



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE COTOPAXI**

**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANÍSTICAS**

**TRABAJO DE DIPLOMA**

**TÍTULO: DELITOS DE TRÁNSITO SANCIONADOS  
CON RECLUSIÓN MAYOR Y LAS CONSECUENCIAS  
JURÍDICAS PARA LOS RESPONSABLES.**

**AUTORES:** Franklin Augusto Panchi Banda

Wilmer Rodrigo Rodríguez Romero

**TUTOR:** ESP. Juan Arsenio Abreu Rodríguez



**PINAR 2009-2010**



## *Declaración de autoría*

**Declaramos que somos los únicos autores de este trabajo y autorizo al Departamento de Derecho de la Facultad de Ciencias Sociales y Humanísticas de la Universidad Pinar del Río “Hermanos Saiz Montes de Oca” Cuba; y a la Carrera de Ciencias Administrativas, Humanísticas y del Hombre de la Universidad Técnica de Cotopaxi, Ecuador, para que hagan el uso que estimen pertinente del mismo.**

**Para que así conste firmo la presente a los \_\_\_\_\_ días del mes de \_\_\_\_\_ del año 2010.**

\_\_\_\_\_  
**Autor**

**Franklin Augusto Panchi Banda**

\_\_\_\_\_  
**Autor**

**Wilmer Rodrigo Rodríguez Romero**

\_\_\_\_\_  
**Tutor**

**ESP. Juan Arsenio Abreu Rodríguez**

# AGRADECIMIENTOS

*Nuestros agradecimientos van dirigidos a Dios primero porque darnos la fuerza, el valor y la perseverancia necesaria, siendo nuestra guía y protector, para lograr lo que empezamos nuestra profesión como abogados.*

*Agradecemos a la Universidad Técnica de Cotopaxi quien nos abrió las puertas para formarnos como profesionales del derecho, así como al cuerpo de docentes que conforman la misma, que con sus amplios conocimientos supieron guiarnos en el transcurso de nuestra formación académica siendo pilar fundamental para el desarrollo de nuestra vida profesional.*

*También agradecemos a la Universidad Pinar Del Río “Hermanos Saiz Montes de Oca” de la República de Cuba honorable institución que nos acogió para la culminación de nuestra formación académica de la carrera de Abogacía, de manera especial a los docentes que en el transcurso de este tiempo brindaron su amistad, ayuda, conocimientos, y experiencias, los mismos que nos apoyaron para la culminación de la tesis final.*

*Así mismo a la Esp. Juan Arsenio Abreu Rodríguez nuestro querido tutor quien con sus amplios conocimientos, apoyo y amistad constituyo la base primordial para el desarrollo de nuestra tesis.*

# DEDICATORIA

*El presente trabajo de diploma que ha sido realizado con perseverancia y dedicación queremos dedicarlo de manera especial:*

*A mi hermana Martha y mi madre Paula quien con su amor, sacrificio, me encaminaron para que pueda llegar a ser un profesional, enseñándome a ser perseverante para así alcanzar los objetivos que me he propuesto.*

*A mis hermanas Rocío y Patricia, Marina quienes son mi apoyo incondicional y siempre me están dando fuerzas, consejos y cariño, gracias por ser mis mejores amigas y por enseñarme a ser optimista, a no darme por vencido nunca, y lograr todos mis sueños*

*A mi novia Estefanía quien fue un apoyo incondicional para mi a quien tuve que privarle de mi compañía para poder culminar mi carrera, gracias a ti mi amor por tu esfuerzo y sacrificio y dedicación.*

*A mi padres Rodrigo y Piedad, quienes con su infinito amor y paciencia supieron darme el valor y la fuerza para conseguir mi sueño, siendo mis mejores amigos los cuales supieron guiarme y orientarme por el camino correcto, gracias porque siempre estuvieron presentes dándome aliento y los consejos necesarios, demostrándome que las cosas que más queremos se las consigue con mucho esfuerzo y sacrificio.*

*A mis hermanas Lorena, Diana y a mi familia quienes con su amor, ternura y paciencia me apoyaron desde el inicio de mi carrera.*

## ÍNDICE

### Contenido

INTRODUCCIÓN .....	- 7 -
CAPÍTULO I: Antecedentes históricos de la ley de tránsito en el Ecuador. ....	- 12 -
1.1.- El origen del transporte terrestre y sus primeras señalizaciones de tránsito.-	12 -
1.2 La ley de tránsito del 6 de agosto de 1965.....	- 15 -
1.3 La ley transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, de 7 de agosto de 2008.....	. ..... - 16 -
CAPITULO II: Consideraciones acerca del derecho sustantivo y adjetivo vigentes en el Ecuador.....	- 22 -
2.1 Ley de Tránsito y Transporte Terrestre.....	- 22 -
2.1.1. El transporte terrestre automotor. Su naturaleza y objeto.....	- 23 -
2.1.2 Las clases de servicios de transporte terrestre.....	- 25 -
2.1.3 El tránsito y la seguridad vial .....	- 26 -
2.1.4 La educación vial y capacitación .....	- 28 -
2.2 Los eventos de tránsito.....	- 29 -
2.2.1 Los accidentes .....	- 29 -
2.2.2 Mecanismos de prevención de los eventos de tránsito.....	- 30 -
2.2.3 Tipos de eventos de tránsito.....	- 32 -
2.2.4 Consecuencias humanas y económicas.....	- 34 -
2.3 Elementos generales, particulares y específicos de los delitos de tránsito.....	- 35 -
2.3.1 Elementos Generales.....	- 35 -
2.3.2 Elementos particulares .....	- 38 -

---

2.3.4 Elementos específicos de los delitos contra la seguridad del tránsito.....	- 40 -
2.4 La embriaguez. Concepto y clases. ....	- 41 -
2.4.1 La intoxicación.....	- 43 -
2.4.2 Farmacodependencia.....	- 43 -
2.4.3 El alcoholismo. La intoxicación aguda, y los instrumentos para su valoración. .....	- 45 -
CAPITULO III: Delitos de tránsito sancionados con reclusión mayor.....	- 48 -
3.1 Son agravantes la embriaguez y las sustancias estupefacientes o psicotrópicas. . .....	- 48 -
3.1.1 De las acciones u omisiones .....	- 50 -
3.1.2. Delitos de tránsito y transporte terrestre en el derecho comparado .....	- 53 -
CONCLUSIONES .....	- 59 -
RECOMENDACIONES .....	- 60 -
BIBLIOGRAFÍA .....	- 61 -

## INTRODUCCIÓN

Con los avances tecnológicos y científicos están cambiando la sociedad y el mundo, al mejorar la productividad en las industrias tradicionales, revolucionar los procesos de transportación y modificar nuevas formas de vida, con la comodidad de vehículos más veloces, pero a su vez más inseguros. Este crecimiento rápido también ha desencadenado nuevas formas de delitos de tránsito, trayendo como consecuencia saldos negativos para la economía y la sociedad.

En las primeras décadas los automotores eran simples carruajes, pero en la actualidad con un motor se realizaba el trabajo de mover las cosas de un lugar a otro. Debido a este moderno invento, los vehículos eran capaces de desarrollar velocidades cada vez más altas, resultando indispensable comenzar a pensar en la idea de desarrollar elementos de seguridad, para evitar acontecimientos de tránsito con consecuencias nefastas. Estos en la actualidad han sido deficientes para la prevención de accidentes de tránsito, puesto que no existe seguridad y capacitación vial para las personas que son usuarias de estos medios de transportación.

La nueva Ley Orgánica de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial se proyecta como la principal herramienta del Gobierno para regular una de las actividades más importantes de la economía nacional, y a su vez, disminuir el alto índice de eventos de tránsito ocasionados por la caotización vial que impera en el país.

Con el crecimiento poblacional y la evolución de la sociedad, los legisladores se han visto en la imperiosa necesidad de crear nuevos principios que regulen el actuar delictivo en determinados casos. Es por esta razón que se ven obligados a crear leyes mucho más rigurosas que las anteriores, y tratar de esta forma de disminuir significativamente los numerosos delitos de tránsito que se cometen a diario, logrando que las leyes tipificadoras y sancionadoras se apliquen de manera que ninguna persona evada la responsabilidad bajo ningún argumento.

Los accidentes del tránsito en el Ecuador, constituyen un problema que en los últimos años ha crecido notablemente, debido a la irresponsabilidad y desconocimiento de las leyes de tránsito por parte de los conductores y peatones, así como también al incremento del parque automotor, dando como resultado efectos negativos dentro de la sociedad y siendo una de las principales causas de muerte en nuestro país.

El fortalecimiento de las sanciones y el establecimiento de un sistema de puntajes aplicado a las licencias de conducir, que contempla una escala en la cual se definen los tipos de contravención que determinan la pérdida de puntaje, e incluso de ese documento, son los aspectos que generan confrontación con el gremio de transportistas. Las contravenciones y delitos de tránsito son culposos, y se producen por inobservancia de la ley, Por esta razón consideramos oportuno que se establezcan mecanismos alternativos de sanción, en lugar de los tradicionales de prisión, que se prestaban para la extorsión, elevaban los niveles de corrupción en la fuerza pública encargada del control del tránsito y no servían realmente para penar a los responsables que ha desencadenado la violación de las normas.

Nos motivó a realizar esta investigación, el hecho de que el alcohol es una de las causas principales de accidentes de tránsito, pues está presente de alguna manera en el 50% de las muertes y aun muy pequeñas cantidades de alcohol disminuyen la capacidad de conducir. La falta de control y de sanciones desinhibe la conducta de los conductores, que llegan a comportarse sin la prudencia necesaria para evitar situaciones de riesgo.

El problema radica en el excesivo consumo de bebidas alcohólicas, la imprudencia y el galopante aumento del parque automotor, como los principales factores que generan el aumento de personas fallecidas en sucesos de tránsito.

El presente trabajo de investigación es importante, por cuanto pretende difundir la nueva ley vigente y su correcta aplicación, a fin de evitar problemas sociales

y económicos a los infractores, a la población y al Estado para lograr disminuir las pérdidas humanas y materiales ocasionadas por accidentes.

Este tema reviste de actualidad mundial y en el Ecuador su campo de acción es muy limitado, debido a que no es conocido adecuadamente y su incursión en la legislación nacional no es suficientemente conocida por la totalidad de las personas, ocurriendo en este sentido gran cantidad de pérdidas de vidas, lesiones humanas de todo tipo y daños materiales y económicos.

Estudiaremos, en un primer momento, los antecedentes históricos de la evolución de la ley de tránsito desde sus elementos técnico-doctrinales más generales, así como también el delito en forma general, para comprender después qué es un delito de tránsito sancionado con reclusión mayor.

### **PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN**

¿Qué estrategia metodológica, permitirá la correcta aplicación de la ley de tránsito y transporte terrestre en el Ecuador?

### **OBJETO DE ESTUDIO**

Tratamiento de los delitos de tránsito sancionado a pena de reclusión mayor.

### **OBJETIVO GENERAL**

- Analizar los delitos sancionados con Reclusión Mayor en la nueva Ley de Tránsito a través del Debido Proceso para conocer las consecuencias jurídicas y su aplicación.

### **OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- ✓ Analizar los contenidos teóricos y científicos que se relacionan con los delitos sancionados con reclusión mayor en la nueva ley de tránsito.

- ✓ Educar y capacitar a las personas en general para el uso correcto de todos los medios de tránsito y transporte terrestre.

## **PREGUNTAS CIENTÍFICAS**

- ¿Qué contenido teórico y científico se relaciona con los delitos sancionados con reclusión mayor en la nueva ley de tránsito?
- ¿Cuál es el procedimiento para la aplicación del debido proceso en la reclusión mayor en la ley actual?
- ¿Qué contenidos deben ser utilizados para educar a toda la población sobre la ley vigente de tránsito y transporte terrestre?

## **RESULTADOS ESPERADOS.**

1. Determinar cuáles son los elementos que faltan en la prevención de los delitos de tránsito sancionados con reclusión mayor
2. Propiciar futuras reformas de la legislación penal, conforme a los argumentos de esta investigación.
3. Brindar una capacitación que coadyuve a la educación de conductores, peatones y toda la población, así como facilitar información a los estudiosos del tema.

## **MÉTODOS Y TÉCNICAS**

**Método Teórico Jurídico:** Este método de investigación debe utilizarse durante todo el esfuerzo investigativo de la misma, toda vez que generalmente se emplea en trabajos teóricos como el que a continuación se presenta. Este método le permite al investigador el análisis de categorías e instituciones de orden jurídico que necesitan ser identificadas y explicadas porque serán un referente constante e insoslayable para la estructuración de la investigación.

---

**Método de Análisis Histórico:** El método de análisis histórico es, igual que el anterior, indispensable en investigaciones de carácter teórico-doctrinales, pues él se encarga de enfocar y analizar el fenómeno desde una perspectiva histórica, hallando la génesis de este y proyectándolo en la actualidad sobre la base de un proceso evolutivo característico de las instituciones jurídicas. El cual será utilizado para conocer el desarrollo de la ley de tránsito y transporte terrestre.

**Método jurídico comparado:** Este método aporta la posibilidad de valorar institutos, principios, normas jurídicas desde el análisis de otros sistemas legales, lo cual contribuye a la formación de un criterio científico culturalmente más amplio y sólido.

**Técnicas:** Para la realización del presente esfuerzo investigativo utilizaremos la revisión de documentos como técnica fundamental, toda vez que hemos interactuado con materiales en diferentes soportes.

## **CAPÍTULO I: Antecedentes históricos de la ley de tránsito en el Ecuador.**

### **1.1 El origen del transporte terrestre y sus primeras señalizaciones de tránsito.**

Los estudios de tránsito y de transporte terrestre, son vitales e indispensables en una sociedad en desarrollo como el factor clave para el mejoramiento de la calidad de vida, y para la solución de problemas de la humanidad, pues constituyen un elemento indispensable para la transportación de bienes y de personas, por lo que debemos realizar una síntesis histórica del surgimiento de la ley de tránsito en el Ecuador.

El transporte es el conjunto de medios y formas que se utilizan para trasladar personas o cosas de un lugar a otro. Coexisten el transporte terrestre con el transporte marítimo y el transporte aéreo. Por vía terrestre se efectuaron las grandes oleadas de emigración al Continente Americano, cuya población originaria no es autóctona, sino que deriva de esas migraciones, que la primera tuvo lugar quizá hacia 30.000 a 20.000 años antes de Jesucristo, a través del estrecho de Bering, cuando el suelo se encontraba helado. Otra oleada proveniente del Océano Pacífico, por vía marítima, se produjo hacia el año 7.000 antes de Jesucristo. Desde esa época ya se utilizó el trineo, tipos rudimentarios de balsas y maderos flotantes, que fueron los primeros medios de transporte.

Un importante autor ecuatoriano<sup>1</sup> que hace aproximadamente 4.000 años, en Asia, apareció la rueda, invención atribuida a la cultura Sumeria. Este elemento nace de la necesidad de trasladar objetos (o bien personas) de una manera más fácil, rápida y cómoda. Luego de esta invención revolucionaria,

---

<sup>1</sup> Cadena Crespo, M. M. *Las infracciones o delitos de tránsito, con sus analogías a los delitos del homicidio o al asesinato*, Diseño e impresión crisson color, Quito Ecuador pp.27, 28, 29,72.

siglos después, apareció la idea de crear 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.

El 29 de enero del año 1886, ocurrió un hito muy importante en la historia de los vehículos: en Berlín, el Sr. Benz patentó el primer vehículo movido por un motor a explosión.

En las primeras décadas, aquellos vehículos seguían siendo simples carruajes, pero ahora con el invento del Sr. Benz, ya se tenía un motor que realizaba el trabajo de moverlo. Debido a este futurista invento, los vehículos eran capaces de desarrollar velocidades cada vez más altas, por lo que fue indispensable comenzar a pensar en la idea de desarrollar elementos de seguridad para evitar accidentes. Desde mediados del siglo XX, la investigación tecnológica viene aportando nuevas y efectivas soluciones para satisfacer la demanda de seguridad de los usuarios.

Con respecto a las señales de tránsito modernas, la primera señal de *Pare* se diseñó en Alemania en el año 1,892 y con el incremento del parque automotor en las grandes ciudades, surgió la necesidad de crear más señales de tránsito, con el objetivo de salvaguardar la integridad física tanto de conductores como peatones, así como también el control y la prevención de eventos de tránsito, la contaminación ambiental y el ruido producido por los vehículos.

Nosotros consideramos para nuestro estudio, que desde tiempos muy remotos las actividades y medios requeridos para el traslado de personas y de cosas materiales de un lugar a otro, realizado mediante elementos móviles y vehículos tanto terrestres como marítimos o aéreos, constituían un mecanismo y una necesidad básica de las personas para poder transportarse, y de ese modo cumplir tanto sus actividades personales, comerciales y laborales.

Y con el descubrimiento del vehículo, el estado se vio obligado a crear señalizaciones de tránsito para evitar el problema de conducción-circulación, con la finalidad de controlar el tráfico vehicular, el mismo que no ha dado resultado alguno ya que afecta a la ciudadanía y llena de luto e impotencia a muchos hogares víctimas de negligentes o imprudentes conductores y peatones que por su impericia o ignorancia, ponen en riesgo a otros seres humanos inocentes.

Concordamos con el ya mencionado autor, en que por naturaleza el hombre y la sociedad tienden al bienestar, al logro de la convivencia con normas permanentes y necesarias, que aseguren a cada uno aquello que les corresponde; es decir, con disposiciones rígidas que sean cumplidas hasta coercitivamente, que únicamente pueden ser las normas jurídicas: el derecho concretado en forma de ley, para que la justicia sentida y ordenada por la razón, dicte la norma para procurar el Bien Común para todos los hombres, distinguiendo lo justo de lo injusto, que no puede fundamentarse únicamente en el sentimiento humano, si no que indispensablemente debe ser apoyado en la razón, para regular la conducta social y posibilitar la convivencia.

Con la importación de vehículos automotores al Ecuador, el Estado necesitó crear la Ley de Tránsito que tenía por objeto la organización, planificación, regulación y control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, con el objetivo de salvaguardar la integridad física de las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, contribuyendo al desarrollo socioeconómico del país, con el fin de lograr un bienestar general, tanto para los conductores como para los peatones. Esta ley se fundamenta en los siguientes principios generales:<sup>2</sup>

1. Derecho a la vida.

---

<sup>2</sup> Torres Chaves, E. *Breves comentarios de la ley de tránsito y transporte terrestre*, corporación de estudios y publicaciones Quito- Ecuador pp.1, 41.

2. Lucha contra la corrupción.
3. Mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.
4. Preservación del medio ambiente.

A su vez el transporte terrestre y seguridad vial se basan en:

1. La equidad,
2. Solidaridad social.
3. Derecho a la movilidad de personas y bienes.
4. Respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación.
5. Atención al colectivo de personas vulnerables.
6. Recuperación del espacio público en beneficio de los peatones.

## **1.2 La ley de tránsito del 6 de agosto de 1965**

Emitida durante el gobierno del señor Presidente de la República, Clemente Yerovi Indaburo, quien formó una comisión para reformarla, aplicarla o sustituirla, a la cual concurrió por su nombramiento el Asesor Jurídico de la Federación de choferes con su directiva, en la cual se inicia una gran clase fuerte con elevados principios, desinteresada y respaldada por los choferes profesionales de todo el país, a quienes les unía el amor a la patria y un gran afán de remontar en la mejor escala en los valores humanos en su profesión.

Fue publicada el 25 de agosto de 1966 y tuvo el entusiasta auspicio del señor Juan Emilio, Ministro de Gobierno y del Dr. Armando Pareja, Secretario General de la administración. Las comisiones para la redacción de la nueva ley de tránsito, provenían de: la Comandancia General de la Policía, la Escuela de Conducción Aneta, las Asociaciones Libres de Conductores, la Comisión de Tránsito del Guayas y de los transportadores de todo el país, que pusieron el mejor empeño para obtener un verdadero código sustantivo y adjetivo, dedicado al tránsito y transporte.

El objetivo principal de este cuerpo legal es la regulación de un derecho fundamental como el libre tránsito, existiendo la necesidad de determinar que el ámbito de aplicación va más allá de las reglamentaciones de los vehículos del transporte automotor. En ese sentido, el título denominado *Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial* es limitativo, ya que su alcance no se extiende a los vehículos no automotores, a las opciones de movilidad alternativa y a la necesidad de que estas se desarrollen dentro del marco del respeto a las demás personas y al ambiente.

La referida ley y sus regulaciones quedaban sujetas al tránsito de personas y de vehículos y al transporte de individuos y de cargas, dentro del sistema público de circulación terrestre de las provincias, verificando:

- a) Aplicación y el cumplimiento de esta ley;
- b) Realización de las acciones tendientes preservar la seguridad vial;
- c) Ejecutar los controles técnicos y mecánicos de los automotores, destinados a mejorar la seguridad pública y disminuir los efectos contaminantes del medio ambiente;
- d) Prevenir las infracciones a las normas de tránsito y adoptar disposiciones transitorias referidas al mismo.

### **1.3 La ley transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, de 7 de agosto de 2008.**

Tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano y a las personas y lugares expuestos a las

contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

La presente Ley se fundamenta en los siguientes principios generales: <sup>3</sup>

1. Derecho a la vida.
2. Libre tránsito y la movilidad.
3. Lucha contra la corrupción.
4. Mejorar la calidad de vida del ciudadano.
5. Preservación del ambiente.
6. Desconcentración y descentralización.

*El derecho a la vida:* es el que tiene cualquier ser humano por el simple hecho de existir y estar vivo; se considera un derecho fundamental de la persona. La vida tiene varios factores; la vida humana en sus formas corporales y psíquicas, la vida social de las personas por medio de la cual estos realizan obras en común y la vida de la naturaleza que relaciona a los seres humanos con las demás especies vivientes.

*El libre tránsito y la movilidad:* al ser el objetivo principal de este cuerpo legal la regulación de un derecho fundamental como lo es el del libre tránsito, es necesario determinar que el ámbito de aplicación va más allá de la regulación de los vehículos del transporte automotor, puesto que constituye un elemento fundamental para el desarrollo económico del país. El estado debe dar las garantías necesarias para el libre tránsito y la movilidad de vehículos en cuanto esta se refiere a correcto mantenimiento de carreteras y señalizaciones adecuadas para proteger la integridad física de los peatones como conductores.<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> <http://paularomo.blogspot.com/2008/02/sobre-la-ley-de-trnsito-o-movilidad.html>

<sup>4</sup> <http://paularomo.blogspot.com/2008/02/sobre-la-ley-de-trnsito-o-movilidad.html>

*Lucha contra la corrupción:* hace referencia a la mala aplicabilidad de la ley, por cuanto esta da lugar al soborno o al cohecho a las autoridades por parte de los conductores que la infringieron, para que no impongan las sanciones o no las hagan cumplir.<sup>5</sup>

*Mejorar la calidad de vida del ciudadano:* esta comienza a difundirse como alternativa a la *sociedad de abundancia* y se convierte en objetivo importante de carácter multidimensional en las políticas sociales, haciendo referencia no solamente al bienestar individual material o inmaterial sino además, a aquellos valores colectivos de la libertad, la justicia y la equidad, etc.<sup>6</sup>

*Preservación del ambiente:* es el documento que describe pormenorizadamente las características de un proyecto o actividad que se pretenda llevar a cabo o su modificación. Debe proporcionar antecedentes fundados para la predicción, identificación e interpretación de su impacto ambiental y describir la o las acciones que ejecutará para impedir o minimizar sus efectos significativamente adversos. Una manera de organizar la acción pública y privada para dar soluciones integrales, preventivas y participativas a los problemas del medio ambiente.<sup>7</sup>

*Desconcentración y descentralización:* En la primera hay transferencia de competencia que se lleva a cabo mediante un simple desplazamiento territorial de funciones, que siguen siendo ejercidas por la administración central, por medio de funcionarios suyos dentro de una entidad territorial.

Por el contrario, en la descentralización opera un traslado de facultades de una entidad territorial a otra en forma tal que la administración central se desprende de esa facultad para otorgársela orgánica y funcionalmente a otra entidad

---

<sup>5</sup> Cabanellas de Torres, G. *Diccionario jurídico elemental*.2005,editorial Heliasta SRL, pp.99

<sup>6</sup> <http://www.monografias.com/trabajos917/calidad-vida-latinoamericana/calidad-vida-latinoamericana2.shtml?monosearch>

<sup>7</sup> <http://www.fortunecity.es/expertos/creativo/129/definiciones.html>

territorial que la ejercerá autónomamente por medio de autoridades elegidas por ésta.<sup>8</sup>

En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en los siguientes elementos:

1. La equidad y solidaridad social,
2. El derecho a la movilidad de personas y bienes,
3. El respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación,
4. La atención al colectivo de personas vulnerables,

La recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados

El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas.

Por lo manifestado, la ley de tránsito y transporte terrestre, tiene el entorno de carácter social, porque el ambiente en el que se desenvuelve, la meta que persigue, la dirección que apunta y su causa material nace del conglomerado social que exige un orden, plasmado en una ley que influye en la colectividad o sociedad humana, con la intención de protegerla de los embates de los automotores guiados por conductores irresponsables.

Para nuestro estudio hacemos un análisis de la ley de tránsito y sus reformas en la actualidad, así como de la existencia de vacíos legales en la aplicación de las Leyes. No se dan cambios entre los que se considere educar vialmente a los ciudadanos desde edades tempranas, incluyendo principios básicos en los programas de enseñanza-aprendizaje, manejo de la Ley de Tránsito, comportamiento ciudadano en calles, avenidas y carreteras como conductor o

---

<sup>8</sup> <http://www.fortunecity.es/expertos/creativo/129/definiciones.html>

como peatón y que estas se adecuen a las necesidades del desarrollo del país. Consideramos trascendente que los medios masivos de comunicación no tengan espacios para la educación y divulgación vial. Es necesario cambiar el esquema vigente y reconocer que el derecho es el de movilizarse y el Estado debe garantizar los medios más seguros y eficientes para hacerlo, privilegiando la transportación masiva, los medios de transporte menos contaminantes; etc. En ese sentido, el conducir un vehículo automotor es una de las formas de ejercer ese derecho y el Estado debe regularlo y puede establecer límites.

Pensamos que todos los ecuatorianos tenemos la obligación moral y patriótica de contribuir al estado, y junto a este hacer una sociedad más justa, plena, segura, y libre, lo que corresponde en mayor medida a los conductores profesionales y no profesionales, que tienen el deber de dominar a la perfección la ley de tránsito y seguridad vial.

Mientras más atacemos el problema de diferentes sectores, mayor posibilidad tenemos de disminuir los nefastos accidentes de tránsito que enlutan diariamente a familias ecuatorianas enteras.

Podemos manifestar que desde la antigüedad y hasta la actualidad, quien no ha perdido un ser querido embestido por la agresiva velocidad de un automotor, es por eso que quienes pueden quedarse en silencio mirando esta dolorosa realidad, es un problema de todos quienes nos vemos inmersos en las avenidas y carreteras sea como conductores, peatones o pasajeros. Debemos luchar diariamente porque haya una cultura de educación vial.

Ha existido una proliferación desordenada de operadores por cuanto no existe un marco jurídico que organice, regule y controle la actividad del transporte terrestre a nivel nacional.

Existen deficiencias en la determinación de funciones y el establecimiento de responsabilidades para cada uno de los organismos que intervienen en la

---

actividad del transporte terrestre, lo que ha ocasionado que la ley no pueda aplicarse adecuadamente.

Nunca se han dictado verdaderas políticas en el ámbito del transporte, para garantizar a los ciudadanos la seguridad en la movilidad

Que, es necesario contar con una nueva ley, de carácter eminentemente técnico, que de forma integral norme en su conjunto los diversos aspectos relacionados con la materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> Brigue. Juan. K. *Historia de las comunicaciones, transporte terrestre*. Salvad S.A de ediciones. Pamplona. Quito-Ecuador. pp. 28,29.

## **CAPITULO II: Consideraciones acerca del derecho sustantivo y adjetivo vigentes en el Ecuador**

### **2.1 Ley de Tránsito y Transporte Terrestre**

Ley, proviene del latín "legem"; es precepto dictado por la suprema autoridad, en la que se manda, prohíbe o permite una cosa; es una disposición jurídica de carácter general, dictada por el Poder Legislativo para ordenar las relaciones de los hombres dentro de un Estado; es regla de conducta obligatoria. En forma amplia, es todo reglamento, ordenanza, estatuto, decreto, orden u otro mandamiento de una autoridad en ejercicio de sus atribuciones, porque es el modo de ser y de obrar de los seres, reflejo de la vida unas veces, norma de existencia otras, compendio de procesos que trascienden a lo inanimado, incluso, se procede al definir genéricamente y al concretar en lo jurídico con extrema sistemática dentro de un sistema. La verdadera raíz latina de la Ley se encuentra en el verbo *legere* que significa escoger, según unos, y *leer* en opinión de otros; porque la ley escoge mandando unas cosas y prohíben otras para la utilidad pública y porque se *leía* al pueblo para informarle de su contenido. Los requisitos esenciales que deben acompañar a toda ley son:

**a)** Que sea dictada por la autoridad competente; esto es, por quien está facultado para imponer esta norma de conducta obligatoria;

**b)** Que sea declaratoria de un derecho; debe ser justa, general y obligatoria. Justa, para que su cumplimiento no sea forzado, impuesto por la violencia y la coacción. General, pues las leyes que contienen privilegios y excepciones provocan desconcierto e indignación.

**c)** Obligatoria, pues una ley que puede cumplirse o no, carecería de eficacia.

El Código Civil, en su Art. 1: *La Ley es una declaración de voluntad soberana que, manifestada en la forma prescrita por la Constitución, manda,*

*prohíbe o permite.* <sup>10</sup>

Según el diccionario jurídico Guillermo Cabanellas de Torres nos dice que ley es una regla, norma, precepto, de la autoridad pública que manda, prohíbe o permite algo. <sup>11</sup>

Tránsito, es la acción de transitar, que es ir por una vía pública; es paso, movimiento, circulación de gente y vehículos por calles, carreteras. Lo similar sería el tráfico, que es circulación, concurrencia y movimiento de vehículos por calles, carreteras, estaciones, aeropuertos, como cuando se menciona: tráfico terrestre, tráfico aéreo, o tráfico ferroviario. Otro término similar será circular, que es andar, pasar o moverse, ir y venir, transitar; en otro sentido, pasar una cosa de una persona a otra, correr, como circular una noticia, un rumor. Como se refiere a tránsito de vehículos, estos son los medios de transporte terrestre aéreo o acuático.

El tránsito y transporte terrestre es el conjunto de medios y formas que se utilizan para trasladar personas o cosas de un lugar a otro. Constituyendo un elemento muy importante para el desarrollo del País y mejoramiento de una mejor calidad de vida para las personas.

### **2.1.1. El transporte terrestre automotor. Su naturaleza y objeto**

El transporte terrestre automotor es un servicio público esencial y una actividad económica estratégica del Estado, que consiste en la movilización libre y segura de personas o de bienes de un lugar a otro, haciendo uso del sistema vial nacional, terminales terrestres y centros de transferencia de pasajeros y carga en el territorio ecuatoriano. Su organización es un elemento fundamental contra

---

<sup>10</sup> Cadena Crespo, M. M. op. cit. pp. 70,71

<sup>11</sup> Cabanellas de Torres, G. op. cit. p. 233.

la informalidad, mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social del país, interconectado con la red vial internacional.

El transporte terrestre de personas o bienes responderá a las condiciones de<sup>12</sup>:

1. Responsabilidad.
2. Universalidad.
3. Accesibilidad.
4. Comodidad.
5. Continuidad.
6. Seguridad, calidad, y tarifas equitativas.

En el transporte terrestre, gozarán de atención preferente las personas con capacidades especiales, adultos mayores de 65 años de edad, mujeres embarazadas, niños y adolescentes, de conformidad con lo establecido en el reglamento de esta ley. Se establecerá un sistema de tarifas especiales en la transportación pública en beneficio de los estudiantes de los niveles pre-primario, primario y secundario, a través de un carné estudiantil obligatorio, mismo que se registrará a través del reglamento respectivo.

El Estado propenderá a la utilización de los sistemas inter y multimodales, como herramientas necesarias que permitan reducir costos operativos, mejora en los tiempos de transporte y eficiencia en los servicios.<sup>13</sup>

---

<sup>12</sup> Ley de Tránsito y transporte terrestre, *Registro Oficial*, agosto 8 del 2008, Quito Ecuador, pp. 50.

<sup>13</sup> Torres Chaves, E. op. cit. pp. 7, 8.

### **2.1.2. Las clases de servicios de transporte terrestre**

En la ley analizada, se establecen las siguientes clases de servicios de transporte terrestre:

- a) Público.**
- b) Comercial.**
- c) Por cuenta propia.**

El Estado garantizará la prestación del servicio de transporte público en forma colectiva y/o masiva de personas y bienes, dentro del territorio nacional, haciendo uso del parque automotor ecuatoriano y sujeto a una contraprestación económica.

La prestación del servicio de transporte atenderá los siguientes aspectos:

- a) La protección y seguridad de los usuarios, incluida la integridad física, psicológica y sexual de las mujeres, adolescentes, niñas y niños.**
- b) La eficiencia en la prestación del servicio.**
- c) La protección ambiental.**
- d) La prevalencia del interés general por sobre el particular.**

El transporte público se considera un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación.

El servicio de *transporte público* podrá ser prestado por el Estado, u otorgado mediante contrato de operación a compañías o cooperativas legalmente constituidas.

Se denomina servicio de *transporte comercial* el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación.

Dentro de esta clasificación, entre otros, se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, carga liviana, mixto, turístico y los demás que se prevean en el reglamento.

El *transporte por cuenta propia* es un servicio que satisface necesidades de movilización de personas o bienes, dentro del ámbito de las actividades comerciales exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas, mediante el uso de su propio vehículo o flota privada. Requerirá de una autorización. No se incluye en esta clase el servicio particular, personal o familiar.

Por lo tanto, se prohíbe prestar mediante esta clase de transporte, servicio público o comercial.<sup>14</sup>

### **2.1.3. El tránsito y la seguridad vial**

La materia de tránsito y seguridad vial, tiene por objetivo, los siguientes:

**a)** La organización, planificación y regulación de la movilidad peatonal, circulación, seguridad vial, uso de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal, y la conducción de semovientes;

---

<sup>14</sup> Torres Chaves, E. *op. cit.* pp. 11, 12.

- 
- b)** La prevención, reducción sistemática y sostenida de los accidentes de tránsito y sus consecuencias, mortalidad y morbilidad; así como aumentar los niveles de percepción del riesgo en los conductores y usuarios viales;
  - c)** El establecimiento de programas de capacitación y difusión para conductores, peatones, pasajeros y autoridades, en materia de seguridad vial, para la creación de una cultura y conciencia vial responsable y solidaria;
  - d)** La formación de conductores, previa la obtención de los títulos habilitantes de conductores profesionales y no profesionales;
  - e)** El establecimiento de ciclos de capacitación continúa para la actualización de conocimientos, adaptación a los cambios en el tránsito vial, evaluación de las condiciones mentales, psicosenométricas y físicas de los conductores;
  - f)** El sostenimiento económico de las actividades relacionadas con el tránsito y seguridad vial;
  - g)** Disponer la implantación de requisitos mínimos de seguridad para el funcionamiento de los vehículos, de los elementos de seguridad activa y pasiva y su régimen de utilización, de sus condiciones técnicas y de las actividades industriales que afecten de manera directa a la seguridad vial;
  - h)** La reducción de la contaminación ambiental, producida por ruidos y emisiones de gases emanados de los vehículos a motor; así como la visual ocasionada por la ocupación indiscriminada y masiva de los espacios de la vía pública;
  - i)** La tipificación y juzgamiento de las infracciones al tránsito, los procedimientos y sanciones administrativas y judiciales; y,

j) El establecimiento de programas de aseguramiento a los ciudadanos, atención a víctimas, rescate de accidentados y mejora en los servicios de auxilio.<sup>15</sup>

#### **2.1.4. La educación vial y capacitación**

La educación para el tránsito y seguridad vial establece los siguientes objetivos:

- a) Reducir de forma sistemática los accidentes de tránsito;
- b) Proteger la integridad de las personas y sus bienes;
- c) Conferir seguridad en el tránsito peatonal y vehicular;
- d) Formar y capacitar a las personas en general para el uso correcto de todos los medios de transporte terrestre;
- e) Prevenir y controlar la contaminación ambiental;
- f) Procurar la disminución de la comisión de las infracciones de tránsito;
- g) Capacitar a los docentes de educación básica y bachillerato, de escuelas de capacitación de conductores profesionales y no profesionales, en materia de seguridad vial y normas generales de tránsito, en coordinación con el Ministerio de Educación;
- h) Difundir, por los medios de comunicación, los principios y normas generales de señalización universal y comportamiento en el tránsito;
- i) Garantizar la capacitación permanente para el mejoramiento profesional de docentes, instructores, agentes de control y conductores;

---

<sup>15</sup> Ley de Tránsito y transporte terrestre. op. cit. pp 65.

- j) Promover la utilización de formas de transportes no contaminantes como medio de movilización;
- k) Salvaguardar la integridad física y precautelar los derechos de niños, niñas y adolescentes, con discapacidad y demás grupos vulnerables;
- l) Promover el respeto a los derechos humanos, eliminando toda forma de discriminación, y generar un trato inclusivo de niños, niñas, adolescentes, mujeres, adultos mayores de 65 años de edad y con discapacidad, y demás usuarios de las vías.<sup>16</sup>

## **2.2 Los eventos de tránsito.**

### **2.2.1. Los accidentes**

La palabra accidente procede del latín *accidentem*, que es lo que altera el curso regular de las cosas; suceso eventual, especialmente desgraciado como el accidente automovilístico; es indisposición que repentinamente priva de sentido o de movimiento.

En términos generales accidente es un hecho eventual, imprevisto, que genera una desgracia o un daño.

En materia de tránsito accidente es el suceso imprevisto producido por la participación de un vehículo o más en las vías o carreteras y que ocasiona daños materiales o lesiones a personas y hasta la muerte de las mismas.

Nuestra Ley de Tránsito y Transporte Terrestre en su artículo 106 establece el concepto de infracciones de tránsito, definiendo a los accidentes cuando: dice: *Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que pudiendo ser*

---

<sup>16</sup> Ley de Tránsito y transporte terrestre. op. cit. pp 90.

*previstas pero no queridas por el agente, se verifican por negligencia, imprudencia, o impericia, o por inobservancia de las leyes, reglamentos y ordenanzas de tránsito, o de órdenes legítimas de las autoridades y agente de tránsito.*

Es necesario resaltar que, por el mismo hecho de ser accidente y por lo tanto un acontecimiento eventual, se produce en circunstancias no deseadas, es decir involuntariamente; aquí por tanto, no cabe la intención de causar daño, el dolo no existe como presupuesto para este tipo de delitos, pues en tanto esto sucediera ya no estaríamos hablando de accidentes de tránsito sino de delitos.<sup>17</sup>

Nosotros aceptamos plenamente esta idea, porque el accidente es un evento dañoso, generado por causas ajenas de la conducta humana y cuando ella interviene, prevista o no, -aunque debió serlo- o representada o no -pero también debió serlo- aunque no fue deseada, entonces sí es delito.

### **2.2.2. Mecanismos de prevención de los eventos de tránsito.**

Acentuemos que la prevención es el conjunto de medidas que se toman para evitar accidentes de carretera, en vías de tránsito público. También llamamos prevención a la necesidad de que la conducta del conductor del vehículo a motor para el desempeño de sus tareas, debe adecuarse a la ley para eliminar los peligros comunes con elementos de seguridad, revisión de frenos, embrague, motor, aceite, líquidos, gasolina, llantas y demás accesorios que componen el vehículo; lo que origina una rama de seguridad en el medio de transporte, seguridad que comprende también en la conducta de guardar las

---

17

[http://www.derechoecuador.com/index.php?option=com\\_content&task=view&id=3827&Itemid=426](http://www.derechoecuador.com/index.php?option=com_content&task=view&id=3827&Itemid=426)

distancias de vehículo a vehículo, no imprimir velocidades descomunales o anormales, no rebasar en sitios no permitidos, respetar a los peatones, respetar la señalización, no traspasar los semáforos en luz roja, no invadir aceras, no circular por vías prohibidas, no ingerir alcohol cuando se conduce un vehículo o drogarse, no distraerse conversando con los acompañantes, peor llevando niños tiernos en el volante.

Estas son algunas de las prevenciones que tiene que aceptar el conductor de vehículos a motor, que a más de ser medidas de prevención, son medidas de seguridad, Nótese que no decimos simplemente muertes como lo menciona la ley de tránsito que tienen como causa directa la violación de la norma de tránsito e indirecta la embriaguez, intoxicación de bebidas alcohólicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas; exceso de velocidad, impericia, a sabiendas que el vehículo está en malas condiciones mecánicas; negligencia, imprudencia, inobservancia de la ley, reglamentos, órdenes de autoridades-, cansancio, sueño, malas condiciones físicas del conductor; conducir sin estar legalmente, autorizado o estando suspendido de conducir temporal o definitivamente. Delitos estos, que por descuido o desprecio de las precauciones más elementales para evitar un daño o impedir un mal, se insertan en la *culpa lata o grave*, equiparable al dolo. La acción preventiva contra los accidentes y delitos de tránsito, cuya importancia se justifica, ampara valores inapreciables de la vida, la salud, la integridad corporal de gente inocente.<sup>18</sup>

Sin ser ilusorios, los accidentes de tránsito pueden reducirse tratando de eliminar las verdaderas causas que los provocan; sin embargo, no dejarán de producirse pues ellos forman parte de la Ley probabilidades que rige a la naturaleza y a la sociedad así como el cambio, la inercia, etc. De tal manera que no cabe pensar, y, por el contrario, es necesario desterrar de las mentes la

---

<sup>18</sup> Cadena Crespo, M. M. op. cit. pp. 92, 93.

idea de la existencia del destino o de la mala suerte; los accidentes son el resultado de situaciones coincidentes que están regulados por aquella ley natural de la que no se puede escapar nadie y a la que todos nos sometemos inexorablemente, pero ante la que hay que prevenirnos y garantizar seguridades como desde los albores de la humanidad lo hicieron los hombres con otras fuerzas naturales y sociales a las que con persistencia las han ido venciendo.<sup>19</sup>

### **2.2.3. Tipos de eventos de tránsito**

Por caber dentro de la materia que estamos estudiando, nos encontramos ante el suceso mortal, que origina la pérdida de una o más vidas humanas. Este infortunio, en lo que a la responsabilidad económica atañe, plantea la extensión resarcidora a personas distintas de la víctima o víctimas, puesto que con la muerte se extingue la personalidad. En la esfera jurídica ordinaria resultan afectados no sólo los que hayan padecido económicamente por la muerte alguien, o cuando se les haya dañado la salud, sino también cuando haya sufrido un daño moral, todos ellos cometidos por dolo o culpa.

En otro ámbito tenemos el accidente inevitable, técnicamente, el siniestro que causa lesiones personales o daños en las cosas por caso fortuito o fuerza mayor; es decir, el que no se debe a propósito o negligencia del causante. En enfoque genérico, el infortunio determinado por causas cuya acción no ha podido impedirse entre su manifestación y el resultado lesivo.<sup>20</sup> Las infracciones de tránsito no serán punibles cuando fueren el resultado de caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobado.

Los accidentes de tránsito están constituidos por los choques, vuelcos,

---

<sup>19</sup>

[http://www.derechoecuador.com/index.php?option=com\\_content&task=view&id=3827&Itemid=426](http://www.derechoecuador.com/index.php?option=com_content&task=view&id=3827&Itemid=426).

<sup>20</sup> Torres Chaves, E. op. cit. pp. 93, 94.

atropellos, etc. por vehículos automóviles, camiones, camionetas, bicicletas, motocicletas y hasta por coches y carros ya decadentes, las desgracias y los daños que causan estos vehículos a sus iguales, a los conductores, pasajeros, y peatones ya que en la provincia no hay una verdadera política sobre las leyes de tránsito. El transporte colectivo e individual esta manejado por personas con falta de cultura al momento de conducir el vehículo.

El tránsito y transporte en el Ecuador no es un servicio, como en la mayoría de los países del mundo sino es un negocio particular, buscando siempre el beneficio individual y más no el bienestar colectivo.

En el país el 98% de los eventos de tránsito se producen por descuido de los conductores, peatones -delitos- y el 2% por desastres naturales o fuerza mayor -accidentes- como es derrumbes, terremotos. Se trata de cifras inasumibles, que dejan un número dramático de discapacitados en la sociedad. Los accidentes de tránsito ya son la primera causa de muerte entre los 5 y los 44 años en la región. Los costos de la siniestralidad vial alcanzan hasta el 1,5 por ciento del Producto Interior Bruto (PIB) del país, que incidió en que esta lacra supone una pesada carga de muerte y discapacidad que cae, con toda crudeza, sobre el Ecuador.<sup>21</sup>

Se consideran a los accidentes de tránsito como sucesos imprevistos, ocasionales, ya que la impericia sigue siendo la principal causa de muerte, pérdidas materiales y económicas constituyendo el 56% de casos, mientras la embriaguez y el exceso de velocidad provocan, cada una entre 22 a 26 % de los percances.<sup>22</sup>

---

<sup>21</sup> <http://elecuadordehoy.org/2008/01/07/proyecto-de-ley-de-transito-ecuador/>

<sup>22</sup> <http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/la-nueva-ley-de-transito-310241.html>

Se dan generalmente en las vías o aceras públicas del país a causa de la intensidad, complejidad de la velocidad a la imprudencia e impericia del tráfico de vehículos y su manifestación habitual y frecuentísima, que consiste en el choque de automotores y el atropello a los peatones dando como consecuencia incapacidades físicas parciales o totales provocando así daños psicológicos, morales e incluso la muerte.<sup>23</sup>

#### **2.2.4. Consecuencias humanas y económicas.**

Para una mayor comprensión, diremos que los delitos de tránsito son sucesos derivados de un error en la circulación y del cual se producen daños materiales y/o lesiones a personas y hasta la muerte. Aquí por tanto, encontramos una estrecha vinculación entre lo humano y lo material, el primero constituido por los peatones, los conductores y los pasajeros y el segundo por las vías y los vehículos.

Hasta aquí la conceptualización jurídica del accidente de tránsito; ya desde el punto de vista social, éste constituye una lacra que destruye, que mina a un país; que limita el desarrollo de las personas, que no les permite su participación activa o que definitivamente les impide seguir brindando su labor social.

Según algunos estudios, los delitos de tránsito están constituyendo el factor principal de muerte, llegando en algunos países a ser más devastadores que las guerras.

En el mundo más de 300.000 individuos mueren por accidentes de tránsito, de 10 a 15 millones de personas quedan heridas y lesionadas cada año; las

---

<sup>23</sup> Cadena Crespo, M. M. op. cit. pp. 91, 92.

víctimas de accidentes de tránsito ocupan más de 10% de todas las causas hospitalarias.

El Ecuador en relación al mundo, en la actualidad se está ubicando en el segundo lugar de ocurrencia de accidentes de tránsito existiendo un incremento permanente pues no se eliminan las causas que lo originan. Para 1995 se produjeron: 13.972 accidentes que enlutaron a familias, generalmente humildes, que son las víctimas mayores también de estos acontecimientos.<sup>24</sup>

Del análisis del concepto de los delitos de tránsito, se pueden extraer las siguientes características:

- 1.- Es un suceso eventual.
- 2.- Debe ser sin intención, pero con culpa.
- 3.- Interviene un vehículo o vehículos a motor, de tracción animal o fuerza humana.
- 4.- Se produce en la vía.
- 5.- Participan seres humanos.
- 6.- Constituye un hecho antijurídico.

## **2.3 Elementos generales, particulares y específicos de los delitos de tránsito.**

### **2.3.1. Elementos Generales.**

La palabra delito proviene de la similar latina *delictum*, que en la época clásica del Derecho Romano se refería a los delitos privados, cuyo concepto consistía

---

<sup>24</sup>

[http://www.derechoecuador.com/index.php?option=com\\_content&task=view&id=3827&Itemid=4](http://www.derechoecuador.com/index.php?option=com_content&task=view&id=3827&Itemid=4)  
26

entonces en la obligación que el delincuente tenía de pagar una multa a la víctima del acto injusto; que en tiempos de Justiniano se denomina *delictum privatum* a esta especie; y *delictum publicum* al que tenía verdadera consecuencia punitiva de Derecho Público.

Por consiguiente, el delito evoluciona en sus características y definiciones, de acuerdo como evoluciona la sociedad, refiriéndonos concretamente a la era de los vehículos motorizados. De esta manera, distinguimos y definimos al delito supeditado a tres condiciones:

- A) Delito General;
- B) Delito Común y
- C) Delito Especial.

**A)** El delito general, que en la técnica romana poseyera significados genuinos entrañaba la existencia de un hecho antijurídico, doloso o culposo, sancionado con una pena, y se le denominaba *crimen*, es decir, el quebrantamiento de una ley imperativa; proceder o abstención que lleva adjunto una pena; más técnicamente, cumplimiento del presupuesto contenido en la ley penal, que el delincuente, con intención dolosa, o grave culpa, hace lo que la ley ordinaria prohíbe u omite lo en ella mandado, que la moderna técnica penal ha señalado *el delincuente cumple la ley criminal como matar y la ley dice "el que el matare", el que causare, muertes en accidentes de tránsito.*<sup>25</sup>

Los positivistas dan sus fórmulas peculiares. Las mejores definiciones parecen las de los penalistas clásicos, por ejemplo: para Carrara *Constituye la infracción a la ley del Estado, promulgada para proteger la seguridad de los ciudadanos, resultante de acto externo del hombre, positivo o negativo,*

---

<sup>25</sup> Cadena Crespo, M. M. *op. cit.* pp. 150, 151.

*moralmente imputable y políticamente dañoso.*<sup>26</sup>

Nos parece que la definición más comprensible es la de Beling: *delito es una acción típica, antijurídica, culpable, reprimida con una sanción penal adecuada a la culpabilidad y que llena las condiciones legales de punibilidad.*<sup>27</sup>

**B)** El delito común, es el sancionado en la legislación criminal ordinaria, es decir, por el Código Penal; en tal sentido, los delitos comunes se contraponen a los delitos especiales, que son los castigados en otras leyes y códigos. En el esquema del Código penal ordinario se distinguen los delitos comunes, considerados deshonrosos, como los de sangre por móviles privados, los de lucro falsificación, los sexuales; los delitos políticos, inspirados por causas ideológicas elevadas como la rebelión, los atentados contra la autoridad. Común es asimismo el delito que eventualmente puede cometer un sujeto cualquiera, como un hurto o unas lesiones; mientras por especial se entiende el que exige alguna cualidad o condición, como la de funcionario público, la de parentesco.<sup>28</sup>

Delito común es el sancionado por la legislación criminal, es decir por el Código Penal. En este sentido los delitos comunes se contraponen a los especiales, los castigados en otras leyes.<sup>29</sup>

**C)** Delito especial, el castigado en leyes distintas al Código Penal; por ejemplo, por Leyes especiales (de ahí su denominación) para represión del contrabando, de las infracciones en materia de caza o pesca, de los fraudes

---

<sup>26</sup> Carrara F. Citado por Marco Marcelo Cadena Crespo, op. cit. pp. 151.

<sup>27</sup> Beling H. Citado por Marco Marcelo Cadena Crespo, op. cit. pp. 151.

<sup>28</sup> Cadena Crespo, M. M. op. cit. pp.152.

<sup>29</sup> Cabanellas de Torres, G. op. cit. pp. 116.

contra las propiedades intelectual e industrial. A lo que nosotros añadiríamos la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres.

Son especiales en razón de la materia, las leyes de represión del contrabando, las de tenencia de armas o explosivos. De esta manera, por los considerandos que se hace, delitos especiales serían los contenidos en la Ley Especial de Tránsito y Transporte Terrestres. Cabe la especialidad por acumulación de materia y personas.<sup>30</sup>

Delito especial es el castigado en leyes distintas al código penal en este caso a la Ley de tránsito.<sup>31</sup>

### 2.3.2. Elementos particulares

La *responsabilidad* -en general- es la obligación de reparar y satisfacer por uno mismo, en ocasiones especiales por otro, la pérdida causada, el mal inferido o el daño originado; es deber de sufrir las penas establecidas para los delitos o faltas cometidas por dolo o culpa; es la capacidad para aceptar las consecuencias de un acto consciente y voluntario. En lo jurídico, el concepto de responsabilidad y más aún su realización cabal, integra fundamental pieza en las relaciones humanas y para establecer la estricta equidad en lo patrimonial y de discernimiento retributivo acorde con la conducta humana, especialmente en sus manifestaciones negativas; porque lo jurídico es nexo permanente de convivencia entre los seres vivientes y eterno como la humanidad, acompaña cada hombre y mujer durante toda su vida y perdura como eco hasta la muerte; y ni siquiera la desaparición física significa al término de lo jurídico, pues la personalidad de quien muere es continuada por sus herederos.<sup>32</sup>

La responsabilidad civil proveniente del hecho, es la obligación de reparar y

---

<sup>30</sup> Cadena Crespo, M. M. op. cit. pp. 152, 153.

<sup>31</sup> Cabanellas de Torres, G. op. cit. pp. 116.

<sup>32</sup> Cadena Crespo, M. M op. cit. pp. 153, 154.

satisfacer por uno mismo, o en ocasiones especiales por otro, la pérdida causada, el mal inferido o el daño originado.<sup>33</sup>

*La imputabilidad*, es la capacidad penal para responder; aptitud para ser atribuida a una persona una acción u omisión que constituye delito o falta; la relación de causalidad moral entre el agente y el hecho punible. Apunta a la causa psíquica, a la capacidad para responder un sujeto, dadas sus facultades, de ser plenas y normales, sobre todo en el momento delictivo, la imputabilidad o plenitud mental significa una aptitud que posee la mayoría de los sujetos, pero sin trascendencia general alguna, mientras no se prueba un hecho delictivo y un nexo de culpabilidad con el imputable. Una acción puede ser imputable a un individuo sin que por ello sea responsable; porque la responsabilidad es una consecuencia siguiente de la imputabilidad, que se dice, sucede o se ejecuta después de otra cosa, como *noticia desmentida por otra anterior*.

La imputabilidad penal se construye a través de las causas de imputabilidad que los códigos suelen incluir entre las circunstancias eximentes. Le asiste razón al profesor Cadena Crespo cuando afirma que es imputable el mayor de edad que goza de lucidez mental, no está embriagado, no es sordomudo sin instrucción y obra con conciencia, voluntad y sin ser impulsado por el miedo.<sup>34</sup>

La imputabilidad es la capacidad para responder; aptitud para serle atribuida a una persona una acción u omisión que constituye delito o falta.<sup>35</sup>

Los autores concordamos plenamente con el profesor mencionado *ut supra*, en que son delincuentes los que cometen un delito, bien como autores,

---

<sup>33</sup> Cabanellas de Torres, G. op. cit., pp. 352.

<sup>34</sup> Cadena Crespo, M. M. op. cit. pp. 154.

<sup>35</sup> Cabanellas de Torres, G. op. cit., pp. 197.

cómplices o encubridores, tanto si son ejecutores materiales, como si se tratare de los inductores, que en lo penal sufren el mismo castigo establecido para el autor material cuando el influjo haya sido anterior y expreso. De esta manera, en la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre encontramos delincuentes sujetos activos de los delitos de causar muertes en accidentes de tránsito por efectos de embriaguez, intoxicación, acción de estupefacientes; por exceso de velocidad y más delitos de tránsito.<sup>36</sup>

Delincuente es el que, por dolo o culpa, hace lo que la ley ordinaria prohíbe u omite lo en ella emanada, siempre que tales acciones u omisiones se encuentren penadas en la ley.<sup>37</sup>

#### **2.3.4. Elementos específicos de los delitos contra la seguridad del tránsito**

La seguridad del tránsito es un bien jurídico protegido, que se da en forma directa entre el estado y la sociedad. Debemos dejar en claro que el acontecimiento ocurra necesariamente en la vía y a consecuencia de la infracción de la ley especial vigente en el Ecuador.

En cuanto al tránsito, se define como su bien jurídico el tráfico seguro, alcanzando a ser un bien en sí mismo, sin tomar en cuenta que la separación de la seguridad del tránsito de los restantes bienes( vida, integridad) es como todo análisis metafísico, absurdo pues la seguridad en sí mismo no tiene sentido, la seguridad no existe sin vínculo con algo: con la vida, la integridad corporal, con cual cobra sentido el individuo se siente inseguro, pues percibe cierto peligro sobre su vida, sobre sus bienes.<sup>38</sup>

---

<sup>36</sup> Cadena Crespo, M. M. op. cit.pp. 157.

<sup>37</sup> Cabanellas de Torres, G. op. cit., pp. 115.

<sup>38</sup> COBO DEL ROSAL Y OTROS, *Curso de Derecho Penal Español. Parte Especial*. t 2, p. 176: "Para la práctica totalidad de la doctrina y jurisprudencia, la seguridad del tráfico constituye el

## 2.4 La embriaguez. Concepto y clases.

La embriaguez, es un estado de excitación síquica y de falta de coordinación motriz, debido a la ingestión masiva de alcohol, barbitúricos o ciertos estupefacientes, o a la intoxicación por óxido de carbono. Excitación es poner en actividad o hacer más intensa cierta acción o perder la tranquilidad por efecto de un estado emocional.

También es uno de los numerosos sinónimos de *borrachera*, entendida como la turbación de las facultades mentales causadas por la abundancia de beber licor. Se la considera como una especie de locura transitoria, porque anulando la voluntad, crea situaciones que hacen incapaz a la persona que se encuentra embriagada. En sentido figurado, que se toman las voces o frases para que denoten idea diversa de la que recta y literalmente significan la embriaguez se toma por enajenamiento, el ánimo por ciertos entusiasmos, aturdimientos y excitaciones, que esto correspondería a la excitación síquica.<sup>39</sup>

Para el profesor Cabanellas de Torres, la embriaguez es la perturbación de las facultades causada por la abundancia por que se ha bebido vino u otro licor.<sup>40</sup>

Dentro de los estudios que se han hecho sobre la embriaguez, desde cómo puede originarse y sus consecuencias, se puede mencionar, siguientes:

**a.** Embriaguez culposa: correspondiente a la ebriedad provocada por uno de los mismos o por otro, con la finalidad de perturbar las facultades mentales o crear

---

interés jurídico protegido en estos delitos. (...)" citado por Carlos Alberto Mejías Rodríguez en Derecho Penal Especial, Tomo I, Colectivo de Autores, Editorial Félix Varela, La Habana, 2008, página 150.

<sup>39</sup> Cadena Crespo, M. M. op. cit. pp. 158.

<sup>40</sup> Cabanellas de Torres, G.op.cit. pp.143.

un estímulo que conduzca al delito. Nosotros añadiríamos que es la perniciosa embriaguez que mayoritariamente produce los accidentes de tránsito, porque, lo pernicioso es peligroso y perjudicial para la salud, la vida o la moral.

**b.** Embriaguez fortuita: es la ebriedad involuntaria y el resultado de la escasa resistencia al alcohol, de ingerir bebidas de alta graduación alcohólica o consecuencia de circunstancias propicias a beber con exceso. En principio es circunstancia eximente de la responsabilidad penal.

**c.** Embriaguez habitual: por inclinación alcohólica y hasta como proceso patológico, la que se produce con gran frecuencia y deja en todo caso un residuo que afecta biológica y síquicamente a quien la padece, en inferioridad mental y corporal con respecto a los sujetos normales. Aunque en lo penal puede encontrar algún favor, es socialmente temible, por la miseria humana que representa y la degeneración que se transmite.

**d.** Embriaguez parcial: que no priva enteramente de su conciencia al sujeto, aun debilita su voluntad, propensa a prevalecer sobre esta voluntad.

**e.** Embriaguez plena, la que afecta totalmente en lo anímico, en cuanto a conciencia y voluntad, al que la padece; y la que más se acostumbra.

**f.** Embriaguez preordenada: la que se auto provoca, porque en condiciones normales no se habría determinado a delinquir, pero que tras la ingestión abundante de alcohol, debilita da la voluntad, se siente en condiciones para cometer el ilícito penal. A esta embriaguez no se la toma como eximente, ni siquiera como atenuante, pero se le valora como agravante.

**g.** Embriaguez provocada: la que un extraño determina a otro, es decir, incita, excita a otro para que lo haga con malos fines, con perversos propósitos y efectos análogos a los de la embriaguez preordenada.

**h.** Embriaguez voluntaria o deliberada: En esta modalidad, opuesta a la

embriaguez fortuita, el ebrio bebe en demasía por afición o propósito consciente en un principio, aunque sin expresa finalidad de delinquir, pero sin excluir esa posibilidad una vez embriagado y trastornado por el alcohol, que desordena, revuelve, altera el orden de la mente hacia un cambio perjudicial.<sup>41</sup>

#### **2.4.1. La intoxicación**

Es la introducción o acumulación espontánea de un tóxico en el organismo, pertinente a la sustancia nociva para los organismos vivos. Los términos intoxicación y envenenamiento, pueden considerarse como síntomas. Tóxico puede aplicarse a la sustancia venenosa; y veneno, a cualquier sustancia que, introducida en el cuerpo o aplicada a él en poca cantidad, ocasiona la muerte o graves trastornos. Las intoxicaciones pueden ser accidentales, voluntarias, de tipo culposo o francamente doloso, que cuando ocasionan la muerte, que pueden ser consideradas como homicidio agravado.

#### **2.4.2. Farmacodependencia**

El estado farmacodependiente se acepta hoy más como una manifestación de trastorno mental, que como una enfermedad en la que se caracteriza por constituir un trastorno de la inteligencia, con expresa exclusión del resto del psiquismo el enfermo mental es un sujeto que ha perdido el uso de la razón expresión visible, de este punto de vista lo que fue un concepto de loco, cuya característica esencial era la incapacidad intelectual del enfermo.<sup>42</sup>

Lo usual es que el individuo padezca algún desajuste mental básico, con frecuencia del tipo de los trastornos de personalidad (conjunto de los componentes que constituyen la individualidad de una persona); además de la personalidad básica del sujeto, desempeñan papel los efectos farmacológicos

---

<sup>41</sup> Cadena Crespo, M. M op. cit. pp. 159,160.

<sup>42</sup> Cadena Crespo, M. M op. cit. pp 161.

de las drogas, atendiendo al tipo de dependencia que llevan: tipo síquico que implica una necesidad compulsiva de ingerir un fármaco de modo permanente o continuo; dependencia física que lleva implícita, aparte de la compulsión de la droga, una necesidad fisiológica o metabólica que obliga al consumo. La *tolerancia farmacológica*, entendida como el incremento paulatino de la dosis de droga para poder sentir sus efectos placenteros; algunas como la marihuana y cocaína no suelen producir acentuada tolerancia, por lo cual, la dosis para cada embriaguez, seguirá siendo sensiblemente igual con el paso de los años.<sup>43</sup>

La yerba conocida por marihuana, *cannabis sativa*, tiene dos variedades: índica y americana. La primera crece en el oriente medio y la India; y la segunda en nuestro continente americano. Tiene planta hembra y macho. Cuando la marihuana se ingiere periódicamente puede acumularse, pero desaparece de manera rápida del torrente sanguíneo. Por la orina se elimina el 15%; y entre el 40 y 50% por las heces. Es soluble en las grasas. En América, la forma usual de ingestión es mediante inhalación del humo del cigarrillo. Solo induce dependencia síquica, al ser consumida se producen calambres abdominales, ansiedad y hasta estados convulsivos eventualmente fatales. Esta embriaguez se produce por un cigarrillo y cuando se inhala, los efectos psicológicos se inician a los pocos minutos. Hemos considerado necesario tomar este componente por cuanto constituye una de las causas para cometer delitos de tránsito.

La cocaína, *erythroxylon coca*, es un arbusto que milenariamente ha crecido en los Andes Sudamericanos, en especial en Bolivia y Perú; y en menor escala en Ecuador y el sur de Colombia. Los aborígenes la consideraban un regalo de Manco Cápac que disipaba el hambre y la tristeza. Entre los indígenas aun se conserva la costumbre de masticar las hojas y generalmente lo hacen mezclándolas con cal o cualquier otra sustancia alcalina para prolongar sus efectos. La cocaína se extrajo de la hoja de coca desde el siglo pasado.

---

<sup>43</sup> Rénen Quiroz Pérez. *Manual de derecho penal III*. Editorial Félix Varela la Habana 2006. pp. 157.

El uso crónico de esta induce alucinaciones, especialmente táctiles, que con frecuencia determinan que el habituado presente escoriaciones porque cree ver y sentir insectos que lo agujerean; llega a sicosis exotóxica, con gran componente, de agresividad. Por la farmacodependencia se presenta dos tipos de intoxicaciones por sobredosis: en uno hay excitación, ansiedad, calor-frío con súbito aumento de la temperatura, taquicardia, delirio, y más; en otro, hay convulsiones e inconciencia.

Hay jóvenes machistas que ingieren pequeñas dosis y simultáneamente licor, dizque para retardar los efectos embriagantes de la bebida. Los efectos fugaces de la cocaína hacen que con frecuencia aparezcan verdaderas intoxicaciones agudas alcohólicas por la rápida ingestión de estas bebidas influyendo de la misma manera para el cometimiento de los delitos de tránsito.<sup>44</sup>

#### **2.4.3. El alcoholismo. La intoxicación aguda, y los instrumentos para su valoración.**

Según la propuesta de la Organización Mundial de la Salud (O.M.S) alcohólicos son aquellos bebedores excesivos cuya dependencia del alcohol ha alcanzado un grado tal, que es perceptible un trastorno psíquico o que la salud tanto psíquica como física están afectadas; asimismo, las relaciones humanas, al igual que la conducta económica y social normales, se resienten, o bien aparecen los síntomas iniciales de este desarrollo.<sup>45</sup>

Se Manifiesta por un estado de excitación, motricidad incontrolada y vómitos. La intoxicación crónica puede sobrevenir con independencia de la intoxicación aguda: el individuo es incapaz de dominar su necesidad de ingerir bebidas alcohólicas. El alcoholismo crónico suele hallarse en relación con estados anímicos producidos por problemas afectivos, personalidad inmadura y entorno

---

<sup>44</sup> Cadena Crespo, M. M. op.cit.pp. 160,161,162.

<sup>45</sup> Código de la salud actualizada a julio de 1986. Quito- Ecuador. pp 59,60.

social negativo; en tales casos el individuo adquiere el hábito de beber alcohol a consecuencia de las deficientes condiciones de vida que se manifiesta por temblores de manos, boca y lengua.

El diagnóstico de la embriaguez aguda es de crucial importancia en el sistema médico-legal, para no permitir la excarcelación de personas que causen lesiones u homicidios en accidentes de tránsito.<sup>46</sup> Abarca estados en los cuales sólo hay pérdida de reflejo, de percepción y de coordinación, que impide la conducción normal de un vehículo, hasta francas borracheras en las cuales las personas no pueden ni tenerse de pie, teniendo en cuenta que la embriaguez aguda no solamente es producida por el alcohol, sino por otras sustancias psicoactivas como marihuana, cocaína y demás psicofármacos. En esta embriaguez puede presentarse con alguna frecuencia la conocida *laguna* - amnesia etílica- que no es más que una amnesia de fijación (amnesia es disminución o pérdida total de la memoria), que borra el recuerdo de un hecho; pero para actuar inimputablemente no se requiere que la persona no recuerde, sino que tenga capacidad de comprensión o de determinación.

Un individuo con una gran embriaguez difícilmente enciende su vehículo y lo conduce a su casa; al otro día va al garaje y encuentra su carro sin ningún daño, y por su *laguna* no recuerda, cómo llegó a su residencia, pero en un momento dado quiso irse a su casa y determinó su viaje, aunque le hubiese dado dificultad de manejar el vehículo en medio del tráfico.

Por lo dicho, la ingestión de alcohol no resta la capacidad de actuación del individuo ebrio, que no le disminuye comprensión ni determinación al conductor de un vehículo, por eso es que pone en marcha el vehículo y lo conduce a su casa; y por eso hay conductores que dicen pomposamente *ya de borracho*

---

<sup>46</sup> Reimann W. Y Otto Prokop. *Vademécum de Medicina legal*. Editorial científico técnica, 1987. pp 254, 255, 256, 257.

*manejo mejor que en juicio.*

Para establecer el grado embriaguez del conductor que ha cometido un de un delito de tránsito, cuando se presume que se encontraba en estado de embriaguez, se procederá a realizar de inmediato el examen le alcoholemia. Para el efecto, los agentes encargados del control del tránsito en las vías públicas, necesariamente portarán un *alcoholotex* o cualquier aparato dosificador de medición. No obstante, si fuere posible efectuar de inmediato el examen de sangre y de orina en una clínica, hospital o cualquier otro establecimiento médico o laboratorio de análisis clínico, se preferirán estos exámenes. Si se sospecha que el causante del accidente de tránsito se halla en estado de intoxicación por haber ingerido drogas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, se realizará también el correspondiente examen pericial por medio del *nacotex*, exámenes de sangre u orina o todos ellos juntos. El negarse a que se le practiquen dichos exámenes, se entenderá como indicio de hallarse en estado de embriaguez o de intoxicación por efecto de drogas, estupefacientes o psicotrópicas.

## **CAPITULOIII: Delitos de tránsito sancionados con reclusión mayor**

### **3.1 Son agravantes la embriaguez y las sustancias estupefacientes o psicotrópicas.**

*Según el artículo 126 del la ley de tránsito y transporte terrestre quien conduciendo un vehículo a motor 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 genera.*

El delito de tránsito consiste en ocasionar un accidente de tránsito, conduciendo un vehículo en estado de embriaguez o de intoxicación de drogas.

En la ley derogada por la actual, el delito de homicidio de tránsito se penaba con reclusión ordinaria de 6 a 9 años y la suspensión definitiva de la autorización de conducir vehículos y si el chofer de ese mismo acto conducía el vehículo en estado de embriaguez, entonces se sancionaba por uno y por otro delito, por encontrarse ambos en concurso real. En la ley vigente, se ha construido un delito de homicidio de tránsito agravado por la embriaguez o la ingestión de sustancias psicotrópicas, etc., con un marco penal más severo que el de la ley anterior, porque por conducir su vehículo en este estado o de intoxicación por bebidas alcohólicas o fermentadas, estupefacientes, drogas psicotrópicas, se ocasiona un accidente del que resultan muertas una o más personas se penaliza con la represión de reclusión mayor ordinaria de ocho a doce años y la suspensión definitiva de la autorización de conducir vehículos.

Creemos para nuestro estudio que no se ha pensado, imaginado, deducido o reflexionado, en que quien conduce un vehículo de motor, tiene en sus manos una arma ofensiva; vehículo a motor que puede adquirir según los casos de arma activa o de arma pasiva, que explicamos. Pasiva, debido a que, el arma que es el vehículo, no ha producido accidentes de tránsito; ha permanecido inactivo en la producción de accidentes de tránsito; no ha invadido vías prohibidas de circulación; no se ha estacionado en aceras o veredas; no ha impreso velocidades anormales; no ha rebasado a otros vehículos en sectores prohibidos o porque se siente *molesto* al ir tras otro vehículo y no ha matado o atropellado a personas inocentes. El automotor es una arma activa u ofensiva cuando lo conduce el ebrio, el drogado, el intoxicado, porque ofende, ataca, hiere o mata, atropella, destruye; es también arma activa u ofensiva cuando el vehículo lo conduce para matar el chofer negligente, el chofer imprudente, el que imprime exceso de velocidad a su vehículo o que se droga con la velocidad; el chofer que maneja con manifiesta impericia; el conductor que no observa, ordenanzas o reglamentos de tránsito, o de autoridades o agentes de tránsito; cuando el conductor maneja el vehículo a sabiendas que está en malas condiciones mecánicas y mata a inocentes personas; también si lo hace sabiendo que le domina el cansancio, el sueño, la fatiga.

Conforme crece el número de conductores, crece el supuesto número de atacantes; y conforme crece el número de vehículos de motor, crece el número de armas ofensivas, supuestamente, porque en sí, guarda y se reserva para cuando llega la ocasión que lo maneje o conduzca el conductor ebrio e irresponsable, detener la acción y efecto de atacar, de embestir, de destruir, de matar, a los pobres e inocentes ciudadanos que transitan por las calles, o están en sus casas tranquilamente dedicados a sus labores, o contra muebles e inmuebles ocasionándoles daños o destrucción.

Antiguamente a la espada y a la lanza se las consideraba como armas nobles,

debido a que con ellas se demostraba la habilidad y se instruía, como una especie de deporte para el ataque y la defensa, pero en el deporte. Con similitud al vehículo de motor conducido por el conductor responsable, honesto, sobrio, que maneja a la defensiva, que es cuidadoso y precavido, lo podemos considerar como arma noble, porque además sirve a la humanidad para justificar sus diferentes necesidades de transporte, comercio, agricultura, industria, conducción de pasajeros; o en los más loables casos de las ambulancias que transportan heridos o enfermos o las motobombas del cuerpo de bomberos utilizadas para apagar incendios y siniestros.<sup>47</sup>

### **3.1.1. De las acciones u omisiones**

Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el agente, se verifican por negligencias, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos y más disposiciones de tránsito, o de órdenes legítimos de las autoridades y agentes a cargo de su control y vigilancia.

La infracción, es transgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de la Ley, reglamento, convenio, tratado, contrato u orden. En lo civil, la infracción de lo obligatorio permite reclamar la ejecución forzosa; y cuando no sea posible esta, se traduce en un resarcimiento de daños y perjuicios. En lo Penal, son infracciones los actos imputables sancionados por las leyes penales y se divide en delitos y contravenciones. Y para los delitos de tránsito estos se sujetaran a la ley de tránsito vigente.

La acción, es el ejercicio de una potencia como la voluntad; es efecto de hacer como una acción humanitaria; es actividad, movimiento, dinamismo. Toda la vida y la actividad del hombre es acción, pero tiene un tratamiento específico en las ramas jurídicas, donde repercute de manera trascendente, pues es una

---

<sup>47</sup> Cadena Crespo, M. M. op.cit. pp. 172, 173.

---

manifestación positiva o externa del obrar como acto y opuesto a omisión. *La acción no es sino el derecho de pedir en juicio lo que a uno se le debe.*

La omisión, en el Derecho Penal, es infracción penal cometida por haber dejado voluntariamente de hacer alguna cosa que la ley manda realizar; de esta manera, en el campo criminal, unas veces es antijurídico hacer lo que no se debe; y otras, y con iguales consecuencias, dejar de hacer lo que se debe. En la omisión hay manifestación de voluntad, pero puede no haber realidad o movimiento alguno exterior, por ejemplo: el que ocasiona un accidente de tránsito y no da el auxilio necesario a la víctima provocando su muerte; Casi todos los delitos pueden cometerse por omisión: el que no auxilia a quien puede socorrer; el que abandona.

La negligencia, es la falta de diligencia y cuidado debidos; en el Derecho Penal es delito o falta consistente en omitir, en forma no intencionada, la realización de un acto que debía realizarse.

La negligencia es la omisión de la diligencia o cuidado que debe ponerse en los negocios en las relaciones con las personas y en manejo custodia de las cosas. La imprudencia es la falta de prudencia, indiscreción; omisión de la diligencia debida; defecto de advertencia o previsión en alguna cosa; es negligencia inexcusable y punible por olvido o desdén de las precauciones que la cautela vulgar aconseja y que de mediar malicia, constituiría delito. La imprudencia en toda conducta humana aparece como desafío de la adversidad, en principio excesivo y evitable casi siempre; porque el imprudente arrastra riesgos innecesarios o prescinde de adoptar las medidas de seguridad para impedirlos o aminorarlos, sin querer, pero sin rechazar la contingencia del mal o del daño. A más de las consecuencias adversas para sí, perjudicando sus intereses y los derechos de un mismo, puede alcanzar a otros u otros y soportar sus consecuencias negativas, la imprudencia trasciende al ámbito civil y a la esfera

penal, por cuanto se aparta de un proceder normal en la salvaguarda de los suyos y de los demás.

Resulta interesante analizar la imprudencia temeraria, porque nos parece que es la que se adapta a los delitos de tránsito. Sabemos que imprudencia es omisión de la diligencia debida por haber dejado de hacer alguna cosa que la ley y la moral mandan; y es negligencia inexcusable y punible por olvido o desdén de las precauciones que la cautela vulgar aconseja y que de mediar malicia, constituiría delito, cuando se realiza con dolo. Temerario o temeraria, es ser atrevido.

La Impericia, es la falta de pericia atinente a la habilidad, a la cualidad del que es experto en alguna cosa; así dicen: impericia en conducir un vehículo; por lo que siendo la impericia falta de habilidad, cualidad del que es experto en alguna cosa, o sea en conducir un vehículo, el que maneja sin tener la habilidad para hacerlo, comete una infracción de tránsito por acción. La habilidad es ser capaz, inteligente, dispuesto para cualquier actividad, como decir una persona hábil en su trabajo; porque es experto, entendido en la actividad que le es propia, o sea la de conducir un vehículo; como puede darse el caso del conductor que estando autorizado para manejar vehículos livianos, maneja vehículos pesados como trailers y produce accidentes, por eso se aduce a la falta de conocimiento o de la práctica que cabe exigir a una persona en una profesión, arte u oficio, por lo que resulta la inexperiencia.

La impericia integra una de las formas de culpa, junto con la imprudencia y negligencia; así, según un aforismo latino: la impericia se considera como culpa. La impericia es la falta de conocimiento o de la práctica, como la torpeza o la inexperiencia.

La inobservancia, es falta de obediencia a las leyes o a los reglamentos; es incumplimiento; omisión de proceder conforme a lo preceptuado. Es contraria

a la observancia que es riguroso cumplimiento de lo mandado por la ley, autoridad o superior.<sup>48 49</sup>

### 3.1.2. Delitos de tránsito y transporte terrestre en el derecho comparado

#### CHILE

En la República de Chile los accidentes de tránsito traen consecuencias fatales y lesionados, además de millonarias pérdidas materiales, ubican a este país en los primeros lugares de un lamentable ranking. Sin embargo, poco o nada hacen las autoridades para frenar esa macabra tendencia pues las municipalidades y empresas que venden automóviles lucran con el incremento de rodados y entrega de licencias de conducir.

Al contrario de la mayoría de los países europeos occidentales pues otros también demuestran impericia al conducir- Estados Unidos de Norteamérica y Japón, en Chile prácticamente cualquiera que distinga entre los pedales y sepa guiar básicamente, obtiene su licencia clase B, sin más exámenes que una serie de preguntas fáciles de responder y una prueba práctica, muchas veces viciada pues dependerá del grado de confianza y/o amistad con el inspector a cargo de tal requisito, sin mencionar eventuales *arreglos a lo amigo*, en especial en municipios más pequeños y rurales.

Se planteo la necesidad de revisar el sistema de acreditación y entrega de carné de conducir, a fin de evitar que personas no aptas estén legalmente capacitadas para manejar, con el consabido riesgo para esa persona y terceros. Ese es el razonamiento generalizado en Chile, y las cifras de víctimas crece a la misma velocidad que se incrementan vehículos nuevos y cada vez más rápidos. En meses recientes, las autoridades chilenas han evaluado la posibilidad de

---

<sup>48</sup> Cadena Crespo, M. M. op.cit.pp. 104, 105, 106, 107, 108, 109.

<sup>49</sup> Cabanellas de Torres, G. op.cit.pp.205, 17, 282, 266, 196, 195.

poner en marcha un sistema de puntos similar al utilizado en España, país que también lidera estadísticas de accidentabilidad en Europa, junto con Italia, Grecia y Portugal, pero tal y como suele ser costumbre, la decisión tarda inexplicablemente más de lo necesario.

Ante este acontecimiento social se propone que en Chile que a los jóvenes de 16 años en adelante podían realizar una fuerte preparación con miras a la obtención de su licencia durante al menos un año, acompañados de profesionales y no de parientes, salvo que éstos acreditaran experticia. Al cabo de un año y tras determinado “kilometraje”, podían optar a una licencia condicional hasta cumplidos los 18 años, cuando podrían rendir exámenes prácticos y teóricos bastante más exigentes que los actuales, y siempre que su hoja de vida de conductor estuviese libre de anotaciones.

En ese contexto, y una vez que el solicitante hubiese recibido los permisos correspondientes, estaría sometido a 365 días de prueba, para asegurarse que su conducta amerite la licencia definitiva. En caso que el conductor/a hubiese sido objeto de multas por infracciones graves, el permiso de conducir será revocado, dependiendo de la infracción, por al menos 6 meses. En una segunda falta de iguales características a la anterior o más grave, por uno o más años y, de persistir, en forma definitiva.

A quien haya guiado bajo la influencia del alcohol y/o drogas, con o sin accidente de por medio, será obligado a someterse a un tratamiento médico y psicológico y retenido el permiso de conducir hasta que el infractor demuestre fehacientemente que está rehabilitado. Para causantes de accidentes con resultado de muerte y/o lesionados, revocar de inmediato su licencia, además de las penas correspondientes que fije la legislación, las que deben ser aumentadas y sin posibilidad de penas remitidas, como es el caso en la actualidad.

Lo anterior, sumado a mejoramiento en la señalética, controles carreteros, educación desde la infancia en lo que a normas de tránsito, tanto para peatones como para automovilistas, se refiere, ayudaría a alejarnos de las estadísticas fatales que tanto dolor han causado por décadas en Chile.<sup>50</sup>

## ARGENTINA

La problemática de los accidentes de tránsito no es privativa de este país. Es un tema de preocupación mundial, ya que en el planeta se estiman alrededor de 1.200.000 muertos por año, en un promedio de 3200 muertes por día. Pero estas cifras son sólo el comienzo.

A causa de los accidentes de tránsito por año, en el planeta Tierra, 20 a 50 millones de personas reciben lesiones corporales. De ellas, 5 millones sufren discapacidades permanentes. Más de la mitad de los muertos tienen entre 15 y 40 años; y muchos seguramente eran el sostén económico de su familia, sin mencionar el daño emocional a sus seres queridos. Todo eso perdido en un instante. Estas cifras alarmantes concluyen en que más del 10% de las camas de los hospitales del mundo, en este momento estén ocupadas por accidentados en el camino.

Las estadísticas presentadas por la *Asociación Civil Luchemos por la Vida* informan que en la ciudad de Buenos Aires en 1997, murieron 423 personas en accidentes de tránsito. Un análisis similar, que realizó el Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV), indica que en la Capital Federal, donde vive el 10% de la población Argentina, se produce un tercio de los accidentes de tránsito de todo el país. De hecho, los números se vuelven aún más escalofriantes cuando se hace la revelación del total de muertes. En 1996, las cifras definitivas arrojaron

---

<sup>50</sup> <http://seguridadvial.wordpress.com/2008/02/17/un-analisis-sobre-los-accidentes-de-transito-causas-y-soluciones/>

un saldo de 7.864. Con respecto a 1995 se pudo observar un leve decrecimiento del 3%, pero en el 97, el número ascendió a 8.205 víctimas fatales, lo que significó un 4% más respecto al año anterior. En lo que va del 98, se estima que se perdieron 4.300 vidas. Casi una por hora.

Por su parte, el Ministerio de Justicia de la Nación, a través de la Dirección de Política Criminal, tomó las riendas del asunto y preparó un informe detallando los aspectos psicológicos y sociales del problema. Accidentarse puede ser una manera de intentar resolver los momentos críticos en que hay que asumir una situación nueva y con agresividad destructiva ante las ansiedades generadas en el dilema de cambio. Esto puede conducir a realizar el cambio o a resolverse por un no cambio. Mientras que el ministro de Justicia asegura que los accidentes no se producen por impericia de los conductores sino por el exceso de velocidad y la fuerte tensión provocada por el estrés.

En 1987, la cifra de casos fatales era de 170, y diez años después, de 423; el aumento de accidentes, a más del 100 % en sólo una década, puede deberse a diversos factores como, por ejemplo, la falta de una campaña comprometida de educación vial; pero el motivo que agravó la situación en los últimos años fue el incremento de venta, a raíz de los créditos de las compañías automotrices.<sup>51</sup>

### **CUBA**

Con relación al tema que nos ocupa podemos señalar, que el aumento constante de los medios de transporte automovilístico, con lleva un alza en los llamados eventos de tránsito. Prácticamente, se puede señalar que, cada hecho de esta naturaleza provoca lamentables pérdidas materiales y lo más doloroso e irreparable son los que con llevan las pérdidas de las vidas humanas ó cuando menos lesiones a los miembros de nuestra sociedad.

En la república de Cuba en cualquier Tribunal no pasa un solo día en que los

---

<sup>51</sup> <http://www.oei.org.co/sii/entrega3/art01.htm>

miembros de una sala de lo penal tengan que atender un caso sobre eventos de tránsito.

También podemos aclarar que en la República de Cuba se utiliza el término eventos y no accidentes, puesto que con este se puede englobar todos los sucesos que puedan ocurrir en ocasión de la conducción de un vehículo, sea cual fuere su naturaleza: delito doloso, delito culposo o realmente un accidente de ser este último no se puede exigir responsabilidad, la República de Cuba ha hecho y hace diariamente ingentes esfuerzos por reducir, ya que es imposible erradicar, las pérdidas en cualquier sentido, que producen estos eventos del tránsito, con un objetivo principal que es reducir y no erradicar ya que no podemos prevenir lo que es accidentado o sea, viéndolo desde el punto de vista de la relación dialéctica, no se puede evitar la casualidad, ya que esta es la forma de manifestarse la necesidad.

O sea, hay cuestiones que pueden producir eventos del tránsito y que el hombre aún tomando todas las medidas tendientes a garantizar que no se produzcan tales hechos, no pueden evitar como por ejemplo la inesperada rotura de sinfín de la dirección, la explosión de un neumático, la rotura de las mangueras de los frenos.

Estas situaciones que se produzcan por estas razones o causas no son imputables, en un alto por ciento, el conductor del vehículo y entonces si estaremos frente a un accidente de tránsito, en las demás situaciones estaremos frente a delitos. De ahí que el Estado sea coincidente con las tres líneas de la política criminal en general:

Prevención: preparación, disposición anticipada de lo necesario para un fin o precaución.

Represión: acción o efecto de represar y de reprimir más o menos violento de contener el descontento o la rebeldía de oponerse a las alteraciones del orden

público desde una protesta verbal o gritería hasta una rebelión.

Reeducación: es la acción de reeducar, es el conjunto de técnicas o ejercicios empleados para recuperar las funciones normales de una persona, que se han visto afectadas por cualquier proceso.

Pero para llevar a cabo las mismas es necesario tener una serie de elementos conjugados que las puedan hacer efectivas, además, esos elementos están de acuerdo con el momento de nuestra sociedad y al desarrollo tecnológico y social del país.

En la lucha contra los accidentes y delitos de tránsito (eventos de tránsito) se ha adoptado, en primer lugar una serie de medidas organizativas para elevar la calificación de los choferes e implantar una estricta disciplina para la conducción y explotación de los vehículos automotores, y la no menos importante tarea de desarrollar los medios técnicos y tácticos y metodológicos criminalísticos para la investigación científica de las causas y circunstancias que rodean cualquier hecho de esta naturaleza que sea objeto del conocimiento de las autoridades.

En el código penal cubano recoge en sus artículos 177 al 184 las normas penales que regulan las conductas de los responsables de este tipo de delitos y el código de tránsito regula las conductas infractoras de las normas de seguridad para la conducción y explotación de los transportes, así como la conducta en la vía de los peatones.<sup>52</sup>

---

<sup>52</sup> Fernández Pereira julio. *Teoría general técnica, táctica y metodología criminalísticas segunda parte*. Diseño de impresión talleres gráficos de la dirección de publicaciones y materiales educativos del Instituto Politécnico Nacional. Enero de 1998. pp 462, 463,464.

---

## CONCLUSIONES

**PRIMERA:** Los accidentes de tránsito en el Ecuador han crecido notablemente, debido a la irresponsabilidad y a la ignorancia de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre por parte de los conductores y los peatones, así como también por el incremento del parque automotor, dando como resultados efectos negativos dentro de la sociedad y una de las principales causas de muerte en nuestro país.

**SEGUNDA:** Las causas más importantes son el desconocimiento de conductores y peatones y la falta de aplicación de la nueva Ley de Tránsito por parte de las autoridades, ya que el Estado y la Policía Nacional no le han dado la difusión necesaria para darla a conocer, ni se aplican acciones suficientes para prevenir los accidentes, razones por la cual se ha incrementado de manera alarmante las cifras registradas por accidentes y muertes.

**TERCERA:** Especial peligrosidad revela el conducir un vehículo en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, pues limita la capacidad de maniobra por parte del conductor constituyendo un factor determinante para que se produzcan los accidentes de tránsito.

**CUARTA:** Con este estudio se pretende orientar a las autoridades e infractores, den el cabal cumplimiento a las Leyes para que a futuro no se tenga que cumplir sanciones por desconocimiento de la misma.

---

## RECOMENDACIONES

**PRIMERA:** Consideramos fundamental para contribuir a resolver el creciente número de accidentes de tránsito con muertos, cuyos conductores estén en estado de embriaguez o afectados por drogas -lo que constituye un delito sancionado con reclusión mayor- que dicha problemática sea profundamente estudiada, al igual que su correspondiente sanción y la ejecución del debido proceso.

**SEGUNDA:** Entendemos pertinente que se difunda la nueva ley de tránsito vigente de forma masiva, por los medios de comunicación para su correcta aplicación, comprensión y concientización, a fin de evitar problemas sociales y económicos al Estado, así como también se debe insertar en algunas asignaturas en los centros educativos primarios, secundarios y universitarios, para formar un ciudadano más culto y preparado. Así también adoptar superiores medidas de seguridad vial en general, para prevenir los accidentes de tránsito con sus lamentables consecuencias humanas, sociales, económicas y jurídicas para todos.

---

## BIBLIOGRAFÍA

1. BRIGUES. JUAN. K., Historia de las comunicaciones, transporte terrestre. Salvad S.A de ediciones. Pamplona. Quito-Ecuador 2000.
2. CABANELLAS DE LAS CUEVAS, Guillermo, “Régimen Jurídico de los conocimientos técnicos”, Editorial Heliosta, buenos aires 1985.
3. CADENA CRESPO, MARCO MARCELO, Las infracciones o delitos de tránsito, con sus analogías a los delitos del homicidio o al asesinato, Diseño e impresión crisson color, Quito- Ecuador 1998.
4. COBO DEL ROSAL Y OTROS, Curso de Derecho Penal Español. Parte Especial. Para la práctica totalidad de la doctrina y jurisprudencia, la seguridad del tráfico constituye el interés jurídico protegido en estos delitos. Citado por Carlos Alberto Mejías Rodríguez en Derecho Penal Especial, Tomo I, Colectivo de Autores, Editorial Félix Varela, La Habana, 2008.
7. QUIROZ PÍREZ RÉNEN, Manual de derecho penal III. Editorial Félix Varela la Habana 2006.
8. REIMANN W. Y OTTO PROKOP, Vademécum de Medicina legal. Editorial Científico Técnica, 1987, Ministerio de Cultura, La Habana.
9. TORRES CHAVES, EFRAÍN, Breves comentarios de la ley de tránsito y transporte terrestre, corporación de estudios y publicaciones Quito- Ecuador 2002.

---

**BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA EN INTERNET.**

1. ACCIDENTES DE TRÁNSITO, disponible en:

<http://www.oei.org.co/sii/entrega3/art01.htm>

2. DEFINICIONES, disponible en:

<http://www.fortunecity.es/expertos/creativo/129/definiciones.html>

3. LA CALIDAD DE VIDA DESDE LA PERSPECTIVA LATINOAMERICANA, disponible en:

<http://www.monografias.com/trabajos917/calidad-vida-latinoamericana/calidad-vida-latinoamericana2.shtml?monosearch>

4. LA NUEVA LEY DE TRÁNSITO, disponible en:

<http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/la-nueva-ley-de-transito-310241.html>

5. PROYECTO DE LEY DE TRÁNSITO ECUADOR, disponible en:

<http://elecuadordehoy.org/2008/01/07/proyecto-de-ley-de-transito-ecuador/>

6. REVISTA JUDICIAL, disponible en:

[http://www.derechoecuador.com/index.php?option=com\\_content&task=view&id=3827&Itemid=426](http://www.derechoecuador.com/index.php?option=com_content&task=view&id=3827&Itemid=426).

7. SOBRE LA LEY DE TRÁNSITO O MOVILIDAD SUSTENTABLE, disponible en:

<http://paularomo.blogspot.com/2008/02/sobre-la-ley-de-trnsito-o-movilidad.html>

8. SEGURIDAD VIAL, disponible en:

---

<http://seguridadvial.wordpress.com/2008/02/17/un-analisis-sobre-los-accidentes-de-transito-causas-y-soluciones/>

### **LEGISLACIÓN**

1. CÓDIGO DE LA SALUD, actualizada a julio de 1986. Quito- Ecuador
2. CÓDIGO PENAL DE LA REPÚBLICA DE ECUADOR, Registro Oficial Suplemento No. S- 147; 13 de enero de 2000.
3. LEY DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE, Registro Oficial No, 122 agosto 8 del 2008, Quito Ecuador