de un régimen constitucionalizado, solamente puede afirmarse con el derecho penal moderno, es decir cuando hablamos de legalidad, certeza, igualdad, mensurabilidad y la calculabilidad de las penas. Ya Beccaria pensaba que "si la geometría fuese adaptable a las infinitas y oscuras combinaciones de las acciones humanas, debería haber una escala correspondiente de penas en que se gradúande la mayor hasta la menos dura"⁵².

⁵¹ VALARESO. Miguel. Dr. Proporcionalidad entre los delitos y las penas. Tomado de la pagina web Derecho.ecuador.com

⁵²<http://www.derechoecuador.com/articulos/detalle/archive/doctrinas/derechopenal/2013/11/28/>

4.3. MARCO JURIDICO

4.3.1. Constitución de la República

Nuestra investigación se encuentra basada en lo que dispone el núm. 6 del art. 76 de la Constitución de la República, el cual dispone:

“Art. 76.- En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas:

6. La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza.”⁵³

Dicha normativa supone la debida proporcionalidad entre las penas y la conducta humana descrita en la hipótesis de la ley como Infracción penal, a fin de que la pena “no resulte exagerado o desmedido frente a las ventajas que se obtienen mediante tal limitación”⁵⁴.

El principio de proporcionalidad, según la norma citada, es una garantía básica del debido proceso que es aplicable a cualquier procedimiento penal. El Principio de Oportunidad se aplica principalmente como una alternativa al juicio, para sustituir la pena con reparaciones económicas, todo lo cual está muy lejos de ser motivo de prevención

⁵³ CONSTITUCIÓN DE LA REPUBLICA. Ed. legales. Quito-Ecuador. 2010. Núm. 3 Art. 76.

⁵⁴ ZAMBRANO PASQUEL. Alfonso. Del Estado Constitucional al Neoconstitucionalismo. Ed. Edilex S.A. 2011. Pág. 230

“Es incuestionable que la oportunidad es una excepción a la legalidad, y es la posibilidad de que los órganos públicos, a quienes se les encomienda la persecución penal, prescindan de ella, en presencia de la noticia de un hecho punible o, inclusive frente a la prueba más o menos completa de su perpetración, formal o informalmente, temporal o definitivamente, condicionada o incondicionadamente, por motivos de utilidad social o razones político-criminales”⁵⁵.

La proporcionalidad tiene como objetivo evitar una utilización desmedida de las sanciones que conllevan una privación o una restricción de la libertad. Este principio va a proteger la dignidad de la persona, el estatus básico del ser humano la libertad, lo que le da el rango de constitucional.

“El principio de proporcionalidad presupone la ponderación de bienes jurídicos constitucionales y este sopesamiento asume la forma de un juicio de proporcionalidad de los medios, como principio para la delimitación y concretización de los derechos constitucionales, la proporcionalidad exhibe una naturaleza diferenciada, o sea, que admite una diversa libertad de configuración legislativa dependiendo de la materia. Así, por ejemplo en el ejercicio de la reserva legal establecida para la reglamentación de los derechos constitucionales, y que está señalado en el Art. 132 numeral 2 de nuestra Constitución de la República, solo la restricción excesiva e imprevisible de los mismos implica la ilegitimidad del medio escogido para la realización de los

⁵⁵<http://www.derechoecuador.com/articulos/detalle/archive/doctrinas/procedimientopenal>

finés constitucionales; así en términos generales, entre mayor sea la intensidad de la restricción a la libertad, mayor será la urgencia y la necesidad exigidas como condición para el ejercicio legítimo de la facultad legal.”⁵⁶

Gracias a este principio se introduce en la norma las categorías de antijuricidad y la culpabilidad, o sea, la responsabilidad de las personas que infringen una hipótesis de la Ley, conducta humana que va contra un bien jurídico protegido, juzgando y protegiendo los bienes jurídicos realmente amenazados. Con aquello se “justifican la restricción de otros derechos y libertades, cuya protección igualmente ordena la Constitución”⁵⁷.

4.3.2. Códigos Penal y Procedimiento Penal

Respecto al código penal, es necesario analizar el Art. 4, ya que el mismo es la base del principio de proporcionalidad dentro del marco penal. Así dicha norma dispone:

“Art. 4.- Interpretación e indubio pro reo.- Prohíbese en materia penal la interpretación extensiva. El juez debe atenerse, estrictamente, a la letra de la ley. En los casos de duda se la interpretará en el sentido más favorable al reo.”⁵⁸

⁵⁶ GARCIA Falconi. José. La Proporcionalidad de las Penas. Tomado de la página web: <http://www.derechoecuador.com/articulos/detalle/archive/doctrinas/derechopenal/2012/11/26/la-proporcionalidad-de-las-penas>

⁵⁷ ZAMBRANO PASQUEL. Alfonso. Obra Citada. Pág. 233.

⁵⁸ CODIGO PENAL. Obra Citada. 2010. Art. 4

Esta normativa dispone que la interpretación de la ley deba hacerse de acuerdo a la hipótesis de la normativa, y si existe duda, la interpretación que más favorezca al reo.

Interpretar, es fijar el sentido de la ley, cuya obligación la tiene la Asamblea Nacional con carácter obligatorio y la Corte Nacional (anteriormente Corte Suprema) a través de la jurisprudencia; los tratadistas, los jueces, los abogados.

No olvidemos que el juez debe atenerse, estrictamente, a la letra de la ley sea, a la tipificación de cada delito/a una interpretación gramatical severa, concorde a lo dispuesto en el Art. 18 del Código Civil que dice: "Cuando el sentido de la ley es claro, no se desatenderá su tenor literal, a pretexto de consultar su espíritu"⁵⁹. En general, por la institución pro-reo, las dudas se interpretarán en sentido favorable a éste.

La regla general, lo permanente, es una interpretación simple, llana, lógica, de la disposición. Sobre el sentido restrictivo de la ley, dice Jiménez de Asúa: "Desde antiguo juzgose segura guía de la interpretación este aforismo: *Favorabilia sunt ampliando, odiosa sunt restringenda*"⁶⁰. Por eso se decía entre los jurisconsultos que las leyes penales debían interpretarse favorablemente, de acuerdo con el supuesto principio in dubio pro reo; y como las leyes penales le son generalmente adversas, generalmente, también han de interpretarse en

⁵⁹ CODIGO CIVIL. Obra Citada. Pág. 7.

⁶⁰ TORRES. Efraín. Obra Citada. Pág. 31.

sentido restrictivo.

Sobre la antijuricidad que se mencionó en el principio de proporcionalidad del tema anterior, el Código Penal norma:

“Art. 2.- 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 en ella establecida.

La infracción ha de ser declarada, y la pena establecida, con anterioridad al acto.

Deja de ser punible un acto si una ley posterior a su ejecución lo suprime del número de las infracciones; y, si ha mediado ya sentencia condenatoria, quedará extinguida la pena, haya o no comenzado a cumplirse.

Si la pena establecida al tiempo de la sentencia difiere de la que regía cuando se cometió la infracción, se aplicará la menos rigurosa.

En general, todas las leyes posteriores sobre los efectos y extinción de las acciones y de las penas se aplicarán en lo que sean favorables a los infractores, aunque exista sentencia ejecutoriada.”⁶¹

Esta norma penal está basada en las conquistas que ha conseguido el ser humano frente al derecho penal, a fin de impedir el abuso, la arbitrariedad, la injusta dedicatoria. Francisco Carrara al respecto manifestó: “Ningún acto del

⁶¹ CODIGO PENAL. Obra Citada. Art. 2.

hombre puede ser reprobado si una ley no lo prohíbe. Un acto puede ser dañoso; puede ser malo y dañoso pero si la ley no lo prohíbe, no puede ser reprobado como delito a quien lo ejecuta⁶²

Es necesario analizar cada inciso de esta norma penal sobre la Tipicidad.

El Inciso primero le da al Código Penal el principio de Nullum crimen sine lege; Nulla poena sine lege; no hay crimen sin ley, no hay pena sin ley, fundamentos básicos de la tipicidad.

En el Inciso Segundo, proclama la dogmática jurídica, que primero haya declaración legal y luego el ajuste de la conducta humana. Esto se conoce como tipicidad. "Tipificar, es describí definir, situar dentro de los límites precisos, el hecho que castiga la ley."⁶³La doctrina actual, no admite, ni el delito, ni la pena, sin tipicidad.

El Inciso Tercero, la primera parte conlleva una simple derogación tácita al suprimir la ley posterior de lo que la anterior consideraba delito. La segunda, se refiere a la extinción de la pena haya o no comenzado a cumplirse, es decir, a la existencia de una sentencia y su ejecución. No olvidemos que sentencia es la decisión del Juez acerca del asunto o asuntos principales del juicio, dice el Código de Procedimiento Civil en su Art. 269.

⁶² TORRES. Efraín. Dr. Breves Comentarios al Código Penal del Ecuador. UTPL. 1996. Pág. 22.

⁶³ MAGNO. Diccionario Jurídico. Consultor Magno. Colombia. 2010. Pág. 173.

En el Inciso Cuarto, se interpreta que presentado el conflicto entre la ley anterior y la posterior, se deberá aplicar la menos rigurosa. Lógico es que la pena de menor tiempo, será menos rigurosa que la de mayor tiempo; en todo caso es el punto de vista personal y particular del procesado, el que dirá qué es lo mejor para él, como la posibilidad de cumplir la pena en su propia provincia, etc.

El Inciso Quinto diferencia, perfectamente, entre *efectos y extinción de las acciones* con las *penas*. Jurídicamente, obvio es concluir, que acción no es jamás sinónimo de pena.

En el artículo citado, está basado en el principio de lesividad o de antijuridicidad material, de tal manera cuando hay violación de la ley por una conducta humana atípica nace una respuesta punitiva por parte del Estado basado en el principio de proporcionalidad, en el cual la gravedad de la pena dependen de la gravedad de la conducta atípica humana y sus consecuencias, o sea de la levedad de la infracción. En sí, estamos hablando del principio de igualdad, porque no puede haber una pena excesiva, injusta, inequitativa y desproporcionada en relación con la ofensa cometida.

También debe tenerse en cuenta que la aplicación de la pena consagrada en la ley debe hacerse de acuerdo con el grado de culpabilidad del sujeto, ya que la pena se aplica al sujeto que se le imputa, así el Art. 306 del Código de Procedimiento Penal en su parte pertinente señala que "el Tribunal de Garantías

Penales al elaborar la sentencia debe incluir una motivación completa y suficiente, y la regulación de la pena respectiva en caso que se hubiera declarado la culpabilidad del procesado”⁶⁴; igualmente el Art. 312 en su parte pertinente señala que “la sentencia que declare la culpabilidad (...) determinará con precisión el delito por el cual se condena y la pena que se impone.”⁶⁵

En resumen las leyes penales se basan en el principio de proporcionalidad como herramienta de ponderación entre las facultades de investigación y persecución de los órganos del sistema penal y los derechos constitucionales atinentes a las personas objeto de la acción de este sistema. Con aquello se da un equilibrio entre el derecho a castigar que tiene el Estado y los derechos de las personas.

4.3.3. Ley Orgánica Reformatoria a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Respecto al tema investigado: “INCONGRUENCIAS ENTRE EL ART. 131 DE LA LEY ORGANICA REFORMATORIA A LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, Y, EL NÚM. 6 DEL ART. 76 DE LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA, LO QUE IMPLICA LA NO APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD EN DICHA NORMA DE TRANSITO”, es necesario analizar el art. 131 citado.

Dicha norma manifiesta:

⁶⁴ CODIGO DE PROCEDIMIENTO PENAL. Ed. legales. Quito-Ecuador. Art. 306.

⁶⁵ CODIGO DE PROCEDIMIENTO PENAL. Obra Citada. Pág. 38.

“Art. 131.- (Reformado por el Art. 61 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011).- Quien causare un accidente de tránsito del que resulte herida o lesionada alguna persona, produciéndole enfermedad o incapacidad física para efectuar sus tareas habituales, que sea menor de treinta días, y, ocasione además daños materiales cuyo costo de reparación sea superior a seis remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general e inferior a seis; será sancionado con multa de tres remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, y la pérdida de 9 puntos en su licencia.

En caso de reincidencia se lo sancionará con quince días de prisión, y la pérdida de los puntos señalados en el inciso anterior.

Cuando se tratase del servicio público, el propietario del vehículo será responsable solidario por los daños civiles.”⁶⁶

En esta norma, hay que tener presente las siguientes características:

- Accidente de tránsito.
- Herida o lesión
- Incapacidad física para el trabajo
- Daños materiales
- Remuneración básica unificada
- Multa y pérdida de puntos de la licencia.
- Servicio público

⁶⁶ LEY ORGANICA REFORMATORIA A LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL. Escoprol. Pág. 82

- Daños civiles.

Por accidente de tránsito entendemos el percance realizado por un conductor cuyo acto se encuentra fuera de la ley y que trae consigo la violación de un bien jurídico.

Por herida entendemos la "lesión traumática causada en el organismo por medios físicos y caracterizada por la interrupción de la continuidad normal de las estructuras blandas del cuerpo"⁶⁷. Por lesión entendemos el "daño o alteración morbosa, orgánica o funcional, de los tejidos"⁶⁸.

Por incapacidad física para el trabajo entendemos la situación en que se encuentra una persona que circunstancias ajenas a ella no puede cumplir sus actividades normales en especial en lo laboral por un tiempo determinado por un médico.

El **daño material** es el "daño que tiene naturaleza puramente patrimonial o material, es decir, es el daño que afecta a los bienes o derechos materiales de las personas"⁶⁹.

La remuneración básica unificada es el salario mínimo establecido legalmente, para cada periodo laboral (hora, día o mes), que los empleadores deben pagar

⁶⁷ SILVA. Hernán. Dr. Diccionario de Términos Medico Legales. Ed. Jurídico-Andina. Santiago de Chile. 2000. Pág. 117.

⁶⁸ SILVA Hernán. Obra Citada. Pág. 138.

⁶⁹ MAGNO. Obra Citada. Pág. 119.

a sus trabajadores por sus labores. La remuneración básica unificada para el 2014 es de 397 dólares.

Por multa entendemos la prestación económica impuesta a un infractor. Por pérdida de puntos entendemos la sanción administrativa a un documento legal destinado a los conductores.

Por servicio público entendemos "el conjunto de prestaciones reservadas en cada Estado a la órbita de las administraciones públicas y que tienen como finalidad ayudar a las personas que lo necesiten. Suelen tener un carácter gratuito, que corre a cargo del Estado, son propios de los países con un Estado de bienestar"⁷⁰

"En Derecho civil, la palabra "daño" significa el detrimento, perjuicio o menoscabo que una persona sufre a consecuencia de la acción u omisión de otra, y que afecta a sus bienes, derechos o intereses."⁷¹

Por daño civil entendemos el detrimento, menoscabo o perjuicio hacia el patrimonio de una persona causado por culpa de otra persona.

Respecto al análisis profundo de esta norma en relación al tema planteado en mi investigación se realizar un análisis más profundo en el tema Fundamentos para la reforma de Ley.

⁷⁰ MAGNO. Obra Citada. Pág. 212.

⁷¹www.wikipedia.com

4.3.4. Código Orgánico Integral Penal

En este nuevo código orgánico integral penal que entrara en vigencia en el mes de agosto del 2014, en relación al tema de investigación, es necesario ver, que dicha norma, se encuentra en relación con los principios de la Constitución, así, en su Art. 2 norma:

“Artículo 2.- Principios generales.- En materia penal se aplican todos los principios que emanan de la Constitución de la República, de los instrumentos internacionales de derechos humanos y los desarrollados en este Código”⁷².

En derecho penal existe una relación entre las normas penales y la constitución, ya que la carta magna es la norma suprema de un estado y todas deben estar en concordancia con la misma, la norma constitucional protege los derechos que tienen los habitantes de un Estado, los cuales están por encima de cualquier normativa.

Los principios a que se refiere esta norma son los del debido proceso, los cuales, se encuentra en el Art. 5 de este código normados. En cuanto a la delimitación de la problemática, es principal nuestro análisis los siguientes principios procesales:

“Artículo 5.- Principios procesales.- El derecho al debido proceso penal, sin perjuicio de otros establecidos en la Constitución de la República, los

⁷² CODIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL. Ed. Legales. Quito-Ecuador. 2014 Art. 2.

instrumentos internacionales ratificados por el Estado u otras normas jurídicas, se regirá por los siguientes principios:

1. Legalidad: no hay infracción penal, pena, ni proceso penal sin ley anterior al hecho. Este principio rige incluso cuando la ley penal se remita a otras normas o disposiciones legales para integrarla,
3. Duda a favor del reo: la o el juzgador, para dictar sentencia condenatoria, debe tener el convencimiento de la culpabilidad penal de la persona procesada, más allá de toda duda razonable.”⁷³

Los principios procesales mencionados en el Art. 5 de este código tienen como objetivo establecer los límites para evitar un ejercicio abusivo del poder punitivo del Estado. Esta norma recalca “el conjunto de garantías que trasuntan el respeto al debido proceso”⁷⁴.

El respeto a las normas del debido proceso es el respeto a las normas constitucionales, lo que conlleva a que este Código sea Orgánico en materia penal, ya que, de acuerdo al Art. 133 núm. 2 de la Constitución son leyes orgánicas ‘las que regulan el ejercicio de los derechos y garantías constitucionales”⁷⁵

En sí, con estos principios procesales se está constitucionalizándose el sistema y la justicia penal.

⁷³ CODIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL. Obra Citada. Pág. 8.

⁷⁴ ZAMBRANO Pasquel. Alfonso. Dr. Estudio introductorio al Código Orgánico Integral Penal. Referido al Libro Primero. Tomo I. Ed. CEP. Quito-Ecuador. 2014. Pág. 21

⁷⁵ ZAMBRANO Pasquel. Alfonso. Dr. Obra Citada. Pág. 22.

4.4. LEGISLACIÓN COMPARADA

4.4.1. COLOMBIA

El artículo 16 del Código Penal de Colombia, sobre el principio de proporcionalidad nos dice:

“Art. 16.- Las leyes penales tienen que estar acorde al *ius puniendi* estatal, en la cual debe existir proporcionalidad entre las pena y la conducta establecida. Su interpretación es del Congreso Nacional”

De otra parte, manifiesta que el artículo 19 de la ley parcialmente acusada, corresponde al desarrollo de la cláusula general de competencia que tiene el Congreso de la República, al regular los procedimientos penales y las sanciones respectivas al *ius puniendi* estatal.

De igual forma, la dosimetría penal no escapa a la libertad configurativa del legislador, pues así lo ha consagrado la Corte Constitucional cuando ha dicho que *“la dosimetría de penas y sanciones es un asunto librado a la definición legal y cuya relevancia constitucional es manifiesta únicamente cuando el legislador incurre en un exceso punitivo del tipo punitivo proscrito por la Constitución”*⁷⁶.

⁷⁶ www.wipiki.com

La Corte ha hecho énfasis en la imposibilidad de vulneración del principio de igualdad a partir de la comparación de tipos penales que protegen bienes jurídicos diferentes y que contienen elementos jurídicos igualmente diferentes.

4.4.2. PERÚ

El Código Penal de Perú, hace mención sobre el principio de oportunidad:

“Art. 23.- (...) ha de considerarse necesario (...) que la restricción de la libertad individual que toda norma penal debe existir proporcionalidad a la conducta atípica.”

El principio de proporcionalidad se constituye en un mecanismo jurídico de trascendental importancia en el Estado Peruano y como tal tiene por función controlar todo acto de los poderes públicos en los que puedan verse lesionados los derechos fundamentales, entre otros bienes constitucionales. Como tal, el principio de proporcionalidad se encuentra contenido en el último párrafo del artículo 200 de la Constitución peruana, por lo que teniendo en cuenta los principios de unidad de la Constitución y de concordancia práctica, según los cuales la interpretación de la Constitución debe estar orientada a considerarla como un todo armónico y sistemático a partir del cual se organiza el sistema jurídico, evitándose en todo caso las contradicciones, entonces debe entenderse que cuando los poderes públicos pretendan la limitación de los derechos

fundamentales o la imposición de sanciones, entre otros aspectos, deben observar el principio de proporcionalidad.

El principio de proporcionalidad, en tanto presupuesto de necesaria evaluación por parte de los poderes públicos cuando pretendan limitar un derecho fundamental, exige examinar adecuadamente los siguientes subprincipios: a) si la medida estatal que limita un derecho fundamental es idónea para conseguir el fin constitucional que se pretende con tal medida; b) si la medida estatal es estrictamente necesaria; y, c) si el grado de limitación de un derecho fundamental por parte de la medida estatal es proporcional con el grado de realización del fin constitucional que orienta la medida estatal. Veamos con más detalle las referidas exigencias del principio de proporcionalidad:

4.4.3. CHILE

En Chile, la Ley 18.290 trata el principio de proporcionalidad de las penas en materia de tránsito, al normar:

“Art. 19.- La pena impuesta debe ser proporcional al daño proporcionado.”

Los derechos fundamentales producen efectos privados de defensa de la persona y efectos públicos de contención de la autoridad; pero, en caso de colisión no siempre se resuelve con el indubio pro libertate, sino a través del principio de proporcionalidad de los derechos fundamentales, que supone

integrar la libertad y la autoridad, sin afectar el núcleo duro de los derechos fundamentales, mediante el principio de armonización y proporcionalidad.

La proporcionalidad es la contracara jurídica de su principio más importante: legalidad. El principio de legalidad ha sido históricamente el núcleo sobre el cual se construyó el derecho penal liberal –actual–, evitando de esta forma la arbitrariedad del estado para sancionar a las personas.

Tanto el delito como la pena se fundamentan constitucionalmente en su previa tipificación (*nullum crimen nulla poena sine lege*), es decir, que ninguna acción o sanción penal es válida mientras no esté previamente tipificada en una norma aprobada mediante un proceso legislativo amparado en términos constitucionales.

5. MATERIALES Y MÉTODOS

En la fase de ejecución de nuestra investigación procederemos apegándonos al método científico. La observación directa, bibliográfica y documental nos permitirá nuestro problema socio jurídico, acopiar información teórica y concreta al estudio en expediente, relacionados con el objeto de estudio.

Para obtener la información de la investigación de campo aplicaremos la encuesta a un grupo de personas comprendidas entre Abogados en libre ejercicio profesional, ya que por estar inmersos en nuestra problemática, son quienes podrán brindarnos una información correcta.

En el desarrollo de la investigación vincularemos al grupo con el objeto de estudio, la teoría con la práctica, y también vincularemos el acopio científico extraído de las fuentes bibliográficas con la información recogida en las fuentes empíricas de la información.

Finalmente el análisis será empleado para ordenar los datos, a través de resúmenes, cuadros y gráficos elaborados a base de los resultados obtenidos en las encuestas, para proceder a la discusión de los resultados, esto es la contrastación de la hipótesis.

Métodos

El desarrollo del presente proyecto de tesis, está encaminado a realizar una indagación descriptiva y bibliográfica.

La indagación descriptiva me permitirá descubrir detalladamente y explicar un problema, objetivos y fenómenos naturales y sociales mediante un estudio y análisis, con el propósito de determinar las características de un problema jurídico y social.

Por otra parte, la indagación bibliográfica que consiste en la búsqueda y recopilación de información, ya sea en bibliotecas, el internet, revistas o documentos jurídicos, periódicos, archivos institucionales y libros jurídicos (en las cuales estarán ya incluidas las técnicas de utilización de fichas bibliográficas y nemotécnicas); me servirá para obtener el material necesario para el desarrollo adecuado de mi proyecto de tesis.

Técnicas e Instrumentos

En el desarrollo de mi proyecto, me valdré de dos esenciales técnicas como instrumento de la correcta elaboración y contrastación de lo estipulado como hipótesis dentro de los objetivos planteados.

Para ello utilizaré las encuestas, en un número de 10 encuestas para los profesionales del derecho y 10 para la colectividad, sobre todo a los mayores adultos, quienes están inmersos en dicha temática; y las entrevistas, que serán planteadas de la misma manera a profesionales del derecho y a los adultos mayores.

Que serán aplicadas simultáneamente durante el proceso de recolección de información, esto por parte de los profesionales del derecho, así como la ciudadanía que de algún modo se sienta afectada por la problemática planteada en dicho proyecto de tesis.

Una encuesta es un estudio observacional en el cual el investigador busca recaudar datos por medio de un cuestionario prediseñado, y no modifica el entorno ni controla el proceso que está en observación (como sí lo hace en un experimento).

Los datos se obtienen a partir de realizar un conjunto de preguntas normalizadas dirigidas a una muestra representativa o al conjunto total de la población estadística en estudio, formada a menudo por personas, empresas o entes institucionales, con el fin de conocer estados de opinión, características o hechos específicos.

El investigador debe seleccionar las preguntas más convenientes, de acuerdo con la naturaleza de la investigación.

Una entrevista es un dialogo entablado entre dos o más personas: el entrevistador o entrevistadores que interrogan y el o los entrevistados que contestan. La palabra *entrevista* deriva del latín y significa "Los que van entre sí". Se trata de una técnica o instrumento empleado para diversos motivos, investigación, medicina, selección de personal. Una entrevista no es casual sino que es un diálogo interesado, con un acuerdo previo y unos intereses y expectativas por ambas partes.

6. RESULTADOS

6.1. RESULTADOS DE LA ENCUESTA

Con la finalidad de comprobar los objetivos y contrastar la hipótesis planteada se aplicó una encuesta a 30 personas entre profesionales del derecho y servidores públicos, para el efecto elaboramos un formato de preguntas cuyos resultados son los siguientes:

PRIMERA PREGUNTA

¿ALGUNA VEZ, EN SU ACTIVIDAD PROFESIONAL, HA CONOCIDO SOBRE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO?

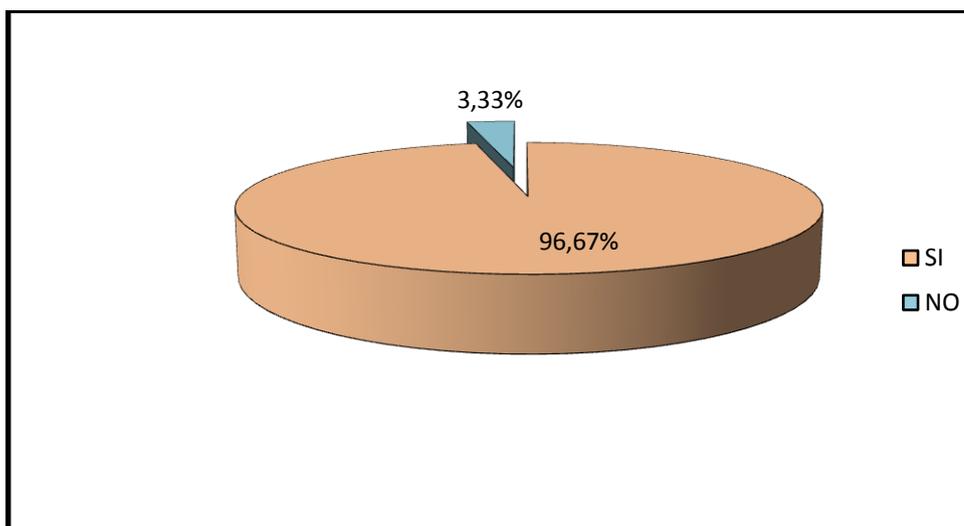
Tabla N° 1

<i>VARIABLE</i>	<i>FRECUENCIA</i>	<i>PORCENTAJE</i>
SI	29	96.67%
NO	1	3.33%
TOTAL	30	100%

Fuente: Abogados en libre ejercicio

Autor: LUIS HERNAN TUBÓN TITE

Grafico Nro. 1



ANALISIS:

De la población encuestada al preguntárseles si alguna vez, en su actividad profesional, ha conocido un accidente de tránsito, el 96, 67% de la población encuestada manifiesta que si conoce lo que es un reclamo administrativo, en cambio un 3,33%, manifiestan que no conocen

Conocer sobre los accidentes de transito es buena para las respuestas de esta encuesta, ya que los profesionales en derechos son personas conocedores sobre legislación de transito, por lo cual, podrán dar un criterio sobre la proporcionalidad de las penas.

SEGUNDA PREGUNTA

Conoce la sanción que establece el Art. 131 de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Transito Y Seguridad Vial, respecto a los accidentes de tránsito.

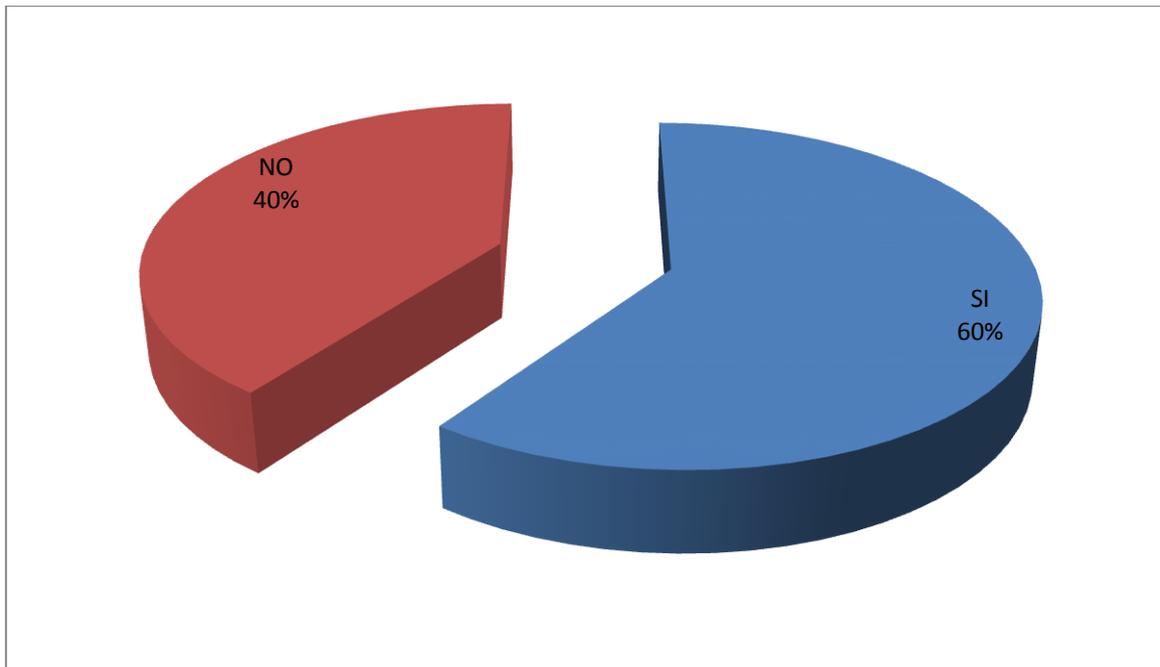
Tabla N° 2

<i>VARIABLE</i>	<i>FRECUENCIA</i>	<i>PORCENTAJE</i>
SI	<i>20</i>	<i>60%</i>
NO	<i>10</i>	<i>40%</i>
<i>TOTAL</i>	30	100%

Fuente: Abogados en libre ejercicio

Autor: LUIS HERNAN TUBÓN TITE

Grafico Nro. 2



ANALISIS: Al preguntárseles a la población encuestada si conocen las sanciones que establece el Art. 131 de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, el 60% manifiesta que si, en cambio el 40% manifiesta que no.

Conocer esta normativa me permitirá dar una mayor respuesta a los objetivos e hipótesis planeada en el proyecto de investigación, lo cual, me permitirá conocer sobre si se aplica el principio de proporcionalidad en el Art. 131 de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.

TERCERA PREGUNTA

Considera usted que el Art. 131 de la ley orgánica reformatoria a la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial viola el principio de proporcionalidad.

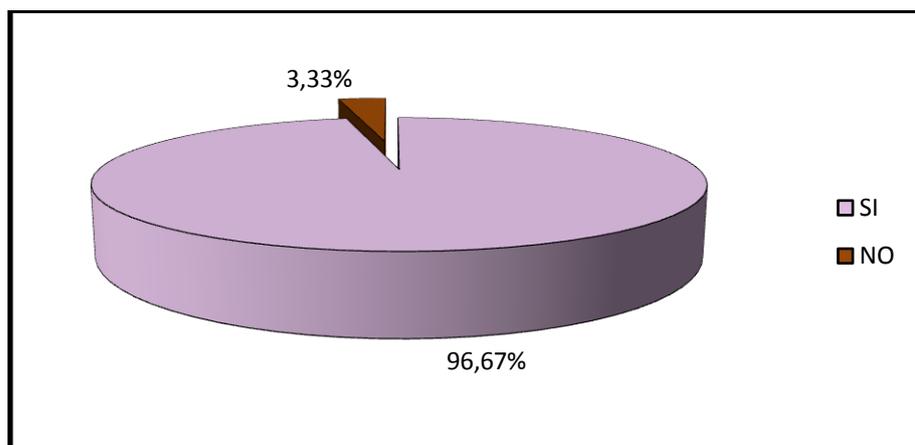
Tabla N° 3

<i>VARIABLE</i>	<i>FRECUENCIA</i>	<i>PORCENTAJE</i>
SI	29	96.67%
NO	1	3.33%
TOTAL	30	100%

Fuente: Abogados en libre ejercicio

Autor: LUIS HERNAN TUBÓN TITE.

Grafico Nro. 3



ANALISIS: Al preguntárseles a la población encuestada cuando si se viola el principio de proporcionalidad la norma citada, el 96, 67% de la población encuestada manifiesta que si, en cambio un 3,33%, manifiestan que no.

La violación del principio de proporcionalidad del Art. 131 de la ley orgánica reformatoria a la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial da ha entender que no existe una pena proporcional al bien jurídico afectado, lo que contrae violación de los derechos, lo cual debe se tomado en cuenta para la reforma de Ley.

CUARTA PREGUNTA

Al violarse el principio de proporcionalidad por parte del art. 131 de la ley orgánica reformatoria a la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se está atentando contra lo que dispone el art. 76 de la constitución de la república.

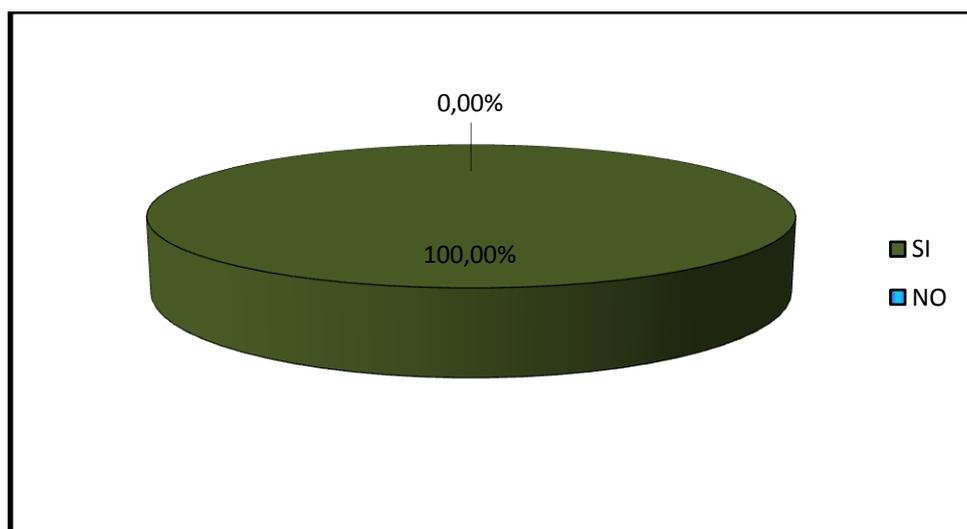
Tabla N° 4

<i>VARIABLE</i>	<i>FRECUENCIA</i>	<i>PORCENTAJE</i>
<i>SI</i>	<i>30</i>	<i>100%</i>
<i>NO</i>	<i>0</i>	<i>0%</i>
<i>TOTAL</i>	<i>30</i>	<i>100%</i>

Fuente: Abogados en libre ejercicio

Autor: LUIS HERNAN TUBÓN TITE

Grafico Nro. 4



ANALISIS: Al preguntárseles a la población encuestada si está violando norma constitucional, el 100% de los encuestados manifiestan que sí.

Existe violación de norma constitucional, en especial del art. 76 de la constitución de la república, por cuanto no se aplica el principio de proporcionalidad en el art. 131 de la ley orgánica reformatoria a la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, lo que contrae que nuestra

norma jurídica en materia de transito sea insuficiente y por ende es necesario una reforma de Ley.

QUINTA PREGUNTA

Cree usted que es necesario una Reforma de Ley.

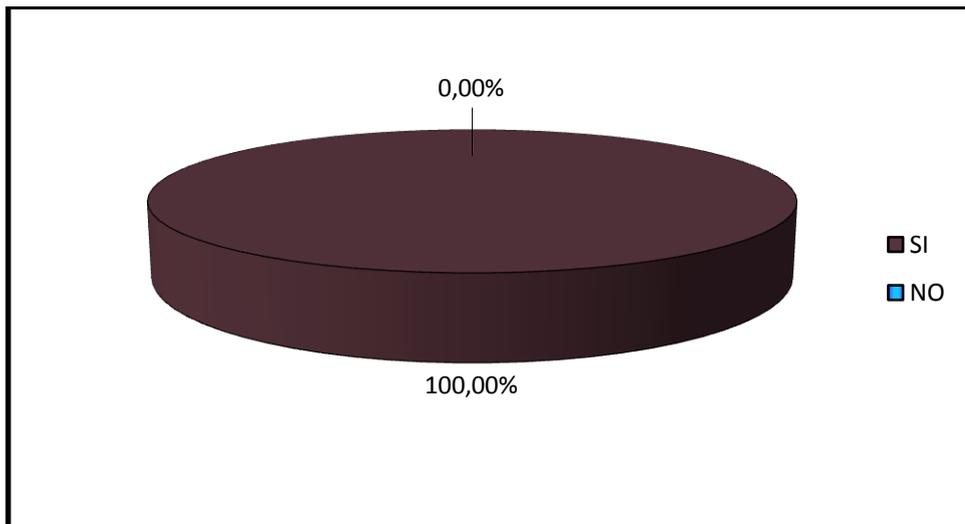
Tabla N° 5

<i>VARIABLE</i>	<i>FRECUENCIA</i>	<i>PORCENTAJE</i>
SI	30	100%
NO	0	0%
TOTAL	30	100%

Fuente: Abogados en libre ejercicio

Autor: LUIS HERNAN TUBÓN TITE

Grafico Nro. 5



ANALISIS:

Al preguntárseles a la población encuestada si es necesario una reforma de Ley, el 100% consideran que sí.

La reforma de Ley es necesaria, a fin de que exista una correcta aplicación del principio de proporcionalidad y de esta manera cumplir con la norma constitucional que se esta violando.

6.2. ENTREVISTAS

Se ha entrevistado a cinco profesionales en derecho, en libre ejercicio como funcionarios de la unidad de tránsito. Así tenemos:

PRIMERA PREGUNTA

Considera usted que el Art. 131 de la ley orgánica reformatoria a la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial viola el principio de proporcionalidad.

Los encuestados consideran que el Art. 131 de la norma citada esta violando el principio de proporcionalidad, ya que no existe una pena acorde con el acto humano atípico que lesiona un bien jurídico protegido.

SEGUNDA PREGUNTA

Al violarse el principio de proporcionalidad por parte del art. 131 de la ley orgánica reformativa a la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se está atentando contra lo que dispone el art. 76 de la constitución de la república.

Todos consideran que si, ya que la norma de tránsito debe estar sujeta a la norma constitucional, ya que la carta magna es la máxima ley en la cual las demás leyes deben subordinarse ante ella.

TERCERA PREGUNTA.

Es necesaria una Reforma de Ley.

Por cuanto existe violación de la norma constitucional, es necesario una reforma de Ley, así lo consideran los encuestados, a fin de que no existan reclamos de violación de derechos.

7. DISCUSIÓN

7.1. VERIFICACIÓN DE OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

- Conocer sobre el marco jurídico que regula las infracciones de tránsito.

Este objetivo general se ha verificado en el desarrollo de nuestra investigación, en la legislación ecuatoriana existe gran cantidad de leyes y reglamentos que regularizan este procedimiento, incluso existen organismos en los cuales no existe un procedimiento establecido, lo cual se torna incompatible con las normas constitucionales y no responde a la realidad jurídico-social del Ecuador; este objetivo se pudo verificar con la lectura de las leyes respectivas, con el desarrollo del marco teórico y con la investigación de campo.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Conocer sobre el principio de proporcionalidad normado en la Constitución de la república.

Este objetivo fue contrastado en la desarrollo de mi investigación de campo, en especial, en la tabulación de los datos de los resultados de la encuesta y entrevista

- Determinar el vacío legal que existe en el Art. 131 de la Ley orgánica reformativa a la Ley orgánica de Transporte terrestre, tránsito y Seguridad Vial.

Este objetivo se pudo comprobar positivamente luego del análisis de las preguntas de la encuesta y en el desarrollo de la investigación bibliográfica.

- Presentar un proyecto de reformas.

Este objetivo se pudo verificar positivamente luego de presentar un proyecto de reformas.

7.2. CONTRASTACION DE LA HIPOTESIS

Nuestras hipótesis son las siguientes:

EL ART. 131 DE LA LEY ORGÁNICA REFORMATIVA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL NO DETERMINA EL

PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD, VIOLANDO EL NUM. 6 DEL ART. 76 DE LA CONSTITUCION DE LA REPUBLICA.

Las hipótesis fue contrastada en la investigación de campo, en especial, al momento de tabular los datos obtenidos de la misma tanto de encuesta como de la entrevista, en la cual se pudo determinar que la hipótesis es positiva ya que el Art. 131 de la ley orgánica reformatoria a la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial no determina el principio de proporcionalidad, violando el núm. 6 del art. 76 de la Constitución de la República.

7.3. FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA PARA LA PROPUESTA DE REFORMA-

La actual Ley de Tránsito que consta en el Registro Oficial Nro. 415 Del 29 de marzo de 2011, muchos la consideran que es muy rígida, como por ejemplo tenemos que los que conducen en estado etílico, con un nivel de alcohol por litro de sangre en una persona que maneja un auto es de 0,8 g o más se aplica la multa de una Remuneración Básica Unificada, 10 puntos menos y 15 días de prisión. Pero también tiene incongruencias en lo que tiene que ver con la imposición de sanciones a cierta clase de delitos de tránsito, que son muy benigno en comparación con las contravenciones.

Este es el caso del Art. 131 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, tránsito y Seguridad Vial. Dicha norma, manifiesta:

“Art. 131.- (Reformado por el Art. 61 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011).- Quien causare un accidente de tránsito del que resulte herida o lesionada alguna persona, produciéndole enfermedad o incapacidad física para efectuar sus tareas habituales, que sea menor de treinta días, y, ocasione además daños materiales cuyo costo de reparación sea superior a seis remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general e inferior a seis; será sancionado con multa de tres remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, y la pérdida de 9 puntos en su licencia.

En caso de reincidencia se lo sancionará con quince días de prisión, y la pérdida de los puntos señalados en el inciso anterior.

Cuando se tratase del servicio público, el propietario del vehículo será responsable solidario por los daños civiles.”⁷⁷

Que pasaría, si una persona que maneja ebrio, se pasa la luz roja, atropella a una persona, huye del lugar y si la persona atropellada recibió hasta 29 días de incapacidad, el responsable no recibiría prisión. El juez para dictaminar aquello, tiene que ver que la conducta final es contravención o delito, en este caso delito, por ende sancionar la conducta “más grave” (que irónico). Pero esa conducta grave, la sanción no está acorde con el daño ocasionado.

No es lo mismo atropellar en iguales circunstancias a una persona joven que tal vez recibiría hasta 29 días de incapacidad que a un niño o una persona de la

⁷⁷ LEY ORGANICA REFORMATORIA A LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL. Escoprol. Pág. 82

tercera edad que tal vez recibiría de más de 30 días de incapacidad, recalando, en iguales circunstancias (el mismo vehículo, el mismo golpe e impacto, la misma velocidad, la misma caída). El acto es el mismo, la intención tiene las mismas características: causar daño grave a una persona, aunque en tránsito, sin considera sin intención. Pero el resultado es grave.

La persona que causo dicho accidente de tránsito, al no recibir prisión, en un psiquis, "no estará consciente de la gravedad, y, es propenso a que causa otra accidente en las mismas circunstancias"⁷⁸.

Es más, la ley no prevee el daño psicológico que produjo dicho accidente de tránsito en la víctima, daño psicología que según algunos especialistas puede estar en vida por más de un año. Por ende es necesaria una reforma de Ley que tenga en cuenta el daño psicológico.

Por último, no se guarda la debida proporcionalidad entre la infracción y la sanción, lo que contraviene norma constitucional, la cual manifiesta:

"Art. 76.- En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas:

6. La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza."⁷⁹

⁷⁸ SILVA. Hernán. Diccionario de Términos Médico Legales. Ed. Jurídico-Andina. Pag. 103.

⁷⁹ CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR. Ed. Legales. Quito-Ecuador. Pag. 31.

Esta normativa constitucional citada, se refiere al principio de proporcionalidad que debe ser aplicado al momento de legislar y crear una ley punitiva, cosa que no sucede en materia de tránsito.

Para terminar, nuestro legislador al normar el Art. 131 de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial no tomó en cuenta el análisis de la causalidad física o material (que nos lleva necesariamente al campo de la Accidentología Vial), en lo que hace al análisis de los hechos y su relación con otros hechos antecedentes o consecuentes, determinando cuando un daño fue empíricamente causado por un hecho; los sujetos responsables y la búsqueda de contribuciones legislativas en aras de la prevención de accidentes de la circulación y seguridad vial. Por aquello, es necesaria una reforma de Ley.

8. CONCLUSIONES

Una vez realizada la investigación de campo acerca del tema propuesto se ha podido concluir:

1.- Que el Art. 131 DE LA LEY ORGANICA REFORMATORIA A LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL viola el principio de proporcionalidad.

2.- Que el principio de proporcionalidad se encuentra consagrado en el núm. 6 del art. 76 de la Constitución de la República.

3.- Que las normas de tránsito y sus sanciones deben existir proporcionalidad entre la pena y la conducta humana atípica señalada en la hipótesis de ley.

4.- Las Leyes de Transito tiene como objetivo la orientación de la conducta humana para el no cometimiento de las infracciones de tránsito.

5.- En el Ecuador, el crecimiento desmesurado del parque automotor y la poca o ninguna capacitación hacia los conductores por parte de los autoridades

9. RECOMENDACIONES

- Es necesario que todo conductor adquiriera una cultura por lo menos con conocimientos elementales pero básicos en materia de tránsito, la conformación del vehículo, su uso, manejo y mantenimiento, la ley de tránsito y su alcance legal, la forma de actuar en caso de accidentes, etc., ya que de esto depende la seguridad personal, la estabilidad social y económica de la familia, de la comunidad y de la sociedad a la que pertenecemos.
- Es necesario recalcar una responsabilidad superior, el conocimiento y respeto a la Ley de Tránsito, acompañado de su prudencia, ayudaran a evitar muertes, discapacidades, pérdidas económicas derivadas de los accidentes de tránsito.
- La Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre Seguridad Vial se refleja una nueva forma de sancionar a los infractores; el sistema de reducción o pérdida de puntos en las licencias de conducir por cada infracción cometida por el conductor, las mismas que tienen una vigencia de cinco años y se otorgan con treinta puntos; y además se endurecen las penas, lo que obliga a los conductores de vehículos a actuar con

responsabilidad y prudencia en las vías, no olvidemos que está en juego la vida del ser humano.

- La legislación en materia de infracciones constituye una manifestación importante de la potestad reglamentaria, pues junto a las leyes de seguridad vial y de circulación, la compleja normativa de ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas e interurbanas no suele tener carácter de ley, sino de reglamento.

9.1. PROPUESTA DE REFORMA DE Ley.

Nº 138-2014-ANE

REPUBLICA DEL ECUADOR

HONORABLE ASAMBLEA NACIONAL

CONSIDERANDO.

Que, es obligación de la H. Asamblea Nacional y de sus integrantes brindar al pueblo ecuatoriano garantías en lo esencial a la sociedad civil, con principios e igualdad de derechos, deberes y obligaciones, es imperativo proporcionar una eficaz y adecuada protección que permita una verdadera equidad y justicia.

Que, en la actualidad, existe una violación al principio de proporcionalidad en el Art. 131 de la Ley orgánica reformatoria a la Ley de Tránsito.

Que, la Ley de Transito debe tener coherencia con la Constitución de la República.

Que, que en la actualidad existe incongruencias entre el art. 131 de la ley orgánica reformatoria a la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, y, el núm. 6 del art. 76 de la constitución de la república,

lo que implica la no aplicación del principio de oportunidad en dicha norma de tránsito.

Que es obligación de la Asamblea Nacional cumplir lo que dispone el Art. 191 de la Constitución de la República, a fin de que se establezca el debido proceso en la Justicia Indígena.

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y en uso de las facultades consagradas en la Constitución de la República del Ecuador, en el Art. 120, numeral 6; expide la siguiente:

LEY DE REFORMATORIA DEL ART. 131 DE LA LEY ORGANICA REFORMATORIA A LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL.

Artículo Único.- Suprímase el segundo párrafo del art. 131 de la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Art. Final.- Esta Ley entrará en vigencia, luego de su publicación en el Registro Oficial.

Es dado en el Distrito Metropolitano de Quito, en la Sala de Sesiones dela Honorable Asamblea Nacional de la República del Ecuador, a las quince horas, del día de hoy 01 de Julio del año 2014.

F. EL SECRETARIO DE LA ASAMBLEA QUE CERTIFICA

10. BIBLIOGRAFÍA

1. ANTOLISEI Francisco, Manual de Derecho Penal.
2. CABANELLAS, Guillermo, Diccionario enciclopédico de derecho usual, Editorial Heliasta.
3. CONSTITUCIÓN DE LA REPUBLICA, Corporación de Estudios y Publicaciones, 2.010.
4. COSTA, Fausto. EL DELITO Y LA PENA EN LA HISTORIA DE LA FILOSOFÍA, Ed. UTEHA.
5. GALLEGOS. Bolivar. La responsabilidad en el delito de tránsito. Editorial Impublic. Quito-Ecuador. 1er y 2da Ed.
6. LEY ORGANICA REFORMATORIA A LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL. Ed. Legales. Quito_Ecuador. 2013.
7. Océano Uno, Diccionario Enciclopédico. Tomo III, ed. Océano.
8. OSORIO, Manuel, Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Económicas.
9. PÉREZ Álvarez, Fernando. Fundamentos del Derecho Penal Ecuatoriano.
10. SOPENA, Diccionario Ilustrado Sopena, ed. Sopena.

11. ANEXOS

Anexo 1



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

MODALIDAD ESTUDIOS A DISTANCIA

Carrera de Derecho

TEMA:

“INCONGRUENCIAS ENTRE EL ART. 131 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Y, EL NÚM. 6 DEL ART. 76 DE LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA, LO QUE IMPLICA LA NO APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD EN DICHA NORMA DE TRANSITO”

PROYECTO DE TESIS PREVIA A LA
OBTENCIÓN DEL GRADO DE ABOGADO

AUTOR:

LUIS HERNAN TUBON TITE

DIRECTOR:

Por designarse

LOJA-ECUADOR

2014

1. TEMA:

“INCONGRUENCIAS ENTRE EL ART. 131 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Y, EL NÚM. 6 DEL ART. 76 DE LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA, LO QUE IMPLICA LA NO APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD EN DICHA NORMA DE TRANSITO”

2. PROBLEMÁTICA:

La actual Ley de Transito que consta en el Registro Oficial Nro. 415 del 29 de marzo de 2011, muchos la consideran que es muy rígida, como por ejemplo tenemos que los que conducen en estado etílico, con un nivel de alcohol por litro de sangre en una persona que maneja un auto es de 0,8 g o más se aplica la multa de una Remuneración Básica Unificada, 10 puntos menos y 15 días de prisión. Pero también tiene incongruencias en lo que tiene que ver con la imposición de sanciones a cierta clase de delitos de transito, que son muy benigno en comparación con las contravenciones.

Este es el caso del Art. 131 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, transito y Seguridad Vial. Dicha norma, manifiesta:

“Art. 131.- (Reformado por el Art. 61 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011).- Quien causare un accidente de tránsito del que resulte herida o lesionada alguna persona, produciéndole enfermedad o incapacidad física para efectuar sus tareas habituales, que sea menor de treinta días, y, ocasione además daños materiales cuyo costo de reparación sea superior a seis remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general e inferior a seis; será sancionado con multa de tres remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, y la pérdida de 9 puntos en su licencia.

En caso de reincidencia se lo sancionará con quince días de prisión, y la pérdida de los puntos señalados en el inciso anterior.

Cuando se tratare del servicio público, el propietario del vehículo será responsable solidario por los daños civiles.”⁸⁰

Que pasaría, si una persona que maneja ebrio, se pasa la luz roja, atropella a una persona, huye del lugar y si la persona atropellada recibió hasta 29 días de incapacidad, el responsable no recibiría prisión. El juez para dictaminar aquello, tiene que ver que la conducta final es contravención o delito, en este caso delito, por ende sancionar la conducta “más grave” (que irónico). Pero esa conducta grave, la sanción no está acorde con el daño ocasionado.

No es lo mismo atropellar en iguales circunstancias a una persona joven que tal vez recibiría hasta 29 días de incapacidad que a un niño o una persona de la tercera edad que tal vez recibiría de más de 30 días de incapacidad, recalando, en iguales circunstancias (el mismo vehículo, el mismo golpe e impacto, la misma velocidad, la misma caída). El acto es el mismo, la intención tiene las mismas características: causar daño grave a una persona, aunque en tránsito, sin considera sin intención. Pero el resultado es grave.

La persona que causo dicho accidente de tránsito, al no recibir prisión, en un psiquis, “no estará consciente de la gravedad, y, es propenso a que causa otra accidente en las mismas circunstancias”⁸¹.

Es más, la ley no prevee el daño psicológico que produjo dicho accidente de tránsito en la víctima, daño psicología que según algunos especialistas puede

⁸⁰ LEY ORGANICA REFORMATORIA A LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL. Escoprol. Pág. 82

⁸¹ SILVA. Hernan. Diccionario de Términos Médico Legales. Ed. Juridico-Andina. Pág. 103.

estar en vida por más de un año. Por ende es necesaria una reforma de Ley que tenga en cuenta el daño psicológico.

Por último, no se guarda la debida proporcionalidad entre la infracción y la sanción, lo que contraviene norma constitucional, la cual manifiesta:

“Art. 76.- En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas:

6. La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza.”⁸²

Esta normativa constitucional citada, se refiere al principio de proporcionalidad que debe ser aplicado al momento de legislar y crear una ley punitiva, cosa que no sucede en materia de tránsito.

Para terminar, nuestro legislador al normar el Art. 131 de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial no tomó en cuenta el análisis de la causalidad física o material (que nos lleva necesariamente al campo de la Accidentología Vial), en lo que hace al análisis de los hechos y su relación con otros hechos antecedentes o consecuentes, determinando cuando un daño fue empíricamente causado por un hecho; los sujetos responsables y la búsqueda de contribuciones legislativas

⁸² CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR. Ed. Legales. Quito-Ecuador. Pag. 31.

en aras de la prevención de accidentes de la circulación y seguridad vial. Por
aquello, es necesaria una reforma de Ley.

3. Justificación

El desarrollo de las sociedades es el resultado de la preparación y el aporte intelectual, moral y académica de sus instituciones y de sus habitantes. Por lo tanto, la Universidad Nacional de Loja para dar una mejor formación académica a sus estudiantes, su sistema educativo de excelencia académica está constituido por tres bases primordiales: Docencia, Investigación Científica y Extensión Universitaria. Con la finalidad de que el estudiante sea un auto crítico y puede dar alternativas de solución a los problemas de nuestra realidad, se ha establecido en este modelo educativo, el cual, al culminar los estudios universitarios, previa a la graduación, el estudiante debe realizar una Tesis de Grado, previa a la obtención de Abogado.

He seleccionado el tema titulado “INCONGRUENCIAS ENTRE EL ART. 131 DE LA LEY ORGANICA REFORMATORIA A LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, Y, EL NÚM. 6 DEL ART. 76 DE LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA, LO QUE IMPLICA LA NO APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD EN DICHA NORMA DE TRANSITO”, porque es de gran importancia para la sociedad, ya que los operadores de justicia, sus actos y derechos, siempre tiene que ser apegada a derecho, observando las garantías constitucionales básicas y cumpliendo los requisitos formales y materiales en el desarrollo del proceso.

La problemática jurídica en el campo de las sanciones a los choferes que infringen la ley, sin lugar a dudas constituye una justificación importante porque se analizarán los pormenores jurídicos de uno de los temas de palpitante actualidad e interés de la sociedad ecuatoriana, motivo de constante debate entre los juristas especializados y no especializados en la materia por tratarse de precautelar uno de los más importantes modos de impartir justicia sin dilaciones.

Se justifica también por que pretende llegar a un conocimiento cabal de una problemática que jurídica y socialmente ha sido detectada, procurando proponer alternativas de solución que serán sugeridas a los órganos de legislación pertinente.

La investigación jurídica se inscribe, académicamente dentro del Área del derecho Especial, principalmente en el Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial; por tanto se justifica plenamente en cuanto cumpla la exigencia del Reglamento de régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja, que regula la pertinencia del estudio investigativo jurídico con aspectos inherentes a las materias de Derecho Positivo, para optar por el grado de Abogados.

Se deriva de esta situación una problemática de trascendental importancia tanto en lo social como en lo jurídico, misma que debe ser investigada, en

procura de medios alternativos de carácter jurídico eficaces que determinen con claridad la no vulneración de los derechos de los Abogados.

Con la aplicación de métodos, procedimientos y técnicas será factible realizar la investigación socio-jurídica de la problemática propuesta, en tanto existen las fuentes de investigación bibliográfica, documental y de campo que aporten a su análisis y discusión; pues, se cuenta con el apoyo logístico necesario y con la orientación metodológica indispensable para su estudio causal explicativo y crítico de la temática planteada.

4. OBJETIVOS:

4.1. OBJETIVO GENERAL:

- Conocer sobre el marco jurídico que regula las infracciones de tránsito.

4.2. OBJETIVO ESPECIFICO:

- Conocer sobre el principio de oportunidad normado en la Constitución de la república.
- Determinar el vacío legal que existe en el Art. 131 de la Ley orgánica reformativa a la Ley orgánica de Transporte terrestre, tránsito y Seguridad Vial.
- Presentar un proyecto de reformas.

5. HIPÓTESIS:

EL ART. 131 DE LA LEY ORGÁNICA REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL NO DETERMINA EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD, VIOLANDO EL NUM. 6 DEL ART. 76 DE LA CONSTITUCION DE LA REPUBLICA.

6. MARCO TEÓRICO

Las vías de comunicación en el desarrollo y progreso humano en general, y en particular en nuestro país, han constituido un elemento indispensable en la proyección y realización de importantes y principales actividades humanas.

En el Ecuador, el crecimiento desmesurado del parque automotor y la poca o ninguna capacitación que los conductores tienen, han dado lugar a una creciente incidencia de accidentes de tránsito, los mismos que cada vez son en mayor número y gravedad, con la consiguiente pérdida de vidas humanas.

Es necesario que todo conductor adquiriera una cultura por lo menos con conocimientos elementales pero básicos en materia de tránsito, la conformación del vehículo, su uso, manejo y mantenimiento, la ley de tránsito y su alcance legal, la forma de actuar en caso de accidentes, etc., ya que de esto depende la seguridad personal, la estabilidad social y económica de la familia, de la comunidad y de la sociedad a la que pertenecemos.

“El hecho de compartir las vías de nuestro país con múltiples conductores y viajeros, implica una responsabilidad superior, el conocimiento y respeto a la Ley de Tránsito, acompañado de su prudencia, ayudaran a evitar muertes,

discapacidades, pérdidas económicas derivadas de los accidentes de tránsito”⁸³.

La Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre Seguridad Vial sin lugar a duda se convierte en la actualidad en la materia jurídica de moda en nuestro país, luego de la Constitución de la República por su puesto; todos o casi todos los ciudadanos comentan de una u otra manera la trascendencia e importancia sobre las nuevas disposiciones legales a las cuales tenemos que someternos los ecuatorianos y extranjeros que residen o están de paso por nuestro país desde su nacimiento como Ley de la República; La Ley de Tránsito es muy interesante, en ella se refleja una nueva forma de sancionar a los infractores; el sistema de reducción o pérdida de puntos en las licencias de conducir por cada infracción cometida por el conductor, las mismas que tienen una vigencia de cinco años y se otorgan con treinta puntos; y además se endurecen las penas, lo que obliga a los conductores de vehículos a actuar con responsabilidad y prudencia en las vías, no olvidemos que está en juego la vida del ser humano.

La legislación en materia de infracciones constituye una manifestación importante de la potestad reglamentaria, pues junto a las leyes de seguridad vial y de circulación, la compleja normativa de ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas e interurbanas no suele tener carácter de ley, sino de reglamento. Ello ha generado en muchos países la polémica acerca de la graduación y cuantía de las sanciones, pues, por una

⁸³ Comisión de Tránsito de la Provincia del Guayas. Manual del Conductor. Pág. 2.

parte, no son pocas las Constituciones que reconocen la potestad sancionadora de la Administración (posibilidad de que las multas y sanciones no vengan establecidas por ley, sino decretadas por la Administración), pero, por otra, no parece muy ortodoxo que una norma emanada de la Administración prevea multas y sanciones económicas superiores a las que para los mismos actos puedan establecer las leyes penales.

Infracción de tráfico, es “toda transgresión de la normativa sobre circulación de vehículos”⁸⁴. Aunque las infracciones que merecen mayor atención para el Derecho son, por su frecuencia, las cometidas por los conductores de vehículos de motor (pues la generalización del tráfico de tales vehículos hace que esta forma de tránsito sea la más genuina expresión de la libertad de circulación de los ciudadanos), no dejan de requerir atención tampoco las infracciones cometidas por quienes manejan otros vehículos de transporte terrestre, ya sea por tracción humana (bicicletas, de un modo destacado), ya sea por tracción animal (carros o carretas tiradas por caballos, por ejemplo), e incluso, como no podía ser menos, las infracciones de los peatones.

“Cuando una infracción de tráfico sea, al mismo tiempo, constitutiva de delito o falta tipificados en la ley penal, los sistemas jurídicos suelen preferir que la administración se abstenga de continuar el procedimiento sancionador, que

⁸⁴ www.encarta.com

sólo podrá continuar una vez los tribunales penales hayan dictaminado sobre la responsabilidad criminal”⁸⁵.

Infracción de tráfico, es “toda transgresión de la normativa sobre circulación de vehículos”⁸⁶. Aunque las infracciones que merecen mayor atención para el Derecho son, por su frecuencia, las cometidas por los conductores de vehículos de motor (pues la generalización del tráfico de tales vehículos hace que esta forma de tránsito sea la más genuina expresión de la libertad de circulación de los ciudadanos), no dejan de requerir atención tampoco las infracciones cometidas por quienes manejan otros vehículos de transporte terrestre, ya sea por tracción humana (bicicletas, de un modo destacado), ya sea por tracción animal (carros o carretas tiradas por caballos, por ejemplo), e incluso, como no podía ser menos, las infracciones de los peatones.

Otra cuestión cuya legalidad es muy discutida en la actualidad hace referencia a los controles de alcoholemia que se practican en algunos países: algunas legislaciones prevén la inmediata inmovilización del vehículo si el conductor se niega a que se le practique el control de alcoholemia, y ello aunque no haya existido señal o signo alguno de actitud de peligro o riesgo para la circulación.

Por último, no son pocos los sistemas jurídicos que, en el caso de que la infracción haya sido cometida por persona distinta de la que en los registros

⁸⁵ ANTOLISEI F. Manual de Derecho Penal y de Tránsito. Ed. Uteha. México. Pág. 139.

⁸⁶ www.encarta.com

administrativos de tráfico aparezca como titular del vehículo, prevén el establecimiento de la sanción o multa contra dicho propietario, si no identifica al conductor que cometió la infracción. Esta práctica administrativa es cuestionable desde el punto de vista legal.

7. Metodología

a. Métodos

En el presente proceso de investigación socio- jurídico se aplicará el método científico, entendido como camino a seguir para encontrar la verdad acerca de un problema determinado. Es válido la concreción del método científico hipotético deductivo para señalar el camino a seguir en la investigación socio jurídica propuesta; pues, partiendo de las hipótesis y con la ayuda de ciertas condiciones procedimentales, se derivará el análisis de las manifestaciones objetivas de la realidad de la investigación y en lo posterior verificar si se cumplen las conjeturas que subyacen en el contexto de la hipótesis.

El método científico aplicado a las ciencias implica que determinemos el tipo de investigación jurídica que he de realizar, en el presente asunto me propongo efectuar una investigación “socio-jurídica”, que se concreta en una investigación del derecho tanto en sus caracteres sociológicos como dentro del sistema jurídico.

b. Procedimientos y Técnicas

Serán los procedimientos de observación, análisis y síntesis los que requiere la investigación jurídica propuesta, auxiliados de técnicas y síntesis los que

requiere la investigación propuesta, auxiliados de técnicas de acopio teórico como el fichaje bibliográfico , documental y computarizado y de técnicas de acopio empírico, como la encuesta y la entrevista. El estudio de casos reforzará la búsqueda de la verdad objetiva sobre la problemática. La investigación de campo se concretará a consultas de opinión a personas conocedoras de la problemática, previo muestreo poblacional de por lo menos treinta personas para las encuestas y diez personas para las entrevistas; en ambas técnicas se plantearán cuestionarios derivados de la hipótesis, cuya operativización partirá de la determinación de variables e indicadores.

Los resultados de la investigación empírica se presentarán en barras o centrogramas y en forma analítica con deducciones derivadas del análisis de los criterios y datos concretos, que servirán para la verificación de objetivos e hipótesis y con el objeto de arribar a conclusiones y recomendaciones.

8. CRONOGRAMA.

ACTIVIDADES <i>Tiempo: Año 2014</i>	ABRIL	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP
1. Presentación y trámite del proyecto	X					
2. Investigación Bibliográfica	X	XX				
3. Estudio de casos jurídicos.		X	XX			
4. Aplicación de encuestas a Profesionales del Derecho			X	X		
5. Procesamiento, Tabulación y Análisis de la información.				X	X	
6. Elaboración del informe final de la investigación.					X	
7. Presentación de la Tesis.						X

9. PRESUPUESTO Y FINANCIAMIENTO

Recursos Materiales y Costos

Materiales de Apoyo	USD. 500.00
Adquisición de bibliografía	USD. 100.00
Materiales de escritorio	USD. 100.00
Impresión	USD. 100.00
Encuadernación	USD. 50.00
Gastos imprevistos	USD. 100.00
Navegación en Internet	USD. 50.00
Movilización	USD. 50.00
<hr/>	
TOTAL	USD. 1050.00

Financiamiento

Los costos de la investigación serán financiados con recursos propios de la postulante.

10. BIBLIOGRAFÍA

12. ANTOLISEI Francisco, Manual de Derecho Penal.
13. CABANELLAS, Guillermo, Diccionario enciclopédico de derecho usual, Editorial Heliasta.
14. CONSTITUCIÓN DE LA REPUBLICA, Corporación de Estudios y Publicaciones, 2.010.
15. COSTA, Fausto. EL DELITO Y LA PENA EN LA HISTORIA DE LA FILOSOFÍA, Ed. UTEHA.
16. GALLEGOS. Bolívar. La responsabilidad en el delito de transito. Editorial Impublic. Quito-Ecuador. 1er y 2da Ed.
17. LEY ORGANICA REFORMATORIA A LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL. Ed. Legales. Quito_Ecuador. 2013.
18. Océano Uno, Diccionario Enciclopédico. Tomo III, ed. Océano.
19. OSORIO, Manuel, Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Económicas.
20. PÉREZ Álvarez, Fernando. Fundamentos del Derecho Penal Ecuatoriano.
21. SOPENA, Diccionario Ilustrado Sopena, ed. Sopena.

ANEXO 2: Cuestionario de Encuestas

ENCUESTA

PRIMERA PREGUNTA

**¿ALGUNA VEZ, EN SU ACTIVIDAD PROFESIONAL, HA CONOCIDO
SOBRE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO?**

Si ()

No ()

SEGUNDA PREGUNTA

**Conoce la sanción que establece el Art. 131 de la Ley Orgánica
Reformatoria a la Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Transito Y
Seguridad Vial, respecto a los accidentes de tránsito.**

Si ()

No ()

TERCERA PREGUNTA

Considera usted que el Art. 131 de la ley orgánica reformativa a la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial viola el principio de proporcionalidad.

Si ()

No ()

CUARTA PREGUNTA

Al violarse el principio de proporcionalidad por parte del art. 131 de la ley orgánica reformativa a la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se está atentando contra lo que dispone el art. 76 de la constitución de la república.

Si ()

No ()

QUINTA PREGUNTA

Cree usted que es necesario una Reforma de Ley.

Si ()

No ()

ANEXO 2: Cuestionario de Entrevista

PRIMERA PREGUNTA

Considera usted que el Art. 131 de la ley orgánica reformativa a la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial viola el principio de proporcionalidad.

SEGUNDA PREGUNTA

Al violarse el principio de proporcionalidad por parte del art. 131 de la ley orgánica reformativa a la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se está atentando contra lo que dispone el art. 76 de la constitución de la república.

TERCERA PREGUNTA.

Es necesaria una Reforma de Ley.

ÍNDICE

PORTADA.....	i
CERTIFICACIÓN	ii
AUTORÍA	iii
CARTA DE AUTORIZACIÓN	iv
DEDICATORIA.....	v
AGRADECIMIENTO.....	vi
1. TÍTULO.....	1
2. RESUMEN	2
2.1. Abstract.	7
3. INTRUDUCCIÓN.....	9
4. REVISIÓN DE LITERATURA	11
5. MATERIALES Y MÉTODOS	57
6. RESULTADOS	61
7. DISCUSIÓN	70
8. CONCLUSIONES.....	76
9. RECOMENDACIONES	77
9.1. Propuesta de reforma.....	79
10. BIBLIOGRAFÍA	82
11. ANEXOS	83
ÍNDICE	107