



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE COTOPAXI

UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y HUMANÍSTICAS

CARRERA DE ABOGACÍA

TESIS DE GRADO

TÍTULO:

**“DE LAS PENAS POR NEGLIGENCIA, IMPERICIA E
IMPRUDENCIA Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO”**

Tesis presentada previa a la obtención del Título de Abogada de los Tribunales y Juzgados de la República.

Autora:

Urbina Calero Jenny Geoconda.

Directora:

Ab.TixilemaChiliquinga Elsa Marlene

La Maná - Ecuador

Junio - 2012

AUTORÍA

Los criterios emitidos en el presente Trabajo de Investigación **“DE LAS PENAS POR NEGLIGENCIA, IMPERICIA E IMPRUDENCIA Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO”**, son de exclusividad responsabilidad de la autora.

Urbina Calero Jenny Geoconda.

C.C. N°. 120622583-9

AVAL DE LA DIRECTORA DE TESIS

En calidad de Directora del Trabajo de Investigación sobre el Tema:

“DE LAS PENAS POR NEGLIGENCIA, IMPERICIA E IMPRUDENCIA Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO”, de la señorita Urbina Calero Jenny Geoconda, postulante de la Carrera de Abogacía, considero que dicho Informe Investigativo cumple con los requerimientos metodológicos y aportes científico-técnicos suficientes para ser sometidos a la evaluación del Tribunal de Grado, que el Honorable Consejo Académico de la Unidad Académica de Ciencias Administrativas y Humanísticas de la Universidad Técnica de Cotopaxi designe, para su correspondiente estudio y calificación.

La Maná, Junio del 2012

La Directora.

Ab. TixilemaChiliquina Elsa Marlene



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE COTOPAXI

UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y HUMANÍSTICAS

La Maná – Ecuador

APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO

En calidad de Miembros del Tribunal de Grado aprueban el presente Informe de Investigación de acuerdo a las disposiciones reglamentarias emitidas por la Universidad Técnica de Cotopaxi y por la Unidad Académica de Ciencias Administrativas y Humanísticas; por cuanto, la postulante: Urbina Calero Jenny Geoconda, con el Título de Tesis: **“DE LAS PENAS POR NEGLIGENCIA, IMPERICIA E IMPRUDENCIA Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO”**; ha considerado las recomendaciones emitidas oportunamente y reúne los méritos suficientes para ser sometida al acto de Defensa de Tesis.

Por lo antes expuesto, se autoriza realizar los empastados correspondientes, según la normativa institucional.

La Maná, 28 de Mayo del 2012.

Para constancia firman:

.....
Dr. David Moreano Martínez
PRESIDENTE

.....
Ing. Ricardo Luna
MIEMBRO

.....
Ab. Silvia Bravo Cajas
OPOSITORA

AGRADECIMIENTO

Esta tesis ha sido realizada con éxito gracias a mi esfuerzo en conjunto con el de mi Directora, a quien quiero agradecerle por haber aportado con su valiosa experiencia al desarrollo de la misma.

A mis padres por haberme brindado su apoyo incondicional moral, afectivo y económico durante todo el período académico.

A mis docentes, quienes me nutrieron de sus sabios conocimientos, los que me han sido de mucha ayuda en la vida diaria.

Por último, agradezco a la Universidad Técnica de Cotopaxi, por haberme brindado la oportunidad de formarme profesionalmente dentro de sus aulas y hacer de mí una persona honesta y preparada para enfrentar el futuro.

Jenny Geoconda.

DEDICATORIA

Dedico esta Tesis a Dios, a mis Padres y mis Hermanos.

A Dios porque no me ha abandonado en los momentos de desaliento y debilidad y me ha impulsado a seguir adelante; a mis Padres, quienes me dieron su apoyo incondicional en todos los instantes de la vida, convirtiéndose en la razón de mi superación académica y de mi existencia; a mis Hermanos, porque con su confianza y compañía me dieron fortaleza para con éxito culminar mi carrera profesional y ser un ejemplo de vida a seguir para ellos.

Jenny Geoconda.



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE COTOPAXI
UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y
HUMANÍSTICAS
La Maná – Ecuador

TEMA: “DE LAS PENAS POR NEGLIGENCIA, IMPERICIA E IMPRUDENCIA Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO”

Autora:

Urbina Calero Jenny Geoconda.

RESUMEN

A nivel mundial, mueren 1,2 millones de personas al año por accidentes de tránsito, muchos de ellos causados por la falta de conciencia de los conductores que al tomar irresponsablemente el volante en sus manos se convierten en potenciales asesinos o criminales y a su vehículo en máquina de matar. En un accidente de tránsito por lo general se producen daños materiales, lesiones físicas y hasta la muerte de personas. Los métodos empleados en la investigación fueron: la deducción que permitió detallar los acontecimientos conforme a Derecho y a otras fuentes bibliográficas y el analítico-sintético se utilizó para resumir y analizar el impacto que produce en la sociedad el delito de tránsito con muerte por negligencia, impericia e imprudencia, ocasionado por un conductor profesional. Se determinó en la investigación los siguientes aspectos: una gran parte de los encuestados no tiene conocimiento todavía sobre la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; el malestar de la ciudadanía ante la función cumplida hasta ahora por la Fiscalía, Policía Judicial y Juzgado de Garantías Penales y de Tránsito del cantón La Maná, debido a que durante los tres últimos años se han dictado pocas sentencias condenatorias y se han archivado provisionalmente la mayoría de los procesos; el aumento progresivo de accidentes de tránsito con muerte sumado a la falta de una normativa que regule y sancione con penas más drásticas cuando el responsable de este delito sea un conductor profesional; se tendría como resultado la impunidad y por ende la limitación del

desarrollo del país al perder un valioso contingente humano. Con esta investigación se dio a conocer la falta de una normativa que regule y sancione con una pena privativa de libertad más drástica como lo es la de reclusión menor ordinaria de tres a seis años a los conductores profesionales que ocasionen el delito de tránsito con muerte por negligencia, impericia e imprudencia que cause escarmiento en los demás conductores y logre disminuir el aumento de accidentes de tránsito con muerte. De esta manera se conservaría importantes vidas humanas, que aportan al progreso económico y social del Ecuador y de esta ciudad.

Palabras Claves o Descriptoras: Delito, Tránsito, Muerte, Negligencia, Impericia, Imprudencia, Penas.



TECHNICAL UNIVERSITY COTOPAXI
ACADEMIC UNIT OF ADMINISTRATIVE SCIENCES AND
HUMANITIES
La Maná – Ecuador

THEME: “OF THE PENALTIES FOR NEGLIGENCE, INABILITY AND RECKLESSNESS AND TRAFFIC ACCIDENTS”

Author:

UrbinaCalero Jenny Geoconda.

ABSTRACT

Worldwide, 1.2 million people die each year because of traffic accidents, many caused by the lack of awareness of drivers who take driving irresponsibly and they become potential murderers or criminals and their vehicle a killing machine. A traffic accident usually causes damage, personal injury and death of people. The methods used in the investigation were: the deduction that allowed detailing the events in accordance with law and other literature sources and analytic-synthetic method was used to summarize and analyze the impact that produces on society the traffic crime for negligence, inability and recklessness, caused by a professional driver. In the research were determined the following aspects: a large proportion of respondents were not aware yet of the Land Transportation, Traffic and Road Safety Organic Law, the discomfort of citizens to the role played so far by the Prosecutor, Judicial Police and Warranties Criminal and Traffic Court in La Maná canton, because during the last three years have been issued few convictions and filed provisionally most processes, the increase of traffic accidents with death, the lack of legislation to regulate and penalize with more drastic penalties when the responsible for this crime is a professional driver, it would result in impunity and thus limiting the development of the country by losing a valuable human contingent. This research revealed the lack of legislation to regulate and punish with a more drastic prison sentence as that of a less ordinary reclusion sentence from three to six years for professional drivers who

cause traffic crime with death by negligence, inability and recklessness causing warning to other drivers and achieving the decrease of traffic accidents with death. This will preserve important human life, contributing to economic and social development of Ecuador and this city.

Keywords: Traffic, Crime, Death, Negligence, Inability, Recklessness, Penalties.



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE COTOPAXI



CENTRO CULTURAL DE IDIOMAS

La Maná- Ecuador

CERTIFICACIÓN

En calidad de Docente del Centro Cultural de Idiomas de la Universidad Técnica de Cotopaxi, Extensión La Maná; en forma legal CERTIFICO que: La traducción del resumen de Tesis al Idioma Inglés presentado por la señorita Egresada: Urbina Calero Jenny Geoconda, cuyo Título versa **“DE LAS PENAS POR NEGLIGENCIA, IMPERICIA E IMPRUDENCIA Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO”**; lo realizó bajo mi supervisión y cumple con una correcta estructura gramatical del Idioma.

Es todo cuanto puedo certificar en honor a la verdad y autorizo a la peticionaria hacer uso del presente certificado de la manera ética que estimare conveniente.

La Maná, febrero 29 del 2012

Atentamente,

Lic. Sebastián Fernando Ramón Amores.

C.C. No. 050301668-5

DOCENTE

ÍNDICE GENERAL

PORTADA	i
AUTORÍA	ii
AVAL DE LA DIRECTORA DE TESIS	iii
APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO	iv
AGRADECIMIENTO	v
DEDICATORIA	vi
RESUMEN	vii
ABSTRACT	ix
CERTIFICACIÓN	xi
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I	
1. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	3
1.1 Antecedentes investigativos	3
1.2. Categorías fundamentales.	5
1.3. Marco Teórico.	5
1.3.1 Cultura Vial.	5
1.3.1.1. Definición.	5
1.3.1.2. Características.	6
1.3. 1.3. Antecedentes históricos de la cultura vial.	6

1.3.1.4	Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Cultura Vial.	7
1.3.2.	Órganos de control en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.	9
1.3.2.1.	Ministerio del Sector de tránsito y transporte terrestre.	9
1.3.2.2.	Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.	9
1.3.2.2.1	Consejos Consultivos nacionales y provinciales.	11
1.3.2.2.2	Unidades administrativas regionales y provinciales.	11
1.3.2.2.3	Comisión de Tránsito del Ecuador	12
1.3.2.3	Gobiernos Autónomos Descentralizados.	12
1.3.2.3.1	Unidades de Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.	13
1.3.3.	Infracciones de Tránsito.	13
1.3.3.1	Generalidades.	13
1.3.3.2.	Definiciones.	14
1.3.3.3.	Clases.	15
1.3.3.3.1	Delitos.	15
1.3.3.3.2	Contravenciones.	24
1.3.3.4	Circunstancias.	36
1.3.3.4.1	Agravantes.	36
1.3.3.4.2	Atenuantes.	38
1.3.3.5.	Jurisdicción y Competencia de los delitos de tránsito.	39

1.3.3.6.	Tramitación de delitos de tránsito.	39
1.3.3.6.1	Generalidades del Proceso Penal de Tránsito.	40
1.3.3.6.2	Antecedentes.	41
1.3.3.6.3	Indagación previa.	42
1.3.3.6.4	Instrucción fiscal.	45
1.3.3.6.5	Etapas de juicio.	47
1.3.3.6.6	Etapas de impugnación.	49
1.3.3.7	Penas.	50
1.3.3.7.1	Reclusión.	51
1.3.3.7.2	Prisión.	51
1.3.3.7.3	Multa.	52
1.3.3.7.4	Revocatoria, suspensión temporal o definitiva de la licencia o autorización para conducir vehículos.	52
1.3.3.7.5	Reducción de puntos.	53
1.3.3.7.6	Trabajo comunitario.	54
1.3.3.8	Medidas cautelares.	54
1.3.3.8.1	Medidas cautelares personales.	55
1.3.3.8.2	Caución.	57
1.3.3.8.3	Medidas cautelares reales.	58
1.3.4	Delito de tránsito con muerte por negligencia, impericia e imprudencia	60
1.3.4.1	Configuración y generalidades.	60

1.3.4.2.	Bien jurídico protegido.	61
1.3. 4.3.	Elementos típicos.	61
1.3.4.3.1	Elementos objetivos.	61
1.3.4.3.2	Elementos subjetivos.	63
1.3.4.4.	Circunstancias.	65
1.3.4.4.1	Negligencia.	65
1.3.4.4.2	Impericia.	66
1.3.4.4.3	Imprudencia.	67
1.3.4.4.4	Exceso de velocidad.	67
1.3.4.4.5	Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo.	68
1.3.4.4.6	Inobservancia de la Ley y su Reglamento.	69
1.3.4.5.	Penas.	69
CAPÍTULO II		
2.	ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.	70
2.1.	Diseño de la investigación.	70
2.1.1.	Diseño metodológico.	70
2.1.1.1	Tipos de investigación.	70
2.1.1.2	Metodología.	71
2.1.1.3	Unidad de estudio.	72
2.1.1.4	Métodos y técnicas.	72
2.1.1.5	Posibles Alternativas de Interpretación de Resultados.	74

2.2.	Análisis de Resultados.	74
2.2.1	Análisis e interpretación de resultados obtenidos de la encuesta aplicada a una parte de la población de La Maná.	75
2.2.2	Análisis e interpretación de la entrevista dirigida al señor Agente Fiscal Primero del Cantón La Maná.	85
2.2.3	Análisis e interpretación de la entrevista dirigida al señor Agente Fiscal Segundo del Cantón La Maná.	89
2.2.4	Análisis e Interpretación de la Entrevista al señor Juez Cuarto de Garantías Penales de La Maná.	94
2.3	Conclusiones.	99
2.4	Recomendaciones.	100
		101
	CAPÍTULO III	
3.	DE LAS PENAS POR NEGLIGENCIA, IMPERICIA E IMPRUDENCIA Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.	101
3.1	Introducción.	101
3.2	Justificación.	102
3.3	Objetivo de la Propuesta.	104
3.3.1	Objetivo General.	104
3.4	Fundamentación.	104
3.5	Impactos.	104
3.6	Factibilidad.	105
3.7	Desarrollo de la Propuesta de Reforma al Art. 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial sobre el delito de tránsito con muerte por negligencia, impericia e	106

	imprudencia.	
3.8	Conclusiones.	109
3.9	Recomendaciones.	109
3.10	Referencias Bibliográficas.	111
3.11	Anexos.	

INTRODUCCIÓN

Los accidentes de tránsito llegan a ser hoy en día, la segunda causa principal de muerte en el mundo. Muchos conductores han hecho de los vehículos, una herramienta para matar, aunque no tengan premeditado ocasionar los accidentes, con su irresponsabilidad dejan graves consecuencias como la muerte o la invalidez de sus víctimas.

Lo que es peor en Ecuador y en muchos países de Latinoamérica, estos accidentes ocurren por la imprudencia, negligencia, exceso de velocidad, impericia de conductores, en gran parte, conductores profesionales. Estos conductores luego de cometer el hecho se dan a la fuga, desaparecen las evidencias del hecho, no se presentan ante los jueces o sobornan a éstos para recuperar su libertad o reciben penas muy leves que sumadas a las rebajas penitenciarias, equivaldría a impunidad.

Surge la necesidad de tratar el tema debido a que en los países se han establecido penas drásticas para las personas que conducen en estado de embriaguez o bajo el efecto de sustancias estupefacientes, pero en la gran mayoría son leves para el delito de tránsito con muerte por imprudencia, negligencia o impericia.

Actualmente en el Ecuador, con la vigencia de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el Registro Oficial No.0398 del 7 de agosto del 2008, se endurecieron las penas para los conductores y peatones, particularmente para los que conduzcan en estado de embriaguez o bajo el efecto de estupefacientes o sustancias psicotrópicas, pero en cuanto a los delitos de tránsito con muerte por exceso de velocidad, impericia, o a sabiendas de que el vehículo está en malas condiciones y el ocasionado por negligencia, imprudencia e inobservancia de las normas, tipificados en la Ley de Tránsito de 1996, se los

fusionó en uno solo, con una pena igual.

En la presente investigación se analizó la propuesta de agregar un inciso al Art. 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el que se sancione con la pena de reclusión menor ordinaria de tres a seis años y suspensión de licencia de conducir para el delito de tránsito con muerte por negligencia, impericia e imprudencia, además de la multa y otras sanciones previstas en dicho artículo, en caso de ser ocasionado por un conductor profesional.

Para conocer el nivel de acogida de esta propuesta se encuestó a una parte de la población de La Maná (muestra), asimismo se aplicó entrevistas a los señores Agentes Fiscales y al señor Juez Cuarto de Garantías Penales y de Tránsito de esta ciudad, quienes en su mayoría apoyaron la aplicación de la misma.

La investigación se halla técnicamente expuesta en tres capítulos que permiten el correcto desarrollo cronológico del tema objeto de estudio.

El Capítulo I, comprende la fundamentación teórica-jurídica en la cual se detallan ampliamente la información tanto doctrinaria como jurídica relacionada con el tema.

El Capítulo II, contiene el análisis e interpretación de los resultados obtenidos de la aplicación de la técnica de investigación como: encuesta, entrevistas a los tres grupos que forman la Unidad de Estudio, quienes con su valiosa opinión aportaron al desarrollo de esta Tesis.

El Capítulo III, se refiere principalmente a la propuesta alternativa a la solución del problema, que en el este caso es el desarrollo de la Propuesta de Reforma al Art. 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial sobre el delito de tránsito con muerte por negligencia, impericia e imprudencia, con el fin de reducir el impacto de los accidentes de tránsito con muerte en el país

CAPÍTULO I

1. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

1.1 Antecedentes históricos

Para comprender mejor el tema de los accidentes de tránsito, es necesario revisar su desarrollo a través de la historia.

Hace aproximadamente 4.000 años, en Asia, aparece la rueda, invención atribuida a la cultura de Sumeria. Luego de esta invención revolucionaria, siglos después, se creó un instrumento formado principalmente por ruedas y un habitáculo central, que permitiera el desplazamiento de las personas. De esta manera, comenzó desde esa época, el concepto de vehículo como medio de transporte de seres humanos.

Los primeros vehículos eran movidos por tracción humana o animal. A medida de que se iban masificando estos vehículos, aparecieron los primeros problemas, que tenían que ver con los derechos de paso. Como ejemplo de este hecho, se menciona la tragedia clásica de *Edipo Rey*, en la cual, Edipo mata a su padre a raíz de una discusión sobre derecho de paso en un cruce de caminos.

En la época de Augusto, se incluyó por primera vez a los peatones en el tema del tránsito, debido a que ya habían surgido algunos casos de atropellos en las calles de la antigua Roma.

En 1885, Karl Benz y Gottlieb Daimler fabricaron un vehículo autopropulsado

con gasolina, motor de un único cilindro de cuatro tiempos que revolucionaría el mundo porque se convirtió en el motor de la industria y la organización del trabajo en cadena, con las aportaciones de Henry Ford.

En el Reino Unido, la primera persona fallecida por causa de un coche con motor de combustión fue Bridget Driscoll, de Croydon, Surrey. Ocurrió el 17 de agosto de 1896, a la *gran velocidad* de 7 km/h. Después de una investigación de seis horas, el veredicto del jurado fue de *muerte accidental* y no se llevó a cabo ningún procesamiento legal en contra del conductor ni de la compañía.

Los accidentes de tránsito siempre fueron considerados como un *hecho accidental* hasta que el médico William Haddon, abordó el tema desde la salud pública, considerando las circunstancias de la máquina, de las personas y del entorno, antes y después de la colisión. Generó las primeras medidas preventivas, desarrolló la seguridad y demostró que los accidentes se podían evitar.

Otro elemento determinante para el creciente índice de accidentes de tránsito, que constan ya entre las primeras causas de muerte de los ecuatorianos, es la impunidad sea por debilidad o por falta de aplicación de las leyes y la corrupción en la administración de justicia.

El primero de los grandes incidentes registrados en la Provincia de Cotopaxi, en el año 2010, se produjo el día martes 17 de agosto a la altura de Apahua en la vía que conecta Quevedo con Latacunga, un bus de la Cooperativa de Transportes Cotopaxi se precipitó a un abismo de 90 metros causando el deceso de 14 personas y dejando casi una veintena de heridos.

En el cantón La Maná en el año 2009, 9 personas perdieron la vida; mientras que en el 2010 fallecieron 15 y desde el 2011 hasta enero del 2012, han existido 19 víctimas mortales; precisando que en estos procesos se ha dictado muy pocas sentencias condenatorias, más bien, en su mayoría, se han archivado provisionalmente o no se ha tramitado ninguna diligencia por parte de la Fiscalía.

1.2 Categorías fundamentales



1.3 Marco teórico

1.3.1 Cultura vial

1.3.1.1 Definición

El autor Camacho en su obra *Cultura Vial* del año 2009 expresa que “La cultura vial, desde una perspectiva antropológica, es la manera como los seres humanos viven, sienten, piensan y actúan en el cotidiano de los espacios de movilización y desplazamiento”. (pág. 1)

La tesista considera que la Cultura Vial es el conjunto de costumbres y actitudes individuales y colectivas que crean un uso apropiado y positivo del espacio público de movilidad humana.

La cultura vial vendría a ser la expresión de la forma en que la gente de una sociedad o comunidad se relacionan en las vías. La cultura vial de una sociedad o comunidad no es mala ni buena por sí sola, simplemente existe y es.

Dicha cultura puede formarse dependiendo de factores tecnológicos, espaciales, pedagógicos y mediáticos, lo que puede derivar en un sistema de prevención de accidentes o lo contrario hacer que éstos ocurran.

1.3.1.2 Características

Las características de esta Cultura Vial son:

- **Convivencia:** capacidad de vivir en sociedad siguiendo normas.
- **Participación:** es involucrarse en temas de interés colectivo: *hacer parte de*.
- **Respeto:** entendimiento de los derechos propios frente a los de los demás.
- **Solidaridad:** actuar en beneficio de lo colectivo.
- **Tolerancia:** capacidad de entender y respetar las ideas ajenas, aunque no sean compatibles con las propias.
- **Comunicación:** posibilidad de expresar nuestros pensamientos y sentimientos, así como la de escuchar los de otras personas.
- **Autorregulación:** cumplimiento de las normas que cada persona hace de manera libre y espontánea.

La sociedad que tenga una cultura favorecedora de accidentes de tránsito puede moldearla a través del aprendizaje de nuevas formas de comportamiento en la vía, por ejemplo: respetar el semáforo, circular a una velocidad permitida por la ley, ayudar a los adultos mayores a subir al bus, ceder el espacio a los vehículos de emergencia o al peatón, etc.

1.3.1.3 Antecedentes históricos de la cultura vial

Como ha de interpretarse, la cultura vial se refiere al comportamiento de las personas en la vía, calles o caminos, por eso es imprescindible revisar la historia.

Los romanos, construyeron una red viaria de 150.000 Km. para el desplazamiento de la población que contara con vehículo. Con el afán de hacer más ordenado,

cómodo y rápido el tránsito en dicha red, fue necesario diseñar un código de señales de tráfico. Una de las señales es la que hoy se conoce como *PARE*, esta señal estaba representada por el Dios Hermes con el brazo levantado.

En cuanto al problema de derecho de paso en un cruce, los romanos optaron por darle el derecho de paso al vehículo de mayor rango y al conductor de mayor edad.

En el año 1300 D.C. se realizó en Roma una multitudinaria peregrinación, por lo que el Papa Bonifacio VIII se vio en la obligación de velar por el éxito del evento y dictó una norma para que los vehículos circularan por la izquierda. ¿Por qué hoy en día sólo en Inglaterra se circula por la izquierda? Resulta que cinco siglos después de que se dictara esta norma, Napoleón Bonaparte cambió el sentido de la marcha en todo su imperio. Cabe destacar que Napoleón nunca pudo incluir a Inglaterra dentro de su imperio.

En muchos países de América Latina, incluido el Ecuador, el uso del celular mientras se conduce, el conducir ebrio o a exceso de velocidad y en el caso de los peatones, cruzar la calle corriendo o no respetar las señales de tránsito ha provocado que aumente el índice de accidentes de tránsito en las vías. Por eso es necesario cambiar esa cultura vial que ha cegado tantas vidas humanas y ha dejado incapacitadas definitivamente a otras.

1.3.1.4 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial

La Ley actual se encarga además de establecer los organismos competentes en materia de tránsito, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, las clases de transporte terrestre, determinar las clases y el uso de los vehículos motorizados y no motorizados, movilización de semovientes, traslado de bienes públicos y privados, tipificar y sancionar las infracciones de tránsito; lo más novedoso contempla reducción de puntos de la licencia de conducir. Además busca prevenir accidentes de tránsito, proteger al peatón, conductor, pasajero de cualquier

vulneración de sus derechos constitucionales o precautelar su vida e integridad física.

Otro nuevo aspecto que contempla es que se trata de una ley orgánica, lo que jurídicamente significa que este cuerpo legal tiene jerarquía sobre otras leyes de carácter ordinarias como el Código Penal, Código Civil, Código de Procedimiento Penal, Código de Procedimiento Civil y sobre cualquier otra norma y acto del poder público.

Sin embargo es conveniente conocer cuáles fueron las leyes que la antecedieron:

En 1963, la Junta Militar dicta la primera Ley de Tránsito, en la que se establece por primera vez un procedimiento para el juzgamiento de las infracciones de tránsito, la pena varía acorde a la gravedad de las infracciones, siendo de tres clases: la multa, prisión y la suspensión temporal o definitiva de la actividad del conductor.

En 1966 se dicta la segunda Ley de Tránsito, pudiendo destacar que en esta ley se crean los organismos de control nacional y provincial, los Juzgados de Tránsito dependen del Consejo Nacional de Tránsito.

En 1981, se publicó en el Registro Oficial N°. 417 del 10 de abril, la tercera Ley de Tránsito, en la que se establece que los Juzgados de Tránsito pasan a depender de la Función Judicial.

En agosto de 1996, se publica la cuarta Ley de Tránsito en el Registro Oficial No. 1002, que contemplaba sanciones de multa y prisión a aquellos conductores que infringían la norma jurídica; sin embargo no contemplaba como sanción la reducción de puntos. Fue reformada varias veces.

Por último, la Asamblea Nacional Constituyente expidió la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que fue publicada en el Registro

Oficial No. 398 de fecha 7 de agosto del año 2.008, la misma que ha sido reformada por última ocasión el 29 de marzo del 2011, vigente hasta la actualidad.

1.3.2 Órganos de control en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial

Según el Art. 13 de la Ley de Tránsito vigente, los órganos de control del transporte terrestre, son los siguientes:

- a) El Ministerio del Sector;
- b) La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus órganos desconcentrados; y,
- c) Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales y sus órganos desconcentrados.

1.3.2.1 Ministerio del sector del tránsito y transporte terrestre.

El Ministerio del Sector, en la actualidad es el Ministerio de Transporte y Obras públicas. El Art. 15 de la Ley de Tránsito vigente señala que el Ministro del Sector se encargará de la rectoría general del sistema de transporte nacional de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas tiene como función: emitir y aplicar políticas en esta materia, las mismas que impulsan el desarrollo articulado de los diferentes modos de transporte, infraestructura, optimización y modernización de la conectividad tanto interna como externa de la nación.

1.3.2.2 Agencia nacional de regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial se encarga de regular, planificar y controlar el sector del transporte

terrestre, tránsito y seguridad vial, en el territorio nacional, en lo que tiene competencias, sujetándose a las disposiciones del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Además ejerce el control en las vías de la red estatal- troncales nacionales, en conjunto con los Gad's y tendrá su sede en Quito, de conformidad con la presente Ley.

La Agencia Nacional de Tránsito cuenta con un Directorio que está integrado por:

- a) El Ministro del Sector o su delegado que será el Subsecretario responsable del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, quien lo presidirá;
- b) El Ministro de Salud o su delegado;
- c) Un representante designado por el Presidente de la República;
- d) Un representante por los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales que tengan más de un millón de habitantes; y,
- e) Un representante por los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, y Municipales que tengan menos de un millón de habitantes.

Entre las principales funciones y atribuciones de este Directorio están: fijar los valores de los derechos de los títulos habilitantes y demás documentos valorados en el ámbito de su competencia, fijar las tarifas de los servicios de transporte terrestre, autorizar los títulos habilitantes de las empresas operadoras de transporte terrestre y prestadores de servicios de tránsito y seguridad vial, inclusive autoriza la emisión de licencias de conducir de conductores profesionales, no profesionales y especiales.

Del control del tránsito a nivel nacional y en las vías de la red estatal-troncales se encargarán los agentes civiles de tránsito, que son servidores públicos formados y capacitados por la Agencia Nacional de Tránsito. Dichos agentes reemplazarán a la Policía Nacional, en sus funciones de disciplinar al conductor y al peatón en el respeto a las normas de tránsito y de la revisión vehicular, documentos y títulos habilitantes para conducir.

1.3.2.2.1 Consejos consultivos nacionales y provinciales.

El Consejo Consultivo de la Agencia Nacional de Tránsito es un organismo de consulta e información del Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito.

De conformidad con el Art. 25 de la presente Ley está integrado por: el Ministro del Sector o su delegado, un delegado de cada uno de los Ministerios de Educación y de Salud; un delegado de las Federaciones Nacionales de Transporte, un delegado de la Federación de Choferes Profesionales de Transporte, un delegado de las escuelas de conducción profesionales y otro de las no profesionales, un delegado de las asociaciones automotrices del Ecuador y un delegado de las veedurías ciudadanas.

El Ministro del Sector presidirá el Consejo Consultivo Nacional y el Secretario será el Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Tránsito.

Sus principales atribuciones son: suscribir los contratos de operación de servicios de transporte terrestre, nombrar al personal de la Agencia Nacional de Tránsito, recaudar y administrar los recursos económicos y patrimoniales de la institución y autorizar y regular los cursos de las escuelas de formación de conductores.

1.3.2.2.2 Unidades administrativas regionales y provinciales.

Son entes encargados de ejecutar las políticas y resoluciones emitidas por el Ministerio de Transporte y por la Agencia Nacional, en las regiones o provincias que la ANT determine. Son nombradas por el Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Tránsito.

Se encargan de la gestión administrativa y económica del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Estas unidades administrativas desaparecerán una vez que los Gad's asuman la competencia en estas materias.

1.3.2.2.3 Comisión de Tránsito del Ecuador.

La Comisión de Tránsito del Ecuador es una persona jurídica pública, desconcentrada y con autonomía funcional, administrativa, financiera y presupuestaria, con domicilio en Guayaquil y con jurisdicción en la red estatal-troncales nacionales y demás circunscripciones territoriales que le fueren delegadas por los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales. Se encargará de la actividad operativa y de los servicios del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial dentro de las jurisdicciones antes indicadas, bajo la regulación y planificación de sus actividades con la ANT.

El Directorio de la CTE será una institución de carácter nacional, estará conformado por un delegado del Ministerio de Transporte, uno del Presidente de la República, el Ministro del Interior o su delegado y dos representantes de la Asociación de Municipalidades del Ecuador (AME). Dentro de este órgano de control se encuentran actualmente las Jefaturas y Subjefaturas de Tránsito.

1.3.2.3 Gobiernos autónomos descentralizados

Estos Gobiernos Autónomos Descentralizados son personas jurídicas de Derecho Público, que gozan de autonomía, política, administrativa y financiera y que funcionan a nivel regional, provincial, municipal y parroquial. Con el propósito de descentralizar las gestiones del Estado; el Estado confiere a los Gad's competencias en los ámbitos como: tránsito, transporte terrestre y seguridad vial con la transferencia del talento humano y recursos financieros desde el gobierno central.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, de acuerdo con el Art.30.3, son responsables de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, sujetándose a lo que disponga la Agencia Nacional de Tránsito.

1.3.2.3.1 Unidades del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial de los gobiernos autónomos descentralizados.

Las autoridades regionales, metropolitanas o municipales, conforme lo estipula el Art. 30.2, se encargarán de controlar el tránsito y la seguridad vial a través de las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, constituidas por estas mismas instituciones, organizadas, administradas y financiadas económicamente por éstos.

Dichas unidades serán conformadas con personal civil especializado, seleccionado y contratado por el Gobierno Autónomo Descentralizado y formado por la Agencia de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Estas unidades entrarán en funciones, una vez que hayan asumido la competencia los Gobiernos Autónomos Descentralizados, hasta que eso ocurra estas actividades las seguirán desempeñando las Jefaturas y Subjefaturas de Control del Tránsito y Seguridad Vial .

1.3.3 Infracciones de Tránsito

1.3.3.1 Generalidades

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

Son culposas porque el agente que lo provoca no tiene la intención de causar daño, pero sin embargo ocurre por su falta de precaución o cuidado, lo que le hace merecedor del reproche del Estado y la sociedad por su conducta negligente o imprudente, que además está tipificada y sancionada por las leyes.

La obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios consiste en hacer responsables de la reparación económica también a las personas jurídicas o naturales, propietarias del conductor del vehículo, así como también incluye a los dueños de los talleres mecánicos y a los propietarios, administradores o arrendatarios de almacenes, garajes, depósitos o aparcamientos de vehículos automotores, cuando sus empleados hayan conducido un vehículo confiado a su cuidado.

Las infracciones de tránsito de acuerdo con el Art.110 *ibídem*, no serán punibles, cuando se hayan producido por caso fortuito o fuerza mayor.

El caso fortuito es una circunstancia proveniente de la naturaleza, algo que se presentó inesperadamente, que el ser humano no pudo predecir, como por ejemplo: deslaves, fallas mecánicas del automotor no previstas, etc.

La fuerza mayor es la orden superior que emana de un jefe, la misma que debe cumplirse al pie de la letra, por ejemplo: el conductor recibe la orden de salir en la noche y como tiene que obedecer no tiene tiempo de revisar las condiciones mecánicas del vehículo o de informarse sobre el mal estado de la vía.

1.3.3.2. Definiciones

La infracción de tránsito es un incumplimiento de la normativa de circulación de vehículos que acarrea una sanción administrativa.

En el caso de las infracciones de tráfico más graves, la sanción puede ser de orden penal, hasta el punto de acarrear penas privativas de libertad.

La definición más completa se encuentra en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que define:

Art. 106.- “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito”.

En síntesis, la Tesista deduce que las infracciones de tránsito son las faltas de carácter culposo que se cometen contra las normas que regulan el tránsito vehicular y que por ocasionar daños materiales, lesiones o muerte a las personas conllevan a una sanción sea de tipo económico o privativa de libertad.

1.3.3.3 Clases

El artículo 107 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial señala que las infracciones de tránsito se dividen en delitos y contravenciones.

Dicha clasificación coincide con la clasificación de las infracciones del Código Penal vigente.

1.3.3.3.1 Delitos

Según la legislación penal y la doctrina existen dos tipos de delitos: dolosos y culposos. En materia de tránsito sólo se admiten los delitos culposos.

En el delito culposo se omite una reglamentación, ley o regulación y en este sentido se está faltando al deber ciudadano de acatamiento, es decir se convierte en un comportamiento antijurídico. En el delito culposo no existe la intención de causar daño.

Machicado, Jorge en su obra del año 2009 dice que “Los elementos del delito culposo son: la acción, la tipicidad, la antijuridicidad, la imputabilidad y la culpabilidad. Son los componentes y características no independientes, que

constituyen el concepto del delito”. (pág.2)

Mientras que Alvarado en el año 2005, define al delito de tránsito de la siguiente manera “Es un acontecimiento imprevisible consecuencia de la negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos o de órdenes legítimas de las autoridades y agentes de tránsito a cargo de su control y vigilancia, por parte del conductor o chofer del mismo”. (pág. 98).

La Tesista al respecto considera que el delito de tránsito es un hecho no premeditado, pero que ocurre por la culpa del que está al mando del volante, debiendo suponerse que éste podía hacer algo para evitar que el percance se suscite o sus consecuencias disminuyan.

Según el inciso segundo del Art. 108 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la acción para perseguir los delitos es pública de instancia oficial.

El ejercicio de la acción penal pública de tránsito le corresponde al Fiscal. Él es quien interviene en la investigación de los delitos, mediante la práctica de diligencias y una vez que obtiene elementos probatorios suficientes, acusa al supuesto infractor ante el Juez de Tránsito o a falta de éste el Juez de Garantías Penales.

Los delitos de tránsito se producen por cuatro factores principales:

- humano,
- mecánico,
- vial y
- climatológico.

Factor humano:

Los accidentes de tránsito encuentran sus causas en una diversidad de variables. Los expertos afirman que el 96% de éstos se producen por fallas humanas del conductor o del peatón.

Serani, en su obra *Accidentes de Tránsito del año 2011* expresa que “Respecto al conductor, las causales más frecuentes de accidentes del tránsito, en orden de mayor a menor frecuencia, son:

- No respetar las señalizaciones del tránsito;
- Manejo descuidado;
- Conducir a velocidad inadecuada;
- Alcoholismo y otras drogas;
- Adelantar sin suficiente espacio ni tiempo;
- Obstruir pista de circulación en sentido contrario.

En relación con el peatón, las causales más frecuentes están en el siguiente orden:

- No respetar las señalizaciones de tránsito, particularmente semáforos y utilización de pasos peatonales;
- No utilizar las pasarelas sobre nivel;
- Cruzar vías descuidadamente en las zonas rurales”. (pág.2).

Las fallas humanas han sido la causa principal por la que se han producido muchas muertes en el Ecuador y el mundo, teniendo su base en la imprudencia, negligencia e inobservancia de las normas de tránsito tanto de conductores como de patones.

Conducir en estado de embriaguez provoca que la persona disminuya transitoriamente su capacidad de atención y destreza al volante; circular con

exceso de velocidad impide controlar en cierto momento el vehículo, saliéndose de control.

Factor mecánico:

Si el vehículo tiene desajustes mecánicos, averías en los frenos, defectos en la dirección, problemas importantes de suspensión, neumáticos inservibles para circular, es muy peligroso y también es un peligro para el ocupante de la calzada y sólo se requerirá la concurrencia de circunstancias generadoras de un siniestro para que éste se produzca.

Este factor se presenta cuando el conductor no mantiene en buenas condiciones y con todas las seguridades el vehículo; por ejemplo maneja con llantas lisas, sistemas de freno averiados, repuestos defectuosos, etc.

Factor vial:

Las vías públicas por las cuales circulan los conductores a nivel nacional no gozan de buena calidad, lo que hace que exista una gran cantidad de accidentes de tránsito por falta de mantenimiento y de señalización adecuada.

El mal estado de las vías no es nada nuevo en el Ecuador, según el SIAT, el 5% de los accidentes de tránsito se dan por el mal estado de las vías, considerando a las vías Alóag- Santo Domingo y Pifo- Papallacta como las rutas con mayor cantidad de accidentes. La despreocupación y la falta de percepción del conductor son causas adicionales para ello.

Factor climatológico:

La lluvia, nieve, hielo, niebla, humo y luminosidad son algunos de los principales constituyentes de las condiciones meteorológicas reinantes que pueden influir en la producción del siniestro; afectando por un lado la visibilidad, la que puede

verse atenuada, disminuida e incluso anulada impidiendo percibir con suficiente tiempo y espacio la situación de riesgo, imposibilitando consecuentemente la realización de maniobras de evasión o frenado.

Por desgracia, el medio ambiente influye mucho en la suscitación de accidentes de tránsito que ocurren por el derrumbe de peñascos, neblina, pertinaces lluvias, que hacen que los conductores choquen o resbalen sus vehículos.

DELITOS DE TRÁNSITO.

Los delitos de tránsito están tipificados en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y a continuación se hace una enumeración de todos ellos en los siguientes artículos:

Art. 126.- Quien conduciendo un vehículo en estado de embriaguez, o bajo los efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, ocasionare un accidente de tránsito del que resultaren muertas una o más personas será sancionado con reclusión mayor ordinaria de ocho a doce años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos a motor y multa equivalente a treinta (30) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general.

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

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

Art. 127.- Será sancionado con prisión de tres a cinco años, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo y multa de veinte (20) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, quien ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas, y en el que se verifique cualquiera de las siguientes circunstancias:

- a) Negligencia;
- b) Impericia;
- c) Imprudencia;
- d) Exceso de velocidad;
- e) Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo;
- f) Inobservancia de la presente Ley y su Reglamento, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito.

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

Art. 128.- El contratista y/o ejecutor de una obra que por negligencia o falta de previsión del peligro o riesgo en la ejecución de obras en la vía pública, ocasione un accidente de tránsito del que resulten muerta o con lesiones graves una o más personas, será sancionado con prisión de tres a cinco años, multa de veinte (20) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, y el resarcimiento económico por las pérdidas producidas por el accidente.

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

De verificarse por parte de las autoridades de tránsito que existe falta de previsión del peligro o riesgo durante la ejecución de obras en la vía pública, dicha obra será suspendida hasta subsanar la falta de previsión mencionada, sancionándose a la persona natural o jurídica responsable hasta por 20 remuneraciones básicas unificadas.

Art. 129.- Será sancionado con prisión de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo, multa de quince (15) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, quien ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas, y en el que se verifique que la circunstancia del accidente se debió a cansancio, sueño o malas condiciones físicas del conductor, con sujeción a los parámetros específicos establecidos en el Reglamento a esta Ley.

La misma multa se impondrá al empleador que hubiere exigido o permitido al conductor trabajar en dichas condiciones, en el caso del transporte público además se suspenderá la operación de la compañía por el plazo de hasta 60 días.

Art. 130.- Quien condujere un vehículo a motor con licencia de conducir suspendida temporal o definitivamente, y causare una infracción de tránsito será sancionado con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.

Art. 131.- 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.

Art. 132.-Cuando por efecto de un accidente de tránsito resulten solamente daños materiales a terceros cuyo costo de reparación sea mayor a dos (2) remuneraciones y no exceda de seis (6) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, el responsable será sancionado con multa de dos (2) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, y reducción de seis (6) puntos en su licencia de conducir; sin perjuicio de la responsabilidad civil para con terceros a que queda sujeto por causa del delito.

En caso de reincidencia se lo sancionará con el doble de la multa pecuniaria y la pérdida de doce (12) puntos.

Si como consecuencia del accidente de tránsito se causan solamente daños materiales a terceros cuyo costo de reparación excedan las seis remuneraciones básicas unificadas, el responsable será sancionado con el doble de la multa establecida en el primer inciso; y, reducción de nueve (9) puntos en su licencia de conducir. En cualquier caso el propietario del vehículo será solidariamente responsable de los daños civiles.

Art. 133.- Quien sin estar legalmente autorizado para conducir vehículos a motor, o haciendo uso de una licencia de conducir de categoría y clase inferior a la necesaria según las características del vehículo, conduzca un vehículo e incurra en cualquiera de las circunstancias señaladas en los artículos anteriores, será reprimido con el máximo de la pena correspondiente.

Art. 134.- Cuando el responsable del accidente no sea el conductor de un vehículo sino el peatón, pasajero, controlador u otra persona, éste será reprimido con las penas previstas en los artículos anteriores, rebajadas de un tercio a la mitad, según las circunstancias del delito, a excepción de la pérdida de puntos que se aplica en forma exclusiva a los conductores infractores.

Art. 135.- Quien ocasione un accidente de tránsito con un vehículo sustraído, será reprimido con el máximo de las penas establecidas para la infracción cometida, aumentadas en la mitad, sin perjuicio de la acción penal a que haya lugar por la sustracción del automotor.

Art. 135.1.- Será sancionado con prisión de 6 meses a un año, suspensión de la licencia de conducir por el mismo plazo, multa de tres a cinco salarios básicos unificados del trabajador en general, quien conduzca un vehículo de transporte público internacional, intraregional, interprovincial, intraprovincial con exceso de pasajeros. Será responsable solidariamente el propietario del vehículo y la operadora a la cual pertenece, la misma que será sancionada con la suspensión de hasta 60 días de sus permiso de operación sin perjuicio de las demás sanciones previstas en la ley.

Art. 135.2.- Será sancionado con prisión de 6 meses a un año, suspensión de la licencia de conducir por el mismo plazo, multa de tres a cinco salarios básicos unificados del trabajador en general, quien conduzca un vehículo de transporte público y/o comercial, con llantas lisas o daños mecánicos previsibles. Será responsable solidariamente el propietario del vehículo y la operadora a la cual pertenece, la misma que será sancionada con la suspensión de hasta 60 días de su permiso de operación sin perjuicio de las demás sanciones previstas en la ley.

Art. 136.- El conductor de un vehículo automotor que lo utilice como medio para la comisión de un delito que no sea de aquellos tipificados por esta Ley, además de su responsabilidad como autor cómplice o encubridor del hecho, será sancionado por el juez que sentencie la causa con la revocatoria definitiva de la licencia para conducir. La sanción deberá ser notificada a las autoridades de tránsito competentes.

Art. 137.- Para los casos de los delitos que se perpetren en las circunstancias señaladas en los artículos 126, 127, 128 y 129, y cuyos resultados fueren lesiona

las personas, las penas privativas de libertad previstas en cada uno de estos artículos se modificarán de acuerdo a la siguiente escala:

- a) Las tres cuartas partes, si el accidente causare pérdida de órgano principal, enfermedad, lesión o incapacidad laboral permanentes;
- b) La mitad, si el accidente causare incapacidad laboral o enfermedad que exceda de noventa días;
- c) Un tercio, si el accidente causare incapacidad laboral o enfermedad de sesenta a noventa días; y,
- d) Un cuarto, si el accidente ocasionare incapacidad laboral o enfermedad de treinta y uno a cincuenta y nueve días.

1.3.3.2 Contravenciones

Las contravenciones de tránsito son en otras palabras todo acto jurídico que perjudica al desarrollo y la seguridad social, en contraste con el interés común de la administración, interés tutelado por las normas jurídicas de tránsito que imperan.

La contravención de tránsito no sería más que el pequeño quebrantamiento de las normativas legales que regulan el tránsito y la movilidad en una sociedad, sin llegar a producir verdadera alarma social y que es sancionada con carácter preventivo.

En cuanto a las contravenciones, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial las clasifica en: leves, graves y muy grave, y se clasifican a su vez en leves de primera, segunda y tercera clase, y graves de primera, segunda y tercera.

- Contravenciones leves de primera clase:

Art.139.- Incurren en contravención leve de primera clase y serán sancionados

con multa equivalente al cinco por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 1.5 puntos en su licencia de conducir:

- a) El conductor que use inadecuada y reiteradamente la bocina u otros dispositivos sonoros contraviniendo las normas establecidas en el Reglamento de la presente Ley y demás normas aplicables, referente a la emisión de ruidos;
- b) Quien conduzca un vehículo automotor sin las placas de identificación correspondientes y de conformidad con lo establecido en el Reglamento;
- c) El conductor de transporte público de servicio masivo de personas y comercial, cuyo vehículo circule sin los distintivos e identificación reglamentarios, sobre el tipo de servicio que presta la unidad que conduce;
- d) La persona con discapacidad, que conduzca un vehículo adaptado a su discapacidad, sin la identificación o distintivo correspondiente;
- e) El conductor de un vehículo automotor que circule con personas en los estribos, pisaderas, parachoques o colgados de las carrocerías de los vehículos;
- f) El conductor de un vehículo de servicio público que no presente la lista de pasajeros tratándose de transporte público interprovincial o internacional;
- g) El conductor que no mantenga la distancia prudente de seguimiento de conformidad con el Reglamento;
- h) Los conductores que no utilicen el cinturón de seguridad;
- i) El conductor de un vehículo de transporte público o comercial que no advierta mediante una leyenda adecuada la prohibición de arrojar basura o cualquier otro objeto a la vía pública; o, no ponga a disposición de los pasajeros recipientes o fundas para recolección de basura;
- j) Los peatones que en las vías públicas no transiten por las aceras o zonas de seguridad destinados para el efecto, que ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencia, no dejen la vía libre;
- k) Quien desde el interior de un vehículo arroje a la vía pública desechos que contaminen el medio ambiente;
- l) Quien ejerce actividad comercial o de servicio sobre las zonas de seguridad peatonal o calzadas;
- m) Los ciclistas que circulen por sitios en los que no esté permitida su circulación;

- n) Los motociclistas que circulen por sitios en los que no esté permitida su circulación;
- o) El comprador de un vehículo automotor que no registre, en el organismo de tránsito correspondiente, el traspaso de dominio del bien, dentro del plazo de treinta días, contado a partir de la fecha del respectivo contrato;
- p) Los dueños o cuidadores de animales que los abandonen o los dejen vagar por las calles o carreteras, o los condujeran sin las debidas precauciones;
- q) Los ciclistas y conductores de vehículos de tracción animal que no respeten las señalización reglamentaria respectiva; y,
- r) El propietario de un vehículo que instale, luces, faros o neblineros en sitios prohibidos que no cumplan la norma de acuerdo al reglamento.

En los casos señalados en las contravenciones a), d), i), j), k), l), p) y q) a los conductores de automóviles, motocicletas, ciclistas, y peatones en general, se los sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el presente artículo.

- Contravenciones leves de segunda clase:

Art. 140.- Incurren en contravención leve de segunda clase y serán sancionados con multa equivalente al diez por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 3 puntos en su licencia de conducción:

- a) El conductor nacional o extranjero de un vehículo automotor que circule contraviniendo las normas establecidas en el Reglamento de la presente Ley y demás disposiciones aplicables, relacionadas con la emanación de gases;
- b) El conductor nacional o extranjero que no conduzca su vehículo por la derecha en las vías de doble dirección;
- c) El conductor nacional o extranjero que invada con su vehículo las vías exclusivas asignadas a los buses de transporte público;
- d) El conductor nacional o extranjero de un vehículo automotor que no lleve en el mismo, un botiquín de primeros auxilios y un extintor de incendios, de

conformidad con lo establecido en el Reglamento de la presente Ley;

e) El conductor que estacione un vehículo en los sitios prohibidos por la Ley o el Reglamento; o que, sin derecho, estacione su vehículo en los espacios destinados a un uso exclusivo de personas con discapacidad o mujeres embarazadas; o estacione su vehículo obstaculizando rampas de acceso para discapacitados, puertas de garaje o zonas de circulación peatonal;

f) El conductor que obstaculice el tránsito vehicular al quedarse sin combustible el vehículo que conduce;

g) El conductor de un vehículo automotor particular que transporte a niñas o niños sin el correspondiente dispositivo homologado de seguridad infantil, de conformidad con lo que se establezca en el Reglamento;

h) El conductor que no detenga el vehículo, antes de cruzar una línea férrea, de buses de transporte rápido en vías exclusivas, o similares;

i) Quien conduzca o instale, sin autorización del organismo competente, en los vehículos particulares o públicos, sirenas o balizas de cualquier tipo, en cuyo caso además de la sanción establecida en el presente artículo, se le retirarán las balizas, o sirenas del vehículo;

j) El conductor que en caso de desperfecto mecánico no use o no coloque adecuadamente los triángulos de seguridad, conforme lo establecido en el Reglamento;

k) El conductor que conduzca un vehículo con vidrios con películas antisolares oscuras, polarizados o cualquier tipo de adhesivo que impidan la visibilidad del conductor, excepto los autorizados en el reglamento respectivo;

l) El conductor que utilice el teléfono celular mientras conduce y al momento de hablar no haga uso del dispositivo homologado de manos libres;

m) El conductor de transporte público de servicio masivo que incumpla las tarifas preferenciales fijadas por la Ley en beneficio de los niños, estudiantes, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidades;

n) El conductor que no encienda las luces del vehículo en horas de la noche o conduzca en sitios oscuros como túneles con las luces apagadas;

o) El conductor, controlador o ayudante de transporte público o comercial que maltrate de palabra a los usuarios;

- p) Las personas que, sin permiso de la autoridad de tránsito competente, realicen actividades o competencias deportivas en las vías públicas, con vehículos de tracción humana o animal;
- q) Los propietarios de mecánicas, estaciones de servicio, talleres de bicicletas, motocicletas, y de locales de reparación o adecuación de vehículos en general, que presten sus servicios en la vía pública;
- r) Los propietarios de vehículos de servicios público, comercial o privado que instalen en sus vehículos equipos de video o televisión en sitios que pueden provocar la distracción del conductor;
- s) El conductor de un vehículo que presta servicio de transporte urbano que circule con las puertas abiertas;
- t) Los conductores nacionales o extranjero de vehículos pesados que circulen por zonas restringidas sin perjuicio de que se cumpla con lo estipulado en las ordenanzas municipales; y,
- u) Quien conduzca un vehículo a motor sin portar su licencia de conducir o que la misma se encuentre caducada.

En los casos señalados en las contravenciones e), f), i), o), p), q), y u) a los conductores de automóviles, motocicletas, ciclistas y peatones en general, se los sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el presente artículo.

- Contravenciones leves de tercera clase:

Art. 141.- Incurren en contravención leve de tercera clase y serán sancionados con multa equivalente al quince por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general, y reducción de 4,5 puntos en su licencia de conducir:

- a) Los conductores nacionales o extranjeros que, al descender por una pendiente, apaguen el motor de sus vehículos;
- b) El conductor que realice cualquier acción para evadir el pago de los peajes o peajes automáticos en los sitios legalmente establecidos;

- c) El conductor que conduzca un vehículo en sentido contrario a la vía normal de circulación, siempre que la respectiva señalización esté clara y visible;
- d) El conductor que transporte carga sin colocar en los extremos sobresalientes de la misma, banderines rojos en el día o luces en la noche, de acuerdo a lo establecido en el reglamento de la presente Ley, o sin observar los requisitos exigidos en los respectivos reglamentos;
- e) El conductor de un vehículo a diesel cuyo tubo de escape no esté instalado de conformidad con el reglamento;
- f) El propietario o conductor de un vehículo automotor que, en caso de emergencia o calamidad pública, luego de ser requeridos, se niegue a prestar la ayuda solicitada;
- g) Los conductores de vehículos a motor que, ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencia, no dejen la vía libre;
- h) El conductor que detenga o estacione un vehículo automotor en lugares no permitidos, para dejar o recoger pasajeros o carga, o por cualquier otro motivo;
- i) El conductor que estacione un vehículo automotor en cualquier tipo de vías, sin tomar las precauciones reglamentariamente establecidas para evitar un accidente de tránsito o lo deje abandonado en la vía pública;
- j) El conductor de un taxi, que no utilice el taxímetro las 24 horas, altere su funcionamiento o no lo ubique en un lugar visible al usuario;
- k) Los conductores de un vehículo automotor que tenga, según el Reglamento, la obligación de tener cinturones de seguridad y no exija el uso a sus usuarios o acompañantes;
- l) El conductor que haga cambio brusco o indebido de carril;
- m) El conductor de un vehículo de transporte público masivo de pasajeros que cargue combustible cuando se encuentren prestando el servicio de transporte;
- n) Los conductores que lleven en sus brazos o en sitios no adecuados a personas, animales u objetos;
- o) El conductor que conduzca un vehículo sin luces, en mal estado de funcionamiento, no realice el cambio de las mismas en las horas y circunstancias que establece el Reglamento o no utilice las luces direccionales luminosas antes de efectuar un viraje o estacionamiento;

- p) El conductor que adelante a un vehículo de transporte escolar mientras éste se encuentre estacionado, en lugares autorizados para tal efecto, y sus pasajeros estén embarcando o desembarcando;
- q) El conductor de vehículos de propiedad del sector público ecuatoriano que condujere el vehículo oficial fuera de las horas de oficina, sin portar el respectivo salvoconducto;
- r) Los conductores de vehículos de transporte público masivo que se negaren a transportar a los ciclistas con sus bicicletas, siempre que el vehículo se encuentre adecuado para transportar bicicletas;
- s) Los conductores nacionales o extranjeros que no respeten el derecho preferente de los ciclistas en los desvíos y avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías;
- t) El conductor nacional o extranjero que invada con su vehículo, circulando o estacionándose, las vías asignadas para uso exclusivo de los ciclistas;
- u) Los conductores nacionales o extranjeros, de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuadrones que transporte un número de personas superior a la capacidad permitida, de conformidad con lo establecido el reglamento;
- v) Los conductores nacionales o extranjeros de motocicletas o similares que transporten a un número de personas superior a la capacidad permitida del vehículo;
- w) Quien altere la circulación y la seguridad peatonal, por colocar obstáculos en la vía pública sin la respectiva autorización o sin fijar los avisos correspondientes;
- x) El conductor nacional o extranjero que dejare en el interior del vehículo a niñas o niños solos, sin supervisión de un adulto;
- y) El que condujere un vehículo diferente al autorizado en el tipo de licencia que lecorresponda; y,
- z) El conductor nacional o extranjero, controlador o ayudante de transporte público o comercial que maltrate de obra a los usuarios.

En los casos señalados en las contravenciones b), q), r), w), y); y, z) a los conductores de automóviles, motocicletas, ciclistas y peatones en general, se los sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el presente artículo.

- Contravenciones graves de primera clase:

Art. 142.- Incurren en contravención grave de primera clase y serán sancionados con multa equivalente al treinta por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 6 puntos en su licencia de conducir:

- a) El conductor nacional o extranjero que desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito, o que no respete las señales manuales de dichos agentes, en general toda señalización colocada en las vías públicas, tales como: semáforos, pare, ceda el paso, cruce o preferencia de vías;
- b) Quien adelante a otro vehículo en movimiento en zonas o sitios peligrosos, tales como: curvas, puentes, túneles, al coronar una cuesta o contraviniendo expresas normas reglamentarias o de señalización;
- c) El conductor nacional o extranjero que altere la circulación y la seguridad del tránsito vehicular, por colocar obstáculos en la vía pública sin la respectiva autorización o sin fijar los avisos correspondientes;
- d) Los conductores de vehículos de transporte escolar que no porten elementos distintivos y luces especiales de parqueo, que reglamentariamente deben ser utilizadas en las paradas para embarcar o desembarcar estudiantes;
- e) El conductor que falte de palabra a la autoridad o agente de tránsito;
- f) Los conductores de vehículos de transporte público que por rebasar o adelantarse entre sí pongan en riesgo la integridad de pasajeros y transeúntes;
- g) El conductor que con un vehículo automotor excediere dentro de un rango moderado los límites de velocidad permitidos, de conformidad con el reglamento correspondiente;
- h) El conductor que conduzca un vehículo a motor que no cumpla las normas y condiciones técnico mecánicas adecuadas conforme lo establezca el reglamento respectivo, debiendo además retenerse el vehículo hasta que supere la causa de la infracción;
- i) El conductor profesional que sin autorización, preste servicio de transporte público, comercial o por cuenta propia fuera del ámbito geográfico de prestación autorizada en el título habilitante correspondiente; se exceptúa el conductor de taxi que fletado excepcionalmente transporte pasajeros fuera del ámbito de

operación, quedando prohibido establecer rutas y frecuencias;

j) El conductor que conduzca un vehículo automotor particular con uno o más neumáticos que superen los límites de desgaste que determinen los reglamentos, debiendo además retenerse el vehículo hasta superar la causa de la infracción;

k) El propietario de un automotor de servicio público, comercial o privado que confíe su conducción a personas no autorizadas; y,

l) El conductor y los acompañantes, en caso de haberlos, de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuadrones que no utilicen adecuadamente prendas visibles retro-reflectivas y casco de seguridad homologados de conformidad con lo establecido en el Reglamento.

En los casos señalados en las contravenciones e), i), k), y l) a los conductores de automóviles, motocicletas, ciclistas y peatones en general, se los sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el presente artículo.

- Contravenciones graves de segunda clase:

Art. 143.- Incurren en contravención grave de segunda clase y serán sancionados con multa equivalente al cuarenta por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 7,5 puntos en su licencia de conducir:

a) Los conductores que detengan o estacionen vehículos en sitios o zonas que entrañen peligro, tales como: curvas, puentes, ingresos y salidas de los mismos, túneles, así como el ingreso y salida de éstos, zonas estrechas, de poca visibilidad, cruces de caminos, cambios de rasante, pendientes, o pasos a desnivel, sin tomar las medidas de seguridad señaladas en los reglamentos;

b) El conductor que conduciendo un vehículo automotor cause, con éste o con los bienes que transporta, daños o deterioro a la superficie de la vía pública;

c) El conductor que derrame en la vía pública, sustancias o materiales deslizantes, inflamables o contaminantes, salvo caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobados;

d) El conductor que transporte material inflamable, explosivo o peligroso en

vehículos no acondicionados para el efecto, o sin el permiso de la autoridad competente; y los conductores no profesionales que realizaren esta actividad con un vehículo calificado para el efecto;

e) Quien construya o mande a construir reductores de velocidad sobre la calzada de las vías, sin previa autorización e inobservando las disposiciones del respectivo Reglamento;

f) Quienes roturen o dañen las vías de circulación vehicular sin la respectiva autorización, dejen escombros o no retiren los desperdicios de la vía pública luego de terminadas las obras;

g) Quienes, por labores de fumigación agrícola, no retiren los residuos de la vía pública; y,

h) Al conductor de transporte público, comercial y cuenta propia que realiza el servicio de transporte de pasajeros y carga cuyo vehículo no porte las franjas retroreflectivas establecidas en el Reglamento.

En los casos señalados en las contravenciones b, e), f), g); y, h) a los conductores de automóviles, motocicletas, ciclistas, peatones y personas en general, se los sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el presente artículo.

- Contravenciones graves de tercera clase:

Art. 144.- Incurren en contravención grave de tercera clase y serán sancionados con multa del cincuenta por ciento (50%) de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 9 puntos en el registro de su licencia de conducir:

a) El conductor nacional o extranjero que ocasione accidente de tránsito del que resulten solo daños materiales a terceros, cuyos costos sean inferiores a dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general;

b) El menor adulto, mayor a dieciséis años, que al conducir no se encuentre acompañado de un adulto que posea licencia;

- c) El conductor extranjero que habiendo ingresado legalmente al país se encuentre brindando servicio de transporte comercial dentro de las zonas de frontera; y,
- d) El conductor de transporte por cuenta propia o comercial que excediere el número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor.

- Contravención muy grave:

Art. 145.- Incurrir en contravención muy grave y será sancionado con prisión de tres días, multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:

- a) Quien conduzca sin haber obtenido la licencia;
- b) Quien conduzca con licencia anulada, revocada o suspendida, la misma que deberá ser retirada inmediatamente por el agente de tránsito;
- c) Quien condujere un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce;
- d) El conductor que faltare de obra a la autoridad o agente de tránsito;
- e) El conductor, que con un vehículo automotor excediere los límites de velocidad fuera del rango moderado, de conformidad con el reglamento correspondiente;
- f) Quién conduzca un vehículo prestando servicios de transporte de pasajeros o bienes sin contar con el título habilitante correspondiente, o, realice un servicio diferente para el que fue autorizado; si además el vehículo hubiere sido pintado con el mismo color y características de los vehículos autorizados, el juez dispondrá que el vehículo con el que se cometió la infracción sea pintado con un color distinto al de las unidades de transporte público o comercial y prohibirá su circulación, hasta tanto se cumpla con dicha obligación; dicho cumplimiento sólo será probado, con la certificación que para el efecto extenderá la Autoridad competente correspondiente, previa la respectiva verificación, que estará bajo su responsabilidad. Los costos del cambio de pintura del vehículo estarán a cargo del contraventor;
- g) Quienes participen con vehículos a motor en competencias en la vía pública, sin el permiso correspondiente; y,

h) Quien causare un accidente de tránsito, del que resulte herida o lesionada alguna persona, produciendo enfermedad o incapacidad física para efectuar sus tareas habituales, menor a quince días.

En el caso del literal a) no se aplicará la reducción de puntos. En los casos señalados en los literales c), f) y h), no se aplicará la pena de prisión y el infractor será sancionado con mínimo dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general y el vehículo será retenido por el plazo mínimo de 7 días. El vehículo sólo será devuelto cuando se cancele el valor de la multa correspondiente, y el propietario del vehículo será solidariamente responsable del pago de esta multa.

La reincidencia en el cometimiento de las infracciones contenidas en este artículo serán sancionadas con el doble de lo establecido.

Art 145.1.- Incorre en contravención muy grave quien condujere un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes o drogas en cuyo caso será sancionado con una multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, reducción de quince (15) puntos de su licencia de conducir y treinta (30) días de prisión.

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

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

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

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

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

1.3.3.4 Circunstancias

Según el Art. 119 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial a más de las establecidas en el Código Penal, son circunstancias agravantes y atenuantes.

1.3.3.4.1 Agravantes.

El Código Penal define en su Art. 30, a las circunstancias agravantes de esta manera:

“Son circunstancias agravantes cuando no son constitutivas o modificatorias de la infracción, todas las que aumentan la malicia del acto, o la alarma que la

infracción produce en la sociedad, o establecen la peligrosidad de sus autores”.

Sin embargo, también es importante conocer la importante definición que tiene el autor García en su obra del año 2010 sobre el tema, “Son aquellas circunstancias accidentales al delito y concurrentes con la acción delictiva que producen el efecto de modificar la responsabilidad criminal del sujeto determinando un mayor quantum de pena por representar una mayor antijuridicidad de la acción y/o un plus de culpabilidad en el agente”. (pág.1)

De las definiciones anteriores, la Tesista llega a la conclusión que la presencia de circunstancias agravantes complican la situación del delincuente, no le contribuyen a la reducción de la pena, más bien indican que es un individuo peligroso para la sociedad.

En el Art. 121 de la nueva Ley de Tránsito se establece que son circunstancias agravantes:

- a) Cometer la infracción en estado de embriaguez o de intoxicación por efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas;
- b) Abandonar a las víctimas del accidente o no procurarles la ayuda requerida, pudiendo hacerlo;
- c) Evadir la acción de la justicia por fuga u ocultamiento;
- d) Borrar, alterar u ocultar las señales, huellas o vestigios dejados por la infracción, u obstaculizar las investigaciones para inducir a engaño o error a la administración de justicia;
- e) Estar el infractor perseguido o prófugo por un delito de tránsito anterior;
- f) Conducir sin licencia, o con una licencia de categoría inferior a la requerida, o mientras está vigente la suspensión temporal o definitiva de la misma;
- g) No tener el automotor el seguro obligatorio de accidentes de tránsito SOAT en vigencia; y,
- h) La realización de actos tendentes a entorpecer el adecuado desenvolvimiento del proceso, entre los cuales se halla incluida la no asistencia injustificada a cualquier audiencia.

1.3.3.4.2 Atenuantes.

La Enciclopedia Jurídica Biz en el año 2010, expresa que “Son aquellas circunstancias accidentales al delito que, por incidir sobre el elemento esencial de la culpabilidad, producen el efecto de disminuir la responsabilidad criminal del sujeto determinando, en consecuencia, un menor quantum de pena”. (pág. 1).

Otra definición importante es la aparece en Código Penal, que dispone:

Art. 29.- “Son circunstancias atenuantes, todas las que se refieren a las causas impulsivas de la infracción, al estado y capacidad física e intelectual del delincuente, a su conducta con respecto al acto y sus consecuencias, disminuyen la gravedad de la infracción, o la alarma ocasionada en la sociedad, o dan a conocer la poca o ninguna peligrosidad del autor”.

Para la tesista, las circunstancias atenuantes serían factores que vendrían a disminuir la amenaza de la infracción o del autor o su nula peligrosidad, si el infractor cometió el acto punible sin intención de causar daño, bajo provocación o si se trata de un sujeto con limitaciones físicas o el perjuicio que ocasionó no produjo consecuencias irreparables.

El Art. 120 de la Ley de Tránsito vigente, considera como circunstancias atenuantes a las siguientes:

- a) El auxilio y la ayuda inmediata proporcionada a las víctimas del accidente;
- b) La oportuna y espontánea reparación de los daños y perjuicios causados, efectuada hasta antes de declararse instalada la audiencia de juicio;
- c) Dar aviso a la autoridad; y,
- d) El haber observado respeto para las autoridades y agentes de tránsito, y el acatamiento a sus disposiciones.

Serán consideradas también como circunstancias atenuantes las previstas en los numerales 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9 y 10 del artículo 29 del Código Penal.

En caso de que el infractor justifique circunstancias atenuantes a su favor y ninguna agravante la pena de reclusión se le reducirá a reclusión menor mientras que las de prisión y multa, hasta un tercio de las mismas, pero esto no aplica para el que condujo en estado de embriaguez o drogado o no prestó ningún auxilio a la víctima.

1.3.3.5 Jurisdicción y competencia de los delitos de tránsito

Según la L.O.T.T.S.V, el juzgamiento de los delitos de tránsito, corresponde en forma privativa a los Jueces de Tránsito dentro sus respectivas jurisdicciones, pero en los lugares donde no existan Juzgados de Tránsito, les corresponde conocer y resolver a los Jueces de Garantías Penales de la respectiva jurisdicción. Igual regla se aplica a los Agentes Fiscales.

1.3.3.6 Tramitación de delitos de tránsito

El procedimiento de los delitos de tránsito determinado en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se analiza a continuación, de la siguiente forma:

1. Generalidades del proceso penal de tránsito.
2. Antecedentes.
3. Indagación previa.
4. Instrucción fiscal.
5. Etapa de juicio.
6. Etapa de Impugnación.

1.3.3.6.1 Generalidades del proceso penal de tránsito.

El proceso penal de tránsito es oral, pero la Fiscalía deberá dejar constancia escrita de las diligencias practicadas con el fin de garantizar de no dejar a ninguna de las partes en indefensión. La oralidad comprende a las versiones de testigos, testimonios de peritos e intervenciones habladas de los sujetos procesales o de sus abogados dentro de las audiencias.

El sistema oral constituye el mejor medio para practicar la prueba, ya que permite al juzgador descubrir si las partes mienten o no luego del interrogatorio; además garantiza los principios de inmediación, economía y celeridad procesal.

Las diligencias de la Fiscalía, son generalmente de libre acceso al público, salvo las investigativas autorizadas por el Juez, como la detención, allanamiento e intervención de comunicaciones, como líneas de teléfono, internet, etc. Dicha excepción, se establece con la finalidad de no prevenir al sospechoso.

Las audiencias por lo general son públicas y es derecho del acusado y del ofendido, estar presentes, excepto en las de formulación de cargos, donde se dicte instrucción fiscal y del juicio, en las cuales bastará la presencia de sus abogados y el juez para que se lleve a cabo la audiencia. La presencia de sus abogados garantizará el derecho a la defensa.

El abandono o desistimiento de la parte afectada o el abandono de la acusación o el arreglo extrajudicial entre las partes, no produce la extinción penal, salvo en los delitos en que sólo hubieren daños materiales o lesiones que ocasionen incapacidad física de hasta 90 días.

La Ley de Tránsito en su Art. 173, busca ser menos drástica en cuanto al infractor que sufre un daño grave que le impida seguir con su vida normal en un accidente o en el que la única víctima sea su cónyuge o conviviente o familiares hasta el segundo grado de consanguinidad, donde el Fiscal puede conceder el

principio de oportunidad y archivar la causa. Sin embargo, esta decisión no afectará el derecho de la víctima a reclamar indemnización.

En todos los delitos de tránsito, se puede aplicar el procedimiento abreviado, menos en los que hubiera muertos. Este procedimiento acorta el proceso penal, si el infractor reconoce haber cometido el delito, el Fiscal puede solicitar la reducción del 50% de la pena establecida.

1.3.3.6.2 Antecedentes.

La acción penal en materia de tránsito tiene como antecedentes:

- a) Parte policial.
- b) Denuncia.
- c) Acusación particular.

- Parte policial:

Para Alvarado en el año 2005, expresa que “En materia de tránsito es quizá el documento más importante y la forma más rápida para tener el conocimiento del cometimiento de una infracción de tránsito”. Según el jurista, el parte policial es quien da aviso sobre el acontecimiento o sobre el accidente de tránsito, por tanto será para el juez, un elemento referencial en la sustanciación de los procesales penales de este tipo. Sin embargo no se convierte en un elemento de prueba, lo que conste allí, deberá probarlo la parte acusadora. (pág.104)

En el parte policial se debe detallar el hecho y sus circunstancias, haciendo constar un croquis y si es posible hasta fotografías del lugar dónde se cometió la infracción y sus resultados. Por lo general, éstas últimas se incluyen en el informe.

Este documento es llenado por el agente de tránsito que tuvo conocimiento de la infracción y debe ser remitido al agente fiscal dentro de un plazo de veinticuatro

horas.

- Denuncia:

La denuncia es la declaración que efectúa una persona para poner en conocimiento del Juez, Ministerio Fiscal o la policía, unos hechos que se considera que pueden constituir un delito.

En materia de delitos de tránsito, la denuncia es un relato de todos los hechos de la infracción de tránsito, en forma clara y sin falsedades y permite hacer conocer al Fiscal el cometimiento de una infracción de tránsito. Puede ser oral o escrita.

- Acusación particular:

El jurista Alvarado en el año 2005, enuncia que “Es la facultad que tiene el ofendido para ejercer el derecho mediante la vía legal para reclamar lo que le pertenece o le ha sido arrebatado o dañado” (pág.115).

Para la Tesista, la acusación particular sería el derecho del ofendido de pedir que el infractor le indemnice económicamente por todos los daños causados por la infracción. El objetivo es que al imputado se le condene en sentencia a pagar la indemnización de daños y perjuicios, pero para recibirla el ofendido debe seguir otro juicio en cuerda separada, sea por la vía civil o penal.

La acusación particular se puede presentar ante el Juez de Tránsito desde el momento en que dicho juez notifica al ofendido con la resolución del fiscal de iniciar con la instrucción hasta antes de la conclusión de la misma.

1.3.3.6.3 Indagación previa.

Para el tratadista Terán, en su obra del año 2001, “Comprende los actos investigativos que se deben realizar una vez que se conozca la existencia de un

hecho punible. Constituye el momento en que se inicia la custodia de los objetos e instrumentos del delito, así como las diligencias tendientes a identificar a sus partícipes, pues a través de la misma se pretende adelantar:

- a) Si el hecho se ha producido.
- b) Si está previsto como punible en la ley penal.
- c) La procedencia de la acción penal.
- d) La determinación de las circunstancias en que se produjo, así como la identificación de sus partícipes”. (pág.67).

La Tesista concluye que la indagación previa es la antesala del proceso penal, en la que la Fiscalía busca determinar la existencia del delito y la responsabilidad del sospechoso, a través de la recepción de pruebas materiales, testimoniales y documentales; inclusive identificar las circunstancias en que se produjo el hecho punible para poder iniciar el proceso penal.

De la indagación previa se puede deducir que posee las siguientes características:

- 1.-Establece si es necesario continuar con la investigación o no;
- 2.- Constituye una pieza esencial o básica para la etapa de instrucción o del juicio;
- 3.- Es integral;
- 4.- La información que se obtenga en ella es reservada pero el abogado defensor puede conocerla al momento en que el sospechoso va a rendir su versión.

Esta fase comienza con el conocimiento del delito de tránsito por el Fiscal a través del parte policial, denuncia o acusación particular.

Conforme lo determina la Ley de Tránsito, la indagación previa no puede extenderse más de 30 días, en delitos sancionados con prisión y de 45 días en los sancionados con reclusión, contados desde la fecha en que el Fiscal tuvo conocimiento del hecho.

Si durante estos plazos, el Fiscal no encontrare méritos para deducir imputación ni

para establecer la existencia del delito, el Juez deberá archivar el caso.

Dentro de esta fase, el personal de la Agencia Nacional de Tránsito o la Comisión de Tránsito del Ecuador, en los lugares que ejerzan la competencia los Gobiernos Autónomos Descentralizados, deberán constituir la cadena de custodia para investigaciones sobre el infractor, las huellas, vestigios encontrados en el lugar del accidente y elaborar el parte de accidente de tránsito y remitirlo a las autoridades competentes. De estas investigaciones se encargarán la ANRCTTTSV y la Oficina de Investigaciones de la CTE.

La cadena de custodia es una garantía procesal que asegura que el elemento que pretende hacerse valer como prueba en el juicio, sea efectivamente aquel que fue recaudado o practicado y que su integridad no ha sido sustituida o alterada a lo largo del proceso penal. De los indicios probatorios encontrados en el lugar del accidente depende la iniciación del juicio.

El personal especializado o de la Agencia Nacional de Tránsito o la OIAT de la CTE, serán los encargados de realizar las diligencias de reconocimiento del lugar de los hechos, investigaciones, inspección técnica ocular y peritajes de sus respectivas jurisdicciones, mientras que los reconocimientos médicos de lesiones, heridas y autopsia debe realizarse como lo indica el Código de Procedimiento Penal, esto es a través de médicos legistas. En los últimos casos, los peritos deberán hacer constar en sus informes: la fecha probable de la muerte o lesiones, las causas que lo produjeron, etc.

En los delitos en que no existan antecedentes para iniciar indagación previa, el Fiscal puede archivar el caso pero notificando al afectando, quien si no estuviere de acuerdo, se hará conocer a un superior y la resolución que éste dicte será definitiva. Caso contrario se entregará el caso a un nuevo Fiscal.

Si antes de que se cierre el plazo de la indagación previa, aparecen nuevos indicios que permitan reactivar la investigación de la causa, se continuará con el trámite, caso contrario se dictará archivo definitivo.

La indagación previa concluye con la Audiencia de Formulación de Cargos o el archivo provisional o definitivo de la causa.

1.3.3.6.4. Instrucción fiscal.

El jurista Albán, en el año 2003 concluye que “Es una etapa procesal informal que permite acopiar las evidencias o elementos de convicción que servirán de sustento al dictamen acusatorio para promover el juicio o si no se ha encontrado mérito en contra del imputado emitir dictamen exculpatorio”. (pág. 254)

La instrucción fiscal es la etapa con la que inicia el verdadero proceso penal de tránsito, aquí el Fiscal ya tiene indicios más claros de que se ha cometido un delito y sobre el supuesto responsable, pero aún falta mucho por descubrir y si considerare necesario puede solicitar al juez que ordene medidas cautelares personales o reales en contra del imputado o sus bienes. En esta etapa, el Fiscal interviene derechos fundamentales del imputado.

En el Código de Procedimiento Penal, se establece que se dará inicio a la instrucción fiscal, previa formulación de imputación y resolución de inicio de la instrucción fiscal, emitida en la Audiencia de Formulación de Cargos.

Para Terán en el año 2001, es “La resolución de la instrucción fiscal constituye la iniciación del proceso penal y su existencia depende del convencimiento que tenga el fiscal sobre la posible comisión de una conducta típica.” (pág.107)

La instrucción fiscal, conforme lo dispone la Ley de Tránsito vigente, se sustanciará dentro de un plazo de 45 días. Sin embargo, si aparecieren indicios de que otra persona podría también estar implicada en el accidente de tránsito, la instrucción Fiscal se extenderá por 15 días más.

Esta imputación, se sobreentiende que debe hacerse al nuevo imputado dentro de una Audiencia de Formulación de Cargos.

Durante este tiempo, más corto que el del proceso penal común, el Fiscal receipta las versiones sin juramento del procesado, del ofendido, de los testigos, peritos, puede pedir que se dicte la prisión preventiva y otras medidas cautelares tanto personales o reales si fuere necesario en contra del imputado, inclusive éste puede presentar los elementos de descargo para su defensa, etc., es decir se practican además, las diligencias tendientes a demostrar que el imputado es el responsable del accidente y que el delito existe.

En caso de delito flagrante, por lo general, existe aprehensión de personas involucradas supuestamente en el accidente y se convoca dentro de 24 horas a la Audiencia de Formulación de Cargos, dónde se deduce la imputación, se dicta prisión preventiva o se libera al detenido. El plazo de duración de esta etapa es más corto porque ya se cuenta con indicios probatorios más certeros sobre el delito y los responsables.

El agente de tránsito que tome procedimiento en un accidente de tránsito, si cuenta con indicios probatorios, está autorizado para detener al presunto autor de un delito en que existan heridos o fallecidos y ponerlos a órdenes del Fiscal, quien solicitará al Juez, prisión preventiva para el detenido para realizar la Audiencia de Formulación de Cargos.

En la resolución de instrucción fiscal se ordenará el reconocimiento pericial de los vehículos involucrados y la cuantificación de los daños, después serán devueltos a sus dueños, pero si no se hubiere aprehendido los vehículos o se los haya devuelto después, el Fiscal pedirá que se dicte una medida cautelar para efectuar la diligencia. La medida cautelar que puede ordenar el juez es la aprehensión preventiva de los vehículos.

Al concluir la instrucción fiscal, se convoca a una audiencia para que el Fiscal emita su dictamen acusatorio o absolutorio.

- Dictamen fiscal:

Es el criterio o juicio de valor que emite el Fiscal sobre la participación del sospechoso en el delito.

El dictamen del Fiscal puede ser de dos clases: acusatorio o absolutorio. Si el Fiscal se abstiene de acusar, no hay proceso y no se podrá iniciar el juicio, pero este hecho podría modificarse si se consulta al Ministro Fiscal Distrital y este revoca el dictamen del inferior, entonces el Juez designará otro.

Si el dictamen absolutorio fuere revocado, el Fiscal Superior sustentará la acusación en una nueva audiencia oral, sino el Juez dictará auto de sobreseimiento y dispondrá el archivo de la causa.

En caso de haber dictamen acusatorio, el juez convocará a la Audiencia de Juzgamiento.

1.3.3.6.5 Etapa de juicio.

Aguirre en su obra La nueva estructura penal ecuatoriana del año 2005, destaca que la etapa de juicio “Es el momento más propiamente del juicio para evacuar pruebas, alegaciones, etc., tendientes a comprobar conforme a derecho, la existencia del delito y la responsabilidad del acusado, para luego concluir con sentencia condenatoria o absolutoria.” (pág. 2)

Esta etapa es preparada en base a la acusación y predomina la oralidad.

Conforme lo dispone la Ley de Tránsito vigente, en el inciso primero del Art.169, durante el tiempo fijado para que se realice la Audiencia de Juzgamiento, las partes deberán presentar listas de testigos y solicitar otras pruebas necesarias a actuarse durante la audiencia, para comprobar la existencia del delito y la

responsabilidad penal del infractor y para determinar el monto de los daños y perjuicios.

Las pruebas que se pueden pedir que se practiquen en la audiencia son de cargo y de descargo, por ejemplo: declaraciones de testigos, informes de peritos, actas de diligencia practicadas como la de la autopsia, reconocimiento médico legal, etc., documentos que prueben la buena conducta del acusado, etc.

- Audiencia de Juzgamiento:

Es la fase más importante del proceso, en la cual, de manera oral, el fiscal sustenta su petición, la defensa hace lo propio con sus aspiraciones procesales y el juez decide como árbitro o fiel de la balanza entre acusación y defensa, con base en los elementos probatorios presentados y controvertidos en la audiencia por las partes.

Es el escenario donde el fiscal trata de demostrar la culpabilidad del acusado mientras que el acusado con su abogado defensor, su inocencia, a través de las pruebas, argumentos jurídicos y los contrainterrogatorios de la parte contraria a los testigos de la otra y el juez como parte imparcial adopta el fallo a favor del que tiene la razón.

La audiencia de juzgamiento por delitos de tránsito reúne los mismos principios que el Código Penal en cuanto al procesado que estuviere prófugo al momento de convocarse a la audiencia o si no compareciere, ésta se realizará con la presencia de su abogado defensor o se le nombrará un defensor público, a quien se le convocará con tiempo para que se prepare para la defensa. Esta audiencia debe estar regida por los principios de oralidad, inmediación, publicidad, continuidad, concentración y oralidad.

- Sentencia:

La sentencia es el fallo del juez que decide la suerte del acusado y las aspiraciones del ofendido, una vez que se han agotado dos etapas básicas: la conciliación y la prueba. Este veredicto lo dicta el juzgador luego de haber analizado las pruebas presentadas por ambas partes y las teorías del caso expuestas.

Una vez que concluya la audiencia pública oral de juzgamiento, el Juez de Tránsito dictará sentencia aplicando las normas del C.P.P. Si la sentencia fuere condenatoria se sancionará también al infractor con la obligación de pagar los daños y perjuicios, en el monto que se fijará en la misma sentencia.

La Ley de Tránsito considera que también los acuerdos reparatorios entre las partes pueden ser aceptados en sentencia, pero esto no incluirá la reducción de puntos, ni otras sanciones administrativas, eso no es negociable.

En caso de que el acuerdo no se cumpliera, el afectado podrá escoger entre las opciones de hacer cumplir el acuerdo contenido ya en sentencia ejecutoriada o continuar la acción penal.

Según el Art. 175 de la Ley de Tránsito actual, toda sentencia conlleva la obligación pagar las costas procesales y obligaciones civiles. Las obligaciones civiles se extenderán a las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, propietarias del vehículo conducido por el sentenciado.

1.3.3.6.6 Etapa de impugnación.

Para el tratadista Terán, en el año 2001 “Constituye el camino para obtener la certeza de una declaración jurisdiccional como garantía real y efectiva mediante la cual se persigue enmendar una resolución judicial “.(pág. 133)

Los medios legales para enmendar o dejar una resolución judicial se llaman

recursos, los mismos que para que surtan efecto jurídico deben ser propuestos oportunamente con motivo de la tramitación y siguiendo el procedimiento para cada caso.

Al igual que en el proceso penal común, los recursos aplicables son: apelación, nulidad, revisión y casación.

En materia de tránsito, todas las sentencias en delitos de tránsito son susceptibles de apelación para ante la Corte Provincial de Justicia y de casación y revisión para ante la Corte Nacional de Justicia, conforme al Código de Procedimiento Penal; los autos y resoluciones son impugnables sólo en los casos y formas expresamente establecidos en el Código de Procedimiento Penal, según el Art. 176 de la Ley de Tránsito actual.

1.3.3.7 Penas

La pena es el castigo legalmente impuesto por el Estado al delincuente para conservar el orden jurídico.

La pena, es en sí, una sanción que las leyes aplican a los individuos que han quebrantado las normas del convivir social, con el fin de crear enmienda en el resto de la sociedad.

Las penas que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para las infracciones de tránsito, en su Art.123, son:

- a) Reclusión;
- b) Prisión;
- c) Multa;
- d) Revocatoria, suspensión temporal o definitiva de la licencia o autorización para conducir vehículos;
- e) Reducción de puntos;

f) Trabajos comunitarios.

1.3.3.7.1 Reclusión.

Imposición de la pena más grave y prolongada dentro del sistema penitenciario.

La reclusión es una sanción aplicable a delitos graves, de mayor alarma social, principalmente a homicidios y asesinatos; se cumple en establecimientos con régimen más severo que el de una prisión. En Ecuador, existen dos clases de reclusión mayor y ordinaria.

En la Ley Orgánica de Tránsito y Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sólo se aplica la pena de reclusión mayor ordinaria.

En Ecuador actualmente, en materia de tránsito, la pena de reclusión mayor ordinaria se aplica únicamente al delito de tránsito que ocasione la muerte por conducir en estado de embriaguez o bajo el efecto de sustancias estupefacientes o psicotrópicas.

1.3.3.7.2 Prisión.

Cabanellas en su Diccionario Jurídico expresa que es la “Pena privativa de libertad más larga que la de arresto e inferior y más benigna que la de reclusión y con equiparación o diferencias cambiantes respecto a la de presidio” (pág. 419)

En resumen, la prisión es la sanción privativa de libertad de menor tiempo de condena y de régimen menos severo que la de reclusión, pero que supera al tiempo de aislamiento en un caso de arresto.

En la legislación de tránsito, se sanciona con prisión a la mayor parte de delitos de tránsito que ocasionen la muerte o lesiones a las personas, inclusive a las contravenciones muy graves.

1.3.3.7.3 Multa.

Cabanellas en su Diccionario Jurídico formula que es la “Pena pecuniaria que se impone por una falta delictiva, administrativa o de policía o por incumplimiento contractual” (pág. 488)

Para la Tesista, la multa es la pena económica que se le impone a un individuo que haya infringido las leyes o decretos, independientemente de la sanción penal que le corresponda en caso de ser reo de un delito o responsable de una contravención. En tránsito es aplicable a todos los delitos y contravenciones.

1.3.3.7.4 Revocatoria, suspensión temporal o definitiva de la licencia o autorización para conducir vehículos.

Antes de tratar las sanciones con respecto a la licencia de conducir, cabe indicar que las licencias de conducir en Ecuador, son de tres categorías: No profesionales, Profesionales y Especiales. Cada una de ellas se compone de tipos, los mismos que permiten conducir determinadas clases de vehículos.

La revocatoria es el retiro de la licencia de conducir por haber cometido un delito de tránsito sancionado con esta pena en la Ley, haber reincidido en una contravención muy grave o por no cumplir con los requisitos de ley. El efecto que produce la revocatoria es que deja a la licencia sin valor alguno.

Existe dos clases de revocatoria: temporal o definitiva.

La revocatoria definitiva, deja sin efecto el derecho del conductor a hacer uso de ella, sin posibilidad de recuperación. Es la sanción más grave que puede aplicarse a la utilización de la licencia de conducir.

La revocatoria temporal es la que deja sin efecto el valor de la licencia, sin que el portador pueda utilizarla por un largo tiempo, pero a diferencia de la anterior, este

tiene la posibilidad de recuperarla si es que comprueba que las causas que motivaron esta sanción ya no existen.

La suspensión es la inhabilitación de la licencia de conducir, con la posibilidad de recuperación de una parte de los puntos perdidos, mediante la aprobación de cursos de capacitación o de renovación. La aprobación del curso de capacitación es obligatoria para la recuperación de los puntos y para hacer uso de la licencia, pero únicamente la recuperarán con 15 puntos.

La suspensión de la licencia de conducir también es de dos clases: temporal y definitiva.

1.3.3.57.5 Reducción de puntos

La reducción de puntos, consiste en la resta de la calificación del puntaje determinado para la licencia de conducir, ocasionada por el cometimiento de un delito o contravención de tránsito.

Para determinar la cantidad de puntos que pierde el conductor al incurrir en una infracción de tránsito, se representa el sistema de puntaje de la licencia de conducir en el siguiente cuadro:

CUADRO 1
SISTEMA DE PUNTAJE DE LAS LICENCIAS DE CONDUCIR

<i>INFRACCIONES</i>	<i>PUNTOS</i>
Contravenciones leves de primera clase	1,5
Contravenciones leves de segunda clase	3
Contravenciones leves de tercera clase	4,5
Contravenciones graves de primera clase	6
Contravenciones graves de segunda clase	7,5
Contravenciones graves de tercera clase	9
Contravención muy grave	10
Delitos	11-30

1.3.3.7.6 Trabajo comunitario.

El trabajo comunitario comprendería como la prestación de servicios gratuitos por parte del autor de un delito o contravención, en este caso de tránsito como modo de reparar en algo a la sociedad por las consecuencias de su acto lesivo y antijurídico, sin remuneración o beneficio alguno, en instituciones públicas o privadas situadas, en lo posible, en el sector en donde se vive la persona sancionada.

1.3.3.8 Medidas cautelares

Son las resoluciones motivadas del órgano jurisdiccional, que pueden adoptarse contra el presunto responsable, de la acción delictuosa, como consecuencia, del surgimiento de su cualidad de imputado y de la fundada probabilidad de su ocultación personal o patrimonial en el curso de un procedimiento penal, por las que se limita provisionalmente la libertad o la libre disposición de sus bienes con el fin de garantizar los efectos, penales y civiles de la sentencia.

De la definición anterior, el objetivo global de esta providencia del juez es el de garantizar especialmente los derechos del ofendido y del Estado, a fin de que la justicia no sea burlada en caso de que el imputado o acusado no comparezca a las audiencias o se fugue, cuando exista presunciones bien fundadas para ello.

El propósito de las medidas cautelares se reduce a tres objetivos:

- a) Garantizar la inmediación del imputado o acusado con el proceso;
- b) El pago de daños y perjuicios a favor del ofendido; y,
- c) El pago de costas procesales.

Las clases de medidas cautelares en materia de tránsito coinciden con las del Código de Procedimiento Penal; éstas son: personales y reales.

Las medidas cautelares podrán ordenarse en el proceso por delitos de tránsito y por contravenciones muy graves.

1.3.3.8.1 Medidas cautelares personales.

Son aquellas medidas restrictivas o privativas de la libertad personal, que pueden adoptarse en contra del imputado en el proceso penal, con el objeto de asegurar la realización de los fines penales del procedimiento.

Estas medidas imponen limitaciones del derecho a la libertad personal reconocida en el ordenamiento jurídico, para asegurar al imputado en el proceso penal.

Las medidas cautelares son aquellas que recaen sobre la persona, afectando su libertad. Únicamente una persona natural es sujeto de medidas cautelares personales, excluyendo, por tanto a una persona jurídica.

Las medidas cautelares de carácter personal son de dos clases:

- Detención y
- Prisión preventiva.

En definitiva, estas medidas ejercen presión sobre las personas naturales, con la finalidad de que el imputado o acusado comparezca al procesamiento y si fuere culpable sea sancionado con la pena privativa de libertad.

En el Código de Procedimiento Penal, las medidas cautelares personales son trece, las mismas que también se pueden aplicar como medidas sustitutivas, en el caso de la prisión preventiva como: prohibición de ausentarse del país, arresto domiciliario y la obligación de presentarse periódicamente ante el Juez de Tránsito.

La **detención** es considerada como la privación provisional de un individuo, con

la finalidad de investigar un hecho delictivo. Para que sea legal debe existir: pedido del Fiscal, orden del juez competente y existencia de presunciones de responsabilidad en contra de esa persona.

Existe otra figura llamada **aprehensión**, similar a la detención que permite que un agente de tránsito u otra persona que presencie un accidente de tránsito flagrante consumado pueda detener al infractor.

Tanto la detención como la aprehensión no pueden durar más de veinticuatro horas, dentro de este plazo, el juez debe dictar la prisión preventiva o la libertad del detenido.

En materia de tránsito, el juez también puede ordenar la detención preventiva, cuando el sospechoso o imputado no acuda a una audiencia injustificadamente en la cual se necesitaba su presencia, sea el delito que fuere, hasta dentro de veinticuatro horas.

La **prisión preventiva**, es una medida de graves consecuencias que consiste en privar de la libertad a un sujeto sobre el que existen indicios graves de presunciones de responsabilidad en el delito investigado y que el Juez la dicta si existe la casi certeza de que al término del proceso va a ser condenado. Su aplicación significaría que los otros actos cautelares como prohibición de salir del país, presentarse ante el Juez resultaron insuficientes para evitar la fuga del imputado o acusado, resultan insuficientes para garantizar su presencia en el juicio. La prisión preventiva en materia de tránsito caduca en el mismo período de tiempo al igual que en los delitos tipificados en el Código Penal, esto es, en seis meses para los delitos sancionados con prisión y para los de reclusión en un año.

Existen medidas cautelares alternativas a la prisión preventiva tales como: el arresto domiciliario, prohibición de salida del país, obligación de presentarse periódicamente ante el juez, siempre y cuando la pena para este delito no exceda de cinco años y el imputado no sea reincidente.

1.3.3.8.2 Caución.

Los efectos de la prisión preventiva se interrumpen con el otorgamiento de la caución que rinda el imputado o acusado.

La caución es la forma de garantizar lo pactado, a lo ordenado ya sea que el cumplimiento y la garantía sea realizado por el mismo procesado o por otra persona, la caución se perfecciona a través de la adquisición de orden civil o penal establecida por el órgano jurisdiccional y su cumplimiento se garantiza con una fianza, prenda, hipoteca, embargo o depósito de valores por parte del obligado a cambio de su libertad durante el tiempo que dure el proceso o la sentencia en su contra.

En Ecuador son especies de caución en materia de tránsito: la fianza, prenda y la hipoteca, a éstas se agregan la carta bancaria y la garantía pecuniaria, previstas en el C.P.P.

En materia de tránsito, todos los delitos admiten caución, excepto el tipificado en el Art. 126 de la Ley de Tránsito vigente (accidente de tránsito con muerte, ocasionado por conducir bajo el efecto de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas) por estar sancionado con reclusión. Sin embargo, el juez también debe analizar las circunstancias del accidente y la personalidad del presunto infractor para aceptar una forma de caución.

En general, el monto de una caución debe calcularse basándose en todos los daños personales y económicos sufridos, ingresos que deja de percibir el ofendido, fruto del delito (lesiones), patrocinio de abogado, daño causado a su familia y el tiempo invertido en el juicio constantes en el Art.176 del C.P.P. Además de los daños ocasionados a terceros.

En caso de que el procesado no comparezca ante el Juez o el Fiscal para cumplir alguna diligencia procesal, el juez dictará prisión preventiva contra éste o hará

efectiva la caución, siguiendo los pasos del C.P.P.

Sin embargo, la ejecución de la caución no libera al imputado de la pena, más bien se continúa con el proceso y si al final resulta inocente, los valores de la caución le serán devueltos. Caso contrario, dicho monto se le agregará a la indemnización por daños y perjuicios.

1.3.3.8.3 Medidas cautelares reales.

Las medidas cautelares reales o patrimoniales son aquellas que tienden a limitar la libre disposición del patrimonio del imputado con el objeto de asegurar las responsabilidades pecuniarias de cualquier clase que puedan declararse en un proceso penal.

Las medidas cautelares reales son las que recaen sobre los bienes corporales, específicamente sobre bienes muebles e inmuebles del imputado o acusado, que se dictan para evitar que se perjudique al ofendido y al Estado en cuanto a la indemnización económica. Además en el ámbito de tránsito, también recaen sobre los bienes del propietario del vehículo.

Las medidas cautelares de orden real en tránsito son las siguientes:

- Aprehensión preventiva del vehículo
- Retiro de la licencia de conducir
- Secuestro
- Retención
- Prohibición de enajenar y
- Embargo

Dichas medidas asegurarán el pago del valor de las costas procesales, penas pecuniarias, e indemnizaciones civiles, conforme lo dispone el inciso segundo del Art. 164 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

La **aprehensión preventiva del vehículo** se refiere a la incautación provisional del vehículo automotor involucrado en un accidente de tránsito, con fines investigativos. Esta medida sólo puede ordenarla el juez, en casos de accidentes de tránsito con muerte o lesiones con incapacidad laboral de más de 30 días y sólo para realizar el reconocimiento pericial.

El **retiro de la licencia de conducir** se aplica con la finalidad de que el infractor no pueda hacer uso de ella durante el tiempo que dure el proceso judicial.

El **secuestro** es una medida cautelar en la cual el juez ordena incautar bienes muebles del procesado, para ponerlos bajo custodia de un depositario hasta que se dicte un fallo judicial.

La **retención** viene a ser el mandato del juez, en el que se ordena la posesión peculiar de créditos o bienes que tenga el deudor (imputado o acusado) en poder de un tercero, inclusive en tesorerías u otras oficinas públicas y privadas. Una vez hecha la notificación a las personas en cuyo poder estén los bienes o derechos del imputado para que no puedan entregarlos sin orden judicial.

La **prohibición de enajenar** es una medida cautelar en virtud de la cual el bien inmueble de propiedad del imputado se halla impedido de vender, hipotecar o constituir otro gravamen o celebrar contrato que limiten el dominio o goce del respectivo bien. Se notificará con ello al Registro de la Propiedad donde se encuentre el bien raíz y surtirá efectos luego de la inscripción.

El **embargo** de bienes, es la aprehensión o retención de bienes muebles e inmuebles, que se puede ordenar sólo desde el momento de dictarse auto de llamamiento a juicio, antes de que se remate el bien inmueble, por una cantidad equivalente a la multa, las costas procesales y las indemnizaciones civiles, si el ofendido hubiere presentado acusación particular.

1.3.4 Delito de tránsito con muerte por negligencia, impericiae imprudencia.

1.3.4.1 Configuración y generalidades

Este delito se encuentra tipificado en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dentro del siguiente artículo:

Art. 127.- Será sancionado con prisión de tres a cinco años, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo y multa de veinte (20) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, quien ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas, y en el que se verifique cualquiera de las siguientes circunstancias:

- a) Negligencia;
- b) Impericia;
- c) Imprudencia;
- d) Exceso de velocidad;
- e) Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo; e
- f) Inobservancia de la presente Ley y su Reglamento, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito.

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

Este delito de tránsito cae dentro de la figura del homicidio culposo que se trata de privar de la vida a una persona, por incumplir con un deber jurídico que la profesión o las circunstancias le imponían pero sin intención de causar daño. A diferencia del delito doloso en el que si existe la clara intención de causar daño.

1.3.4.2 Bien jurídico protegido

El bien jurídico que la Ley de Tránsito trata de proteger de un accidente de tránsito es la vida humana.

Cuando un individuo (conductor o peatón) ocasiona la muerte de una persona en un accidente de tránsito, está lesionando el bien jurídico más importante que es la vida humana.

1.3.4.3 Elementos típicos

Una vez, revisadas las distintas teorías sobre el homicidio culposo, se ha determinado que los elementos típicos son de dos clases: objetivos y subjetivos.

1.3.4.3.1 Elementos objetivos.

Existen varias teorías sobre los elementos objetivos del homicidio culposo en general, lo que hace muy difícil su interpretación pero luego de un profundo estudio, se determinó que estos elementos son: sujetos del delito y comportamiento típico; pues están presentes dentro de la mayoría de las teorías. También se ha estimado conveniente agregar el objeto material como otro posible elemento.

- Sujetos del delito:

Como en todo tipo penal, existen dos clases de sujetos, éstos son:

Sujeto activo.- Persona física o natural, individuo, humano quien delinque o en otras palabras el que ejecuta el hecho o realiza la acción.

Sujeto Pasivo.- Titular del bien jurídico al que se le ocasiona un daño o se lesiona como consecuencia de la comisión del delito. Se le conoce también como víctima

u ofendido. En el delito de tránsito con muerte por negligencia, impericia e imprudencia; el sujeto activo vendría a ser el conductor, porque él es que comete la infracción; mientras tanto el sujeto pasivo o víctima sería el peatón, pasajero o el conductor de otro vehículo.

- Comportamiento típico:

De manera unánime la doctrina acepta la posibilidad que el homicidio imprudente pueda cometerse tanto por una acción, entendida como un despliegue de energía física, como por una omisión, siempre que concurren una posición de garantía previa que imponga la obligación de proteger bienes jurídicos o controlar determinadas fuentes de peligro.

Todo delito culposo, y más aun el homicidio imprudente, requiere que el autor, haya infringido un deber objetivo de cuidado, sin el cual sería inútil preguntarse por la responsabilidad penal. De faltar este elemento queda excluida la tipicidad de la conducta.

Asimismo, debe de existir una ponderación de las consecuencias de la conducta, respecto al grado de probabilidad que se tiene para poner en peligro o lesionar un interés jurídicamente tutelado. El autor no está obligado, sin embargo a prever circunstancias o factores extraordinarios, ya sea de la naturaleza o de terceros, que puedan alterar, un curso causal regular o el desarrollo de un comportamiento.

Todo homicidio culposo o imprudente requiere que el autor infrinja un deber objetivo de cuidado, sin el cual no habría responsabilidad penal. De faltar este elemento la conducta no sería típica, la que en el homicidio culposo de tránsito, sería matar al otro.

El deber objetivo de cuidado se cumple, y por consiguiente queda excluido el desvalor de la acción, cuando el autor, se mantiene dentro del riesgo permitido.

Recién cuando se excede o supera el riesgo permitido puede configurar alguna responsabilidad penal, antes no, porque se encuentra ante una conducta socialmente adecuada.

En consecuencia el comportamiento consiste en matar a otro, se requiere un nexo de causalidad entre el comportamiento culposo y el resultado muerte.

Para el tratadista Alarcón, en del año 2007, enuncia que: “en el tipo penal del homicidio culposo la conducta consiste en el comportamiento con el cual el sujeto contraviene precauciones debidas y posibles, sea obrando con imprudencia, negligencia, impericia o violando leyes, reglamentos, órdenes o normas disciplinarias”. (pág. 5)

En el caso de un delito de tránsito con muerte; la acción es conducir vehículos a motor; la infracción al deber de cuidado es conocer que ser conductor es una profesión que implica riesgos y así actuar con imprudencia, negligencia o impericia en el desarrollo de su actividad; la conducta típica es matar inintencionalmente al otro y el nexo de causalidad es que exista efectivamente la muerte de la otra persona.

El riesgo permitido en la conducción de vehículos sería circular a una cierta velocidad o consumir alcohol sin sobrepasar los límites establecidos en la ley.

- Objeto material:

El objeto material del delito de homicidio, es la persona a la que se le priva de la vida, por lo cual coincide con el sujeto pasivo, por lo tanto debe estar viva. Si no existe el objeto material no existiría la conducta típica.

1.3.4.4.2 Elementos subjetivos.

Los elementos subjetivos dados por la doctrina son: la culpa, resultado y el nexo

entre causalidad y resultado.

- Culpa:

La culpa representa la voluntad de la sola acción u omisión con la cual el agente ocasiona un evento de daño o de peligro, sin querer o tener intención de producirlo.

Para la Tesista, la culpa sería la producción de un resultado antijurídico o daño, ocasionado por la falta de previsión o descuido en una actividad o profesión, sin que haya la intención criminosa, en materia de tránsito, sucede por no observar las disposiciones de la Ley de Tránsito.

Para determinar la infracción al deber del cuidado, manifiesta el tratadista colombiano Fernando Velásquez, “debe partirse no solo del cuidado que hubiese puesto un hombre consciente y prudente en la misma situación vivida por el agente, sino además de las capacidades y conocimientos del autor en concreto.”

Esta regla se puede aplicar en el caso de los delitos de tránsito ocasionados por los conductores que poseen licencia de categoría profesional.

- Consumación:

El homicidio culposo de tránsito se consuma con la muerte de la persona.

En los delitos culposos no se admite la tentativa, porque ésta solo puede entrar a jugar en los delitos dolosos.

- Resultado:

El resultado en el hecho de homicidio lo constituye la privación de la vida humana, el cesar de las facultades vitales de la persona contra quien ha sido

dirigida la acción o inactividad.

Si la muerte no se produce como resultado, no habrá homicidio culposo. El resultado es esencial para se configure totalmente el injusto, es decir se lesiona el bien jurídico: la vida.

- Nexo de causalidad:

El nexo de causalidad en un homicidio culposo de tránsito no es más que la conducta realizada (actuar con negligencia, impericia e imprudencia) y el resultado producido (muerte) como consecuencia de ésta.

1.3.4.4 Circunstancias

De conformidad con el Art. 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el delito de tránsito con muerte por negligencia, impericia e imprudencia se produce con las siguientes circunstancias:

- a) negligencia;
- b) impericia;
- c) imprudencia;
- d) exceso de velocidad;
- e) conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo; e
- f) inobservancia de la presente Ley y su Reglamento, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito.

1.3.4.4.1 Negligencia.

Cabanellas, en su Diccionario Jurídico enuncia que: “Negligencia es la omisión de la diligencia, o cuidado que debe ponerse en los negocios, en las relaciones con las personas, en el manejo o custodia de las cosas y en el cumplimiento de los deberes y misiones. Dejadez, abandono, desidia, falta de aplicación, defecto de

atención, olvido de órdenes o precauciones. Ejecución imperfecta contra la posibilidad de obrar mejor (pág. 532).

Para Espinoza, Sepúlveda en su publicación del año 2007, “La negligencia es una omisión, desatención o descuido; consiste en no cumplir aquello a que se estaba obligado, en hacerlo con retardo; es la falta de uso de los poderes activos, en virtud de los cuales un individuo, pudiendo desarrollar una actividad, no lo hace por pereza psíquica”. (pág. 19)

Una característica fundamental de la negligencia, es la pasividad con la que el agente se enfrenta a ciertos actos en que su no actuación da lugar a que ocurran situaciones constitutivas de delitos. En el caso del conductor que no revisa las condiciones mecánicas de su vehículo o contesta su celular mientras conduce, confiando en que nada sucederá.

1.3.4.4.2 Impericia.

El tratadista Alvarado, en el año 2005, expresa que “Es el desconocimiento total de la conducción de un vehículo a motor, de tracción humana o tracción animal, no reconocido por institución alguna como elemento profesional. Impericia es la incapacidad técnica” (pág. 55)

La impericia en definitiva es la falta de habilidad o capacidad técnica para el ejercicio de una actividad, en el tema de estudio, de la conducción de un vehículo a motor.

Este tipo de culpa o circunstancia se presenta cuando una persona toma la conducción de un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducir o lo hace con una de menor categoría o de un tipo no autorizado para esa clase de vehículo.

1.3.4.4.3 Imprudencia.

El tratadista Alvarado, en el año 2005, formula que “Imprudencia es la inadecuada conducta del conductor que no prevé el peligro y que sus actos irresponsables lo llevan a que cometa una serie de actos imprudentes que no reflejan su capacidad en el conocimiento de su profesión como conductor”. (pág. 54)

El concepto de imprudencia exige una acción, consiste en obrar sin cautela, en contradicción con la prudencia; es la culpa por acción (culpa in agendi).

Aquí la ligereza del autor ya no es inofensiva como en la negligencia, es una causa activa del peligro, por ejemplo: Un conductor pone en riesgo innecesario a los pasajeros, cuando realiza maniobras peligrosas, se embriaga o conduce a exceso de velocidad, es decir tiene extremada confianza en una situación de eminente peligro.

1.3.4.4.4 Exceso de velocidad.

Al exceso de velocidad en la conducción se lo definiría como conducir más allá de los límites de velocidad permitidos por la Ley.

El Art. 192 del Reglamento de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial señala que los límites de velocidad son los siguientes:

1. Vehículos livianos:

- a) Dentro del perímetro urbano: 50 k/h;
- b) En vías perimetrales: 90 k/h; y,
- c) En carretera: 100 k/h.

2. Vehículos de transporte público y comercial de pasajeros:

- a) Dentro del perímetro urbano: 40 k/h;
- b) En vías perimetrales: 70 k/h; y,
- c) En carretera: 90 k/h.

3. Vehículos de transporte de carga, en carretera:

- a) Camiones pesados y combinaciones de camión remolque, el límite de velocidad es de 70 k/h.
- b) Vehículos que remolquen acoplados u otros automotores, el límite de velocidad es de 50 k/h.

4. Motocicletas y similares:

- a) Dentro del perímetro urbano: 50 k/h;
- b) En vías perimetrales: 90 k/h; y,
- c) En carretera: 100 k/h.

Según la doctrina el exceso de velocidad está comprendido dentro de la inobservancia de los reglamentos, la misma que es una de las formas de culpa en los accidentes de tránsito.

1.3.4.4.5 Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo.

Vendría a ser el conducir a sabiendas de que el vehículo tiene desperfectos, pero desvalorizando el riesgo, con la confianza de que no se producirá el resultado.

En gran parte, los accidentes, bajo esta circunstancia son causados por vehículos con llantas lisas y carrocerías en mal estado, según el SIAT.

1.3.4.4.6 Inobservancia de la ley y su reglamento.

La inobservancia es la falta de obediencia en las leyes o a sus reglamentos, es incumplimiento, omisión de proceder conforme a lo preceptuado.

La inobservancia en el ámbito de tránsito, se produce cuando el ciudadano no acata las disposiciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o de su Reglamento u órdenes de los agentes de tránsito, infringiendo así, el deber del cuidado, poniendo en riesgo el bien jurídico que la ley trata de proteger, como lo es la vida, integridad física de las personas, propiedad pública o privada y por supuesto que tenga relación causal con el resultado: muerte o lesiones de las personas, daños materiales, etc.

1.3.4.5 Penas

Las penas con las que se sanciona el delito de tránsito por negligencia, impericia e imprudencia, previstas en el Art. 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre son: prisión de tres a cinco años, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo y multa de veinte (20) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general.

CAPÍTULO II

2. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

2.1. Diseño de la investigación.

2.1.1. Diseño Metodológico.

2.1.1.1. Tipos de Investigación.

Exploratoria: Ayuda a la autora a habituarse con el tema de estudio “De las penas por negligencia, impericia e imprudencia y los accidentes de tránsito”, por medio de la investigación de antecedentes, bibliografía, etc. Prepara el terreno para posteriores investigaciones.

Descriptiva: Trata de definir quiénes son los involucrados, la necesidad de una reforma a la legislación de tránsito y el perfil de las víctimas para así obtener información exacta para construir el diagnóstico, estructurar estrategias de soluciones acertadas para este fenómeno.

Describe fenómenos y eventos de la investigación que ameritan ser analizados y los presenta tal como son, como éstos: Antecedentes reales importantes en que se fundamenta la necesidad de agregar un inciso al Art. 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el que se sancione con pena de reclusión menor ordinaria de tres a seis años y suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo al conductor profesional que ocasione un delito de tránsito con

muerte bajo circunstancias de negligencia, impericia e imprudencia y Contenido jurídico de la propuesta reformativa sobre el artículo antes mencionado.

Calcula, evalúa o recoge datos sobre aspectos fundamentales de la investigación: Levantamiento de opiniones y nivel de acogida de la propuesta de reforma al Art.127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a la ciudadanía, agentes fiscales y Juez de Garantías Penales del Cantón La Maná.

Correlacional: Estudia relaciones de variables tales como:

- Reforma del artículo 127 de la Ley de Tránsito sobre la agregación de un inciso en el que se sancione con la pena de reclusión menor ordinaria de tres a seis años y suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo al conductor profesional que ocasione el delito de tránsito con muerte por negligencia, impericia e imprudencia. Sanción drástica a los infractores, Disminución de los accidentes de tránsito con muerte, Desarrollo del país.

Explicativa: Trató detenidamente el problema “aumento de accidentes de tránsito con muerte por impericia, negligencia e imprudencia, ocasionados por conductores profesionales”, determinando sus causas, síntomas y efectos.

2.1.1.2. Metodología.

La presente investigación se basó en una propuesta jurídica sin manipulación de variables ni mediciones de impacto de resultados, por tanto, aplicó diseño no experimental mediante el lineamiento transeccional para levantamiento de datos.

Además, la metodología utilizada se basó en aspectos técnicos orientados a: Antecedentes reales importantes en que se fundamenta la necesidad de reforma al Art. 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial sobre el delito de tránsito con muerte por las circunstancias de negligencia, impericia e imprudencia cuando éste haya sido ocasionado por los conductores

profesionales; propuesta de agregación de un inciso en que se sancione con pena de reclusión menor ordinaria a los conductores profesionales que incurran en el delito anteriormente mencionado, levantamiento de opiniones y nivel de acogida de la propuesta de reforma al Art.127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial a una parte de la población de La Maná (muestra), agentes fiscales y Juez de Garantías Penales y de Tránsito de La Maná sobre la propuesta y Contenido jurídico de la Propuesta Reformatoria al Art. 127 de la Ley antes enunciada.

2.1.1.3. Unidad de Estudio.

La investigación se desarrolló a través de encuestas dirigida a 397 ciudadanos en general, como resultado de la muestra obtenida del total de la población del Cantón La Maná, mientras que las entrevistas se realizaron al Juez Cuarto de Garantías Penales y de Tránsito y a dos Agentes Fiscales de este mismo Cantón.

SUJETOS INVESTIGADOS	NÚMERO	INSTRUMENTO
Población total de La Maná (muestra)	397	Encuesta
Juez Cuarto de Garantías Penales y de Tránsito de La Maná	1	Entrevista
Fiscal de Garantías Penales y de Tránsito de La Maná	2	Entrevista
TOTAL	400	

Fuente: Recursos Humanos de la Corte Provincial de Cotopaxi, Recursos Humanos de la Fiscalía General del Estado – Cantón La Maná, INEC 2001, proyección 2011.

Realizado por: Jenny Geoconda Urbina Calero.

2.1.1.4. Métodos y técnicas.

La investigación empleó la inducción porque los resultados que se obtuvieron de la encuesta se consideran como el criterio mayoritario de las familias del cantón

La Maná.

Se utilizó **deducción** a través del estudio de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General de Aplicación, Código Penal, Código de Procedimiento Penal, con el fin de entender la cultura vial, órganos de control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, infracciones de tránsito y el delito de tránsito con muerte por negligencia, impericia e imprudencia.

En la investigación se empleó el método de **análisis**, partiendo del todo que es el Delito de tránsito con muerte por las circunstancias de negligencia, impericia e imprudencia, tipificado en el Art. 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para identificar los elementos y las relaciones existentes entre ellos.

Se considera que los elementos son: Antecedentes reales importantes en que se fundamenta la necesidad de reforma al Art. 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial acerca del delito de tránsito con muerte por las circunstancias de negligencia, impericia e imprudencia cuando sea ocasionado por un conductor profesional y Contenido jurídico de la propuesta reformativa al Art. 127 de la Ley antes enunciada.

Cada uno de estos elementos debe ser oportuno y tener características adecuadas para encontrar una reforma viable que permita hacer justicia a las familiares de las víctimas fallecidas en un accidente de tránsito ocasionado por un conductor profesional.

Se utilizó la **síntesis** para los resultados generados por la investigación y así sacar conclusiones, recomendaciones, aceptación o rechazo de las preguntas científicas.

El **manejo estadístico** se lo hizo través de frecuencias y porcentajes (tabulación de resultados obtenidos en la investigación de campo).

El levantamiento de datos se lo efectuó utilizando **encuestas** que se aplicaron a las familias del Cantón La Maná, según aspectos importantes de la operacionalización de variables y tamaño de muestra.

También se realizó **entrevistas** acerca de la propuesta a los Agentes fiscales y Juez de Garantías Penales del Cantón La Maná.

2.1.1.5. Posibles Alternativas de Interpretación de Resultados.

Los cálculos de tabulación de datos levantados en el campo y gráficos se realizaron con un programa computacional, al igual que la redacción del anteproyecto y tesis para la presentación de las diapositivas en la defensa de la tesis.

2.2. Análisis de Resultados.

Para la realización del presente trabajo investigativo se recopiló información de gran importancia, mediante encuestas aplicadas a la población 2011 de La Maná (muestra), a quien se le realizó diez preguntas mientras que se aplicó entrevistas a los dos Agentes Fiscales y al Señor Juez Cuarto de Garantías Penales y de Tránsito de La Maná, a quienes por medio de este instrumento se les realizó diez preguntas a cada uno. Todas estas personas proporcionaron al trabajo de investigación, información relevante y criterios personales de gran ayuda para continuar con la mencionada propuesta.

2.2.1. Análisis e interpretación de resultados obtenidos de la encuesta aplicada a una parte de la población de La Maná.

1.- ¿Ha leído alguna vez la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial?

Tabla No. 1

LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	210	53%
NO	187	47%
TOTAL	397	100%

Gráfico No. 1



Fuente: Investigación de la autora

Elaborado por: Jenny Geoconda Urbina Calero

Análisis e interpretación.

En consecuencia, el 53% de la ciudadanía si ha leído la Ley de Tránsito alguna vez mientras que el 47% contesta que no.

Como se puede observar existe un gran sector de la población que todavía ni siquiera ha leído esta Ley, por tanto desconoce las normas de prevención infracciones, sanciones y demás disposiciones legales.

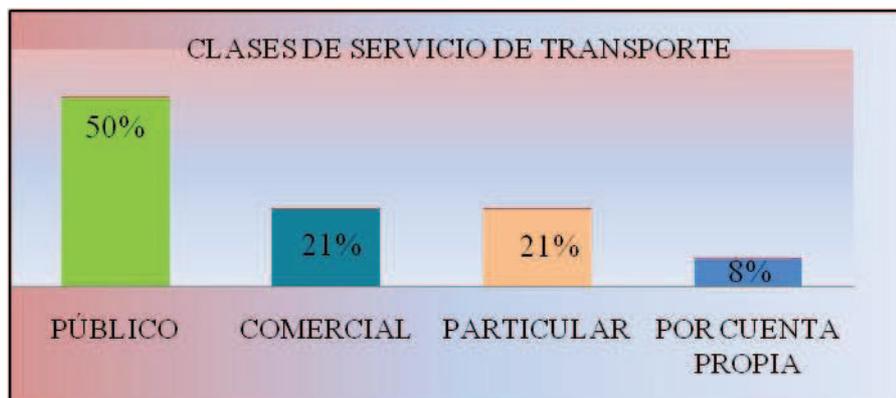
2. ¿Qué clase de servicio de transporte utiliza usted para moverse?

Tabla No. 2

CLASES DE SERVICIO DE TRANSPORTE

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
PÚBLICA	200	50%
COMERCIAL	83	21%
PARTICULAR	83	21%
POR CUENTA PROPIA	31	8%
TOTAL	397	100%

Gráfico No. 2



Fuente: Investigación de la autora

Elaborado por: Jenny Geoconda Urbina Calero.

Análisis e interpretación

El 50% de la ciudadanía utiliza el transporte público para moverse, el comercial alcanza un 21%, mientras que el particular y por cuenta propia son usados en un 21% y 8% respectivamente.

En definitiva, el transporte público es el más utilizado por los lamanenses por ser el más económico para trasladarse dentro y fuera de la ciudad, pero no hay que ignorar la importante función que cumple el transporte comercial desde hace 15 años en esta ciudad. Asimismo cada vez más, los ciudadanos utilizan su propio vehículo para satisfacer sus necesidades propias de movilización.

3.- ¿Qué categoría de licencia de conducir tiene usted?

Tabla No. 3

CATEGORÍA DE LICENCIA DE CONDUCIR

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
PROFESIONAL	124	31%
NO PROFESIONAL	143	36%
ESPECIAL	2	1%
NINGUNA	128	32%
TOTAL	397	100%

Gráfico No.3



Fuente: Investigación de la autora

Elaborado por: Jenny Geoconda Urbina Calero

Análisis e interpretación.

El 36% de los encuestados posee licencia de conducir no profesional, seguido de la profesional en un 31% y por último aparece la categoría especial con el 1%, sin embargo cabe señalar que el 32% no ha obtenido todavía este documento.

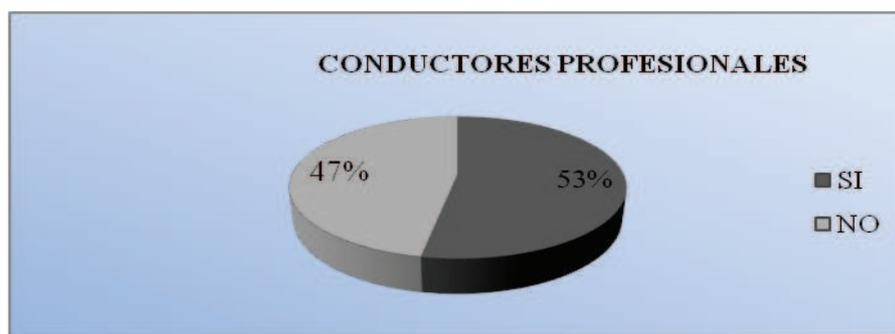
La licencia de conducir profesional la poseen, generalmente en este Cantón, los que conducen buses, tricimotos, mototaxis de servicio público o comercial, mientras que la no profesional la tienen quienes poseen vehículo propio; la especial, los que están autorizados a conducir vehículos en el exterior. Los que no han obtenido aún este documento es porque quizá no han adquirido ningún tipo de vehículo.

4.- ¿Sabe usted lo que es ser un conductor profesional?

Tabla No. 4
CONDUCTORES PROFESIONALES

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	210	47%
NO	187	53%
TOTAL	397	100%

Gráfico No.4



Fuente: Investigación de la autora

Elaborado por: Jenny Geoconda Urbina Calero.

Análisis e interpretación

La mayoría de los encuestados, esto es en un 53%, respondió que si conoce lo que es ser un conductor profesional, mientras que el 47% desconoce.

El mismo desconocimiento acerca de la Ley de Tránsito vigente se evidencia también en lo que significa conocer lo que es un conductor profesional, muchas personas han adquirido la licencia profesional pero en realidad no tienen un concepto claro de ello ni las facultades que tiene un conductor profesional ni sus responsabilidades diferentes a los de los no profesionales.

5.- ¿Considera aceptable que los conductores de buses en el Cantón La Maná circulen a exceso de velocidad por el hecho de transportar rápidamente a los pasajeros a su lugar de destino?

Tabla No. 5

EXCESO DE VELOCIDAD

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	391	98%
NO	6	2%
TOTAL	397	100%

Gráfico No. 5



Fuente: Investigación de la autora

Elaborado por: Jenny Geoconda Urbina Calero

Análisis e interpretación.

La ciudadanía, en el 98% no acepta que los conductores de buses circulen a exceso de velocidad por el hecho de transportar rápidamente a los pasajeros a su lugar de destino y apenas el 2% opina lo contrario.

Por ello, es necesario que los conductores tomen conciencia de que la vida de los pasajeros y la propia están en juego si se exceden los niveles de velocidad y que actuar con prudencia a tiempo tiene mayor valor que sus intereses económicos.

6.- ¿Alguna vez ha sido usted víctima de accidente de tránsito por la negligencia, imprudencia o impericia de un conductor profesional?

Tabla No. 6

VÍCTIMAS DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO POR NEGLIGENCIA, IMPERICIA E IMPRUDENCIA

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	110	28%
NO	287	72%
TOTAL	397	100%

Gráfico No.6



Fuente: Investigación de la autora

Elaborado por: Jenny Geoconda Urbina Calero

Análisis e interpretación.

El 28% de los encuestados ha sido víctima de accidentes de tránsito por la negligencia, imprudencia e impericia de un conductor profesional y el 72% ventajosamente no ha sufrido este tipo de accidentes.

De las cifras vistas anteriormente se desprende que una parte importante de la ciudadanía ha sufrido un accidente de tránsito por las circunstancias de negligencia, impericia e imprudencia de un conductor profesional, principalmente como pasajero de un vehículo de transporte público, aunque la mayoría sin consecuencias fatales.

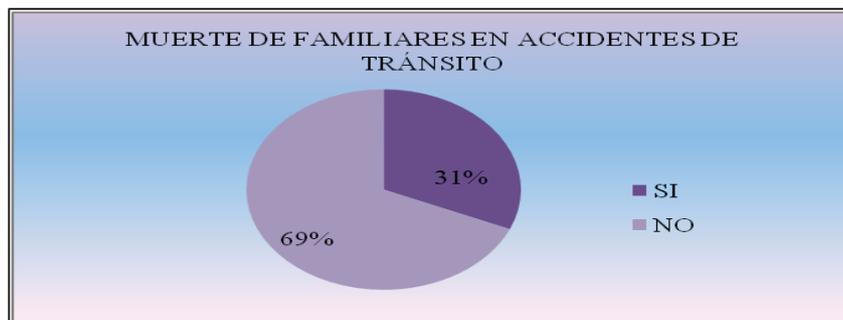
7.- ¿Algún miembro de su familia murió en un accidente de tránsito por culpa de un conductor profesional?

Tabla No.7

MUERTE DE FAMILIARES EN ACCIDENTE DE TRÁNSITO

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	125	31%
NO	272	69%
TOTAL	397	100%

Gráfico No.7



Fuente: Investigación de la autora

Elaborado por: Jenny Geoconda Urbina Calero.

Análisis e interpretación.

El 31% de los encuestados afirman haber perdido un familiar en un accidente de tránsito ocasionado por un conductor profesional, mientras que el 69% dice no lamentar tales desgracias.

A pesar de que la mayoría de los encuestados no ha sufrido la pérdida de un ser querido en un accidente de tránsito, el número de los que si atravesaron esta situación es preocupante, ya que al perderse una vida humana no sólo se ve afectado el núcleo familiar sino también el desarrollo de la ciudad y del país. Debido a esto es necesario que quien conduzca lo haga con el máximo sentido de responsabilidad.

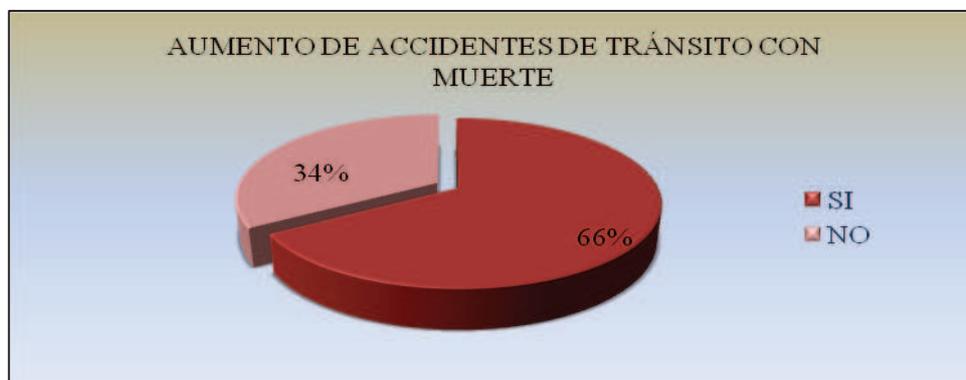
8.- ¿Cree usted que aumentan los accidentes de tránsito en el Cantón La Maná porque no existen penas drásticas para los conductores profesionales?

Tabla No.8

AUMENTO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO CON MUERTE

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	264	66%
NO	133	34%
TOTAL	397	100%

Gráfico No. 8



Fuente: Investigación de la autora

Elaborado por: Jenny Geoconda Urbina Calero.

Análisis e interpretación.

El 66% de los ciudadanos dijo estar de acuerdo en que los accidentes de tránsito con muerte en el Cantón La Maná, aumentan porque no existen penas drásticas para los conductores profesionales y el restante 34% manifestó que esta no es la causa de este problema.

La ciudadanía lamanense, mayoritariamente considera que la falta de penas drásticas para conductores profesionales es una causa importante para el aumento de accidentes de tránsito con muerte, pero otro grupo de ella, señala que este fenómeno recrudece por otros motivos, por lo que deben buscarse otras alternativas de solución.

9.- ¿Está de acuerdo con la aplicación de la pena de reclusión menor ordinaria de 3 a 6 años y suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo para el conductor profesional que cometa el delito de tránsito con muerte bajo circunstancias de negligencia, impericia e imprudencia?

Tabla No. 9
RECLUSIÓN Y SUSPENSIÓN DE LICENCIA DE CONDUCIR PARA CONDUCTORES PROFESIONALES

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	264	66%
NO	133	33%
TOTAL	397	100%

Gráfico No.9



Fuente: Investigación de la autora.

Elaborado por: Jenny Geoconda Urbina Calero.

Análisis e interpretación.

El 66% de la ciudadanía apoya la propuesta de reclusión menor ordinaria de 3 a 6 años y suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo para el delito de tránsito con muerte antes enunciado, mientras que el 34% no la respalda.

La inconformidad con las penas para delitos de tránsito es evidente en la ciudadanía por la necesidad de justicia para las víctimas pero también existe un gran sector que la considera muy drástica, lo que se entiende que se la debe complementar con campañas de prevención y educación vial para mejorar los conocimientos.

10.- ¿Cómo considera la acción de la Fiscalía, Juzgado de Garantías Penales y la Policía Judicial en la investigación y sanción de los accidentes de tránsito con muerte en esta ciudad?

Tabla No. 10
INVESTIGACIÓN Y SANCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO CON MUERTE

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
BUENA	62	16%
REGULAR	92	23%
MALA	107	27%
PÉSIMA	136	34%
TOTAL	397	100%

Gráfico No. 10



Fuente: Investigación de la autora.

Elaborado por: Jenny Geoconda Urbina Calero.

Análisis e interpretación.

El 34% sostuvo que la acción de la Fiscalía, Juzgado de Garantías Penales y de la Policía Judicial en la investigación y sanción de dichos accidentes de tránsito es pésima, el 27% dijo que es mala, el 23% regular y sólo el 16% la consideró buena.

Las actividades investigativas y sancionadoras de los organismos antes mencionados mantienen un perfil bajo de aceptación de la ciudadanía por eso deben esforzarse en cumplirlas de manera eficiente y transparente al servicio colectivo.

2.2.2. Análisis e interpretación de la entrevista dirigida al señor Agente Fiscal Primero del Cantón La Maná.

Dr. Iván León Rodríguez

Preguntas:

1.- ¿Cuál es el procedimiento a seguir dentro de la investigación de un delito de tránsito con muerte por las circunstancias de negligencia, impericia e imprudencia?

El proceso empieza con la indagación previa; en caso de encontrarse elementos suficientes para imputar al sospechoso y comprobar la existencia del delito, se abre la instrucción fiscal, posteriormente el Fiscal emite su dictamen, donde se lleva a cabo la audiencia del dictamen: el mismo que puede ser acusatorio o condenatorio; en caso de ser condenatorio, se dicta el auto de llamamiento a juicio y por último, se inicia la etapa de juicio: aquí, se presentan las pruebas y los alegatos de las partes procesales, concluyendo con la sentencia del juez.

2.- ¿De qué forma colabora la ciudadanía durante la investigación del delito antes mencionado?

La ciudadanía colabora de manera entusiasta cuando está en juego la vida de las víctimas y apática cuando se trata de alcanzar acuerdos reparatorios con los responsables de los accidentes.

3.- ¿Cuántos casos de delitos de tránsito de este tipo se han presentado durante este año 2011 en la Fiscalía del Cantón La Maná?

Han existido 19 casos entre ambas fiscalías, durante este año 2011.

4.- ¿Considera factible que se agregue un inciso al Art.127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el que se establezca la pena de reclusión menor ordinaria de tres a seis años, en caso de que un conductor profesional cometa el delito de tránsito con muerte bajo circunstancias de negligencia, impericia e imprudencia a más de la suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo. ¿Sí o No y por qué?

No: Porque el agravar las penas no disminuye la incidencia delictual, mejor es trabajar en la prevención de accidentes.

5.- ¿Qué medidas de precaución deberían tomar los conductores profesionales al conducir un vehículo?

Estas medidas son: la prudencia, respeto a las normas de tránsito y sobre todo emplear el manejo a la defensiva.

6.- ¿Considera que es más grave el delito de tránsito con muerte por las circunstancias de negligencia, impericia e imprudencia cometido por un conductor profesional que el de un no profesional? ¿Sí o No y por qué?

Sí: Porque al conductor profesional es a quien se le exige mayor prudencia y conocimiento, en razón de su profesión como conductor de un vehículo de servicio público o comercial.

7.- ¿Cuáles son las medidas cautelares que se podrían aplicar durante el juzgamiento del delito de tránsito mencionado anteriormente?

Las medidas cautelares son reales y personales, es decir las mismas que se encuentran previstas en el Código de Procedimiento Penal.

8.- ¿Qué clase de vehículos son los que más se han visto involucrados en accidentes de tránsito con muerte bajo circunstancias de negligencia, impericia e imprudencia?

Los vehículos más involucrados en esta clase de accidentes han sido: las motocicletas y buses interprovinciales.

9.- ¿Qué pruebas materiales se utilizan para determinar la responsabilidad del sospechoso de esta clase de delito de tránsito?

Estos son: el reconocimiento técnico del lugar de los hechos, reconocimiento pericial de los vehículos, etc.

10.- ¿Qué labor cumple la Fiscalía en conjunto con la Policía Judicial para reducir el aumento de accidentes de tránsito con muerte por negligencia, impericia e imprudencia de los conductores profesionales en el Cantón La Maná?

La Fiscalía orienta en el ámbito jurídico (prevención), persigue penalmente los delitos, sobre todo los que acaban con la vida de las víctimas, mientras que la Policía realiza operativos de rutina y también colabora en la detención de los responsables de los accidentes e incluso realiza campañas de educación vial.

Análisis e interpretación.

De la entrevista realizada al señor Fiscal Primero, se puede destacar los aspectos más relevantes: la exaltación que hace de la colaboración de la ciudadanía cuando se trata de sancionar al infractor de un delito de tránsito con muerte por negligencia, impericia e imprudencia pero critica su falta de interés cuando se trata de acordar con los causantes de los accidentes. Además con el dato proporcionado sobre los accidentes de tránsito con muerte ocurridos en este año, quiere dar a entender que el índice aumentó con relación a años anteriores; así

como también manifiesta su desacuerdo con la aplicación de la pena de reclusión menor ordinaria de tres a seis años y suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo, debido a que no cree que esto pueda reducir el aumento de accidentes de tránsito por eso considera mejor prevenirlos.

Como medidas de precaución que deben tener en cuenta los conductores profesionales al frente de un vehículo, considera que la prudencia, el manejo a la defensiva, encerradas en el respeto a las normas de tránsito, son la mejor manera de prevenir accidentes. Otro aspecto importante es que los buses y motocicletas han sido los vehículos que más han estado involucrados en accidentes de tránsito con muerte de tránsito.

También considera que tiene mayor gravedad el delito de tránsito con muerte ocasionado por un conductor profesional que el cometido por un no profesional por la prudencia y responsabilidad que demanda su profesión.

Como pruebas materiales para determinar la responsabilidad del sospechoso en esta clase de delitos, destaca al reconocimiento del lugar del accidente, al reconocimiento pericial de los vehículos. Estas pruebas permiten encontrar posibles evidencias del hecho y analizar las causas que lo produjeron.

Por último, resalta que la Fiscalía tiene la misión de perseguir los delitos de tránsito con muerte y colaborar en su prevención, mientras que la Policía Judicial contribuye a reducir el aumento de accidentes de tránsito mediante la educación de peatones, conductores y pasajeros, realizando operativos en las vías con frecuencia y por supuesto deteniendo a los infractores.

**2.2.3. Análisis e interpretación de la Entrevista dirigida al señor
Agente Fiscal Segundo del cantón La Maná.**

Dr. Jorge Rea Quilumba

Preguntas:

1.- ¿Cuál es el procedimiento a seguir dentro de la investigación de un delito de tránsito con muerte por las circunstancias de negligencia, impericia e imprudencia?

En los casos no flagrantes, normalmente se inicia con la indagación previa, si hay méritos suficientes, se inicia con la instrucción fiscal; al final el Fiscal emite su dictamen, donde en caso de dictarse un dictamen acusatorio, se dicta auto de llamamiento a juicio y posteriormente se llega a la etapa de juicio, la misma que termina con la sentencia del juez. También es importante declarar que en un caso delito de tránsito flagrante, se puede abrir directamente la instrucción fiscal, después de la audiencia de calificación de flagrancia, sin haberse realizado la indagación previa.

2.- ¿De qué forma colabora la ciudadanía durante la investigación del delito antes mencionado?

En la generalidad de los casos, la gente prefiere no colaborar por no verse inmiscuida en estos trámites legales, es decir no presta mucho interés cuando no se trata de sus propios intereses.

3.- ¿Cuántos casos de delitos de tránsito de este tipo se han presentado durante este año 2011 en la Fiscalía del Cantón La Maná?

Han existido 19 casos entre ambas fiscalías.

4.- ¿Considera factible que se agregue un inciso al Art.127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el que se establezca la pena de reclusión menor ordinaria de tres a seis años, en caso de que un conductor profesional cometa el delito de tránsito con muerte bajo circunstancias de negligencia, impericia e imprudencia más de la suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo. ¿Sí o No y por qué?

Si: Porque sancionar con penas más drásticas, contribuye un poco a que los demás conductores escarmienten y se vuelvan más responsables en la profesión que ejercen, sin embargo creo que esto debería estar precedido de campañas de prevención y después complementado con la educación vial.

5.- ¿Qué medidas de precaución deberían tomar los conductores profesionales al conducir un vehículo?

Las medidas como: verificar el estado del vehículo, usar el cinturón de seguridad, no ingerir alcohol antes de conducir, descansar lo suficiente antes de emprender el viaje.

6.- ¿Considera que es más grave el delito de tránsito con muerte por las circunstancias de negligencia, impericia e imprudencia cometido por un conductor profesional que el de un no profesional? ¿Sí o No y por qué?

Si; Porque el conductor profesional por el hecho de ejercer una actividad con derecho a recibir una remuneración económica, se supone que está más capacitado para conducir responsablemente un vehículo tanto liviano como pesado y en sus manos está la vida de los pasajeros que confían en su profesionalismo. Tampoco esto quiere decir que los conductores no profesionales son menos responsables de los accidentes sino que se entiende que el manejo imprudente, los descuidos, la falta de experiencia, presentes en un no profesional, son pulidos por un conductor profesional.

7.- ¿Cuáles son las medidas cautelares que se podrían aplicar durante el juzgamiento del delito de tránsito mencionado anteriormente?

Las medidas cautelares son las previstas en la ley, éstas son: personales y reales. Las medidas cautelares personales son: la aprehensión, detención y la prisión preventiva y las reales son: el secuestro, retención, prohibición de enajenar y embargo.

8.- ¿Qué clase de vehículos son los que más se han visto involucrados en accidentes de tránsito con muerte bajo circunstancias de negligencia, impericia e imprudencia?

Los vehículos más involucrados han sido: motocicletas, vehículos pequeños y buses interprovinciales.

9.- ¿Qué pruebas materiales se utilizan para determinar la responsabilidad del sospechoso de esta clase de delito de tránsito?

La prueba material que más se puede considerar en este tipo de accidentes es el reconocimiento pericial de los vehículos participantes en el accidente.

10.- ¿Qué labor cumple la Fiscalía en conjunto con la Policía Judicial para reducir el aumento de accidentes de tránsito con muerte por negligencia, impericia e imprudencia de los conductores profesionales en el Cantón La Maná?

En los meses anteriores se realizaba una campaña de prevención denominada “Ecuador sin violencia. Educamos para prevenir”, actualmente la dejamos de lado pero la Policía trabaja en los operativos de rutina.

Análisis e interpretación.

Con el fin de lograr un mejor entendimiento, se analizan algunos de los puntos más sobresalientes de la entrevista realizada al señor Fiscal Segundo del Cantón La Maná.

En lo concerniente a la colaboración de la ciudadanía en la investigación de los delitos de tránsito, manifiesta que ésta prefiere no intervenir en estos asuntos legales, es decir se muestra indiferente ante la problemática colectiva, sólo interviene cuando se afecta su bien jurídico propio.

El señor Fiscal Segundo manifiesta su apoyo a la propuesta de aplicar la pena de reclusión menor ordinaria de tres a seis años y suspensión de la licencia de conducir a los conductores profesionales que ocasionen el delito de tránsito con muerte bajo las circunstancias de negligencia, impericia e imprudencia pero recomienda que esta sanción se complemente con campañas de prevención y de educación vial.

Como medidas de precaución al conducir, considera indispensable que un conductor responsable debe usar el cinturón de seguridad, verificar las condiciones mecánicas del vehículo, descansar adecuadamente y por supuesto no consumir alcohol si tiene que conducir.

Cree que es más grave el delito de tránsito con muerte por negligencia, impericia e imprudencia cometido por un conductor profesional que el de un no profesional, porque percibe una remuneración económica por su actividad, está más capacitado que un no profesional y es responsable de la seguridad y la vida de los pasajeros.

En cuanto a las pruebas materiales para determinar la responsabilidad del sospechoso dentro de este delito, sostiene que la prueba principal de este tipo es el reconocimiento pericial de los vehículos participantes en el accidente. Además

considera que la testimonial es la que más valor tiene dentro del proceso penal de tránsito.

Para finalizar, resalta que la labor de la Fiscalía y de la Policía Judicial siempre ha estado encaminada a la reducción del aumento de accidentes de tránsito con muerte por negligencia, impericia e imprudencia: la Fiscalía, a través de campañas de educación vial y la Policía, mediante los operativos de control en las vías y calles de la ciudad.

2.2.4. Análisis e Interpretación de la Entrevista al señor Juez Cuarto de Garantías Penales de La Maná.

Dr. Manuel Eduardo Argüello Navarro

Preguntas:

1.- ¿Qué concepto le da usted al delito de tránsito con muerte por las circunstancias de negligencia, impericia e imprudencia, tipificado en el Art.127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial?

El delito de tránsito es un delito culposo, en el cual el hecho está exento de dolo. El Art. 127 de la ley de la materia establece una sanción, por los delitos de tránsito que se produzcan por negligencia, impericia e imprudencia, los mismos que deben ser demostrados en la audiencia de Juzgamiento, a fin de establecer la concurrencia de cada una de estas circunstancias.

2.- ¿Qué circunstancias podrían derivar en la máxima sanción establecida en la actual legislación de tránsito para este delito?

Las circunstancias agravantes previstas en el Art. 121 de esta Ley, tales como: a) cometer la infracción en estado de embriaguez o de intoxicación por efectos de estupefacientes o psicotrópicas; b) abandonar a las víctimas del accidente o no procurarles la ayuda requerida, pudiendo hacerlo; c) evadir la acción de la justicia por fuga u ocultamiento, etc., y las establecidas en el Código Penal.

3.- ¿Qué facultades otorga la licencia profesional al conductor de un vehículo automotor?

Le permite conducir un determinado tipo de vehículo tanto liviano o pesado, según el tipo de licencia que tenga y le faculta percibir una remuneración

económica por el ejercicio de su actividad como conductor, por tanto el conductor que obtenga una licencia de conducir profesional debe conocer qué tipo de vehículo está autorizado para conducir, ya que el no respetar esto, infringe la ley y por ende, se hace merecedor de una sanción.

4.- ¿En qué se diferencia la negligencia de la imprudencia en los delitos de tránsito?

La imprudencia es la falta de juicio, sensatez y cuidado que una persona demuestra en sus acciones, es la excesiva confianza en la propia habilidad del conductor, mientras que la negligencia es la desidia frente al cumplimiento exacto de los deberes, por deficiencia de atención o de sensibilidad.

5- ¿Quiénes suelen ser las víctimas de un homicidio culposo de tránsito?

Las víctimas suelen ser los ocupantes del vehículo, el peatón y el conductor del vehículo.

6.- ¿Considera factible que se agregue un inciso al Art.127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el que se establezca la pena de reclusión menor ordinaria de tres a seis años, en caso de que un conductor profesional cometa el delito de tránsito con muerte bajo circunstancias de negligencia, impericia e imprudencia más de la suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo. ¿Sí o No y por qué?

Sí. Porque el endurecer las penas, si bien no logra por completo disminuir el índice delictivo, si puede lograr que los demás individuos actúen con más prudencia al conducir un vehículo, pero es necesario que el aumento de penas se complemente con campañas de prevención o programas de educación vial.

7.- ¿Considera que un acuerdo reparatorio compensa satisfactoriamente a los familiares de la persona fallecida en un accidente de tránsito por negligencia, impericia e imprudencia?

Claro que no, porque la pérdida de una vida humana es irreparable. El acuerdo reparatorio solamente cubre el monto de las pérdidas materiales, más no disipa el dolor de los familiares.

8.- En el caso de las sentencias condenatorias dictadas en su Juzgado, durante el 2010 y el 2011¿Qué tipos de negligencia, impericia e imprudencia se han determinado en los accidentes de de tránsito?

En el Juzgado Cuarto de Garantías Penales del Cantón La Maná, se han dictado sentencias condenatorias presentado principalmente por tipos de negligencia e imprudencia, tales como: exceso de velocidad, malas maniobras, invasión del carril contrario, lo que ha originado choques, pérdidas de pista y volcamientos. Debo indicar que el factor mayoritario ha sido el exceso de velocidad.

9.- ¿Qué efectos jurídicos produce el archivo provisional de la causa por delitos de tránsito?

El juez, a pedido del titular de la acción como lo es la Fiscalía, puede disponer el archivo provisional, cuando no existen elementos suficientes para establecer la materialidad y la responsabilidad del causante por el tiempo establecido en el Código Adjetivo Penal.

10.- ¿Qué grado de responsabilidad tiene la administración de justicia ante el aumento de accidentes de tránsito con muerte por negligencia, impericia e imprudencia ocasionados por conductores profesionales?

La administración de justicia no es el órgano encargado de la prevención de accidentes de tránsito, sino el de administrar justicia en los casos que lleguen a su

conocimiento, siendo el titular de la acción: la Fiscalía, pero los jueces podemos contribuir a reducir el aumento de accidentes de tránsito, al sancionar de manera justa y transparente a los infractores de dichos delitos de tránsito.

Análisis e interpretación.

De la entrevista realizada al señor Juez Cuarto de Garantías Penales y de Tránsito, se realiza un breve análisis de los temas más relevantes:

Acerca de la definición del delito de tránsito con muerte por negligencia, impericia e imprudencia no da un concepto específico, simplemente se limita a precisar que es un delito carente de dolo y que la incursión en estas circunstancias se establecerá en la Audiencia de Juzgamiento.

Afirma que las más importantes facultades que le otorga la licencia de conducir profesional a un conductor son: conducir una clase de vehículo autorizado legalmente, según el tipo de licencia que posea y tener derecho a recibir una prestación económica por el servicio que preste como tal. Además asevera que si el conductor no respeta estos parámetros, viola disposiciones legales y por eso debe ser sancionado.

Al referirse a la diferencia entre negligencia e imprudencia, da a entender que en la imprudencia el conductor confía demasiado en su habilidad, a pesar de conocer lo peligroso de dicha situación mientras que en la negligencia, ésta no prevé las consecuencias riesgosas que podía originar su descuido, pero que podía hacer algo para evitar un accidente.

Afirma que las personas que sufren las fatales consecuencias de un accidente de tránsito pueden ser los peatones, los ocupantes del vehículo y hasta el conductor del mismo automotor. Muchas veces, pueden ser las víctimas, los tres grupos al mismo tiempo.

Sobre la propuesta de imponer pena de reclusión menor ordinaria de cuatro a seis años y suspensión de la licencia de conducir por el mismo lapso de tiempo a los conductores profesionales, señala estar de acuerdo, porque cree que el aumento de penas tiene el objetivo de que los infractores escarmienten y ayuden a disminuir el índice delictual pero recomienda que también se realicen campañas de prevención de accidentes a través de la educación vial.

Considera que en caso de las partes llegar a un acuerdo reparatorio en el delito antes mencionado, éste sólo puede cubrir los gastos materiales, pero no logrará que compense la muerte de un ser querido.

Asegura que el exceso de velocidad, ha sido el factor de imprudencia que más ha motivado las sentencias condenatorias en el Cantón La Maná dentro de los años 2010 y 2011. Sin embargo también se han producido por malas maniobras, invasión del carril contrario, etc., derivando en terribles accidentes que conmocionaron a la ciudadanía.

Culmina este análisis, con el criterio del señor Juez que deduce que la administración de justicia no es el órgano de prevención de accidentes, pero que los jueces sí pueden ayudar a solucionar el problema del aumento de accidentes de tránsito siendo honestos y justos en sus fallos.

2.3. Conclusiones.

- Un alto porcentaje de la ciudadanía encuestada todavía desconoce la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- El servicio de transporte público es el más utilizado por la ciudadanía del Cantón La Maná.
- La mayor parte de los conductores del cantón La Maná poseen licencias de categoría no profesional y profesional.
- El aumento de accidentes de tránsito con muerte preocupa a la ciudadanía y a los funcionarios judiciales.
- Existe inconformidad con la acción de la Fiscalía, Juzgado de Garantías Penales y la Policía Judicial en la investigación y sanción de los delitos de tránsito con muerte.
- El señor Juez Cuarto de Garantías Penales y de Tránsito señala que dentro de las sentencias condenatorias, el exceso de velocidad es la mayor causa de accidentes de tránsito con muerte en el Cantón La Maná, ocasionados por conductores profesionales.
- Es muy escasa la colaboración de la ciudadanía durante la investigación de delitos de tránsito con muerte.
- La mayoría de los funcionarios judiciales entrevistados y ciudadanos encuestados apoya la propuesta de aplicar la pena de reclusión de tres a seis años y suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo a los conductores profesionales que ocasionen un accidente de tránsito con muerte por negligencia, impericia e imprudencia.

2.4. Recomendaciones.

- La Fiscalía conjuntamente con los miembros de la Agencia Nacional de Tránsito y estudiantes de Derecho de las Universidades del Cantón deberían impartir talleres a la ciudadanía en general sobre lo que contempla la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- Los conductores, peatones y agentes de tránsito deben contribuir a reducir el aumento de accidentes de tránsito, siendo prudentes al conducir y ejerciendo los debidos controles en las vías y calles, respectivamente.
- La Fiscalía, Juzgado de Garantías Penales y de Tránsito y la Policía Judicial deben investigar y sancionar los delitos de tránsito con muerte, de manera transparente y eficiente, en beneficio de la población.
- Es indispensable que tanto los conductores profesionales como no profesionales reduzcan la velocidad al circular por las calles y vías, sobre todo en situaciones en que exista el peligro inminente de sufrir un accidente.
- La ciudadanía debe colaborar activamente y sin temor con la investigación de los accidentes de tránsito con muerte, ya que esto permitirá hacer justicia a favor de las víctimas.

CAPÍTULO III

3. DE LAS PENAS POR NEGLIGENCIA, IMPERICIA E IMPRUDENCIA Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

3.1. Introducción.

Los accidentes de tránsito en el Ecuador han producido en muchas ocasiones, la invalidez de sus víctimas y el dolor en los familiares de los fallecidos, inclusive se han convertido en la segunda causa de muerte en el país. Generalmente estos accidentes se presentan por la negligencia, impericia e imprudencia, estado de embriaguez o el conducir bajo el efecto de sustancias estupefacientes o psicotrópicas.

Los más claros ejemplos de negligencia, impericia e imprudencia son: no revisar las condiciones mecánicas del vehículo; circular con un vehículo distinto al tipo permitido de su licencia de conducir; conducir a exceso de velocidad, hacer rebasamientos innecesarios, hablar por teléfono celular al momento de conducir, etc.

Con el fin de combatir este problema se han establecido duras penas en la legislación de tránsito, especialmente para los delitos y contravenciones que tengan que ver con el conducir en estado de ebriedad o bajo el efecto de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, sin embargo la determinada para el delito de tránsito con muerte por negligencia impericia e imprudencia ha sido levemente aumentada en la última normativa vigente.

Cabe también resaltar que aún no se ha diferenciado dentro de la Ley, las sanciones para los conductores profesionales y no profesionales, lo que ha hecho que se les aplique la misma pena a ambos grupos sin tomar en cuenta las facultades y capacitación distintas que tienen los profesionales. Todos estos factores han provocado que los accidentes de tránsito ocurran principalmente por la negligencia impericia e imprudencia y que un gran porcentaje de los conductores profesionales estén involucrados en ello.

La Propuesta de una Reforma al Art. 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sobre el delito de tránsito con muerte por negligencia, impericia e imprudencia, como alternativa de solución al problema del aumento de accidentes de tránsito ocasionados por conductores profesionales, cuenta con la aceptación mayoritaria de los ciudadanos encuestados y el apoyo de la mayoría de los funcionarios judiciales entrevistados.

3. 2. Justificación.

Es necesario proponer una reforma sobre el delito de tránsito con muerte por negligencia, impericia e imprudencia, debido a que en el Ecuador y en el Cantón La Maná, muchos conductores profesionales no toman las debidas precauciones al conducir o lo hacen a velocidades extremas como si las carreteras del país fueran autopistas, sin tomar en cuenta que por su irresponsabilidad ocurren accidentes lamentables en que pierden la vida víctimas inocentes o que sufren algún tipo de discapacidad severa.

Con el fin de sancionar a los conductores irresponsables de manera ejemplar; se propone que en el **Artículo 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial**, se agregue un inciso a **continuación del primero**, en el que se sancione con reclusión menor ordinaria de tres a seis años y suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo al conductor profesional que ocasione un accidente de tránsito que tenga como resultado la muerte de una o más personas con las circunstancias de negligencia, impericia, imprudencia, exceso de

velocidad, conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo, inobservancia de la Ley y su Reglamento u órdenes de las autoridades de tránsito. Sin embargo la multa prevista en esa disposición legal deberá mantenerse.

Su aplicación práctica sería que una vez publicada en el Registro Oficial, los conductores profesionales serían sancionados de una forma más drástica y con una pena privativa de libertad diferente a la establecida para los no profesionales o ciudadanos en general, contribuyendo a reducir el índice de accidentes de tránsito con muerte por esta causa.

Esta investigación puede servir de soporte a los estudiantes de Derecho para futuras reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial sobre las penas por infracciones de tránsito.

Para efectivizar la propuesta se contó con importante información bibliográfica acerca del tema y el criterio valioso de los Agentes Fiscales y Juez de Garantías Penales y de Tránsito de La Maná, así como el aporte de la ciudadanía encuestada.

La aplicación de la propuesta de reforma antes mencionada favorecería el desarrollo de la economía del país ya que la participación activa de los ciudadanos no se vería truncada al disminuir los accidentes de tránsito con muerte, permitiéndoles continuar brindando su valioso contingente.

Los beneficiarios de esta propuesta serían todos los ecuatorianos, principalmente las víctimas de accidentes de tránsito, sus familiares, a quienes se les haría verdadera justicia. Además estarían más protegidos contra la irresponsabilidad de los conductores profesionales en caso de sufrir este tipo de accidentes.

3.3. Objetivo de la propuesta.

3.3.1. Objetivo General.

- Elaborar una Propuesta de Reforma al Artículo 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sobre el delito de tránsito con muerte por negligencia, impericia e imprudencia, a fin disminuir los casos de muertes en accidentes de tránsito por negligencia, impericia e imprudencia cuando hayan sido ocasionados por un conductor profesional.

3.4. Fundamentación.

La propuesta planteada en este capítulo tiene como finalidad agregar un inciso al Art. 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sobre el delito de tránsito con muerte por negligencia, impericia e imprudencia, para sancionar con más drasticidad a los conductores profesionales que incurran en esta infracción ya que la ausencia de una pena más rigurosa incide en el aumento de accidentes de tránsito con muerte por estas causas, sujetándose al precepto legal establecido en el artículo antes mencionado, el cumplimiento del objeto y los principios generales de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, previstos en sus artículos 1 y 2, inclusive el derecho de protección a las víctimas de infracciones penales, garantizado en el Art. 78 de la Constitución de la República del Ecuador.

3.5. Impactos.

A través de la Propuesta de Reforma del Art. 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sobre la agregación de un inciso en que sancione con reclusión menor ordinaria de tres a seis años y la suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo, además de la multa ya prevista en dicho artículo para el delito de tránsito con muerte por negligencia, impericia e imprudencia, en caso de haber sido ocasionado por un conductor profesional se

buscará crear conciencia y mayor responsabilidad en los conductores, principalmente de los profesionales, mediante una plena difusión nacional, lo que contribuiría a disminuir la cifra alarmante de accidentes de tránsito con muerte en el Cantón La Maná y el país, conservando la armonía social.

Tiene gran relevancia social y económica esta investigación ya que se constató el creciente índice de accidentes de tránsito con muerte por negligencia, impericia e imprudencia de los conductores profesionales en el Cantón La Maná, mediante datos obtenidos de la Fiscalía durante los años 2010 - 2011, el malestar de la ciudadanía encuestada por la deficiente acción de la Fiscalía, Policía Judicial y Juzgado de Garantías Penales y de Tránsito de este Cantón en la investigación y sanción de este tipo de accidentes; la desintegración familiar y el dolor por la pérdida de un ser querido, sumándose a ello la levedad de las penas para los infractores.

3.6. Factibilidad.

La Propuesta es aplicable en el Ecuador previo a la presentación del Proyecto por iniciativa ciudadana conforme lo establece la Constitución de la República en su Art. 134 numeral 5, que instituye la iniciativa para presentar proyectos de ley corresponde:

A las ciudadanas y los ciudadanos que estén en goce de los derechos políticos y a las organizaciones sociales que cuenten con el respaldo de por lo menos al 0.25% de las ciudadanas y ciudadanos inscritos en el padrón electoral nacional.

Luego de haber cumplido con este procedimiento, deberá ser acogido por un grupo de asambleístas o Bloque Legislativo para que luego de la calificación correspondiente, entre a los dos debates en el Pleno de la Asamblea para su aprobación y luego enviado al Ejecutivo para su confirmación y/o veto, y posteriormente enviado al Registro Oficial para su respectiva publicación y entrada en vigencia.

Por los motivos antes expuestos y debido a la imperiosa necesidad de frenar el aumento de accidentes de tránsito con muerte por las circunstancias de negligencia, impericia e imprudencia, ocasionados por los conductores profesionales, se torna indispensable una reforma al Art. 127 que norma sobre este delito.

3.7. Desarrollo de la Propuesta de Reforma al Art. 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial sobre el delito de tránsito con muerte por negligencia, impericia e imprudencia.

REPÚBLICA DEL ECUADOR

ASAMBLEA NACIONAL

EL PLENO

Considerando:

Que, en el artículo 1 del Reglamento de Funcionamiento de la Asamblea Nacional Constituyente de 11 de diciembre del 2007, publicado en el Suplemento del Registro Oficial N° 236 de 20 de los mismos mes y año, establece que: *“La Asamblea Constituyente representa la soberanía popular que radica en el pueblo ecuatoriano y que por su propia naturaleza está dotada de plenos poderes”*;

Que, el artículo 2, numeral del mismo reglamento determina que la Asamblea Constituyente aprobará mandatos constituyentes, decisiones y normas, para el ejercicio de sus plenos poderes;

Que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tiene como uno de su fines proteger a las personas que se trasladan de un lugar a otro

por la red vial del territorio ecuatoriano en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos;

Que uno de sus objetivos es la tipificación y juzgamiento de las infracciones al tránsito, los procedimientos y sanciones administrativas y judiciales;

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

- a) Negligencia;
- b) Impericia;
- c) Imprudencia;
- d) Exceso de velocidad;
- e) Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo;
- f) Inobservancia de la presente Ley y su Reglamento, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito.

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

Sin embargo no establece una diferencia entre el delito cometido por un conductor profesional y un no profesional u cualquier otro ciudadano común, en lo relacionado a las penas;

Que, por la conmoción e inseguridad que vive el Ecuador, a consecuencia del alarmante crecimiento del índice de accidentes de tránsito con muerte por circunstancias de negligencia, impericia e imprudencia, ocasionados en un gran porcentaje por conductores con licencia profesional y que se ha convertido en la segunda causa de muerte en el país; se necesita una pena más drástica que logre sancionar ejemplarizadamente a los infractores y satisfaga el derecho violado de las víctimas.

En ejercicio de sus facultades y atribuciones, expide la siguiente:

LEY REFORMATORIA AL ART. 127 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.

Agréguese a continuación del primer inciso del Art. 127, un inciso que diga:

Si el responsable de este accidente fuere un conductor profesional, será sancionado con reclusión menor ordinaria de tres a seis años y suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo, además de la multa establecida en el inciso anterior.

DISPOSICIÓN FINAL ÚNICA:

La presente Ley Reformatoria al Art. 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación en el Registro Oficial.

Dado y firmado en la Asamblea Nacional, ubicado en el Distrito Metropolitano de la ciudad de Quito, Capital del Ecuador, a losdías de mes dedel dos mil doce.

FERNANDO CORDERO CUEVA
PRESIDENTE DE LA ASAMBLEA NACIONAL

3.8. Conclusiones.

- Existe aumento de accidentes de tránsito con muerte por negligencia, impericia e imprudencia, ocasionados por conductores profesionales, en relación a años anteriores.
- Los accidentes de tránsito afectan la economía del país porque el Estado pierde valiosas aportaciones a su desarrollo por parte de las personas fallecidas.
- Existe mucho desconocimiento de la ciudadanía acerca de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y las normas de educación vial.
- La Fiscalía, Policía Judicial y Juzgado de Garantías Penales demuestran poco interés por investigar y sancionar los delitos de tránsito con muerte.

3.9. Recomendaciones.

- El aumento de la pena a los responsables contribuirá disminuir el índice de accidentes.
- La aplicación de la propuesta de reforma al Art. 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial sobre el delito de tránsito con muerte por negligencia, impericia e imprudencia, en caso de haber sido ocasionado por un conductor profesional, ayudará a que los conductores tomen mayor conciencia de su responsabilidad al frente de un vehículo y que el Estado no pierda este indispensable contingente humano para su desarrollo económico.

- El Ministerio de Educación, la Agencia Nacional de Tránsito y la Fiscalía deben efectuar campañas de difusión de la presente Ley y otras relacionadas con el comportamiento en las vías para los peatones, conductores y pasajeros con mayor frecuencia.
- La Fiscalía, la Policía Judicial y el Juzgado de Garantías Penales y de Tránsito deben esforzarse por cumplir su papel respectivo eficientemente en beneficio de la justicia y la colectividad.

3.10. Referencias Bibliográficas

3.10.1. Legislación

- CÓDIGO PENAL. *Codificación Informal de la Editorial Jurídica del Ecuador*, Edición 2011. Ecuador. 253 p.
- CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO PENAL. *Codificación Informal de la Editorial Jurídica del Ecuador*, Edición 2011. Ecuador. 408 p.
- CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR. *Corporación de estudios y Publicaciones*, Edición 2012. Ecuador.
- LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL. *Codificación informal de la Corporación de Estudios y publicaciones*, Edición 2012. Ecuador.
- REGLAMENTO GENERAL PARA LA APLICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL. *Codificación Informal de la Corporación de Estudios y Publicaciones*, actualizado a abril del 2011, Ecuador. 188 p.

3.10.2. Libros

- ALBÁN, Fernando. *ESTUDIO SINTÉTICO SOBRE EL CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO PENAL, TOMO II*, 1era ed. Quito, Ecuador, 2003. 387 p. Registro de autor N°. 018313.
- ALVARADO, Jorge. *MANUAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE*. 1era ed. Loja, Ecuador. Universidad Técnica Particular de Loja, 2005. 410 p. ISBN: 9978-09-070-3.

- CABANELLAS, Guillermo. *Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual*. 25° ed. Buenos Aires, Argentina. Editorial Heliasta S.R.L, 1997. 3988 p. ISBN: 950-9065-65.
- TERÁN, Marco. *LA INDAGACIÓN PREVIA Y LAS ETAPAS DEL PROCESO PENAL ACUSATORIO, PARTE I: Generalidades*. 1era ed. Quito, Ecuador: Publingraf, 2001. 183 p.

3.10.3. Recursos Electrónicos

ALARCÓN, Luis. *Código Penal Peruano- Parte Especial* [en línea]. [s/e]. Perú: Monografias.com, 25 de enero del 2007, 14 de Junio del 2011. [Consultado el 21 de junio del 2011]. Disponible en Web: <http://www.monografias.com/trabajos31/homicidios/homicidios.shtml>

AGUIRRE, Gerardo. La nueva estructura procesal penal ecuatoriana [en línea]. [s/e]. Ecuador: Derecho Ecuador Revista judicial, 24 de Noviembre del 2005, Marzo del 2008, [Consultado el 24 de Mayo del 2012]. Disponible en Web: http://www.derechoecuador.com/index.php?option=com_content&view=article&id=3543:la-nueva-estructura-procesal-penal-ecuatoriana&catid=52:procedimiento-penal&Itemid=420

CAMACHO, Guillermo. *Cultura vial* [en línea]. [s/e]. Bogotá, Colombia: Cultura vial.net, 30 de Octubre del 2009, 19 de Mayo del 2012, [Consultado el 24 de Mayo del 2012]. Disponible en Web: <http://www.culturavial.net/community.aspx>

ENCICLOPEDIA JURÍDICA BIZ. *Atenuantes Circunstancias* [en línea]. [s/e]. España: [s/n], 12 de Noviembre del 2010, 06 de Diciembre del 2010, [Consultado el 08 de Diciembre del 2010]. Disponible en Web: <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/atenuantes-circunstancias/atenuantes-circunstancias.htm>

ENRÍQUEZ, Gustavo. *Causas que generan los altos índices de contravenciones de tránsito en la ciudad de Tulcán y sus consecuencias* [en línea]. [s/e]. Ibarra, Ecuador: [s/n], 24 de febrero del 2011, s/f. [Consultado el 12 de julio del 2011]. Disponible en Web: <http://repositorio.utn.edu.ec/bitstream/123456789/312/1/PG%20152%20TESIS%20FINAL.pdf>

ESPINOZA, Adriana y SEPÚLVEDA, Sandra. *EL MIEDO COMO JUSTIFICACIÓN ANTE LA AGRAVACIÓN PUNITIVA EN HOMICIDIOS Y LESIONES CULPOSAS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO* [en línea]. [s/e]. Colombia: Juan Arias Duque, 14 de Marzo del 2007, s/f. [Consultado el 11 de Noviembre del 2011]. Disponible en Web: http://www.defensoria.org.co/red/anexos/publicaciones/miedo_tesis.pdf

GARCÍA ET AL. *EL DELITO CULPOSO* [en línea]. [s/e]. San Salvador, El Salvador: [s/n], 29 de Noviembre del 2004, s/f. [Consultado el 08 de Junio del 2011]. Disponible en Web: <http://www.wisis.ufg.edu.sv/www.wisis/documentos/TE/345.04-G216d/345.04-G216d.pdf>

GARCÍA ET AL. *La denuncia, querrela y el atestado policial* [en línea]. [s/e]. Madrid, España: Abogado.com, 31 de Enero del 2010, s/f. [Consultado el 23 de Agosto del 2011]. Disponible en Web: <http://iabogado.com/guia-legal/ante-la-justicia-penal/la-denuncia-la-querrela-y-el-atestado/lang/es>

GARCÍA, Iván. *Circunstancias agravantes* [en línea], [s/e], Ecuador: Leyes. tv., 2008, 04 de Marzo del 2012. [Consultado el 07 de Marzo del 2012]. Disponible en Web: <http://leyes.tv/articulo/circunstancias-agravantes/>

LA HORA. *Accidentes de tránsito que marcaron el 2010* [en línea]. Edición impresa. Quito, Ecuador: [s/n], 1 de Enero del 2011, 14 de Junio del 2011. [Consultado el 23 de Agosto del 2011]. Disponible en Web

http://www.lahora.com.ec/index.php/noticias/show/1101071923/-1/Accidentes_de_tr%C3%A1nsito_que_marcaron_el_2010.html

LUCIO, Eduardo. *ACCIDENTOLOGÍA Y SEGURIDAD VIAL* [en línea]. [s/e]. Argentina: Criminalista en red, 1992, 2007. [Consultado el 11 de Noviembre del 2011]. Disponible en Web: <http://www.criminalistaenred.com.ar/.../ACCIDENTOLOGIA%20Y%20SEGURIDAD%20VIAL.doc>

MACHICADO, Jorge. *Elementos del delito* [en línea]. [s/e]. España: Apuntes jurídicos, 2009, 2011. [Consultado el 12 de Marzo del 2012]. Disponible en Web: <http://jorgemachicado.blogspot.com/2009/03/elementos-del-delito.html>

PRACTI-CAR. *MANUAL DE CONDUCCIÓN AECON* [en línea]. [s/e]. Cuenca, Ecuador: [s/n], 09 de Diciembre del 2009, 06 de Abril del 2010. [Consultado el 25 de Mayo del 2012]. Disponible en Web: http://www.practi-car.com/descargas/manual_practi-car.pdf

SERANI, Edmundo. *Accidentes del tránsito* [en línea]. [s/e]. Chile: Ilustrados.com, 2011, s/f. [Consultado el 23 de Agosto del 2011]. Disponible en Web: <http://www.ilustrados.com/tema/2853/Accidentes-transito.html>

VALDÉS ET AL. *La medida cautelar de prisión preventiva* [en línea]. [s/e]. Ecuador: Monografias.com, 2010, 08 de Febrero del 2012. [Consultado el 06 de Marzo del 2012]. Disponible en Web: <http://www.monografias.com/trabajos82/medida-cautelar-prision-preventiva-ecuatoriana/medida-cautelar-prision-preventiva-ecuatoriana2.shtml>

3.11 ANEXOS

Formato de encuesta.



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE COTOPAXI EXTENSIÓN LA MANÁ

ENCUESTA DIRIGIDA A LA CIUDADANÍA DEL CANTÓN LA MANÁ

TEMA DE TESIS: “DE LAS PENAS POR NEGLIGENCIA, IMPERICIA E IMPRUDENCIA Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO”

PROPUESTA: Reforma al Art. 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial sobre la agregación de un inciso que sancione con pena de reclusión menor ordinaria de tres a seis años y suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo a los conductores profesionales que cometan el delito de tránsito con muerte bajo las circunstancias de negligencia, impericia e imprudencia.

Con el fin de conocer el nivel de acogida de la propuesta antes mencionada, se le solicita muy gentilmente responder a las siguientes preguntas:

1.- ¿Ha leído alguna vez la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial?

SI ()

NO ()

2.- ¿Qué clase de transporte utiliza usted con frecuencia para movilizarse?

Público ()

Comercial ()

Particular ()

Por cuenta propia ()

3.- ¿Qué categoría de licencia de conducir tiene usted?

Profesional () No profesional () Especial ()

4.- ¿Sabe usted lo qué es ser un conductor profesional

SI () NO ()

5.- ¿Considera aceptable que los conductores de buses en nuestro Cantón circulen a exceso de velocidad por el hecho de transportar rápidamente a los pasajeros a su lugar de destino?

SI () NO ()

6.- ¿Alguna vez ha sido usted víctima de un accidente de tránsito por la negligencia, imprudencia o exceso de velocidad de un conductor profesional?

SI () NO ()

7.- ¿Algún miembro de su familia murió en un accidente de tránsito por culpa de un conductor profesional?

SI () NO ()

8.- ¿Cree usted que aumentan los accidentes de tránsito en el Cantón La Maná porque no existen penas drásticas para los conductores profesionales?

SI () NO ()

9.-- ¿Está de acuerdo con la aplicación de la pena de reclusión menor ordinaria de 3 a 6 años y suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo para el conductor profesional que cometa el delito de tránsito con muerte bajo circunstancias de negligencia, impericia e imprudencia?

SI () NO ()

10.- ¿Cómo considera la acción de la Fiscalía, Juzgado de Garantías Penales y la Policía Judicial en la investigación y sanción de los accidentes de tránsito con muerte en esta ciudad?

Buena ()

Regular ()

Mala ()

Pésima ()

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN.

Formato de entrevistas.



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE COTOPAXI
EXTENSIÓN LA MANÁ**

**ENTREVISTA DIRIGIDA A LOS SEÑORES FISCALES DEL CANTÓN
LA MANÁ**

**TEMA DE TESIS: “DE LAS PENAS POR NEGLIGENCIA, IMPERICIA E
IMPRUDENCIA Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO”**

PROPUESTA: Reforma al Art. 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sobre la agregación de un inciso que sancione con pena de reclusión menor ordinaria de tres a seis años y suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo a los conductores profesionales que cometan el delito de tránsito con muerte bajo las circunstancias de negligencia, impericia e imprudencia.

PREGUNTAS:

- 1.- ¿Cuál es el procedimiento a seguir dentro de la investigación de un delito de tránsito con muerte por las circunstancias de negligencia, impericia e imprudencia?**
- 2.- ¿De qué forma colabora la ciudadanía durante la investigación del delito antes mencionado?**
- 3.- ¿Cuántos casos de delitos de tránsito de este tipo se han presentado durante este año 2011 en la Fiscalía del Cantón La Maná?**
- 4.- ¿Considera factible que se agregue un inciso al Art.127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el que se**

establezca la pena de reclusión menor ordinaria de tres a seis años, en caso de que un conductor profesional cometa el delito de tránsito con muerte bajo circunstancias de negligencia, impericia e imprudencia a más de la suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo. ¿Sí o No y por qué?

5.- ¿Qué medidas de precaución deberían tomar los conductores al conducir un vehículo?

6.- ¿Considera que es más grave el delito de tránsito con muerte por las circunstancias de negligencia, impericia e imprudencia cometido por una persona particular que el de un conductor? ¿Sí o No y por qué?

7.- ¿Cuáles son las medidas cautelares que se podrían aplicar durante el juzgamiento del delito de tránsito mencionado anteriormente?

8.- ¿Qué clase de vehículos son los que más se han visto involucrados en accidentes de tránsito con muerte bajo circunstancias de negligencia, impericia e imprudencia?

9.- ¿Qué pruebas materiales se utilizan para determinar la responsabilidad del sospechoso de esta clase de delito de tránsito?

10.- ¿Qué labor cumple la Fiscalía en conjunto con la Policía Judicial para reducir el aumento de accidentes de tránsito con muerte por negligencia, impericia e imprudencia de los conductores profesionales en el Cantón La Maná?

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN.



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE COTOPAXI
EXTENSIÓN LA MANÁ**

**ENTREVISTA DIRIGIDA AL SEÑOR JUEZ CUARTO DE GARANTÍAS
PENALES DE LA MANÁ**

**TEMA: “DE LAS PENAS POR NEGLIGENCIA, IMPERICIA E
IMPRUDENCIA Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO”**

PROPUESTA: Reforma al Art. 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sobre la agregación de un inciso que sancione con pena de reclusión menor ordinaria de tres a seis años y suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo a los conductores profesionales que cometan el delito de tránsito con muerte bajo las circunstancias de negligencia, impericia e imprudencia.

PREGUNTAS:

- 1.- ¿Qué concepto le da usted al delito de tránsito con muerte por las circunstancias de negligencia, impericia e imprudencia, tipificado en el Art.127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial?**
- 2.- ¿Qué circunstancias podrían derivar en la máxima sanción establecida en la actual legislación de tránsito para este delito?**
- 3.- ¿Qué facultades otorga la licencia al conductor de un vehículo automotor?**
- 4.- ¿En qué se diferencia la negligencia de la imprudencia en los delitos de tránsito?**
- 5.- ¿Quiénes suelen ser las víctimas de un homicidio culposo de tránsito?**

6.- ¿Considera factible que se agregue un inciso al Art.127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el que se establezca la pena de reclusión menor ordinaria de tres a seis años, en caso de que un conductor profesional cometa el delito de tránsito con muerte bajo circunstancias de negligencia, impericia e imprudencia más de la suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo. ¿Sí o No y por qué?

7.- ¿Considera que un acuerdo reparatorio compensa satisfactoriamente a los familiares de la persona fallecida en un accidente de tránsito por negligencia, impericia e imprudencia?

8.- En el caso de las sentencias condenatorias dictadas en su Juzgado, durante el 2010 y el 2011 ¿Qué tipos de negligencia, impericia e imprudencia se han determinado en los accidentes de tránsito?

9.- ¿Qué efectos jurídicos produce el archivo provisional de la causa por delitos de tránsito?

10.- ¿Qué grado de responsabilidad tiene la administración de justicia ante el aumento de accidentes de tránsito con muerte por negligencia, impericia e imprudencia ocasionados por los conductores profesionales?

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN.

Abreviaturas.

ANRCTTTSV: Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

ANT: Agencia Nacional de Tránsito.

C.P: Código Penal

C.P.P: Código de Procedimiento Penal.

CTE: Comisión de Tránsito del Ecuador.

GAD'S: Gobiernos Autónomos Descentralizados.

L.O.T.T.T.S.V: Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

OIAT: Oficina de Investigación de Accidentes de Tránsito de la Comisión de Tránsito del Ecuador.