



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES
CARRERA DE DERECHO

TEMA:

**SANCIONES POR DELITOS DE TRÁNSITO EN EL COIP Y EL PRINCIPIO
DE PROPORCIONALIDAD**

Trabajo de Graduación previa a la obtención del Título de Abogada de los Juzgados y
Tribunales de la República del Ecuador.

AUTORA:

Fabiola de los Ángeles Copo Poaquiza

TUTOR:

Dr. Msc. Kléver Pazmiño Vargas

Ambato – Ecuador

2015

TEMA:

**SANCIONES POR DELITOS DE TRÁNSITO EN EL COIP Y EL PRINCIPIO
DE PROPORCIONALIDAD**

APROBACIÓN DEL TUTOR

En calidad de Tutor del Trabajo de Investigación sobre el tema “**SANCIONES POR DELITOS DE TRÁNSITO EN EL COIP Y EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD**”, de la Srta. **FABIOLA DE LOS ÁNGELES COPO POAQUIZA**, Egresada de la Carrera de Derecho de la Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales de la Universidad Técnica de Ambato, considero que dicho trabajo de graduación reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometidos a Evaluación del Tribunal de Grado, que el H. Consejo Directivo de la Facultad designe, para su correspondiente estudio y calificación.

Ambato, 08 de Octubre del 2015



Dr. Msc. Kléver Pazmiño Vargas

TUTOR

APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO

Los Miembros del Tribunal de Grado APRUEBAN el Trabajo de Investigación sobre el tema “**SANCIONES POR DELITOS DE TRÁNSITO EN EL COIP Y EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD**”, presentado por la Srta. FABIOLA DE LOS ÁNGELES COPO POAQUIZA, de conformidad con el Reglamento de Graduación para obtener el Título Terminal de Tercer Nivel de la U.T.A.

Ambato

Para Constancia firman

.....
PRESIDENTE

.....
MIEMBRO

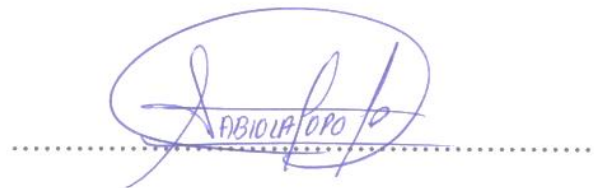
.....
MIEMBRO

AUTORÍA

Los criterios emitidos en el trabajo de investigación “**SANCIONES POR DELITOS DE TRÁNSITO EN EL COIP Y EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD**”, como también los contenidos, ideas, análisis, conclusiones y propuesta son de responsabilidad del autor.

Ambato, 08 de Octubre del 2015.

LA AUTORA



Fabiola de los Ángeles Copo Poquiza

CI. 180480454-8

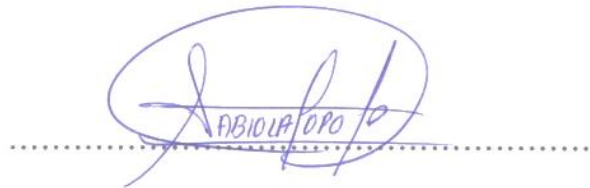
DERECHOS DEL AUTOR

Autorizo a la Universidad Técnica de Ambato, para que haga de esta tesis o parte de ella un documento disponible para su lectura consulta y procesos de investigación, según las normas de la Institución.

Cedo los derechos en línea patrimoniales de mi tesis, con fines de difusión pública, además apruebo la reproducción de esta tesis, dentro de las regulaciones de la Universidad, siempre y cuando esta reproducción no suponga una ganancia económica y se realice respetando mis derechos de autor.

Ambato, 08 de Octubre del 2015.

LA AUTORA



Fabiola de los Ángeles Copo Poaquiza

CI. 180480454 - 8

Dedicatoria

Con mucha satisfacción dedico este trabajo a mis padres por su sacrificio y apoyo incondicional, a mis hermanas por su cariño, a mi esposo y con amor a mi pequeña hija VICTORIA, por ser mi inspiración para lograr grandes éxitos.

Agradecimiento

“La gratitud es el sentimiento más noble del ser humano”, En virtud de aquello expreso mi agradecimiento sincero a la Facultad de jurisprudencia y Ciencias Sociales porque a través de personal docente han formado grandes profesionales del Derecho, de una manera especial mi gratitud para el Dr. Kléver Pazmiño, un amigo incondicional y un profesional digno de admiración, porque gracias a sus enseñanzas he podido cumplir mi meta; así mismo agradezco a mi tío, el Dr. Patricio Poaquiza, por ser mi guía en la profesión, y por su apoyo incondicional a lo largo de mi vida estudiantil.

ÍNDICE GENERAL

A. SECCIÓN PRELIMINAR

PORTADA.....	i
TEMA:	ii
Aprobación del Tutor.....	.iii
Aprobación del Tribunal de Grado	iv
Autoría	v
Derechos del Autor	vi
Dedicatoria.....	vii
Agradecimiento.....	viii
Índice General.....	ix
Índice de Tablas	xii
Índice de Ilustraciones	xiii
Resumen Ejecutivo	xiv

B. INTRODUCCIÓN

CAPÍTULO I EL PROBLEMA

Tema	3
Planteamiento del problema.....	3
Contextualización	3
Árbol de Problemas	6
Análisis crítico	7
Prognosis.....	7
Formulación del problema.....	8
Interrogantes	8
Delimitación del Objeto de Investigación	8
Justificación	9
Objetivos.....	10
Objetivo General.....	10
Objetivos Específicos	10

CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO

Antecedentes Investigativos	11
Fundamentación Filosófica.....	12
Fundamentación Legal.....	13

Categorías Fundamentales	19
Hipótesis (dependiendo de la Modalidad)	39
Señalamiento de Variables.....	39

CAPÍTULO III METODOLOGÍA

Enfoque.....	40
Modalidad Básica de Investigación	41
Nivel o Tipo de Investigación.....	41
Población y Muestra	42
Operacionalización de Variables	44
Plan de Recolección de Información	46
Plan de Procesamiento de la Información y Análisis	48

CAPÍTULO IV ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Análisis de los resultados.....	49
Interpretación de datos.....	49
Verificación de la Hipótesis.....	61
Planteamiento de Hipótesis.....	61
Nivel de Significación	61
Estimador Gráfico.....	61
Cálculo del Chi Cuadrado.....	62
Disposición Final	63

CAPÍTULO V CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones.....	64
Recomendaciones	65

CAPÍTULO VI PROPUESTA

Datos Informativos	66
Antecedentes de la Propuesta	66
Justificación	67
Objetivos.....	68
Objetivo General.....	68

Objetivos Específicos	68
Análisis de Factibilidad	68
Fundamentación Científico Técnica	69
Metodología - Modelo Operativo de la Propuesta.....	69
Administración.....	75
Previsión de la Evaluación.....	75

C. MATERIALES DE REFERENCIA

Bibliografía	77
ANEXOS	78
Anexo 1 Encuestas.....	78
Glosario.....	81

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Población	43
Tabla 2: Variable Independiente.....	44
Tabla 3: Variable Dependiente	45
Tabla 4: Plan de Recolección de Información	47
Tabla 5: Resultados de Encuestas	61
Tabla 6: Cálculo del Chi Cuadrado.....	62
Tabla 7: Cálculo del Chi Cuadrado.....	62
Tabla 8: Modelo Operativo de la Propuesta	70

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1: Árbol de Problemas	6
Ilustración 2: Categorías Fundamentales	19
Ilustración 3: Constelación de Ideas Variable Independiente.....	20
Ilustración 4: Constelación de Ideas Variable Dependiente	21

RESUMEN EJECUTIVO

Una norma legal subordinada a la Constitución de la República debe garantizar los derechos fundamentales allí establecidos, en tanto el presente trabajo investigativo tiene por objeto enmendar algunas consideraciones del Código Orgánico Integral Penal, en cuanto tiene que ver con las sanciones establecidas para los delitos de tránsito, pues la inobservancia jurídica al momento de su redacción ha creado incongruencias con la normativa Constitucional; por lo tanto la propuesta concluyente pretende reformar las disposiciones legales de manera de que no vulneren principios y garantías establecidas en la Constitución.

La función Legislativa en su afán de regular el tránsito y la seguridad vial, y con el objeto de disminuir los accidentes de tránsito, ha implementado un nuevo cuerpo legal, endureciendo las sanciones para las infracciones por delitos de tránsito; decisión no muy acertada cuando existe norma Suprema expresa; en especial al referirnos a los principios constitucionales, entre ellos el principio de proporcionalidad y el principio de legalidad.

Indudablemente el índice de accidentes de tránsito ha disminuido por la nueva normativa aplicada a los infractores, pero ha aumentado las vulneraciones a los principios constitucionales, como el aplicar varias sanciones para un mismo precepto legal infringido; es necesario no olvidar la ejecución del principio de proporcionalidad a través del cual, las penas deben cumplir con una característica esencial que es la relación proporcional entre el hecho antijurídico con la sanción establecida. Por los antecedentes expuestos en el presente trabajo se ha tratado de argumentar y reestructurar algunas infracciones de tránsito considerados como delitos y sus respectivas sanciones.

Es necesario resaltar que el presente trabajo de investigación no pretende desvalorizar el trabajo de la Función Legislativa, sino por el contrario enfatizar en la socialización de los proyectos de ley con la colectividad de tal manera que se recolecte las opiniones de quienes viven diariamente la realidad en lo referente al tránsito y la seguridad vial con el único objetivo de corregir errores de forma producidos por la inobservancia de ciertos preceptos legales.

En relación al trabajo propuesto y luego de la indagación profunda de temas referentes al COIP y su proceso de aplicación, se ha determinado que es necesaria la reforma a la normativa cuya finalidad es más preventiva que sancionadora pues no se trata de amedrentar a los conductores sino más bien socializar la normativa vigente.

A. INTRODUCCIÓN

El trabajo de investigación tiene como tema: “**SANCIONES POR DELITOS DE TRÁNSITO EN EL COIP Y EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD**”, el mismo que tiene por objeto cumplir con los preceptos constitucionales que muy invocados son en nuestra legislación.

Está estructurado por seis capítulos los mismos que serán detallados a continuación:

Capítulo I denominado: El Problema contiene: el Planteamiento del Problema, el Análisis Macro, Meso y Micro que hace relación frente a los antecedentes de la problemática con una perspectiva Nacional e Institucional respectivamente. Contiene también el Árbol de Problemas, el Análisis Crítico, la Prognosis, las Interrogantes, las Variables Independiente y Dependiente, la Delimitación del Objeto de la Investigación, Delimitación del Contenido, la Delimitación Espacial y Temporal, las Correspondientes Unidades de Observación, la Justificación del Problema y los Objetivos que persiguió esta investigación.

Capítulo II denominado: Marco Teórico, se fundamenta en una visión Filosófica, Doctrinal y Legal. Se plantea Antecedentes Investigativos, así como también la Hipótesis y el Señalamiento de las Variables.

Capítulo III denominado Marco Metodológico, se fundamenta en la realización desde un Enfoque mixto de carácter cualitativo-cuantitativo. La modalidad de la Investigación a través de una investigación documental y bibliográfica con la asociación de variables que permitió estructurar predicciones llegando a modelos de comportamiento mayoritario, el tipo de investigación es exploratorio y descriptivo; además se indicará la Población y Muestra del Problema en estudio, se identificará la Operacionalización de Variables (independiente y dependiente), el Plan de Recolección de Datos, considerando que se empleará la técnica de la Entrevista en el lugar de los hechos y el correspondiente Procesamiento de la Información.

Capítulo IV denominado Análisis e Interpretación de los Resultados, permitió consolidar los distintos resultados obtenidos de la investigación realizada, para apoyar las distintas reacciones que se presentan en la hipótesis nula y alternativa.

Capítulo V denominado Conclusiones y Recomendaciones, este capítulo se desarrolló luego de haber realizado la investigación pertinente del presente trabajo, a fin de

sinetizar los conocimientos profundizados así como también recomendar algunas situaciones que podrían mejorarse para la aplicación de la norma jurídica.

Finalmente encontramos el **Capítulo VI** denominado La Propuesta, la misma que se detalla en el Anteproyecto de la Ley Reformativa al Código Orgánico Integral Penal, en cuanto hace referencia a las Infracciones de Tránsito, Delitos; para garantizar los principios constitucionales en especial el principio de proporcionalidad, en cuanto al establecimiento de preceptos legales y sus respectivas sanciones.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

Tema

SANCIONES POR DELITOS DE TRÁNSITO EN EL COIP Y EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD.

Planteamiento del problema

Contextualización

Macro

La normativa de Tránsito, es aplicable a nivel mundial considerada desde diferentes ámbitos de aplicación, una legislación que ha venido evolucionando con la sociedad, teniendo en cuenta los avances tecnológicos y la construcción de nueva infraestructura vial. Podemos decir que los accidentes de tránsito siempre fueron considerados como un *hecho accidental* hasta que el médico William Haddon, abordó el tema desde la salud pública, considerando las circunstancias de la máquina, de las personas y del entorno, antes y después de la colisión; dicho profesional generó las primeras medidas preventivas, desarrolló la seguridad y demostró que los accidentes se podían evitar.

En Europa la actual legislación prevé que las penas de prisión, multa y trabajo en beneficio de la Comunidad se configuren como penas alternativas, dejando al Juez la facultad de aplicar aquella que considere más conveniente al supuesto concreto y por ende, reservando la pena de prisión para los casos más graves que lo requieran.

En virtud de lo expuesto, se determina que en la legislación Europea, las infracciones de tránsito se clasifican de acuerdo a su gravedad, las mismas que reciben una sanción por adecuar su conducta a los tipos penales, de lo que se deduce que se impone una sola sanción por el cometimiento de una infracción.

Así mismo la Convención Americana sobre los Derechos Humanos celebrada en San José de Costa Rica el 22 de Noviembre de 1969, contempla la protección a los

derechos de las personas en todos los ámbitos, aspectos que en muchas legislaciones del mundo se contraponen.

Meso

Los países latinoamericanos suscribieron en marzo del 2010 la resolución de la Organización de las Naciones Unidas que proclamó el período 2011-2020 como la Década de la Seguridad Vial en el mundo. Los gobiernos se comprometieron a estabilizar y reducir muertes y lesiones graves, para llevarlas a la mitad de la proyección de mortalidad para el 2020. El objeto es salvar 5 millones de vidas y ahorrar USD 5 000 millones de costos. En América Latina, esa proyección era de 30 muertes por 100 000 habitantes, por el aumento de vehículos y más inseguridad vial, y el compromiso llegar a 15 muertes por 100 000.

En el momento se reconoce que uno de los problemas más graves que afecta a la humanidad es el de los accidentes de tránsito por su gran impacto negativo en la salud mundial. Por lo tanto, debe resaltarse que la magnitud del problema es creciente en los países en vía de desarrollo y se estima que aumentarán en un 87% para el año 2020.

La importancia de la norma legal radica en la creación de un Plan de Seguridad Vial, más no violentar los derechos de los conductores al aplicar sanciones drásticas e inconstitucionales de acuerdo al delito cometido, no se trata de crear miedo en la sociedad, sino más bien de crear conciencia en Conductores y Peatones a fin de conseguir la aplicabilidad de la norma.

Micro

La Constitución de la República es clara al manifestar que: “El Ecuador es un estado constitucional de derechos y justicia social.”. Establece la importancia que tiene el ciudadano frente al poder del Estado, de tal forma que todos los ecuatorianos se encuentran investidos en una magnitud de derechos, principios y garantías, que antes fueron dejadas de lado. Lamentablemente en la normativa de Tránsito se ha dejado de lado las consideraciones que manifiesta la Constitución y se ha impuesto sanciones que violentan los principios consagrados en la Carta Magna.

El Doctor Gustavo Medina López en una entrevista de prensa, manifestó que legislar en materia penal es sumamente delicado, por tanto hay que extremar cuidados hasta de orden gramatical para configurar los hechos. Eso quiere decir, sostuvo el jurista, “que a la Asamblea Nacional se le fue la mano al convertir una infracción en una

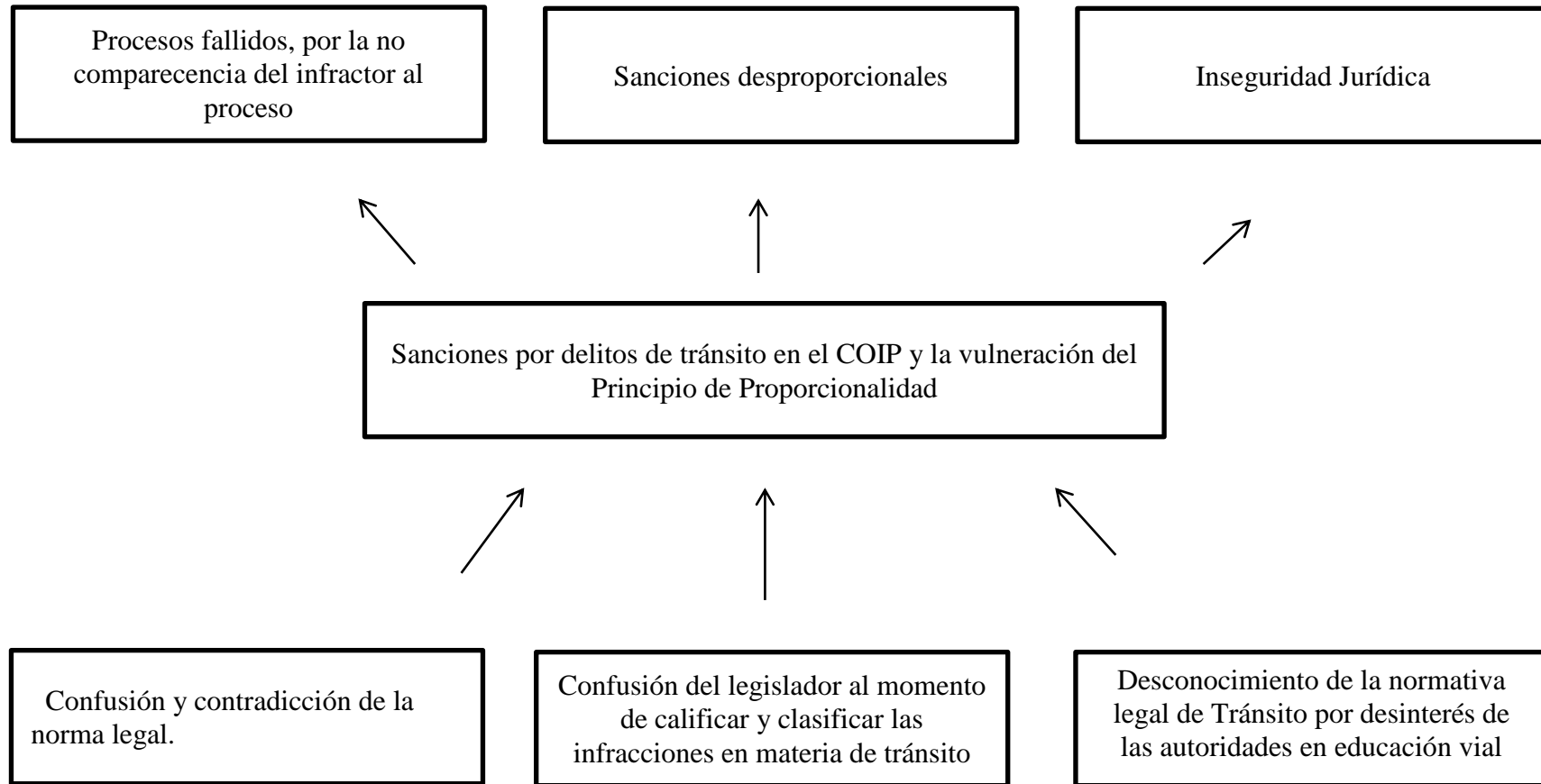
conducta delictiva, que es lo que se ha hecho con las infracciones de tránsito”. Manifestó también: “que de acuerdo con la doctrina del Derecho, lo culposo tiene que ver con negligencia o descuido, y lo doloso entraña la intención premeditada de dañar. Por tanto no comparte con la figura de “homicidio culposo” a los accidentes de tránsito con muerte”. Para Medina y para muchos juristas el COIP lo que ha hecho es crear confusiones en materia penal, al contrario de establecer con claridad una legislación.

La solución no es aumentar la severidad en las sanciones, si no crear una cultura vial en los ciudadanos, no podemos vulnerar los principios consagrados en la Constitución aplicando varias sanciones por una misma Infracción

En este sentido, el año anterior sólo el 6.7 % de sentencias en delitos de tránsito se llevaron a efecto y el 93.9% de ellas fueron fallidas, porque los procesados no acudieron a las audiencias de juicio, evidenciándose un alto porcentaje de impunidad en este tipo de delitos.

Árbol de Problemas

Ilustración 1: Árbol de Problemas



Elaborado por: Fabiola Copo

Análisis crítico

El Aumento de accidentes de tránsito en los últimos años y por ende la acumulación de los procesos en las Unidades Judiciales de Tránsito, ha creado en los legisladores la extrema ideología de considerar al delito de tránsito como un delito doloso, y endurecer las penas.

No cabe duda que sea necesario establecer normas legales de carácter coercitivo, pero no es menos cierto que antes de elaborar una norma es necesario adecuarla a la normativa Constitucional, de tal manera que la Normativa Especial no contradiga la Norma Suprema y permita que sin temor alguno el infractor colabore en el desarrollo del proceso hasta su conclusión.

El legislador debe considerar los principios, derechos y deberes de todos los ciudadanos ecuatorianos consagrados en la Carta Magna, al momento de elaborar y expedir una norma, de esta forma evitará transgredir algunos de ellos; deberá aplicar entonces doctrina y jurisprudencia de acuerdo a la realidad social y sobre todo tomar en consideración la Supremacía Constitucional.

El desconocimiento de la normativa de Tránsito también constituye un factor causal en el cometimiento de infracciones culposas, incumpliendo lo establecido en este cuerpo legal y como consecuencia la inseguridad jurídica de los infractores, pero no se trata de imponer miedo en los ciudadanos al aplicar con severidad dichas penas, sino más bien de crear una cultura de prevención y seguridad vial.

Prognosis

El Código Orgánico Integral Penal en su Capítulo Octavo, sección segunda establece los Delitos Culposos de Tránsito con sus respectivas penas, que de acuerdo a los principios consagrados en la Carta Magna son violatorios a dicha normativa y por lo tanto acarrearán notables consecuencias, en primer lugar por criminalizar a los infractores de forma directa y por consiguiente por establecer sanciones desproporcionales a acto cometido. En tal virtud de no darse solución a este problema, el Estado enfrentará graves sanciones por violentar los principios constitucionales uno de ellos el principio de proporcionalidad, que ampara a los presuntos infractores, pues la Corte Interamericana de Derechos Humanos actúa en pro de la justicia social, haciendo valer los principios legales que amparan a los ciudadanos.

Además los procesos que prosigan la norma, quedarán nulos por ser violatorios a la Constitución.

Es importante rever esta norma, y no criminalizar a los presuntos infractores de tránsito, pues como ciudadanos ecuatorianos gozan de los derechos, principios y garantías consagradas en la Constitución.

Formulación del problema

¿Cómo las sanciones por delitos de tránsito inciden en la vulneración del principio de proporcionalidad?

Interrogantes

- ¿Cuán drásticas son las sanciones por delitos de tránsito en el COIP?
- ¿Qué es el Principio de Proporcionalidad?
- ¿Cómo se puede solucionar el problema?

Delimitación del Objeto de Investigación

Delimitación del Contenido

Campo de Acción: Derecho Penal

Área: Delitos de Tránsito según el COIP

Objeto de Investigación: Drasticidad de las sanciones por delitos de tránsito en el COIP según el principio de proporcionalidad.

Delimitación Espacial

La presente investigación se realizará en la Unidad Judicial de Tránsito del cantón Ambato

Delimitación Temporal

La investigación se realizará con los procesos comprendidos en el período Agosto 2014 – Diciembre 2014

Unidades de Observación

Unidad Judicial de Tránsito del Cantón Ambato

Abogados en libre ejercicio en materia de Tránsito

Justificación

La presente investigación es de interés porque, en un estado de Derechos y Justicia social, con una Constitución garantista de derechos y principios no puede ser procedente que una de las normativas más importantes viole dichos principios, imponiendo sanciones desproporcionales para las infracciones de tránsito, en especial y como motivo de esta investigación a los delitos de tránsito enmarcados en el COIP.

Es importante porque a través de los medios de comunicación la sociedad se conmociona por el aumento de accidentes de tránsito ocurridos en los últimos años, pero no es menos cierto que como ciudadanos ecuatorianos todos estamos amparados bajo la tutela constitucional, por tanto gozamos de igualdad y proporcionalidad para ser juzgados.

La Convención Americana sobre los Derechos Humanos se constituye como la normativa suprema en pro de los derechos de los seres humanos, en tal virtud ningún estado puede legislar sin antes vincularse a esta norma jurídica; por lo tanto se propone el desarrollo del presente trabajo de investigación con el fin de analizar los delitos de tránsito establecidos por el COIP y sus respectivas sanciones, determinando si constitucionalmente son proporcionales al hecho.

Así mismo es necesario el estudio del principio de legalidad como tal para determinar la procedencia de dichas sanciones a los infractores; con el resultado de este trabajo de investigación se pretende proponer una reforma a las sanciones por delitos de tránsito de manera de que se ajusten a la normativa Constitucional y respeten los principios consagrados en el mismo cuerpo legal.

Es factible porque tenemos los recursos económicos y humanos necesarios para el desarrollo de esta investigación, pues no disminuirémos los accidentes de tránsito imponiendo sanciones más drásticas sino, solo lo lograremos con políticas de prevención y educación vial; prestando atención a la infraestructura vial, a la cultura vial y sobre todo a la conciencia humana en la aplicación de la ley.

Este proyecto beneficiará a conductores expuestos a los riesgos del transporte, porque a partir del análisis de esta investigación podrán hacer valer sus derechos como

ciudadanos ecuatorianos investidos por una Constitución garantista de derechos y principios.

Objetivos

Objetivo General

Determinar cómo las sanciones por delitos de tránsito en el COIP inciden en la vulneración del principio de proporcionalidad.

Objetivos Específicos

- Identificar cuán drásticas son las sanciones por delitos de tránsito en el COIP
- Analizar que es el principio de proporcionalidad
- Proponer una solución al problema planteado

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

Antecedentes Investigativos

Se ha indagado en las bibliotecas de la ciudad de Ambato, así como en la biblioteca de la Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales de la Universidad Técnica de Ambato, y no existe ninguna investigación anterior sobre el tema “Sanciones por delitos de tránsito en el COIP y el Principio de Proporcionalidad”; por lo que al ser un tema de actualidad jurídica es necesario su estudio y análisis en el cual se visualice una solución al problema. De forma que con esta investigación coadyuve en el desarrollo de la sociedad y permita una convivencia armónica en goce de derechos, principios y garantías constitucionales.

Como antecedentes se establece algunas de las tesis desarrolladas sobre temas similares.

JARAMILLO, D. (2013). “LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO Y LA PROPORCIONALIDAD DE LAS PENAS FRENTE AL DERECHO A LA LIBERTAD PERSONAL EN EL JUZGADO PRIMERO DE TRÁNSITO DE LA CORTE PROVINCIAL DE JUSTICIA DE TUNGURAHUA.” “Objetivo General: Reclasificar las contravenciones de tránsito y sus respectivas sanciones mediante un anteproyecto de Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial para garantizar el principio de proporcionalidad y el derecho de libertad personal.

Conclusión: Incuestionablemente el índice de accidentes de tránsito ha disminuido por la nueva norma aplicada a los infractores, pero ha aumentado las vulneraciones a los principios constitucionales, por una parte la aplicación de la prisión preventiva debe ser tomada con última ratio, por tener carácter de excepcional, responsabiliza a los jueces su aplicación, siendo fundamental proteger el derecho a la libertad que si bien es cierto la rigidez de las sanciones trata de prevalecer el derecho a la vida; es necesario no

olvidar que las penas deben cumplir con una característica esencial que es la relación proporcional entre el hecho antijurídico con la sanción establecida, pero así como debe existir dicha relación, tampoco podemos dejar atrás algunos puntos fundamentales, principalmente en cuanto a la desproporcionalidad de las contravenciones actuales, ya que la tipificación de alguna de ellas al ser aplicada establece afectaciones constitucionales.”

MOREIRA R. (2014). “LOS FACTORES DE RIESGO Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO DEL CANTÓN AMBATO” “Objetivo General: Establecer de qué manera incide los factores de riesgo en los accidentes de tránsito, en el cantón Ambato.

Conclusión: Los conductores que circulan por el casco vial de la ciudad de Ambato, carecen de los conocimientos necesarios a cerca de factores de riesgo al conducir y de su incidencia en los accidentes de tránsito. Importante es señalar que el 62,8%, de los encuestados que en este caso fueron conductores profesionales y no profesionales que circulan por las calles y avenidas de la ciudad de Ambato han sido víctimas o han estado implicadas en algún accidente de tránsito. Se establece que los factores de riesgo que más inciden en un accidente de tránsito son con un 53.1%, velocidad excesiva; seguida de conductores en estado de embriaguez con un 31,1%. Se concluye finalmente que la investigación es factible puesto que existe apoyo tanto de la Universidad Técnica de Ambato, Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales como de los conductores tanto profesionales como no profesionales de la Ciudad de Ambato.”

Fundamentación Filosófica

El presente trabajo de investigación se fundamenta en el paradigma crítico – propositivo que incluye también el análisis reflexivo; un paradigma critico porque desarrolla e introduce la ideología como fundamento doctrinario, a través del razonamiento y la autorreflexión de una realidad e introductorio a los procesos del conocimiento. El objeto es identificar la transformación de la estructura de las relaciones sociales con el ámbito jurídico y su aplicación, para de esta manera se pueden emitir respuestas a determinados problemas generados por éstas.

Es crítico, porque indaga los esquemas no solo paradigmáticos sino las bases legales como fundamento de una investigación, comprometida además con la lógica instrumental del poder y su capacidad coercitiva para el cumplimiento.

Es propositivo porque la investigación no solo se enfoca al descubrimiento y análisis de la realidad de los fenómenos, sino que además plantea alternativas de solución fundamentadas en la aplicación literal de la norma, con énfasis en las consecuencias de no aplicabilidad de la misma.

Este enfoque beneficia la interpretación, comprensión y explicación de los fenómenos sociales y la realidad del entorno desde una perspectiva de amplia ejecución y aplicación. Busca determinar la esencia de dichos fenómenos para analizarlos inmersos en una red de interrelaciones e interacciones, y cuestionar una aplicación errada por confusión legal.

Fundamentación Legal

Las Infracciones de tránsito están establecidas el capítulo octavo, sección primera, Art. 371 del Código Orgánico Integral Penal, definidas así “son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial”; y de acuerdo al Art. 19 primer párrafo establece su clasificación en delitos y contravenciones; motivo de estudio del trabajo de investigación únicamente los delitos de tránsito tipificados en los Art. 376, 377, 378, 379, 380, 381 y 382 del mismo cuerpo legal con sus respectivas sanciones, objeto de análisis; de igual forma como un elemento constitucional de aplicación se hace referencia al principio de proporcionalidad, establecido en la Carta Magna como sujeto de aplicación en toda normativa legal, y en cumplimiento al Art. 425 de la Constitución de la República, mismo que establece la Supremacía Constitucional a través de la jerarquización de la aplicación y ejecución de la norma.

El principio de proporcionalidad es el eje de aplicación de toda norma legal y como más razón, en materia de tránsito, por cuanto se establece para dar cumplimiento al objetivo del derecho penal, que es la punibilidad; se considera que todas las conductas que se encuentren fuera de la ley, se constituyen en el espíritu de inseguridad para la existencia de la armonía entre el Estado y la sociedad, por lo que se considera fundamental el análisis del principio de proporcionalidad como un precepto que se ha generado desde la ambigüedad, que a través de varias doctrinas se determina que la formulación del principio se debe, en gran medida a las penas que se imponen por la ley como producto de una evolución histórica, introducido para limitar al ius puniendi. Según el principio de proporcionalidad, la gravedad de la pena o de la medida de

seguridad debe corresponderse con la gravedad del hecho cometido o con la peligrosidad del sujeto respectivamente. Es obvio que tiene una gran vinculación con el principio de culpabilidad, no obstante en ningún caso la proporcionalidad puede sustituir a la culpabilidad con la que siempre concurre. Como afirma MIR PUIG, la idea de proporcionalidad no solo es necesaria para limitar las medidas, sino también para graduar las penas y el principio de culpabilidad. No basta, entendido en sus justos términos, para asegurar la necesaria proporcionalidad entre delito y pena.

El principio de culpabilidad exige que pueda culparse al sujeto por la lesión para la que se la castiga lo que requiere ciertas condiciones. Nada dice esto de la gravedad de la lesión ni por tanto de que deba ajustarse a la cuantía de la pena a ésta. Para COBO-VIVES, que lo planteó de forma amplia, el principio de prohibición de exceso o de proporcionalidad comporta que la configuración legislativa y la aplicación judicial y la aplicación judicial o administrativa de cualquier clase de medida restrictiva de libertad ha de ajustarse a las siguientes exigencias: Adecuación al fin, necesidad y precepto como de la sanción deben guardar íntima elación en cuanto a la gravedad, al impacto social y con más razón al respecto a los derechos, principios y garantías consagrados en la Constitución para el caso. La lógica en el desenvolvimiento de ejecución de una sanción atienden al contenido de la actuación estatal en cada caso concreto, y están constituidas por tres criterios distintos que actúan de forma escalonada en el ámbito del Derecho Penal: el criterio de idoneidad, el criterio de necesidad y el criterio de proporcionalidad. Éste principio se relaciona para el caso con los delitos de tránsito mencionados anteriormente y que constituyen importante su estudio y análisis.

Código Orgánico Integral Penal

Delitos culposos de tránsito

“.....Artículo 376.- Muerte causada por conductor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan.-La persona que conduzca un vehículo a motor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan y ocasione un accidente de tránsito del que resulten muertas una o más personas, será sancionada con pena privativa de libertad de diez a doce años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos.

En el caso del transporte público, además de la sanción prevista en el inciso anterior, el propietario del vehículo y la operadora de transporte serán solidariamente

responsables por los daños civiles, sin perjuicio de las acciones administrativas que sean ejecutadas por parte del organismo de transporte competente sobre la operadora.

Artículo 377.- Muerte culposa.- *La persona que ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas por infringir un deber objetivo de cuidado, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por seis meses una vez cumplida la pena privativa de libertad.*

Serán sancionados de tres a cinco años, cuando el resultado dañoso es producto de acciones innecesarias, peligrosas e ilegítimas, tales como:

- 1. Exceso de velocidad.*
- 2. Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo.*
- 3. Llantas lisas y desgastadas.*
- 4. Haber conducido el vehículo más allá de las horas permitidas por la ley o malas condiciones físicas de la o el conductor.*
- 5. Inobservancia de leyes, reglamentos, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito.*

En caso de que el vehículo con el cual se ocasionó el accidente preste un servicio público de transporte, será solidariamente responsable de los daños civiles la operadora de transporte y la o el propietario del vehículo, sin perjuicio de las acciones administrativas que sean ejecutadas por parte del organismo de transporte competente, respecto de la operadora.

La misma multa se impondrá a la o al empleador público o privado que haya exigido o permitido a la o al conductor trabajar en dichas condiciones.

Artículo 378.- Muerte provocada por negligencia de contratista o ejecutor de obra.- *La persona contratista o ejecutor de una obra que por infringir un deber objetivo de cuidado en la ejecución de obras en la vía pública o de construcción, ocasione un accidente de tránsito en el que resulten muertas una o más personas, será sancionada con pena privativa de libertad de tres a cinco años. La persona contratista o ejecutora de la obra y la entidad que contrató la realización de la obra, será solidariamente*

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

De verificarse por parte de las autoridades de tránsito que existe falta de previsión del peligro o riesgo durante la ejecución de obras en la vía pública, dicha obra será suspendida hasta subsanar la falta de previsión mencionada, sancionándose a la persona natural o jurídica responsable con la multa aplicable para esta infracción.

Artículo 379.- Lesiones causadas por accidente de tránsito.- *En los delitos de tránsito que tengan como resultado lesiones a las personas, se aplicarán las sanciones previstas en el artículo 152 reducidas en un cuarto de la pena mínima prevista en cada caso.*

Serán sancionadas además con reducción de diez puntos en su licencia.

En los delitos de tránsito que tengan como resultado lesiones, si la persona conduce el vehículo en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, se aplicarán las sanciones máximas previstas en el artículo 152, incrementadas en un tercio y la suspensión de la licencia de conducir por un tiempo igual a la mitad de la pena privativa de libertad prevista en cada caso.

La o el propietario del vehículo será responsable solidario por los daños civiles.

Artículo 380.- Daños materiales.- *La persona que como consecuencia de un accidente de tránsito cause daños materiales cuyo costo de reparación sea mayor a dos salarios y no exceda de seis salarios básicos unificados del trabajador en general (+ 680 y – 2.040 USD), será sancionada con multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general (680 USD) y reducción de seis (6) puntos en su licencia de conducir, sin perjuicio de la responsabilidad civil para con terceros a que queda sujeta por causa de la infracción.*

En el caso del inciso anterior, la persona que conduzca un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encuentre suspendida temporal o definitivamente, será

sancionada con multa de cinco salarios básicos unificados del trabajador en general (1.700 USD).

La persona que como consecuencia del accidente de tránsito cause solamente daños materiales cuyo costo de reparación exceda los seis salarios básicos unificados del trabajador en general (+ 2.040 USD), será sancionada con multa de cuatro salarios básicos unificados del trabajador en general (1.360 USD) y reducción de nueve (9) puntos en su licencia de conducir.

En el caso del inciso anterior, la persona que conduzca un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encuentre suspendida temporal o definitivamente, será sancionada con multa de siete salarios básicos unificados del trabajador en general (2.380 USD).

En cualquier caso, la o el propietario del vehículo será solidariamente responsable de los daños civiles.

Artículo 381.- Exceso de pasajeros en transporte público.- *La persona que conduzca un vehículo de transporte público, internacional, intrarregional, interprovincial, interprovincial con exceso de pasajeros, será sancionada con pena privativa de libertad de seis meses a un año, suspensión de la licencia de conducir por el mismo plazo.*

Artículo 382.- Daños mecánicos previsibles en transporte público.- *La persona que conduzca un vehículo de transporte público con daños mecánicos previsibles, y como resultado de ello ponga en peligro la seguridad de los pasajeros, será sancionada con una pena privativa de libertad de treinta a ciento ochenta días, suspensión de la licencia de conducir por el mismo tiempo.*

Será responsable solidariamente la o el propietario del vehículo...”

El Código Orgánico Integral penal, como una normativa de aplicación novísima, recoge los tipos penal por delitos de tránsito en la sección segunda de su capítulo octavo, y lo titulariza como Delitos culposos de tránsito, que aunque por la terminología empleada sabemos que el legislador los conceptualiza como delitos ocasionados sin la intención premeditada de causar daño, situación que se debe tomar en cuenta la momento de establecer la tipicidad de la punición; el detalle de cada uno de los preceptos legales,

permitirá el análisis jurídico con respecto a su ejecución aplicando los principios establecidos constitucionalmente.

Constitución de la República del Ecuador 2008

“... Principios de Aplicación de los Derechos... Art. 11... 4. Ninguna norma jurídica podrá restringir el contenido de los derechos ni de las garantías constitucionales.”

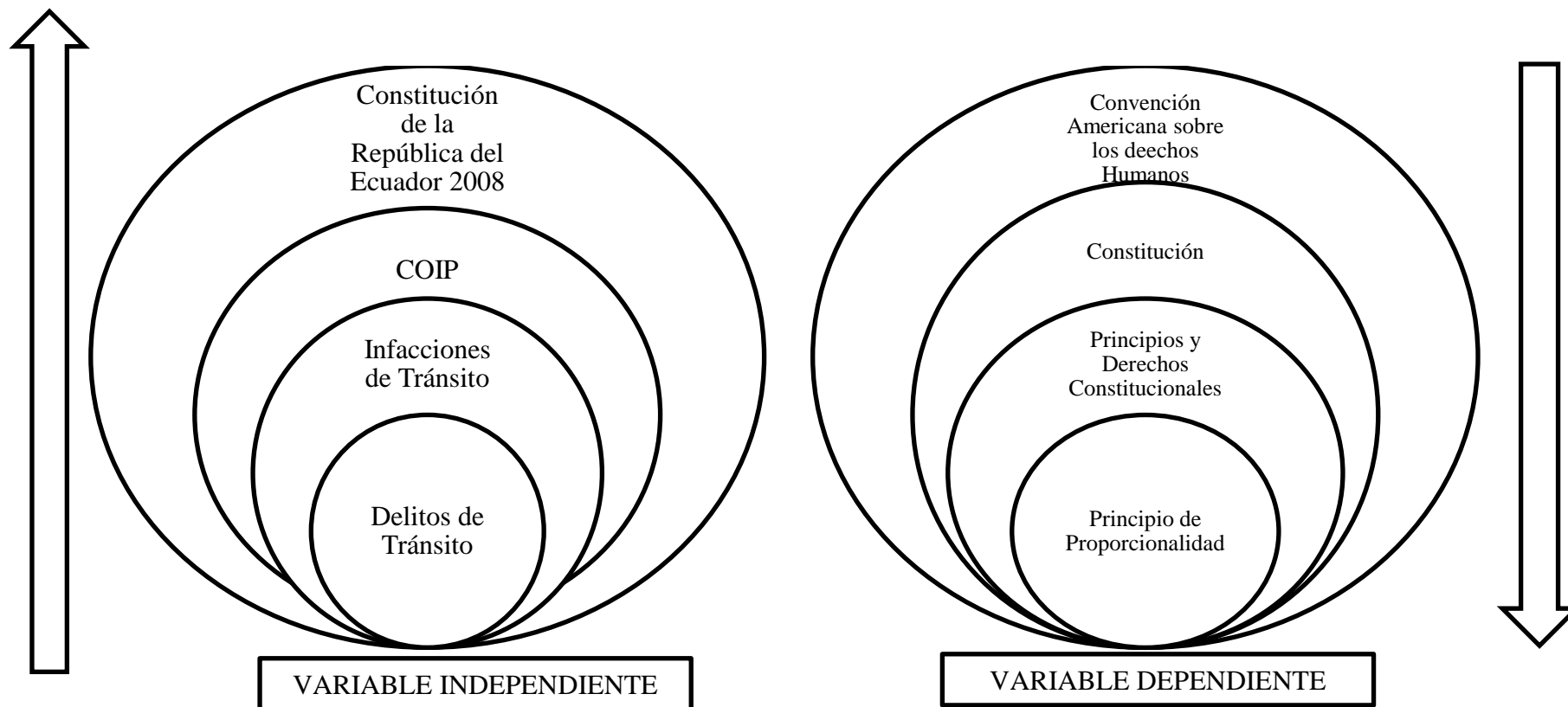
“... Derechos de Protección... Art. 76... 6. La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza.”

Convención Americana sobre los Derechos Humanos

“... Artículo 25. Protección Judicial... 1. Toda persona tiene derecho a un recurso sencillo y rápido o a cualquier otro recurso efectivo ante los jueces o tribunales competentes, que la ampare contra actos que violen sus derechos fundamentales reconocidos por la Constitución, la ley o la presente Convención, aun cuando tal violación sea cometida por personas que actúen en ejercicio de sus funciones oficiales.”

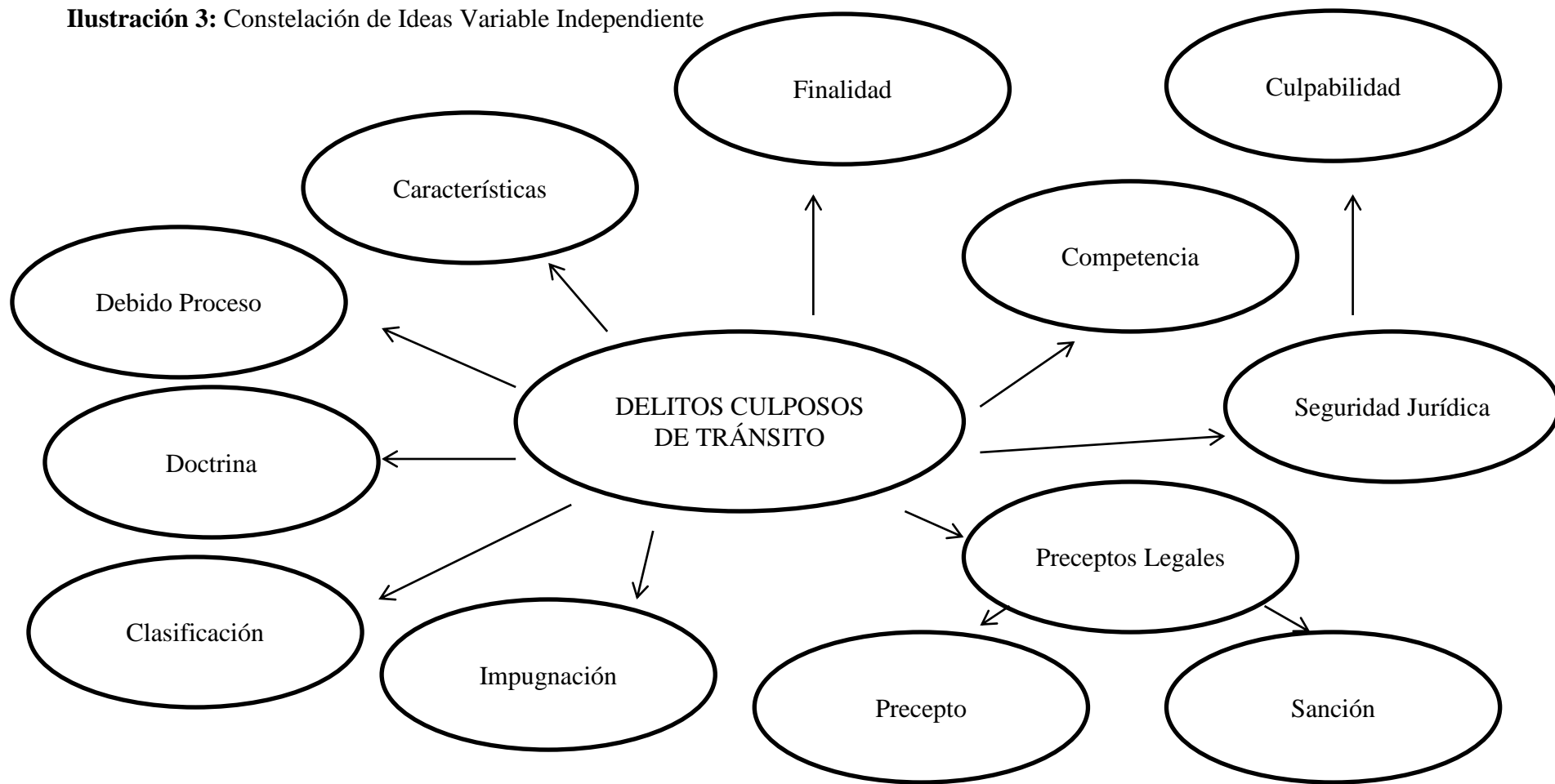
Categorías Fundamentales

Ilustración 2: Categorías Fundamentales



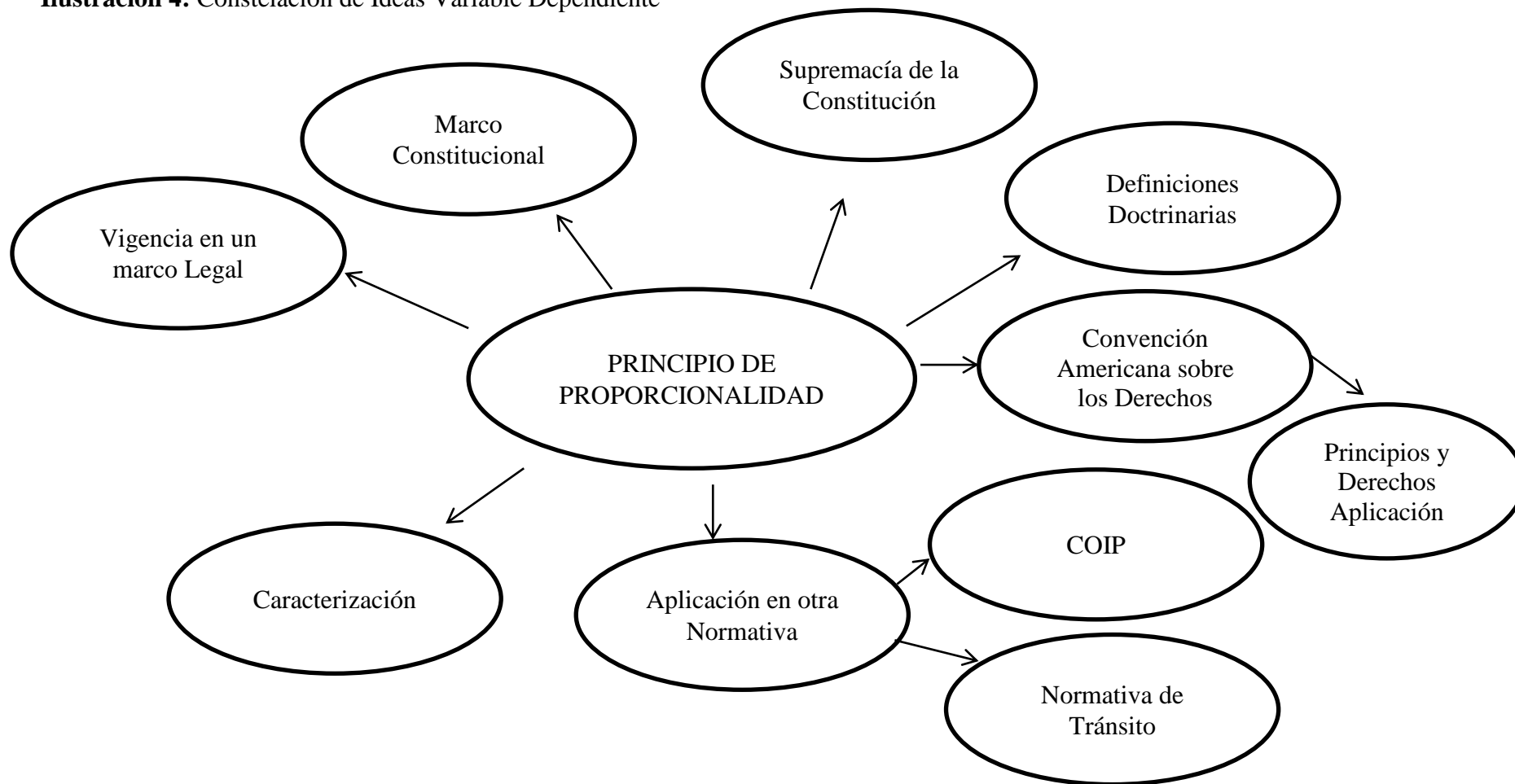
Elaborado por: Fabiola Copo

Ilustración 3: Constelación de Ideas Variable Independiente



Elaborado por: Fabiola Copo

Ilustración 4: Constelación de Ideas Variable Dependiente



Elaborado por: Fabiola Copo

Categorías Fundamentales

El Transporte es la forma más primitiva de comunicación entre la sociedad, tal es así que la gran mayoría de transporte se realizó sobre ruedas, como una fuente de movilización y comercialización. Con el establecimiento del comercio, el ser humano tuvo la necesidad de establecer rutas comerciales y además de crear las primeras diligencias jaladas por caballos para transportarse de un lado a otro a las mismas personas y sus pertenencias o mercancías. Hacia 1830, poco después de que la línea de ferrocarril de Stephenson empezara a dar servicio en Inglaterra, había en Estados Unidos 1767 km. de ferrocarriles de vapor. En 1839, el trazado se había incrementado hasta 8000 km. y desde 1850 hasta 1910 el crecimiento del ferrocarril fue espectacular. La construcción del ferrocarril estimulaba en gran parte la colonización y el desarrollo del Oeste. El primer ferrocarril de Estados Unidos fue establecido en 1827, si bien el verdadero desarrollo se inició el 4 de julio de 1828, con el ferrocarril entre Baltimore y Ohio.

A partir de 1850 este modo de transporte comenzó su expansión en América Latina. La red ferroviaria financiada por capital francés, inglés estadounidense, si bien benefició el transporte de mercancías y pasajeros, fue diseñada generalmente respondiendo a las necesidades comerciales de sus propietarios y países de origen y no atendiendo a las necesidades de los países latinoamericanos. El hombre busco la manera de inventar un aparato que lo transportase rápida y cómodamente sin la necesidad de utilizar animales. En 1882, con el descubrimiento del petróleo, Gottlielo Damler descubrió que utilizando petróleo, podía impulsar un pistón más rápido, poco a poco fueron surgiendo más inventos con la aplicación del petróleo y buen acero barato que fue el que utilizó en su producción Henry Ford, con lo que se creó el automóvil.

Las guerras desarrollaron nuevas clases de automóviles, tales como los tanques y autobuses. Después surgieron variedades de autos y hoy en día la industria automotriz es una de las grandes e importantes del mundo. 1 (KENWOOD & LOUGHEED, 1972)

El transporte y la comunicación alcanzaron gran despliegue a partir de la segunda mitad del siglo XIX, gracias a los grandes avances científicos, la gran revolución del transporte terrestre fue protagonizada por el ferrocarril se dice que éste siglo supone, tras lo dicho, una transformación total de todos los aspectos de la subsistencia humana y con ello la existencia de normas que regulen su normal desenvolvimiento; por lo que la evolución Francesa y La Constitución de 1791 por otro

lado, suponen el establecimiento de los principios fundamentales del nuevo régimen. Partiendo de la Declaración de Derechos del Ciudadano: se proclamó la soberanía popular, la división de poderes y la monarquía constitucional, con lo que establece la importancia de establecer coherencia en la regularización legal. Muchos autores ha desarrollado tesis sobre el impacto del transporte terrestre en la sociedad, pues a partir de aquello surgen necesidades de regular algunos inconvenientes entre quienes estaban a cargo de la conducción de este medio y con la evolución de la sociedad no solo era pequeños desfases, sino graves problemas en cuanto a su adquisición, título de propiedad y documentos habilitantes para su circulación; motivos suficientes para considerar al transporte íntimamente ligado con el Derecho ya que se requería normas que regularan su normal desempeño como parte material de la sociedad; por lo tanto con estas breves consideraciones establecemos que la normativa legal de regulación del transporte ha evolucionado con la sociedad y sus necesidades actuales, de forma de que no contravenga a los intereses económicos, jurídicos y sobre todo sociales.

Debido a este proceso evolutivo, se consideró a la trasgresión de la normativa en el ámbito penal como una Infracción, que actualmente el COIP en su Art 19 lo clasifica como delitos y contravenciones, encuadrando el tipo de transgresión de acuerdo a la gravedad y parte de aquello a la conmoción social por su cometimiento. Dicho de esta forma las Infracciones de tránsito de forma general han sido estudiadas por corrientes filosóficas y autores que buscan darle una explicación al espíritu de la ley.

Constitución de la República del Ecuador 2008

La normativa Constitucional expedida el 20 de Octubre del 2008 y vigente hasta la actualidad, aborda y garantiza una serie de derechos a diferencia de la anterior Constitución, así como también establece la aplicación de principios para la ejecución efectiva de dichos derechos en las diferentes leyes inferiores. El Art. 425 de la Carta Magna jerarquiza la aplicación de la normativa legal, colocando en la cúspide a este cuerpo legal con la única finalidad de que ningún estamento jurídico vulnere los derechos aquí consagrados y de esta manera se cumpla con el objeto único de la tutela judicial en todo proceso legal. A partir del cambio radical con el neo constitucionalismo, se han reformado cuerpos legales en pro de los derechos y principios consagrados en la Constitución; pero no es menos cierto que una de las leyes más importantes y actuales, el Código Orgánico Integral Penal, ha desentendido tales objetivos, que para el caso pertinente nos referimos a los Delitos de Tránsito tipificados

en el Capítulo Octavo, sección segunda de este cuerpo legal; tal una confusión en la jerarquía de las leyes o simplemente la premura de ejecutarla permitió que los legisladores omitan principios, derechos y garantías constitucionales para tipificar los preceptos legales y sus respectivas sanciones; así como también se ha olvidado que formamos parte de la comunidad Internacional en defensa de los derechos humanos, para expedir normativas con punibilidad acorde a aquellos límites jurídicos y que no concuerdan con el fin establecido; no se trata de aplicar con rigurosidad la doctrina inquisitoria de punibilidad sino más bien de prever la cultura de concientización y educación vial en cuento a este caso nos referimos.

El Código Orgánico Integral Penal representa un cambio dramático en el ordenamiento jurídico en Ecuador y consecuentemente, ha despertado fieles adeptos, al igual que feroces detractores. Este cuerpo legal pretende unificar todas las disposiciones relativas a materia penal, y su procedimiento, además de la ejecución de penas; sin embargo, existe un área en particular y de forma especial para el caso que ha sido tomada en cuenta y tipificada tan solo en un 50 %; me refiero a la materia de tránsito, el COIP contempla las infracciones de tránsito, delitos y contravenciones pero, en este sentido hay que mencionar que las infracciones de tránsito estaban contempladas y sancionadas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV); sin embargo en la disposición derogatoria décimo octava, se hace expresa referencia a la Ley de Tránsito, pero no se la deroga en su totalidad; el texto, literalmente lo expresa así: “Deróguense del Título III denominado "De las Infracciones de Tránsito" constante en el Libro Tercero de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 398 de 07 de agosto de 2008, lo siguiente: el Capítulo I, el Capítulo II, el Capítulo III, el Capítulo IV, el Capítulo V, los artículos 149, 150, 151 y 152 del Capítulo VI, el Capítulo VIII, los artículos 160, 161, 162, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173 y 174 del Capítulo IX, los artículos 175 y 176 del Capítulo X; y los artículos 177, 178, 178.1 y 180 del Capítulo XI.”

Aplicación del COIP y la LOTTTSV

El COIP como la Ley de Tránsito deberán ser aplicados en conjunto para la sustanciación de procesos penales de tránsito; así es el caso del artículo 179 de la LOTTTSV, el cual sigue vigente junto con el COIP y que hace referencia al

procedimiento de citación, impugnación, juzgamiento y sanción de las contravenciones de tránsito, así mismo se mantiene en vigencia lo que textualmente manifiesta: “Los registros electrónicos de los sistemas de seguridad, cámaras de vigilancia de seguridad en las ciudades, cámaras instaladas en los peajes y otros implementados por las instituciones públicas, o los Gobiernos Autónomos Descentralizados, a cargo de la administración de vías, avenidas y autopistas que posean sistema de pago de peajes y peaje automático serán consideradas pruebas suficientes para la aplicación de los delitos y contravenciones.” Y como segundo ejemplo podemos citar el inciso sexto del mismo artículo que dispone: “El pago de la multa se efectuará dentro de los diez días hábiles posteriores a la fecha de la notificación del acta de juzgamiento, en caso de mora se cancelará una multa adicional del dos por ciento (2%), sobre el valor principal, por cada mes o fracción de mes de mora hasta un máximo equivalente al cien por ciento (100%) de la multa.”

En este sentido, la realidad procesal en materia de tránsito deberá estar reglada por dos cuerpos legales vigentes. El COIP establece directamente reglas para la práctica de las pruebas en materia penal, sin embargo en materia de tránsito se seguirán aplicando normas constantes en la Ley, y en cuanto a las multas y a la competencia administrativa de los GADs, la Ley de Tránsito seguirá siendo el punto de referencia para resolver cualquier disputa jurídica, en tanto se establece que la jerarquía de leyes en materia de tránsito equipara a la LOTTTSV con el COIP, dentro de los aspectos administrativo- reglamentario, y punitivo respectivamente.

En Cuanto a las medidas cautelares, como lo es la retención vehicular, la LOTTTSV tiene plena vigencia, así el artículo 154, establece que los jueces de tránsito están facultados para ordenar la retención de un vehículo para investigaciones, y en el caso de asegurar el valor de las costas procesales, penas pecuniarias e indemnizaciones civiles, de acuerdo con la LOTTTSV, el Juez de tránsito podrá ordenar el secuestro, la retención o la prohibición de enajenar de los bienes de propiedad del imputado, o en su defecto las medidas cautelares recaerán sobre el propietario del vehículo causante del accidente; de conformidad con el Código Orgánico Integral Penal, en consecuencia algunas de las medidas cautelares están reguladas por la normativa de tránsito. Con la finalidad de cumplir con lo que dispone esta nueva normativa legal penal en materia de tránsito, la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) ha establecido adecuaciones en los sistemas informáticos en estricto cumplimiento de la Ley. De la misma forma, la Comisión de Tránsito del Ecuador y los Gobiernos Autónomos

Descentralizados-GADs que hayan asumido la competencia en materia de tránsito, de conformidad a lo que estipula la Disposición Transitoria Décimo Tercera dictarán la normativa para la ejecución de la pena no privativa de libertad, al igual que la Agencia Nacional de Tránsito la ha ejecutado.

Infracciones de Tránsito

Para analizar la existencia de una infracción de tránsito es necesario identificar la palabra infracción desde sus orígenes, en tal razón definiremos la definiremos etimológicamente: “viene del latín *infractio*, *infractio* (en principio rotura total o interna, después de un abatimiento interior y finalmente quebrantamiento total de la norma. Se trata de la formación con el prefijo *in* (en el interior, intensa y profundamente), y la raíz del verbo *frangere* (romper o quebrar)”. Dicho de esta manera conceptualizamos a la infracción con el quebrantamiento o trasgresión de la norma.

Partiendo de las acepciones sobre infracción, nos adentraremos específicamente en las infracciones de tránsito como tema de estudio.

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

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

Jurídicamente se define como: acciones u omisiones de carácter culposo, lo que quiere decir sin el ánimo de causar daño, las mismas que pudiendo ser prevenidas, se verifican por diferentes causas tales como: negligencia, impericia, inobservancia de la normativa legal establecida para el efecto. El Código Orgánico Integral Penal además de aquello agrega como una de sus características que son producidas en ámbito del transporte y la seguridad vial.

Se denomina transporte al traslado de un lugar a otro de algún elemento, en general personas o bienes. El transporte es una actividad fundamental dentro de la sociedad. Para lograr llevar a cabo la acción de transporte se requieren varios elementos, que interactuando entre sí, permiten que se lleve a cabo: una infraestructura en la cual se

lleva físicamente la actividad, por ejemplo las vías para el transporte carretero; el vehículo instrumento que permite el traslado rápido de personas, ejemplos: la bicicleta, la motocicleta, el automóvil, el autobús, el barco, el avión, etc.; un operador de transporte, referencia a la persona que conduce o guía el vehículo y servicios que permiten que la actividad se lleve a cabo de forma segura, como semáforos. (CENDRERO & Truyols, 2008)

La seguridad vial consiste en la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud de las personas, cuando tuviera lugar un hecho no deseado de tránsito. (MONDÚS, 2007)

En el campo de la seguridad vial se trabaja desde hace muchos años y desde numerosos ámbitos, y se ha alcanzado logros significativos a nivel internacional. Muchos son los actores que trabajan por reducir los accidentes de tránsito, desde entidades públicas hasta centros de investigación, desarrollando un marco general de políticas de Seguridad Vial; lamentablemente en nuestro país falta mucho por hacer, se ha dejado de lado el tema de la Seguridad Vial, y en su defecto se proponen leyes cada vez más atentatorias contra los derechos humanos.

El Art. 19 del COIP, establece la clasificación de la infracción en forma general, dividiéndola en Delitos y Contravenciones, por tanto en el ámbito del tránsito se deduce la misma clasificación y de acuerdo a esto se ha tipificado las conductas por inobservancia de la ley, así como también se han establecido las respectivas sanciones; sin embargo los legisladores omitieron algunos preceptos constitucionales.

Delitos de Tránsito

Un delito en el campo más amplio es un comportamiento que, ya sea por propia voluntad o por imprudencia, resulta contrario a lo establecido por la ley; es decir es una conducta antijurídica El delito, por tanto, implica una violación de las normas vigentes, lo que hace que merezca un castigo o pena, esto es que una vez que la conducta se adapta al tipo penal se someterá a criterios de culpabilidad y responsabilidad para ejercer la potestad de administrar un castigo justo.

Existe una clasificación bastante amplia de los distintos tipos de delito. Un delito doloso es aquel que se comete con conciencia, es decir, el autor quiso hacer lo que hizo. En este sentido, se contrapone al delito culposo, donde la falta se produce a partir de no cumplir ni respetar la obligación de cuidado; es decir se verifica el acto pero no la

intención de causar daño. Así un asesinato es un delito doloso; en cambio, un accidente de tránsito donde muere una persona es un delito culposo.

La sección segunda del capítulo octavo del Código Orgánico Integral Penal tipifica los delitos Culposos de Tránsito, que aunque no los define, claramente los enumera como preceptos legales con su respectiva sanción. Con los antecedentes expuestos se puede definir al Delito de Tránsito, como toda acción que se verifica por incumplimiento de la normativa legal, pero que no se configura con la intención de causar daño.

Así tenemos: El Art 376 establece que quien conduzca un vehículo en estado de embriagues o bajo los efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas y como resultado de aquello ocasione un accidente del cual resultaran muertas una o más personas, será sancionado con pena privativa de libertad de diez a doce años y revocatoria definitiva de la licencia. Además establece la responsabilidad solidaria para la operadora de transporte. Evidenciamos más de una sanción para el mismo delito y además la responsabilidad solidaria que se contraría con el Art. 49 del mismo cuerpo legal.

El Art. 377 Muerte Culposa señala que quien ocasione un accidente de tránsito del que resulten muertas una o más personas por infringir el deber objetivo del cuidado, serán sancionados de uno a tres años y suspensión de la licencia de conducir, además cuando es producto de acciones innecesarias, peligrosas e ilegítimas como : exceso de velocidad, malas condiciones del vehículo, llantas lisas y desgastadas, haber conducido más allá de las horas permitidas por la ley, inobservancia de leyes, reglamentos u órdenes de autoridades o agentes de tránsito. De igual manera establece la responsabilidad solidaria para la operadora de transporte.

Se ha considerado también como delito culposo de tránsito el infringir el deber objetivo del cuidado por los contratistas de obras en las vías y que como resultado de aquello resulten muertas una o más personas, se ha tipificado en el Art. 378 y se establece como sanción pena privativa de libertad de tres a cinco años, también se identifica un tipo de multa para para las autoridades de tránsito por falta de previsión la misma que dice “con la multa aplicable para ésta infracción”, teniendo en cuenta que para dicha infracción no se ha establecido multa alguna. En virtud de aquello se observa graves fallas en cuanto la aplicabilidad de la norma, al parecer los legisladores inobservaron algunos detalles.

En el caso de lesiones la ley establece una concordancia con el Art. 152 especificando que la sanciones serán reducidas en un cuarto de la pena mínima para cada caso y además la reducción de diez puntos, nuevamente se establece dos sanciones para la misma conducta penal además que se evidencia la incongruencia de las sanciones en cuanto tiene que ver con la relación que deben llevar con las sanciones por contravenciones, que jurídicamente deberán ser más atenuadas que para los delitos.

Para los daños materiales el Art. 380 establece un rango así; si es mayor de dos salarios básicos unificados pero menor de seis la sanción será de multa de dos salarios y reducción de seis puntos; si es que los daños materiales exceden de seis salarios básicos unificados la multa será de cuatro salarios y reducción de nueve puntos.

El Art. 381 establece una sanción de: pena privativa de libertad de seis meses a un año y la suspensión de la licencia de conducir a la persona que conduzca un vehículo de transporte público con exceso de pasajeros. Así también en el ámbito del transporte público el Art. 382 establece como sanción pena privativa de libertad de treinta a ciento ochenta días y suspensión de la licencia de conducir para la persona que conduzca éste tipo de transporte con daños previsibles.

Indudablemente la ley concentra sus tipos penales a aquellas conductas que omitan el deber objetivo del cuidado, y para el efecto estable sanciones para éstos actos; sin embargo al expedir una norma es necesario tener en cuenta el Art. 425 de la Constitución en cuanto a la Supremacía Constitucional se refiere.

Sanciones por Delitos de Tránsito

La autoridad judicial respectiva podrá aumentar las multas establecidas en esta ley, según las circunstancias, hasta un ciento por ciento del monto correspondiente. La agravación de la pena solo se aplicará cuando el resultado más grave esté relacionado con la conducta culpable del sujeto activo, y siempre que este resultado más grave, por sí solo, no sea constitutivo de otra conducta punible. (ARCE, 1999)

De esta forma se evidencia que muchas legislaciones establecen proporcionalmente las penas en caso de infracciones de tránsito, dejando a la sana crítica del juez y a su capacidad de valoración sobre la gravedad de ésta, para la imposición de penas más severas acordes a la infracción cometida.

Juzgamiento de Delitos Culposos de Tránsito

A partir de la promulgación del COIP, para el juzgamiento por delitos y contravenciones de tránsito deberá ser en aplicación a la norma principal de ejecución y además a las normas supletorias así ; el Código Orgánico de la Función Judicial (COFJ) en su l Art. 229 establece la competencia de las Juezas y Jueces de Tránsito, quienes son competentes para conocer, sustanciar y dictar sentencia según sea el caso en los procesos por infracciones de tránsito de acuerdo a la ley de la materia; así como la disposición reformativa novena del COIP numeral 2, que dispone que el juzgamiento de los delitos de tránsito establecidos en esta norma legal corresponderá en forma privativa a las juezas y jueces de tránsito. Por lo tanto en el juzgamiento en materia penal de tránsito no existiría completamente la etapa de evaluación y preparatoria de juicio es decir el auto de llamamiento a juicio, sino en el caso de un dictamen fiscal acusatorio directamente se iría procesalmente a la etapa de juicio con la respectiva convocatoria a la audiencia de prueba y juzgamiento que se debe realizar ante el juez de Tránsito, ya que no existen los tribunales penales de tránsito.

Para las víctimas de un accidente de tránsito, se regirá de acuerdo a lo que establece el Art 78 de la Constitución que indica: *“Las víctimas de infracciones penales gozarán de protección especial, se les garantizará su no revictimización, particularmente en la obtención y valoración de las pruebas, y se las protegerá de cualquier amenaza u otras formas de intimidación. Se adoptarán mecanismos para una reparación integral que incluirá, sin dilaciones, el conocimiento de la verdad de los hechos y la restitución, indemnización, rehabilitación, garantía de no repetición y satisfacción del derecho violado...”* de esta forma se determina que una víctima de un accidente de tránsito, goza de los principios constitucionales a través de éste precepto legal. Se debe considerar a una víctima de accidente de tránsito, “como aquella persona que resulta afectada en su integridad física como consecuencia directa de un accidente, que 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. En conclusión una víctima de tránsito es la persona que presenta algún tipo de daño directo e inmediato y que resulta afectada en su integridad física o en su patrimonio económico como consecuencia directa de un accidente de tránsito, para ello debería estar acreditada dentro del accidente de tránsito. La víctima de tránsito con el nuevo COIP, adquiere muchos derechos en especial a

recibir una atención digna y adecuada la cual garantiza sus derechos en todos los aspectos y especialmente lo relacionado a la seguridad de la víctima.” (DUARTE, 2014)

Referente a los medios alternativos de solución de conflictos, el Art. 190 de la Constitución establece: “*Se reconoce el arbitraje, la mediación y otros procedimientos alternativos para la solución de conflictos. Estos procedimientos se aplicarán con sujeción a la ley, en materias en las que por su naturaleza se pueda transigir*”. Bajo esta premisa constitucional, se permite que en asuntos de tránsito sea una materia transigible, de esta manera pueden existir varios medios alternativos de arreglar las actuaciones conflictivas como consecuencia de los accidentes de tránsito. Así el COIP emplea la figura de la conciliación establecida en el Art. 663 de este cuerpo legal, bajo los principios de consentimiento voluntario de las partes, confidencialidad, imparcialidad, equidad y legalidad, por lo que dicho de otro modo la conciliación, es considerada como el arreglo al que llegan voluntariamente el procesado y la víctima, con el propósito de poner fin al proceso penal. Para materia de tránsito la conciliación procede entre el infractor y la víctima del accidente de tránsito.

Es lógico identificar a los sujetos procesales para el juzgamiento de delitos de tránsito, así el Código Orgánico Integral Penal, los determina en el Art. 439: 1.- La persona procesada; 2.- La víctima; 3.- La Fiscalía y 4.- La defensa. Por lo tanto aquellas son las personas que intervienen en la sustanciación de un proceso penal. En conclusión los sujetos procesales son quienes llevan el proceso ya sea planteando peticiones o pretensiones y proveyendo o decidiendo.

“La ley exime examinar la capacidad que tiene una persona para ser sometida al proceso.” (COLOMBO, 1997), por lo tanto la legislación establece una serie de requisitos que debe cumplir dicha persona para que sea sometida a un proceso en virtud de una resolución judicial; de acuerdo a los preceptos legales establecidos constitucionalmente debe gozar de derechos y principios aplicables al proceso en curso.

El juzgamiento de un delito de tránsito debe seguir las reglas del debido proceso, para lo cual el COIP EN SU Art. 589 determina las etapas del proceso ordinario, así: 1.- Instrucción; 2.- Evaluación y preparatoria de juicio y 3.- Juicio.- Referente a la materia de tránsito el COIP determina: ocasionado un accidente de tránsito que desencadene un juicio sobre esta materia se deberá proseguir a través de varias etapas entre ellas la fase de investigación previa si el accidente no ha sido flagrante o se desconoce al presunto infractor del accidente, cuando el fiscal que lleva la causa recabe todos los elementos

necesario para imputar a la persona procesada de tránsito, solicitara al Juez una audiencia de formulación de cargos, a través de la cual inicia formalmente el juicio penal de tránsito, y se inicia la etapa de instrucción fiscal que de acuerdo al caso puede durar hasta 45 días conforme lo establece el Art 592 excepciones numeral 1 del COIP, en esta etapa se realizaran las diligencias procesales investigativas solicitadas. La etapa de instrucción finaliza con el dictamen acusatorio o de abstención del Fiscal, en virtud de lo investigado. Concluida el fiscal solicitara día y hora para la audiencia de evaluación y preparatoria de juicio, en la que, el Fiscal sustentará y fundamentará su dictamen, para que el juez emita su resolución si el dictamen es acusatorio, el juez verbalmente emitirá su resolución. El juez de tránsito en esta etapa puede dictar el archivo de la causa si el fiscal se abstiene de emitir acusación pero el hecho podría modificarse si el Juez al consultar al Fiscal Superior cambia de criterio y presenta acusación fiscal, a partir de lo cual se inicia el proceso de juzgamiento con la etapa de juicio. En el juzgamiento en casos de materia penal de tránsito no existiría completamente la etapa de evaluación y preparatoria de juicio, sino que con el dictamen acusatorio emitido por el fiscal inicia la etapa de juicio con la respectiva convocatoria a la audiencia de prueba y juzgamiento que debe ser realizada ante el juez de Tránsito, aquí se evacuará pruebas, alegaciones, testimonios, e incluso el tema de daños y perjuicios como las demás indemnizaciones que pueda estar asistida la víctima, entre otros, tendientes a comprobar conforme a derecho, la existencia del delito de tránsito y la responsabilidad del acusado, finalmente se concluye con sentencia condenatoria o que ratifica la inocencia.

Esta etapa es completamente oral y contradictoria, todo este proceso se considera de primera instancia. Emitida la sentencia de primer nivel por el Juez de Tránsito se puede presentar una fase de impugnación y recursos que es donde la persona procesada o algún otro sujeto procesal, puede impugnar una sentencia, auto o resolución.

Principios Constitucionales en materia de Tránsito

En materia de tránsito se aplican una serie de principios y garantías, pero esencialmente los establecidos por la Constitución y la Convención Americana sobre los derechos Humanos; se definen como el camino que se debe seguir dentro del procedimiento de infracciones de tránsito esto es en delitos y contravenciones. Un principio puede entenderse como un punto de partida, que nos orienta para adoptar el

camino adecuado en la prosecución del fin de un proceso. Es la primera pauta interpretativa para el desarrollo de una ciencia o disciplina, que por tener la característica de universalidad, no sólo tiene el carácter de formal sino también el de material y que constituyen de obligatoria aplicación.

Principio de la imputación

Este principio se aplica en el caso de que el procedimiento preliminar o indagaciones previas han confirmado la sospecha, es decir cuando el proceso penal debe proseguir con el procedimiento definitivo. Está basado en la lógica y la razón porque no se puede exponer al juzgando a un proceso definitivo sin haber antes verificado la sospecha surgida en contra de él. La imputación supone además, la capacidad que tiene la persona para responder penalmente, es decir el grado de responsabilidad.

Principio de legalidad

Este principio se refiere a la obligación que tiene el fiscal, como titular de la acción pública, para llevar a cabo las investigaciones pertinentes en cuanto tiene conocimiento de que se ha cometido un delito perseguido de oficio, y debe formular la acusación cuando las investigaciones así lo permitan, porque se precisa que el Estado tiene que castigar toda violación de la ley. Este principio tiene sus excepciones de acuerdo al principio de oportunidad y de proporcionalidad. Así también los administradores de justicia, los jueces, están la obligatoriedad de dar cumplimiento estrictamente a lo que la ley establece para garantizar el desenvolvimiento del proceso en marcado en la seguridad jurídica determinada por la normativa Constitucional.

Principio de celeridad

Tiene por objeto contar con una administración de justicia rápida, puesto que los medios de prueba disminuyen su relevancia con el paso del tiempo. En consecuencia el proceso debe ser rápido, sencillo, sin complejos procedimientos burocráticos, estableciendo los términos y plazos que deben ser observados por los administradores de justicia de manera estricta. Por lo tanto la administración de justicia garantizará este principio a través del despacho de las diligencias en tiempo oportuno, sin dilación alguna. Este principio también es garantía de la tutela judicial efectiva determinada en la Constitución de la República.

Principio de inmediación

El principio de inmediación exige la relación directa del juez con las partes y los elementos de prueba que él debe valorar para formar su convicción. Cuando existe un intermediario, como ocurre en el proceso escrito, la convicción del juez se forma bajo influjos de comunicación preparada por un tercero, lo que puede traducirse en aumento del margen de error en el entendimiento. (ROMERO, 2012).Es indispensable para conocer la verdad y basar el fallo en justicia, garantizando la imparcialidad en las decisiones judiciales.

Principio de concentración

Este principio la es característica intrínseca del juicio oral, dado que las pruebas presentadas se registran en la memoria lógica de los jueces y partes, lo que permite que éstas deban tomarse sin solución de continuidad entre ellas para prevenir olvidos. La oralidad por lo tanto supone la concentración, en lo que se diferencia del procedimiento escrito que favorece la dispersión de la actividad procesal; a partir de aquello este principio aporta al razonamiento necesario para dilucidar la acción.

Principio de imparcialidad

El principio de imparcialidad, está estrechamente ligado al principio de independencia funcional, vinculado a determinadas exigencias dentro del proceso. Podemos considerarlo como un criterio de justicia que establece que las decisiones deben tomarse atendiendo a criterios objetivos, sin influencias de sesgos, prejuicios o tratos diferenciados por razones inapropiadas. En la casa de los administradores de justicia, deberán aplicarlo estrictamente so pena de ser sancionados por otras figuras penales.

Por ello, cuando se vulneran principios como la independencia o imparcialidad del juzgador, también se afecta el derecho a un juez independiente e imparcial y consecuentemente, la tutela judicial efectiva.

Principio de contradicción

“Se llama principio de contradicción, aquél principio según el cuál es imposible que una aserción que se contradice sea verdadera”.(TUGENDHAT & WOLF, 1997)

Está garantizado en el Art. 76 numeral 7, literal h) de la Constitución, al disponer que toda persona puede —presentar de forma verbal o escrita las razones o argumentos de los que se crea asistida y replicar los argumentos de las otras partes; presentar pruebas y contradecir las que se presenten en su contral. Justamente este principio es elemental en el procedimiento oral. Por medio de éste principio los sujetos procesales podrán refutar criterios y aplicarán de forma efectiva el legítimo derecho a la defensa.

Obligatoriedad de Aplicación de Principios Constitucionales

Principio de Proporcionalidad

La aplicación del principio de proporcionalidad consiste en la materialización de normas con estructura de principios que contienen derechos fundamentales en colisión, en sí, es la aplicación de principios procesales constitucionalizados propios de los Estados constitucionales de derechos, que tiene lugar con la re conceptualización de los derechos fundamentales que dejaron de ser meras afirmaciones para convertirse en espacios mínimos de actuación humana respetada por todos inclusive por el Estado, donde el individuo se encuentra con jurisdicción como órgano de tutela última y necesaria aún frente a la ley. (Osuma, 2012)

El principio de proporcionalidad contemplado en el Arts. 76, de la Constitución, que a su letra dice: *“En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas: ... 6. La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza”*.

El objeto de la aplicación del Principio de Proporcionalidad es un procedimiento relativamente sencillo e intersubjetivamente controlable, que tiene por objeto limitar la injerencia del Estado en la afectación de los derechos fundamentales de los ciudadanos, dicho en otras palabras, se debe aplicar el examen de proporcionalidad para evaluar la constitucionalidad de una medida restrictiva de derechos fundamentales, con fundamentación en una relación medio- fin, que debe ser idónea, legítima, útil y práctica para obtener los objetivos constitucionales planteados, además de ser útil su aplicación debe ser necesaria y adecuada para obtener un fin legítimo, es decir si existen varias opciones para lograr el fin, debe optarse por aquella opción de afectación de derechos fundamentales que sea más leve para lograr los objetivos constitucionales que es la satisfacción de otros derechos. Es de suma utilidad a la hora de aplicar el principio de

proporcionalidad hacer la correspondiente diferenciación entre lo que son las normas con estructura de regla y las normas con estructura de principio, y su forma de aplicación.

Los principios son mandatos de optimización que pueden ser cumplidos en diversos grados y que establecen que se realice su aplicación en la mayor medida de lo posible en relación con las posibilidades jurídicas y fácticas, Son supuestos de hecho cuya consecuencia no está explícitamente formulada, es decir, son normas que admiten varias formas de interpretación y aplicación para lo cual usamos la ponderación. Los principios se conocen por el enunciado, ordenan que algo sea cumplido en gran medida sin enunciar un supuesto de hecho claro, es decir, admiten varias interpretaciones. Cuando usamos la ponderación enfrentamos dos normas tipo principio, pero no para derrotar a una sobre la otra como ocurriría con las reglas sino para restringir una en favor de otra, otorgándole más poder o más validez en un caso concreto. (Román, 2013)

El principio de proporcionalidad implica la esencia misma de los principios. El examen de proporcionalidad constituye un instrumento de control de constitucionalidad de medidas restrictivas de derechos fundamentales, instrumento que, en palabras de Robert Alexy, constituye el "más importante principio del derecho constitucional material, que se aplica con claridad, a través de reglas que lo constituyen un sistema de controles precisos de evaluación de constitucionalidad de las medidas restrictivas de derechos fundamentales para declarar la inconstitucionalidad o eventual declaración de admisibilidad constitucional, aplicada a través de una lógica gradual esto significa que se va aplicando sucesivamente los controles que hace cada una de las reglas que se encuentran cronológicamente concatenadas, se requiere conocer la estructura del principio y de sus reglas para comprender su modo de aplicación o procedimiento estandarizado de razonamiento, el que esencialmente consiste en seguir los pasos establecidos para cada una de las reglas, lo cual permite reconstruir el razonamiento seguido y advertir tanto las fortalezas como las posibles deficiencias en el proceso de argumentación de la decisión, lo cual permitirá generar una mejor justicia y un mayor disfrute de los derechos fundamentales, que constituyen uno de los pilares del ordenamiento jurídico en un Estado Constitucional de Derechos y Justicia.

Para aplicar el principio de proporcionalidad, siguiendo el método normativo, en el neo constitucionalismo se han reglas y sub reglas así: Regla de idoneidad, regla de adecuación, regla de necesidad y regla de ponderación. (Román, 2013).

Ponderación

El juez debe basar sus valoraciones en premisas objetivas que pueden estar establecidas de forma explícita en la Constitución o que pueden derivarse de legislaciones jurisdiccionales anteriores.

La Constitución de la República del 2008, define al Ecuador como “un estado constitucional de derechos y justicia social...”, por lo tanto las características primordiales del Estado constitucional de derechos y justicia, aluden a las siguientes premisas: a) Valor en vez de norma; b) Ponderación en reemplazo de la subsunción, para efectos de la Interpretación; c) Papel preponderante de la justicia constitucional, cuyo centro decisorio es la Constitución. En el régimen de dichos argumentos la ponderación es conceptuada “como una simple actividad cognoscitiva que pretende descubrir el sentido de la norma, toda vez que, la hermenéutica constitucional, *merced* a las transformaciones políticas y sociales, adquiere un papel decisorio y trascendental, tendente no sólo a precautelar sino incluso a garantizar el progreso de los derechos fundamentales.” (MONTEALEGRE, BAUTISTA, & VERGARA)

Al respecto, el Art. 427 de la Constitución de la República, prescriben: Art. 427.- *“Las normas constitucionales se interpretarán por el tenor literal que más se ajuste a la Constitución en su integralidad.- En caso de duda, se interpretarán en el sentido que más favorezca a la plena vigencia de los derechos y que mejor respete la voluntad del constituyente, y de acuerdo con los principios generales de interpretación constitucional”*; por lo tanto el papel de los jueces en materia constitucional, es más protagónico en la aplicación del Derecho, consecuentemente la interpretación y de manera general toda la labor jurisdiccional debe ceñirse a la lógica y a la razonabilidad en miras de garantizar la seguridad jurídica, que se refleja indudablemente en la emisión de las decisiones judiciales.

Convención Americana sobre los Derechos Humanos

Aplicación de la Convención Americana sobre los Derechos Humanos y el Principio de Proporcionalidad

La Convención Americana sobre Derechos Humanos o Pacto de San José, expedido en San José, Costa Rica el 22 de noviembre de 1969, ratificado por nuestro país y de vigencia actual, establece la obligatoriedad de la aplicación de todos los derechos y principios aquí consagrados, en tal virtud los estados partes al legislar no solo tomarán en cuenta la Constitución sino también la Convención Americana

sobre los Derechos Humanos de tal manera que no se transgreda los derechos de los ciudadanos.

Así el Artículo 25. Protección Judicial de éste cuerpo legal establece que: “Toda persona tiene derecho a un recurso sencillo y rápido o a cualquier otro recurso efectivo ante los jueces o tribunales competentes, que la ampare contra actos que violen sus derechos fundamentales reconocidos por la Constitución, la ley o la presente Convención, aun cuando tal violación sea cometida por personas que actúen en ejercicio de sus funciones oficiales”; por lo tanto en la ejecución y aplicación de toda normativa legal se considerará lo manifestado en este precepto legal.

Referente a la teoría de la Norma se dice que una norma está expresada como regla cuando, dado un antecedente, se deduce necesariamente una consecuencia, siendo su forma de aplicación la subsunción.

Las normas de principio son aquellas que se diferencian de las primeras porque exigen que algo sea desarrollado y cumplido en la mayor medida posible, por lo que no opera la subsunción, donde los principios deben ser ponderados, pudiendo utilizarse la regla, postulado o principio de proporcionalidad.

En el ámbito de las normas de derechos humanos nos encontramos con reglas y con principios, en el primer caso sólo cabe la subsunción, en el caso de los principios opera la ponderación y el postulado de proporcionalidad.

Como señala Laura Clérigo en un estudio efectuado sobre la jurisprudencia de la Corte interamericana de Derechos Humanos, sobre un universo de 274 casos contenciosos, 20 opiniones consultivas y 403 medidas provisionales, sólo un 10% de los casos contenciosos aplicó el principio de proporcionalidad. (CLERIGO, Jurisprudencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos, 2010).

En virtud de aquellos toda norma que regula convivencia social en cualquiera de sus ámbitos, debe acogerse a la Normativa Constitucional en todos sus principios y garantías y por lo tanto respetar los tratados internacionales sobre Derechos Humanos; so pena de acarrear nulidad en cualquiera de sus actos.

Hipótesis (dependiendo de la Modalidad)

Las sanciones por delitos de tránsito en el COIP vulneran el principio de proporcionalidad.

Las sanciones por delitos de tránsito en el COIP no vulneran el principio de proporcionalidad.

Señalamiento de Variables

Variable Independiente: Delitos de Tránsito en el Código Orgánico Integral Penal

Variable Dependiente: Vulneración del Principio de Proporcionalidad

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

Enfoque

Se empleará un enfoque mixto. Es cualitativa en cuanto es una investigación de carácter social, de importancia actual, ya que beneficia a todos los posibles infractores que pueden ser sancionados con la norma actual, y requiere de un estudio profundo de tal manera que se pueda dar solución al problema; así también es cuantitativa en cuanto se puede interpretar a través de datos estadísticos y cálculos porcentuales, la población afectada y en estudio.

Cualitativa

El trabajo investigativo en mención se fundamenta en la evaluación técnica legal de los parámetros con los cuales identificó los tipos en cuanto a los delitos de tránsito y su relación en la aplicación de los principios y derechos constitucionales, para determinar la severidad con la que impacta a la sociedad, por lo que se hizo un análisis de la legislación aplicada en el Ecuador, COIP, y la vinculación con los derechos y principios constitucionales.

Cuantitativa

Se optó por este tipo de modalidad por cuanto las variables se pueden analizar y evaluar mediante datos estadísticos y registros porcentuales que permitieran asociar los delitos de tránsito con las sanciones impuestas, realizando un estudio de la aplicación de la norma buscando la racionalidad de la misma con la norma suprema.

Modalidad Básica de Investigación

El trabajo de investigación profundizó el análisis de la norma en materia de tránsito, el COIP, con relación a la realidad actual de aplicación de las sanciones por delitos de tránsito, en el cual se identifica la implicación del principio de proporcionalidad.

Investigación documental y bibliográfica

Porque se recurrió a fuentes científicas, legales, documentos, textos, anotaciones y obras de varios autores que engrandecen el Derecho con sus ilustrados conocimientos. Se fundamenta en análisis de Legislaciones que permitan garantizar la aplicación de los principios constitucionales al momento de sancionar delitos de tránsito.

Investigación de campo

Por cuanto se utilizó la aplicación de instrumentos como las encuestas a la población en el entorno jurídico esto es abogados en libre ejercicio con especialidad en materia de tránsito, para recoger criterios de orden social y legal que permita verificar o rechazar la idea a defender. Así como también encuestas a quienes aplican y ejecutan la ley; para identificar la coherencia de la normativa de tránsito con la Carta Magna.

Asociación de variables

La investigación llevó a nivel de asociación de variables porque permite estructurar predicciones a través de la medición de relaciones entre variables. Además se puede medir el grado de relación entre variables y a partir de ello determinar la vulneración del principio de proporcionalidad por la severidad de las sanciones por delitos de tránsito.

Nivel o Tipo de Investigación

La presente investigación será de crítico-propositivo, ya que se analizó la realidad actual de la aplicación de la normativa en cuanto a la severidad de las penas en los Delitos de tránsito. De esta manera la investigación se ha orientado a realizar un exploración doctrinaria y jurisprudencial en comparación a la aplicación y ejecución de la Norma de Tránsito en otros países Latinoamericanos, además que se ha realizado un análisis pormenorizado del Pacto de San José de Costa Rica como lo es la Convención

Americana de los Derechos Humanos, estableciendo la importancia en cuanto a la congruencia que debe existir al elaborar y expedir una normativa para que se adapte a la Carta Magna de cada Estado y se priorice la aplicación de principios y derechos Constitucionales.

Exploratorio

La presente investigación sobre las sanciones por delitos de tránsito y la vulneración del principio de proporcionalidad, nos deja abierto a nuevas formas de tratar de aportar con la sociedad para combatir con las inobservancias jurídicas al momento de legislar y la aplicación correcta de la ley sin la vulneración de principios y derechos.

Descriptiva

Se trata de analizar todas las sanciones por delitos de tránsito, para indagar sobre la forma en la que vulneran los principios constitucionales en especial el de proporcionalidad, para de esta forma plantear posibles soluciones, con el fin de lograr la aplicación eficaz de la ley.

Población y Muestra

Población

La Población o universo es la totalidad de elementos a investigar respecto a ciertas características comunes. Podemos decir que según la sociología se trata de un conjunto de individuos o cosas sometidas a una evaluación estadística mediante la realización de un muestreo.

Con los antecedentes expuestos para la presente investigación se empleará como población a los abogados en libre ejercicio con afinidad a los casos de tránsito.

Tabla 1: Población

POBLACIÓN		TOTAL POBLACIÓN
ABOGADOS	EN	900
LIBRE EJERCICIO		

Elaborado por: Fabiola Copo

Muestra

Definiremos a la muestra como una parte representativa del universo que en este caso son los jueces de la Unidad Judicial de Tránsito del cantón Ambato y los abogados en libre ejercicio.

El muestreo es un método estadístico, que consiste en seleccionar una parte de las unidades de un conjunto, de manera que sea lo más representativo del colectivo en las características sometidas a estudios.

Determinación del tamaño de la muestra

La determinación de la muestra la vamos a realizar en base al tipo de muestra simple, por una cuota de muestreo aleatorio y por cuota de muestreo, La misma que consiste en extraer de una población finita el número de unidades del tamaño fijado. Si las unidades son distinguibles el número de muestra de tamaño n viene dado para este tipo de muestra por la siguiente determinación:

$$n = \frac{N}{E^2(N - 1) + 1}$$

n = Tamaño de muestra

N = Tamaño de población

E = error de muestreo 5% (0.05)

$$n = \frac{900}{0.05^2(900 - 1) + 1}$$

$$n=278$$

Operacionalización de Variables

Variable Independiente: Delitos de Tránsito en el Código Orgánico Integral Penal

Tabla 2: Variable Independiente

Conceptualización	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Técnicas	Instrumentos
<p>Delito de Tránsito</p> <p>Es un comportamiento contrario a lo establecido en la ley vigente, que se verifica por imprudencia, impericia e inobservancia a la misma, y que tiene como consecuencia una sanción más grave por el resultado dañoso.</p>	<p>Infractores</p> <p>Debido Proceso Judicial</p> <p>Derechos y Principios Constitucionales</p>	<p>Sanciones por delitos de tránsito.</p> <p>Sanciones por incumplimiento del debido proceso en el trámite de la causa.</p> <p>Inaplicabilidad de la norma Constitucional.</p>	<p>Analizar las sanciones por delitos de tránsito</p> <p>Determinar su ejecución de acuerdo a la normativa constitucional.</p> <p>Identificar los delitos de tránsito por su gravedad.</p>	<p>Encuesta</p>	<p>Cuestionario</p>

Fuente: Ilustración 1 y 2

Elaboración: Fabiola Copo Poaquiza

Variable Dependiente: Vulneración del Principio de Proporcionalidad

Tabla 3: Variable Dependiente

Conceptualización	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Técnicas	Instrumentos
Principio de Proporcionalidad. Permite evitar la utilización desmedida de sanciones, como protección del bien jurídico. Es la aplicación de los derechos del ciudadano y la ponderación con el acto cometido.	<p>Infractores</p> <p>Debido Proceso Judicial</p> <p>Derechos y Principios Constitucionales</p>	<p>Sanciones por delitos de tránsito.</p> <p>Sanciones por incumplimiento del debido proceso en el trámite de la causa.</p> <p>Inaplicabilidad de la norma Constitucional.</p>	<p>¿Qué principios se vulnera al establecer sanciones por delitos de tránsito?</p> <p>¿Cómo se vulnera el principio de proporcionalidad?</p> <p>¿Cómo se valora las características de los delitos de tránsito?</p>	Encuestas	Cuestionario

Fuente: Ilustración 1 y 2

Elaboración: Fabiola Copo Poaquiza

Plan de Recolección de Información

Métodos

En la presente investigación se aplicará los como métodos: Inductivo-Deductivo; y Analítico – Sintético

Método Inductivo -Deductivo.- La inducción consiste en ir de los casos particulares a la generalización. La deducción, es ir de lo general a lo particular. La combinación de ambos métodos significa la aplicación de la deducción en la elaboración de hipótesis, y la aplicación de la inducción en los hallazgos.

Método Analítico - Sintético.- El análisis maneja juicios. La síntesis considera los objetos como un todo. A través de éste método se pretende separa el objeto de estudio en varias partes para que sean analizadas por individual, y con el proceso de síntesis relacionar hechos aparentemente aislados y formular una teoría que unifica los diversos elementos.

Cuadro de Preguntas

Tabla 4: Plan de Recolección de Información

PREGUNTAS BÁSICAS	EXPLICACIÓN
1.- Para qué?	Identificar la severidad de las sanciones por delitos de tránsito
2.- De qué personas u objetos?	Delitos de tránsito
3.- Sobre qué aspectos?	Sanciones
4.- Quiénes?	Jueces de la Unidad Judicial de Tránsito del Cantón Ambato y Abogados en libre ejercicio
5.- Cuándo?	Agosto 2013- Diciembre 2013
6.- Dónde?	Unidad Judicial de Tránsito del Cantón Ambato
7.- Cuántas Veces?	Una vez
8.- Qué técnicas de recolección?	Encuestas
9.- Con qué?	Cuestionarios
10.- En qué situaciones?	En despacho de causas por delitos de tránsito

Elaborado por: Fabiola Copo

Técnicas de Investigación

Para la recolección de información se empleará como técnica de investigación la encuesta.

Encuestas.- Servirá para la recolección de información de fuentes primarias, por tanto se tendrá contacto directo con los intervinientes.

La encuesta será aplicada en la Provincia de Tungurahua, en el cantón Ambato a la muestra obtenida de los profesionales del derecho en libre ejercicio y a los jueces de la Unidad Judicial de Tránsito del Cantón Ambato.

Instrumentos de Investigación

Cuestionarios.- Para la aplicación de la técnica de la encuesta se hace necesario establecer el instrumento que será el cuestionario, éste permitirá realizar las preguntas pertinentes sobre el tema a investigarse.

Plan de Procesamiento de la Información y Análisis

La información obtenida a través de las técnicas mencionadas, por medio de la organización, jerarquización y agrupación participa del proceso mismo de su análisis para la emisión de resultados.

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Análisis de los resultados

Una vez que se ha recolectado la información a través de la aplicación de los instrumentos pertinentes, esto es, encuestas a las diferentes unidades de observación, en este caso a la muestra determinada de abogados en libre ejercicio con experiencia en tránsito; inicia el análisis de resultados en forma técnica y pormenorizada, mismo que fue representado mediante tablas estadísticas, que permitieron obtener la interpretación descifrada y científica de una base de datos.

Se realiza una descripción e interpretación de cada categoría y luego del total de ellas, concluyendo en las principales observaciones que contiene la investigación.

Interpretación de datos

PREGUNTA N.- 1

¿Identifica la clasificación de las infracciones de tránsito contempladas en el nuevo ordenamiento jurídico, Código Orgánico Integral Penal?

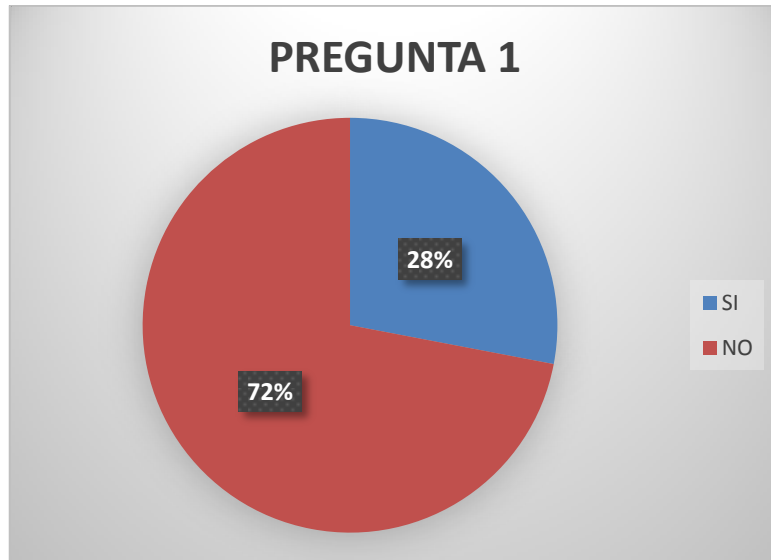
Tabla N° 1: Clasificación de Infracciones

Alternativa	Resultado	Porcentaje
SI	78	28%
NO	200	72%
TOTAL	278	100%

Fuente: Abogados en libre ejercicio

Elaborado por: Fabiola Copo

Gráfico N° 1:



Fuente: Abogados en libre ejercicio

Elaborado por: Fabiola Copo

Análisis

El 72 % de abogados encuestados, que corresponde a 200 personas, indican que no identifican aún las infracciones determinadas en el Código Orgánico Integral Penal; en tanto que el 28 % manifiesta que sí identifica.

Interpretación

Tan solo el 28% de abogados encuestados identifican claramente las infracciones de tránsito según el Código Orgánico Integral Penal, mientras que el 72 % no lo hace, lo que evidencia la falta de socialización de la normativa jurídica.

PREGUNTA N.-2

¿Considera pertinente y adecuada la clasificación de las infracciones en cuanto se refiere a delitos y contravenciones en el Código Orgánico Integral Penal?

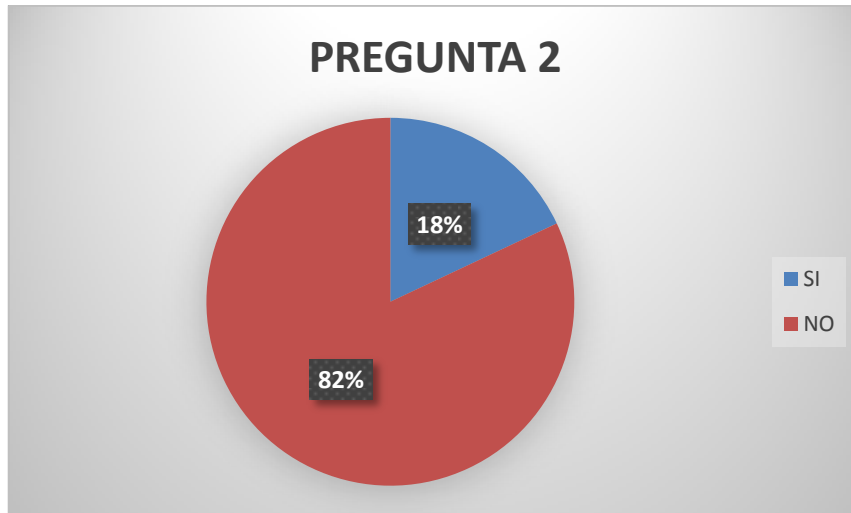
Tabla N° 2: Pertinencia de la Clasificación de Infracciones

Alternativa	Resultado	Porcentaje
SI	50	18%
NO	228	82%
TOTAL	278	100%

Fuente: Abogados en libre ejercicio

Elaborado por: Fabiola Copo

Gráfico N° 2:



Fuente: Abogados en libre ejercicio

Elaborado por: Fabiola Copo

Análisis

El 18 % que corresponde a 50 abogados en libre ejercicio con conocimientos en tránsito manifiesta que si está de acuerdo con la clasificación de los delitos y contravenciones de tránsito que se manifiesta en el Código Orgánico Integral Penal; mientras que en su mayoría el 82% de personas indican estar en desacuerdo con dicha proposición.

Interpretación

Indiscutiblemente el 82% de personas encuestadas están en desacuerdo con la forma de clasificar a los preceptos legales en delitos y contravenciones manifestados en el Código Orgánico Integral Penal, por otra parte el 18% si está de acuerdo con dicha clasificación.

PREGUNTA N.-3

¿Consideran adecuadas las sanciones establecidas para los preceptos legales determinados como delitos de tránsito en el Código Orgánico Integral Penal?

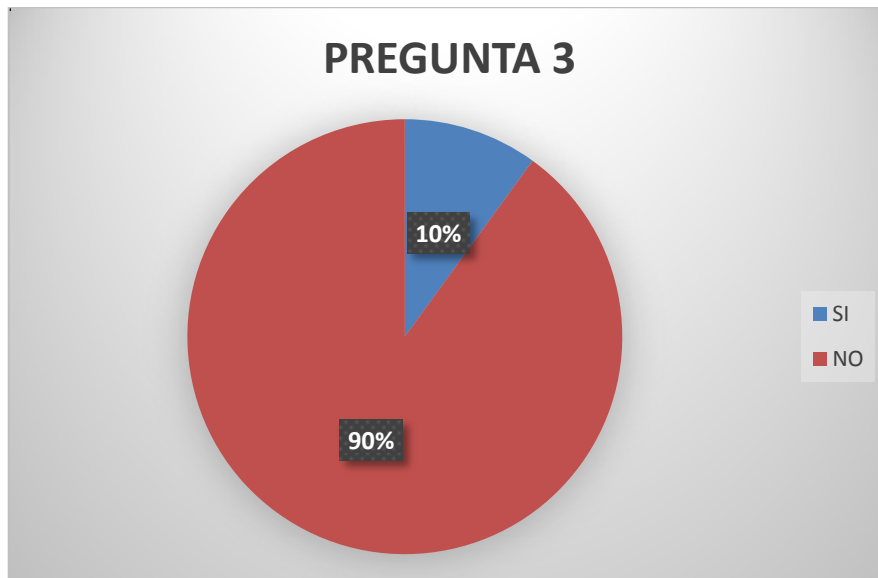
Tabla N°3: Sanciones por Delitos de Tránsito

Alternativa	Resultado	Porcentaje
SI	28	10%
NO	250	90%
TOTAL	278	100%

Fuente: Abogados en libre ejercicio

Elaborado por: Fabiola Copo

Gráfico N°3:



Fuente: Abogados en libre ejercicio

Elaborado por: Fabiola Copo

Análisis

El 10 % que corresponde a 28 abogados en libre ejercicio con conocimientos en tránsito manifiesta que si está de acuerdo con las sanciones establecidas para los delitos culposos de tránsito, mientras que en su mayoría el 90% de los encuestados indican estar en total desacuerdo con dichas sanciones por ser muy severas para nuestra realidad.

Interpretación

De forma enérgica el 90 % de la población encuestada ha manifestado no estar de acuerdo con las sanciones por delitos de tránsito contempladas en el Código Orgánico Integral Penal; tan solo un 10% manifiesta estar de acuerdo; por tanto se evidencia un problema social de desconformidad con la norma en vigencia.

PREGUNTA N.-4

¿Cree usted que se evidencia falta de proporcionalidad en las sanciones para los delitos de tránsito en el Código Orgánico Integral Penal?

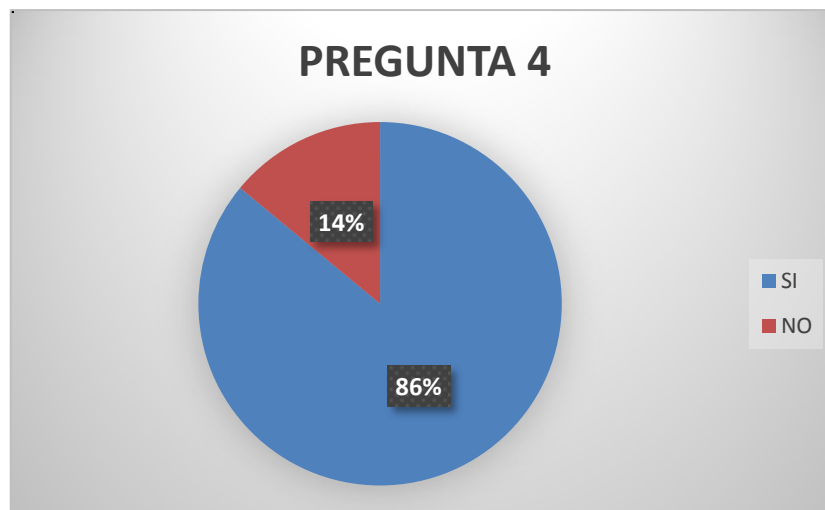
Tabla N°4: Proporcionalidad en Delitos de Tránsito

Alternativa	Resultado	Porcentaje
SI	240	86%
NO	38	14%
TOTAL	278	100%

Fuente: Abogados en libre ejercicio

Elaborado por: Fabiola Copo

Gráfico N°4:



Fuente: Abogados en libre ejercicio

Elaborado por: Fabiola Copo

Análisis

El 86 % que corresponde a 240 abogados en libre ejercicio con conocimientos en tránsito indica que si se evidencia la falta de proporcionalidad entre el tipo penal y la sanción establecida; tan solo el 14 % de los encuestados que corresponde a 38 personas manifiestan que no existe desproporcionalidad entre el precepto y la sanción.

Interpretación

Indiscutiblemente el 86% de personas encuestadas evidencian la falta de proporcionalidad entre el precepto legal y la sanción establecida, bajo la figura jurídica

de delitos culposos de tránsito; el 14 % de abogados encuestados están de acuerdo con la aplicación de norma tanto en su precepto como en su pena.

PREGUNTA N.-5

¿Las sanciones establecidas para los infractores por delitos de tránsito son justas y legales?

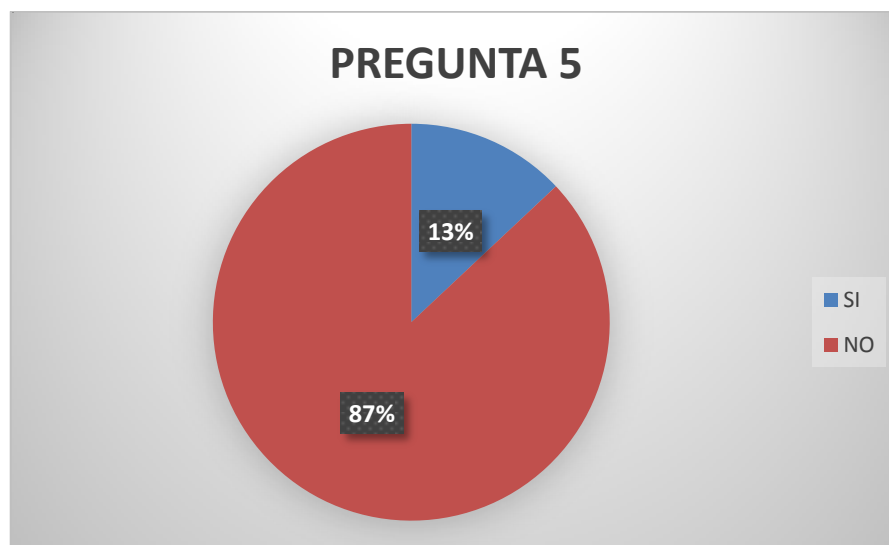
Tabla N°5: Legalidad de Sanciones por Delitos de Tránsito

Alternativa	Resultado	Porcentaje
SI	35	13%
NO	243	87%
TOTAL	278	100%

Fuente: Abogados en libre ejercicio

Elaborado por: Fabiola Copo

Gráfico N°5:



Fuente: Abogados en libre ejercicio

Elaborado por: Fabiola Copo

Análisis

El 13 % que corresponde a 35 abogados en libre ejercicio con conocimientos en tránsito manifiesta que las sanciones establecidas por delitos de tránsito son justas y legales; mientras que mayoritariamente el 87% de la población encuestada indica que las sanciones por delitos de tránsito no son justas ni legales.

Interpretación

Indiscutiblemente el 87% de personas encuestadas indican que las sanciones por delitos culposos de tránsito no son justas y legales, considerando sus conocimientos jurídicos y experiencia en el ámbito del derecho; tan solo el 13% de abogados consideran que dichas sanciones son justas y están en relación jurídica correcta.

PREGUNTA N.-6

¿Se debe precisar la sanción de acuerdo al delito de tránsito en el que ha incurrido el infractor?

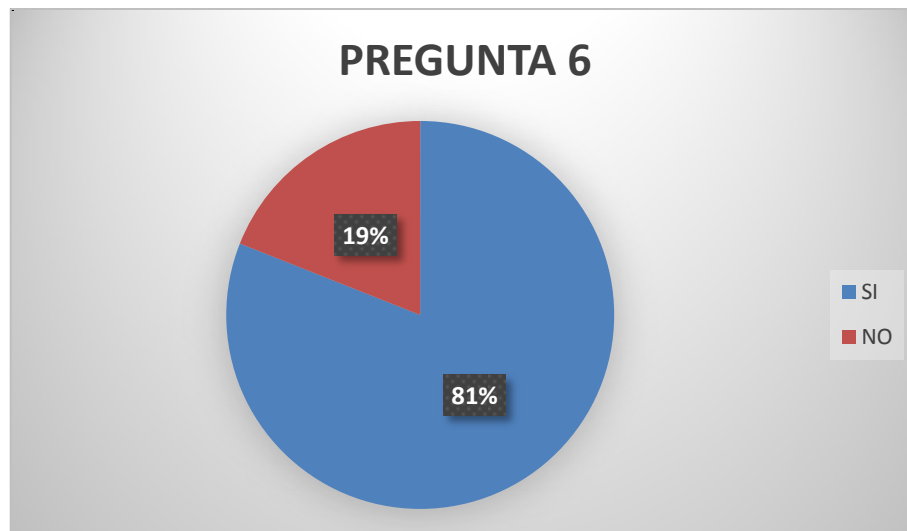
Tabla N°6: Precisar sanciones por delitos de tránsito

Alternativa	Resultado	Porcentaje
SI	225	81%
NO	53	19%
TOTAL	278	100%

Fuente: Abogados en libre ejercicio

Elaborado por: Fabiola Copo

Gráfico N°6:



Fuente: Abogados en libre ejercicio

Elaborado por: Fabiola Copo

Análisis

El 81 % que corresponde a 225 abogados en libre ejercicio con conocimientos en tránsito manifiesta que si se debe precisar las sanciones por delitos de tránsito; mientras que el 19% de población encuestada emite una respuesta negativa.

Interpretación

Indiscutiblemente el 81% de personas encuestadas manifiestan que es necesario precisar las sanciones por delitos de tránsito, teniendo en cuenta la experiencia en el ejercicio de la profesión; tan solo el 19 % de abogados consideran que las sanciones por delitos culposos de tránsito están correctas.

PREGUNTA N.- 7

¿La falta de conocimiento de los preceptos legales constituya la causa principal para que se produzcan los delitos de tránsito?

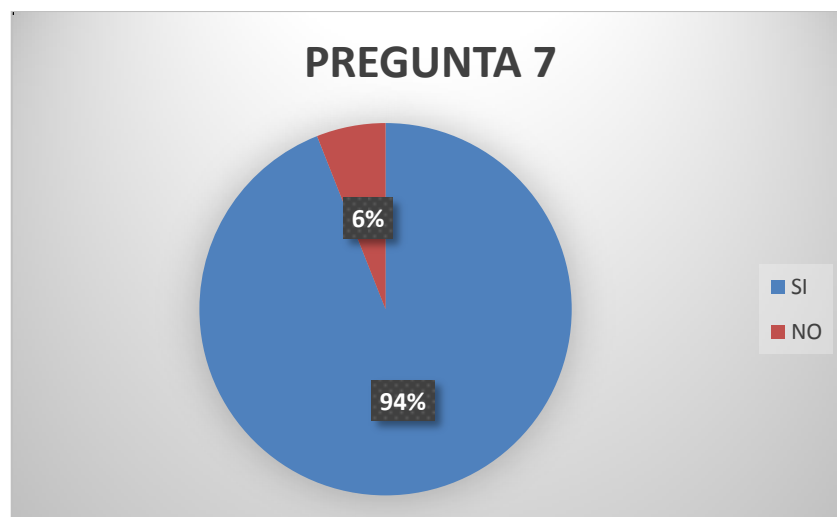
Tabla N°7: Preceptos Legales

Alternativa	Resultado	Porcentaje
SI	260	94%
NO	18	6%
TOTAL	278	100%

Fuente: Abogados en libre ejercicio

Elaborado por: Fabiola Copo

Gráfico N°7:



Fuente: Abogados en libre ejercicio

Elaborado por: Fabiola Copo

Análisis

En su mayoría el 94 % de abogados encuestados indican que la falta de conocimiento de la norma si es causal del cometimiento de delitos de tránsito; mientras que el 6% manifiesta un respuesta negativa.

Interpretación

En un número de 260 abogados, que corresponde al 94% de personas encuestadas manifiestan que la principal causa del cometimiento de delitos de tránsito constituye el desconocimiento de la ley; tan solo el 6 % indica lo contrario.

PREGUNTA N.- 8

¿Cree usted que las infracciones por delitos de tránsito causan conmoción en el bienestar social?

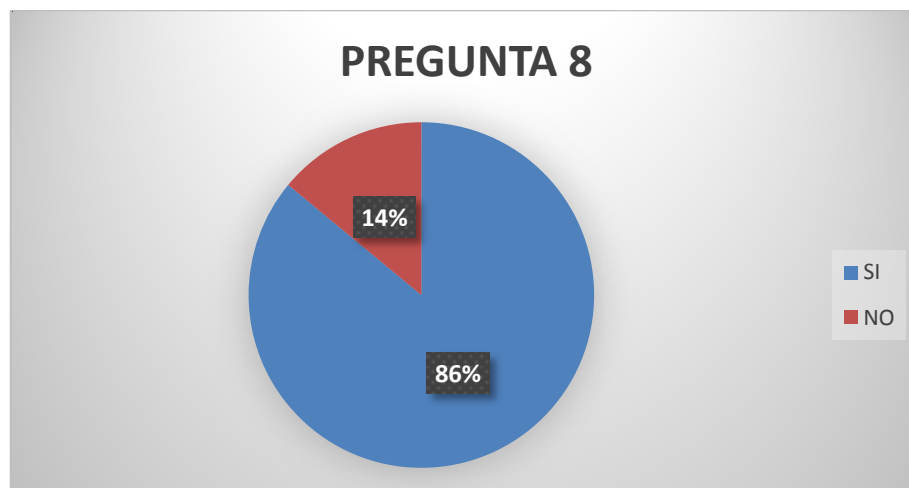
Tabla N°8: Infracciones de tránsito y el bienestar social

Alternativa	Resultado	Porcentaje
SI	240	86%
NO	38	14%
TOTAL	278	100%

Fuente: Abogados en libre ejercicio

Elaborado por: Fabiola Copo

Gráfico N°8:



Fuente: Abogados en libre ejercicio

Elaborado por: Fabiola Copo

Análisis

El 86 % que corresponde a 240 abogados en libre ejercicio con conocimientos en tránsito manifiesta que las infracciones por delitos de tránsito si causan conmoción en el bienestar social; mientras que el 14% que corresponde a 38 personas encuestadas indican que las infracciones por delitos de tránsito no influyen en el bienestar social.

Interpretación

Indiscutiblemente el 86% de personas encuestadas manifiestan que las infracciones por delitos de tránsito si influyen en el bienestar social; ya que todos podemos ser víctimas de un accidente de tránsito; solo el 14% de encuestados manifiestan una respuesta negativa.

PREGUNTA N.- 9

¿Considera que la inestabilidad social es causa de la aplicación de sanciones extremas por el infringir la norma, configurada bajo un delito de tránsito?

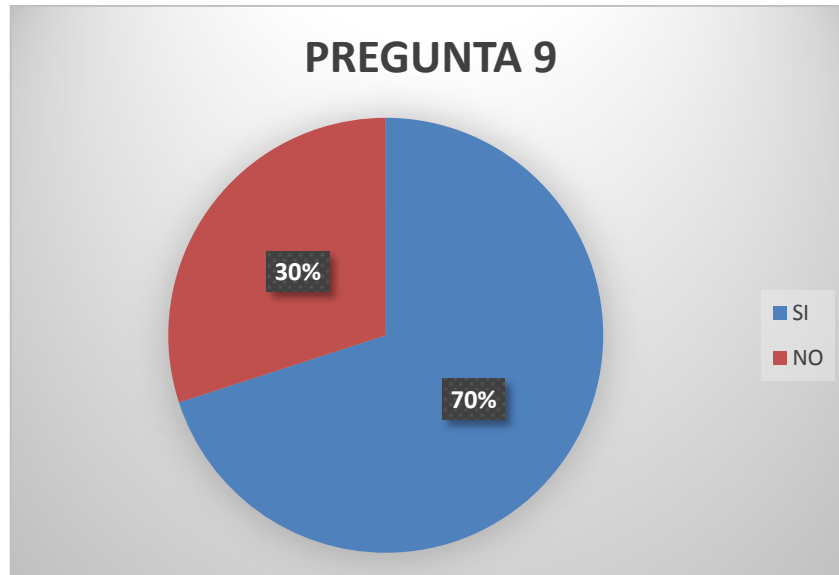
Tabla N°9: Sanciones Extremas

Alternativa	Resultado	Porcentaje
SI	195	70%
NO	83	30%
TOTAL	278	100%

Fuente: Abogados en libre ejercicio

Elaborado por: Fabiola Copo

Gráfico N°9:



Fuente: Abogados en libre ejercicio

Elaborado por: Fabiola Copo

Análisis

El 70 % que corresponde a 195 abogados en libre ejercicio con conocimientos en tránsito manifiesta que estar de acuerdo con la proposición planteada, de que la inestabilidad social si es un factor para la aplicación de sanciones severas por delitos de tránsito; en tanto que el 30% indica que la inestabilidad social no es un factor de referencia para la aplicación de sanciones severas por delitos de tránsito.

Interpretación

El 70% de la población encuestada indica que si es un factor referencial la inestabilidad social en la aplicación de sanciones severas por delitos de tránsito, mientras que el 30% considera negativa la proposición.

PREGUNTA N.- 10

¿Considera necesario la reformulación de los preceptos y las sanciones para los delitos de tránsito?

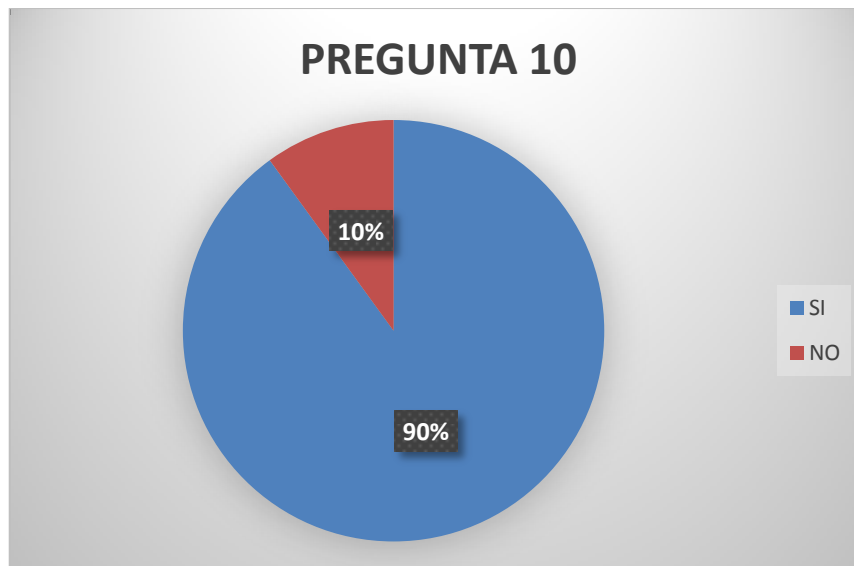
Tabla N°10: Reformulación de Preceptos y Sanciones

Alternativa	Resultado	Porcentaje
SI	250	90%
NO	28	10%
TOTAL	278	100%

Fuente: Abogados en libre ejercicio

Elaborado por: Fabiola Copo

Gráfico 10:



Fuente: Abogados en libre ejercicio

Elaborado por: Fabiola Copo

Análisis

El 90 % que corresponde a 250 abogados en libre ejercicio con conocimientos en tránsito manifiesta que si es necesario la reformulación de los preceptos y sanciones de los delitos culposos de tránsito; tan solo el 10% de dicha población manifiesta lo contrario.

Interpretación

Indiscutiblemente el 90% de personas encuestadas consideran que si es necesario la reformulación de preceptos y sanciones para los delitos de tránsito, por ser actualmente violatorios a principios constitucionales; mientras que solo el 10% de la población manifiesta no se necesario, de lo que se determina la necesidad de aplicar la investigación realizada a fin de coadyuvar en la seguridad jurídica de los ciudadanos

ecuatorianas en especial de los conductores que se encuentran expuestos a cualquier accidente de tránsito.

Verificación de la Hipótesis

Tabla 5: Resultados de Encuestas

Encuesta dirigida a Abogados en libre ejercicio con experiencia en tránsito				
PREGUNTAS	2	5	7	10
SI	50	35	260	250
NO	228	243	18	28

Fuente: Abogados en libre ejercicio

Elaborado por: Fabiola Copo

Planteamiento de Hipótesis

HI: Las sanciones por delitos de tránsito en el COIP vulneran el principio de proporcionalidad.

HO: Las sanciones por delitos de tránsito en el COIP no vulneran el principio de proporcionalidad.

Nivel de Significación

@ = 0.01

gl: $(c - 1) (h - 1) (2 - 1) (4 - 1) = 3$

Al nivel de significación de 0.01 y a tres (3) grados de libertad (gl) en valor de Chi

Cuadrado tabular es: 11.34 ($X_{2t} = 11.34$)

Estimador Gráfico

$$x^2 = \sum \frac{(O - E)^2}{E}$$

X_2 = Valor a calcularse de chi cuadrado.

Σ = Sumatoria.

O = Frecuencia observada.

E = Frecuencia teórica.

Cálculo del Chi Cuadrado

Tabla 6: Cálculo del Chi Cuadrado

Preguntas	2		5		7		10		TOTAL
	O	E	O	E	O	E	O	E	
SI	50	148.75	35	148.75	260	148.75	250	148.75	595
NO	228	129.25	243	129.25	18	129.25	28	129.25	517
TOTAL	278		278		278		278		1112

Fuente: Investigadora

Elaborado por: Fabiola Copo

Tabla 7: Cálculo del Chi Cuadrado

O	E	$(O - E)^2 / E$
50	148.75	65.56
228	129.25	75.45
35	148.75	86.99
243	129.25	100.11
260	148.75	83.20
18	129.25	95.77
250	148.75	68.92
28	129.25	79.32
TOTAL		655.32

Fuente: Investigadora

Elaborado por: Fabiola Copo

Disposición Final

$X_{2t} = 11.34 < X_{2c} = 655.32$, de acuerdo con lo establecido se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, es decir: “Las sanciones por delitos de tránsito en el COIP vulneran el principio de proporcionalidad.”

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

- Las sanciones establecidas para los delitos culposos de Tránsito tipificados en el Código Orgánico Integral Penal, no guardan relación con el principio de proporcionalidad, mencionado en la Constitución de la República del Ecuador, por lo que se debe delimitar las sanciones de acuerdo a la infracción cometida, por ser injusta su aplicación, dicho criterio fue emitido por la población encuestada.
- La ley en vigencia no solo vulnera los principios constitucionales, sino que además de aquello vulnera algunos derechos fundamentales, al incurrir en varias sanciones por el cometimiento de un mismo delito, muchas veces cometido por el desconocimiento a la ley, en tal virtud es improcedente tratar de reducir accidentes de tránsito endureciendo las penas; una norma siempre debe guardar relación con lo manifestado por la constitución y priorizar el bienestar del ser humano.
- Luego de la investigación realizada se concluye que de acuerdo a los datos analizados, producto de las encuestas es necesaria la reforma al Código Orgánico Integral Penal, en lo pertinente a los delitos Culposos de Tránsito, con la finalidad de aplicar el principio constitucional de proporcionalidad y establecer sanciones adecuadas a las infracciones cometidas.

Recomendaciones

- El cuerpo Legislativo deberá difundir la nueva normativa penal en la cual se incluyen aspectos sobre el Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, de manera de que la colectividad y en especial los conductores profesionales y no profesionales conozcan profundamente la ley que les rige, considerando incluso las observaciones realizadas a través de este trabajo investigativo; por lo tanto se exige el cumplimiento de la misma de manera formal.
- El Estado debe garantizar el fiel cumplimiento de los derechos y principios establecidos por la constitución; por tanto la asamblea nacional en el ejercicio de sus funciones expedirá leyes que guarden estricta relación con la normativa constitucional; en tal virtud que la aplicación y exigencia de su cumplimiento sea eficaz y oportuna.
- La Universidad Técnica de Ambato a través de la Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales, podrá considerar el presente trabajo de Investigación como un aporte a la colectividad en exigencia de lo establecido por la norma bajo la denominación de seguridad jurídica.

CAPÍTULO VI

PROPUESTA

Datos Informativos

Proyecto de Ley Reformativa al Código Orgánico Integral Penal

Capítulo Octavo

Infracciones de Tránsito

Sección Segunda

Delitos Culposos de Tránsito

Institución Ejecutora

Unidad Judicial de Tránsito con sede en el cantón Ambato

Beneficiarios

Choferes profesionales y no profesionales

Ubicación

Provincia de Tungurahua, Cantan Ambato

Tiempo estimado para la ejecución

9 meses

Equipo técnico responsable

Titular de la Investigación, Fabiola de los Ángeles Copo Poaquiza.

Cobertura

Nivel Nacional.

Costo: 1 000,00 USD.

Antecedentes de la Propuesta

El Código Orgánico Integral Penal, en vigencia desde el 10 de agosto del 2014, publicado en el suplemento N.-180 del Registro Oficial, adjunto a sus respectivos reglamentos de aplicación legal, destina el capítulo octavo para las Infracciones de Tránsito, en el cual se manifiesta los tipos penales adecuados a las conductas de los conductores que no observen la normativa de tránsito. En la sección segunda se establece las sanciones para quienes incurran en delitos culposos de tránsito, misma que

vulneran los principios constitucionales, en especial el principio de proporcionalidad, al establecer penas demasiado severas para el tipo penal infringido; debido a que la mayor causa del incumplimiento de la norma es el desconocimiento más no la arbitrariedad del conductor; en tal virtud se debe considerar en primer orden la socialización de la ley, así como la implementación de educación en prevención vial y de tránsito; no se trata de imponer temor en los choferes profesionales y no profesionales, sino más bien de concienciar el respeto a la señalización de tránsito, a los reglamentos y la ley que constituye únicamente un manual de convivencia social en el uso adecuado de las vías públicas y el transporte.

Por los antecedentes expuestos, la propuesta de Reformativa de Ley a la sección segunda del capítulo octavo, referente a las sanciones por delitos culposos de tránsito, constituye una alternativa de solución al conflicto, pues es necesario adecuar las sanciones proporcionalmente a al precepto legal infringido, de tal manera que dicha ley se vincule constitucionalmente con los derechos y principios establecidos por la Carta Magna.

Justificación

La propuesta planteada, reforma a Código Orgánico Integral Penal, sección 2– Capítulo Octavo – Delitos Culposos de Tránsito, es de mucha importancia, toda vez, que al tomarse en consideración los principios constitucionales sobre todo el de proporcionalidad y el de ponderación de garantías y derechos, se establecería el vínculo directo entre infracción y sanción, sin el establecimiento de penas desmedidas o exageradas que a decir de las personas encuestadas vulneran derechos y principios constitucionales.

El propósito de la propuesta es lograr una pena acorde a la infracción contravenida, puesto que actualmente, así lo establece la ley de la materia; para sancionar un delito culposo de tránsito se lo debe hacer aplicando las tres penas establecidas, rebaja de puntos, multa y prisión, y; de ser el caso dependiendo de la gravedad del acto, dichas medidas son objeto de ampliación en su aplicación.

En un alto porcentaje se evidencia que las resoluciones expedidas por las Unidades Judiciales de tránsito, sancionan al conductor infractor con la aplicación

de las penas en conjunto, situación que permite identificar con claridad la desproporcionalidad existente en la norma legal en las disposiciones referente a tránsito, siendo necesario considerar que por más duras que sean las penas si aquellas no son concienciadas por la sociedad en especial por los conductores, no se podrá hablar de disminución de los índices de delitos de tránsito con sus consecuencias correlativas.

La propuesta se dirige a dar solución al problema de la desproporcionalidad en la aplicación de penas para sancionar la comisión de delitos culposos de tránsito, siendo beneficiarios los conductores de vehículos motorizados cualesquiera sean éstos, encaminando las sanciones en su aplicación a lograr la proporcionalidad de las mismas y concienciación respecto de la gravedad que encierra el contravenir una disposición legal, sobre todo en materia de tránsito y seguridad vial.

Objetivos

Objetivo General

Proponer la Reforma a la Código Orgánico Integral Penal capítulo Octavo, sección segunda, en lo referente a los Delitos Culposos de Tránsito.

Objetivos Específicos

Garantizar el cumplimiento del principio de proporcionalidad y los derechos fundamentales establecidos en la Constitución.

Coadyuvar en el desarrollo del procedimiento en materia de tránsito, para corregir los aspectos contradictorios a la norma Suprema.

Análisis de Factibilidad

Factibilidad legal

Revisada la legislación constitucional vigente en el país está posibilita:

Art. 61.- “Las ecuatorianas y ecuatorianos gozan de los siguientes derechos: (...)”

3. Presentar proyectos de iniciativa popular normativa”.

Art. 102.- “Las ecuatorianas y ecuatorianos, incluidos aquellos domiciliados en el exterior, en forma individual o colectiva, podrán presentar sus propuestas y proyectos a todos los niveles de gobierno, a través de los mecanismos previstos en la Constitución y la ley”.

Art. 134.- “La iniciativa para presentar proyectos de ley corresponde: (...)

5. A las ciudadanas y los ciudadanos que estén en goce de los derechos políticos y a las organizaciones sociales que cuenten con el respaldo de por lo menos el cero punto veinticinco por ciento de las ciudadanas y ciudadanos inscritos en el padrón electoral nacional”.

Factibilidad económica financiera

El presupuesto que permitirá desarrollar la propuesta planteada provendrá de los sectores que tienen injerencia con el quehacer de tránsito sean estos: municipios, sindicatos, asociaciones de transporte; lo que permitirá el alcanzar los objetivos planteados, referentes a garantizar la proporcionalidad en la aplicación de las penas a las contravenciones muy graves de tránsito, en procura del bienestar social.

Fundamentación Científico Técnica

La propuesta planteada se ha elaborado considerando el enfoque Constructivista Social, en virtud de que , un conocimiento nuevo requiere de un conocimiento previo, en donde se establece que el mismo no solo se origina en las relaciones existentes entre ambiente - ser humano, sino que constituye también la suma del entorno social; el conocimiento nace de la historia y cultura de la sociedad, ya que no podemos desarrollarnos como seres aislados, sino que es necesario el saber de nuestro semejante, que constituye la experiencia de los demás.

Metodología - Modelo Operativo de la Propuesta

Tabla 8: Modelo Operativo de la Propuesta

Actividades	Contenidos	Recursos	Evaluación	Tiempo
Iniciativa	Contenido del proyecto de Reforma y Presentación	Constitución de la República, Código Orgánico integral Penal, y Portal Oficial de la Asamblea	Impacto Social del Proyecto de Reforma	30 días
Calificación del Proyecto	Trate solo sobre una materia; y contenga exposición de motivos y articulado	Miembros del Consejo de Administración Legislativa; y Portal Oficial de la Asamblea	Prioridad para el tratamiento del Proyecto de Ley, y; Comisión Especializada que tratará.	30 días
Tratamiento del Proyecto	Conocimiento de los integrantes de la Comisión Especializada, ciudadanía y organizaciones registradas.	Portal Oficial de la Asamblea	Impacto Público	20 días
Informe de la Comisión Especializada	Presentación a la Presidenta (e) de la Asamblea, presentación	Comisión de estudio correspondiente para el análisis	Informe de la Comisión para el primer debate	45 días

	del informe y sus observaciones.	respectivo		
Primer Debate	Inclusión del informe de la Comisión Especializada e Intervención de asambleístas.	Presidenta (e) de la Asamblea, Asambleístas y observaciones	Distribución del informe a los Asambleístas y observaciones que sean necesarias introducir.	30 días
Informe de la Comisión Especializada	Presentación a la Presidenta (e) de la Asamblea el informe con observaciones.	Comisión de estudio correspondiente al análisis respectivo.	Informe de la Comisión para el segundo debate	45 días
Segundo Debate	Inclusión del Informe de la comisión especializada acogiendo las observaciones del primer debate e intervención de los asambleístas	Presidenta (e) de la Asamblea, asambleístas y observaciones	Distribución del informe con observaciones sugeridas en el pleno, aprobación del proyecto de ley.	30 días
Remisión del Proyecto de Ley a la Presidenta (e) de la República	El Proyecto de Reforma de la Ley aprobado por la Asamblea, es enviado a la Presidenta (e)	Presidenta (e) de la República para que sancione u objete el proyecto de	Promulgación y Publicación en el Registro Oficial	32 días

	de la República para su sanción u objeción.	ley.		
--	---	------	--	--

Fuente.- Ley Orgánica de la Función Judicial

Elaborado por: Fabiola Copo

Desarrollo de la Propuesta



EL PLENO

Exposición de Motivos

De acuerdo con las estadísticas a nivel nacional de los delitos culposos de tránsito en los que generalmente incurren los conductores y considerados los de mayor gravedad han motivado a los legisladores a expedir ordenamientos jurídicos endureciendo las penas a pretexto de reducir los índices de delitos de tránsito; la severidad y el temor no logran descenderlos, sino se concientiza primeramente tanto a los conductores cuanto a los peatones, respecto de la gravedad del incumplimiento de la normativa de Tránsito y las consecuencias que derivan de aquella.

Ante esta realidad que vive permanentemente la colectividad ecuatoriana, la Asamblea Nacional ha endurecido las sanciones a los delitos culposos de tránsito, estableciendo penas privativas de libertad, multas y pérdida de puntos en la licencia de conducir, penas que en todo caso van en contra del texto constitucional de acuerdo a lo que establece el numeral 1 del artículo 77 en el que se determina que: “La privación de la libertad se aplicará excepcionalmente cuando sea necesaria (...)”, y; el principio de proporcionalidad contemplado en la misma norma, artículo 76 numeral 6: “La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza.”

De lo manifestado no resulta proporcional a la infracción el que se apliquen tres sanciones para juzgar un solo acto, es decir, no hay relación entre infracción y sanción, lo que en forma alguna no reduce el cometimiento de dichas infracciones.

En razón de lo expuesto se considera:

Que, de conformidad al artículo 1 de la Constitución de la República determina que El Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico;

Que, al tenor del segundo inciso del artículo 1 de la Constitución de la República, la soberanía radica en el pueblo, cuya voluntad es el fundamento de la autoridad, y se ejerce a través de los órganos del poder público y de las formas de participación directa;

Que, de conformidad al artículo 11 de la Constitución de la República; el ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios: 6. Todos los principios y los derechos son inalienables, irrenunciables, indivisibles, interdependientes y de igual jerarquía; 9. El más alto deber del Estado consiste en respetar y hacer respetar los derechos garantizados en la Constitución;

Que, el artículo 61 de la Constitución de la República establece los derechos de participación de los que gozan las ecuatorianas y los ecuatorianos; 3 Presentar proyectos de iniciativa popular normativa;

Que, el artículo 76 de la Constitución de la República establece: En todo proceso en el que se determine derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas: 6. La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza;

RESUELVE:

Art. 1 Deróguese el último inciso del Art. 376.

Art. 2 Elimínese toda la frase “suspensión de la licencia de conducir por seis meses una vez cumplida la pena privativa de libertad”, del Art. 377.

Art. 3 Deróguese el penúltimo inciso del Art. 377.

Art. 4 Elimínese el último inciso del Art. 377 “la misma multa se impondrá a la o al empleador público o privado que haya exigido o permitido a la o al conductor trabajar en dichas condiciones”; por no tener coherencia en el artículo.

Art. 5 Modifíquese la sanción establecida en el Art. 378 “Muerte provocada por negligencia de contratista o ejecutor de obra”; por pena privativa de libertad de 1 a 2 años, sujeto a evaluación si existiesen atenuantes; además resarcirá en un 50% económicamente los daños ocasionados.

Art. 6 Elimínese del Art. 378 la frase “La persona contratista o ejecutora de la obra y la entidad que contrató la realización de la obra, será solidariamente responsable por los daños civiles ocasionados.”

Art. 7 Modifíquese en el último inciso del Art. 378 la frase “sancionándose a la persona natural o jurídica responsable con la multa aplicable para esta infracción”, remplazándola por: “sancionándose a la persona natural o jurídica responsable con la multa del 50% de los daños ocasionados”.

Art. 8 Elimínese en el tercer inciso del Art. 379 la frase “y la suspensión de la licencia de conducir por un tiempo igual a la mitad de la pena privativa de libertad prevista en cada caso”, por no guardar coherencia.

Art. 9 Deróguese el último inciso del Art. 379

Art. 10 Modifíquese el inciso segundo del Art. 380 por: “ En el caso del inciso anterior, si la persona que conducía el vehículo lo hacía con licencia suspendida

temporal o definitivamente, la sanción será de cuatro salarios básicos unificados del trabajador en general”.

Art. 11 Sustitúyase el inciso cuarto del Art. 380 por: “en el caso del inciso anterior, si la persona que conducía el vehículo lo hacía con licencia suspendida temporal o definitivamente la sanción será de cinco salarios básicos unificados del trabajador en general”.

Art. 12 Deróguese el último inciso del Art. 380.

Art. 13 Elimínese del Art. 381 la frase “suspensión de la licencia de conducir por el mismo plazo”; por ser incoherente.

Art. 14 Deróguese el Art. 382.

DISPOSICIÓN FINAL.- La presente Reformativa de Ley entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación en el Registro Oficial.

Dado y suscrito en la sede de la Asamblea Nacional, ubicada en el Distrito Metropolitano de Quito, provincia de Pichincha, a los 03 días del mes de agosto de dos mil quince.

Gabriela Rivadeneira Burbano.

PRESIDENTA DE LA ASAMBLEA NACIONAL.

Administración

El proyecto de reforma al Código Orgánico Integral Penal, Capítulo Octavo, Sección Segunda “Delitos Culposos de Tránsito”, se articulará a través de entidades involucradas en el ámbito del Derecho; Universidad Técnica de Ambato “Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales”, Asamblea Nacional y la colaboración de la investigadora cuando así lo amerite las circunstancias.

Previsión de la Evaluación

Es necesaria la aplicación de un análisis de carácter cualitativo de la propuesta, a fin de establecer la viabilidad y factibilidad de la misma; lo que

permitirá la observancia de los resultados obtenidos de la ejecución y la evaluación del proyecto, los mismos que deben ser objeto de consideración, por tanto, el seguimiento continuo será fundamental, mediante informes frecuentes de los avances, permitiendo la observancia de posibles dificultades en su desarrollo y la incorporación de soluciones adecuadas, la evaluación de la ejecución guardara relación con el control de la propuesta y el cumplimiento de los objetivos.

B. MATERIALES DE REFERENCIA

Bibliografía

- ARCE, C. (1999). *LEY DE TRANSITO POR VIAS PUBLICAS TERRESTRE*. SINALEVI: EUNED.
- Asamblea Nacional. (2014). *COIP*. Quito.
- Cabanellas de las Cuevas, G. (2010). *DICCIONARIO JURIDICO ELEMENTAL*. Argentina: Heliasta.
- CENDRERO, B., & Truyols, S. (2008). *El Transporte Aspectos y Tipología*. Madrid: Delta.
- CLERIGO, L. (2010). *Jurisprudencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos*.
- CLERIGO, L. (2010). *Jurisprudencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos*.
- COLOMBO, J. (1997). *Los Actos Procesales*. Santiago de Chile: Editorial Jurídica de Chile.
- DUARTE, J. (2014). Aspectos generales de Tránsito en el COIP. *Revista Judicial Derecho Ecuador*.
- KENWOOD, A. G., & LOUGHEED, A. L. (1972). *Desarrollo Economico Internacional*. Madrid: Istmo S A.
- MONDÚS, J. (2007). *Planes Estratégicos de Seguridad Vial*. España: ETRASA.
- MONTEALEGRE, E., BAUTISTA, N., & VERGARA, L. (s.f.). *La Ponderación en el Derecho*. Colombia: Libri Mundi.
- Osuma, N. I. (2012). Aplicación del Principio de Proporcionalidad. Colombia.
- Román, E. (2013). Aplicación del Principio de Proporcionalidad. *Revista Judicial Derecho Ecuador*.
- ROMERO, L. (2012). *El Proceso Oral*. Venezuela: Humanidad.
- TUGENDHAT, E., & WOLF, U. (1997). *Propedéutica-lógico - semántica*. Barcelona: Anthropos.

ANEXOS

Anexo 1 Encuestas

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES
CARRERA DE DERECHO

ENCUESTA DIRIGIDA A LOS ABOGADOS EN LIBRE EJERCICIO
CON CONOCIMIENTOS EN TRÁNSITO

Fecha:

Objetivo: Determinar la aplicación de los principios constitucionales en particular el principio de proporcionalidad, en los delitos de tránsito tipificados en el Código Orgánico Integral Penal.

Marque con una X la respuesta correcta

PREGUNTA N.- 1

¿Identifica la clasificación de las infracciones de tránsito contempladas en el nuevo ordenamiento jurídico, Código Orgánico Integral Penal?

SI ()

NO ()

PREGUNTA N.-2

¿Considera pertinente y adecuada la clasificación de las infracciones en cuanto se refiere a delitos y contravenciones en el Código Orgánico Integral Penal?

SI ()

NO ()

PREGUNTA N.-3

¿Consideran adecuadas las sanciones establecidas para los preceptos legales determinados como delitos de tránsito en el Código Orgánico Integral Penal?

SI ()

NO ()

PREGUNTA N.-4

¿Cree usted que se evidencia falta de proporcionalidad en las sanciones para los delitos de tránsito en el Código Orgánico Integral Penal?

SI ()

NO ()

PREGUNTA N.-5

¿Las sanciones establecidas para los infractores por delitos de tránsito son justas y legales?

SI ()

NO ()

PREGUNTA N.-6

¿Se debe precisar la sanción de acuerdo al delito de tránsito en el que ha incurrido el infractor?

SI ()

NO ()

PREGUNTA N.- 7

¿La falta de conocimiento de los preceptos legales constituya la causa principal para que se produzcan los delitos de tránsito?

SI ()

NO ()

PREGUNTA N.- 8

¿Cree usted que las infracciones por delitos de tránsito causan conmoción en el bienestar social?

SI ()

NO ()

PREGUNTA N.- 9

¿Considera que la inestabilidad social es causa de la aplicación de sanciones extremas por el infringir la norma, configurada bajo un delito de tránsito?

SI ()

NO ()

PREGUNTA N.- 10

¿Considera necesario la reformulación de los preceptos y las sanciones para los delitos de tránsito?

SI ()

NO ()

Glosario

Infracción.- Transgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de ley, reglamento, convenio, tratado, contrato u orden. Denominación genérica de todo lo punible, sea delito, falta o contravención. Separación de doctrina o práctica acreditada u obligatoria.

Delito.- es el acto u omisión que sancionan las leyes penales. El delito es una acción típicamente antijurídica y culpable, castigada por la Ley con una pena. Hecho antijurídico y doloso, sancionado con una pena más o menos grave. Jiménez de Aza lo define como “acto típico, antijurídico, imputable, culpable, sancionado con una pena y conforme a las condiciones objetivas de punibilidad”.

Contravención.- Infracción; incumplimiento de lo ordenado. En el Derecho Penal, la infracción más leve y que no llega a constituir el delito.

Culpa.- Infracción de ley cometida libremente y sin malicia, por alguna causa que pudo y se debió evitar. Omisión de aquella diligencia que exija la naturaleza de la obligación o corresponda a las circunstancias de personas, tiempo y lugar. Su presencia genera responsabilidad civil tanto contractual como extracontractual, en su grado mínimo o de menor entidad, y responsabilidad penal en su grado medio y máximo, tomando la denominación legal de imprudencia simple e imprudencia temeraria.

Culposo.- Relativo a la culpa. Se aplica a aquellos delitos en los que está ausente el dolo, esto es, cometidos por imprudencia y con ausencia de malicia.

Principio.- máxima norma o guía, fundamentos de la ciencia.

Proporcionalidad.- Una proporción es una igualdad entre dos razones. Igualdad.

Pena.- sanción previamente establecida por la ley, para quien comete un delito o falta.

Caución.- seguridad dada por una persona a otra de que cumplirá lo convenido o pactado. Fianza.

Negligencia.- omisión de la diligencia o cuidado que debe ponerse en los negocios, en las relaciones con las personas o en el manejo de la custodia de las cosas. (Cabanellas de las Cuevas, 2010)