

UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DERECHO

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN PREVIO LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE ABOGADA DE LOS JUZGADOS Y TRIBUNALES DE LA
REPÚBLICA.

TEMA:

“Deficiencias del Código Orgánico Integral Penal en materia de tránsito,
provocan dificultad para que el juez aplique las penas con estricto sentido de justicia”.

TUTOR: ABG. ROLANDO COLORADO AGUIRRE, MSC

EGRESADA: KARLA MARÍA BERNAL SEMPÉRTEGUI

GUAYAQUIL –ECUADOR

2016 – 2017

DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS DE AUTOR

La señorita Karla María Bernal Sempértegui, declara bajo juramento que la autoría del presente trabajo de investigación, corresponde totalmente a la suscrita y se responsabiliza de los criterios y opiniones científicas que en el mismo se declaran, como producto de la investigación realizada.

De la misma forma, cedo mi derecho de autor a la Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil, según lo establece por la ley de propiedad intelectual, por su reglamento y normatividad institucionalidad vigente.

Este proyecto se ha ejecutado con el propósito de estudiar las DEFICIENCIAS DEL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL EN MATERIA DE TRÁNSITO, PROVOCAN DIFICULTAD PARA QUE EL JUEZ APLIQUE LAS PENAS CON ESTRICTO SENTIDO DE JUSTICIA.



Karla María Bernal Sempértegui

C.C. 0916127400

CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR

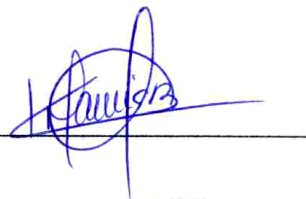
En mi calidad de Tutor del Proyecto de Investigación, nombrado por el Consejo Directivo de la Facultad de Ciencias Sociales y Derecho de la Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil.

CERTIFICO:

Haber dirigido, revisado y analizado el Proyecto de Investigación con el tema:
“DEFICIENCIAS DEL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL EN MATERIA DE TRÁNSITO, PROVOCAN DIFICULTAD PARA QUE EL JUEZ APLIQUE LAS PENAS CON ESTRICTO SENTIDO DE JUSTICIA”, presentado como requisito previo a la aprobación y desarrollo de la investigación para optar al título de:

Karla María Bernal Sempértegui

Presentado por:



Abg. Rolando Colorado Aguirre, Msc.

Tutor

Urkund Analysis Result

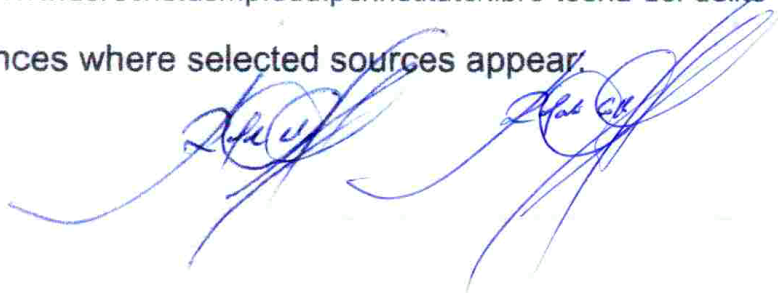
Analysed Document: Tesis de Karla B 5!-apa-4.docx (D29571662)
Submitted: 2017-07-08 04:16:00
Submitted By: karlitabernal09@gmail.com
Significance: 7 %

Sources included in the report:

ALEJITA CONSTITUCIONAL.doc (D15723461)
grupos.docx (D29500180)
TESIS GUAMUSHIG AVILA CESAR 1.docx (D16977710)
PRODUCTO INTEGRADOR.docx (D13134604)
JENNIFER MARIA SALAZAR VERA 7-A.docx (D16041799)
<http://www.elcomercio.com/cartas/celeridad-procesal-ecuador.html>
http://www.funcionjudicial.gob.ec/www/pdf/concursojuecesnotarios/materialdeapoyo/PENAL_Dr_Jorge_Blum.pdf
<http://www.derechoecuador.com/articulos/detalle/archive/doctrinas/procedimientopenal/2012/04/30/la-constitucion-y-el-derecho-procesal>
https://aplicaciones.msp.gob.ec/salud/archivosdigitales/06.03.2015_propuesta_capacitaci%C3%B3n_coip_borrador-ajustada-1.doc
<http://dspace.unach.edu.ec/bitstream/51000/1975/1/UNACH-FCP-DER-2015-0048.pdf>
<http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/9704/1/T-UCE-0013-Ab-455.pdf>
<http://definicion.de/delito/>
http://www.aliat.org.mx/BibliotecasDigitales/derecho_y_ciencias_sociales/Derecho_penal_I.pdf
<https://estudiosjuridicos.wordpress.com/derecho-penal/teoria-del-delito/>
<http://repo.uta.edu.ec/bitstream/123456789/16126/1/FJCS-DE-875.pdf>
<http://www.derecho.usmp.edu.pe/instituto/libro-teoria-del-delito-oscar-pena.pdf>

Instances where selected sources appear

46





**Presidencia
de la República
del Ecuador**



**Plan Nacional
de Ciencia, Tecnología,
Innovación y Saberes**



SENESCYT
Secretaría Nacional de Educación Superior, Ciencia,
Tecnología e Innovación

REPOSITARIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS

TÍTULO Y SUBTÍTULO: DEFICIENCIAS DEL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL EN MATERIA DE TRÁNSITO, PROVOCAN DIFICULTAD PARA QUE EL JUEZ APLIQUE LAS PENAS CON ESTRICTO SENTIDO DE JUSTICIA

AUTOR/ES: KARLA MARÍA BERNAL
SEMPÉRTEGUI

REVISORES: ABG. ROLANDO ALBERTO COLORADO
AGUIRRE, MSC.

INSTITUCIÓN:
UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE DE
GUAYAQUIL

FACULTAD:
CIENCIAS SOCIALES Y DERECHO

CARRERA: DERECHO

FECHA DE PUBLICACIÓN:

N. DE PAGS: 97

ÁREAS TEMÁTICAS:

CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL
CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR
LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

PALABRAS CLAVE:

TRÁNSITO
ACCIDENTES
MUERTE CULPOSA
LESIONES
EXCESO DE PASAJEROS

RESUMEN:

EN ESTE PROYECTO DE INVESTIGACIÓN SE CONSIDERARÁ QUÉ CAMBIOS Y REFORMAS SE DEBEN ESTABLECER PARA MEJORAR Y NO INTERFERIR AL MOMENTO DE DICTAR SENTENCIA POR PARTE DEL ADMINISTRADOR DE JUSTICIA, SIENDO ESTO UNA JUSTIFICABLE PARA TRATAR EL TEMA PLANTEADO EN EL PROYECTO DE TESIS. RAZÓN POR LA CUAL EL TEMA A TRATAR ES IMPORTANTE YA QUE APORTARÍA DE MANERA POSITIVA A LOS JUECES PARA SANCIONAR A LOS CONDUCTORES QUE HAYAN INFRINGIDO ESTOS ARTÍCULOS ESTABLECIDOS.

N. DE REGISTRO (en base de datos):

N. DE CLASIFICACIÓN:

DIRECCIÓN URL (tesis en la web):

ADJUNTO URL (tesis en la web):

ADJUNTO PDF:

SI

NO

CONTACTO CON AUTORES/ES:
KARLA MARÍA BERNAL SEMPÉRTEGUI

Teléfono:
0939926837 /
2211261

E-mail:
karlitabernal09@gmail.com

CONTACTO EN LA INSTITUCION:	Nombre: ECON. LUIS CORTEZ ALVARADO - DECANO	
	Teléfono: 2596500 EXT. 249 DECANO DIRECTOR DE DERECHO 233	
	E-mail: gmarriottz@ulvr.edu.ec	

DEDICATORIA

Este trabajo está dedicado a Dios sobre todas las cosas y a mi madre la Abg. María Marcela Sempértegui Pesantes, quien me ha apoyado en cada etapa de mi vida, por el amor infinito brindado de su parte, pues ella ha sido el pilar fundamental para cumplir mis metas y ahora poder alcanzar este título universitario.

Karla María Bernal Sempértegui

AGRADECIMIENTO

El agradecimiento infinito a mi madre, por siempre estar a mi lado y darme todo el apoyo que necesité durante mi carrera y en cada etapa de mi vida.

Al Dr. Tarquino Medina Antepara, mi jefe, quien desde el primer momento confió en mí, lo cual me permitió crecer tanto en lo laboral como en lo profesional.

A mi tutor el Abg. Rolando Colorado Aguirre, quien con sus conocimientos supo guiarme en todo momento.

Agradezco a la Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil, por el tiempo en el que pude ampliar mis conocimientos en sus aulas, junto a los docentes.

Karla María Bernal Sempértegui

ÍNDICE DE CONTENIDO

DECLARATORIA DE DERECHOS DEL AUTOR	
CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR	iii
CERTIFICACIÓN DE AUTORÍA	
DEDICATORIA	iv
AGRADECIMIENTO	v
ÍNDICE DE CONTENIDO	vi
INDICE DE TABLAS	viii
INDICE DE FIGURAS	ix
INTRODUCCIÓN	1
Capítulo 1	3
1.1 Planteamiento del Problema	3
1.2 Formulación del Problema	5
1.3 Sistematización	6
1.4 Justificación de la Investigación	6
1.5 Objetivo General	7
1.5.1 Objetivos Específicos.	7
1.6 Delimitación de la Investigación	7
1.7 Hipótesis	8
1.7.1 Variable Independiente.	8
1.7.2 Variable Dependiente.	8
Capítulo 2	9
2.1 Marco Teórico Referencial	9
2.1.1 Infracciones de Tránsito (Delitos y Contravenciones).	17
2.1.2 El Delito.	18
2.1.3 La contravención.	21
2.1.4 Análisis de los Artículos 377, 379 y 381.	23
2.1.5. Las Penas.	25
2.1.6. Los Sujetos en Materia Penal.	30
2.1.6.1 Sujeto Activo.	30
2.1.7 El Bien Jurídico Tutelado.	32

2.1.8 Elementos Normativos.	32
2.1.9 Verbo Rector.	33
2.1.10 Elementos Subjetivos.	34
2.1.11 Elementos Objetivos.	35
2.1.12 Lesiones de Tránsito (art. 379).	37
2.1.13 Exceso de Pasajeros en Transporte Público (art.381).	40
2.2 Marco Conceptual	43
2.2.1 Infracciones.	43
2.3 Marco Legal	44
3 capitulo 3	57
3.1 Marco Metodológico	57
3.1.1 Tipo de Investigación.	57
3.1.2 Enfoque de la Investigación.	57
3.1.3 Técnicas de la Investigación.	58
3.2 Población y Muestra	59
3.2. Matriz de Encuesta	61
3.3 Presentación y Resultados.	62
3.3.1 Entrevistas.	73
3.4 Conclusiones.	77
3.5 Recomendaciones	78
4. Bibliografía	84

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1	20
Tabla 2	22
Tabla 3	37
Tabla 4	40
Tabla 5	42
Tabla 6	59
Tabla 7	60
Tabla 8	63
Tabla 9	64
Tabla 10	65
Tabla 11	66
Tabla 12	67
Tabla 13	68
Tabla 14	69
Tabla 15	70
Tabla 16	71
Tabla 17	72

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1	63
Figura 2	64
Figura 3	65
Figura 4	66
Figura 5	67
Figura 6	68
Figura 7	69
Figura 8	70
Figura 9	71
Figura 10	72

INTRODUCCIÓN

El Código Orgánico Integral Penal, ha marcado un hito en la historia de las leyes ecuatorianas, donde su creación fue necesaria para el bienestar de los ciudadanos. Sin embargo en ciertos artículos relacionados específicamente a materia de tránsito, se les debería hacer modificaciones, las cuales ayudarían a los encargados de administrar justicia al momento de dictar sentencia, por lo que se encontró artículos en los que las sanciones dadas presentan deficiencias o falta de tipicidad, lo que ha llevado a plantearse el siguiente tópico de investigación: **“Deficiencias del Código Orgánico Integral Penal en materia de tránsito, provocan dificultad para que el juez aplique las penas con estricto sentido de justicia”**.

En la actualidad, el COIP ha sido integrado a la sociedad para que se establezca un orden, como es el caso del artículo 381, el cual es el único que sanciona a los conductores que conducen un vehículo con exceso de pasajeros, pero sólo hace referencia a transporte público, excluyendo totalmente a los conductores de los vehículos particulares, encontrándonos frente a una falta de tipicidad.

Así mismo tenemos al artículo 377 que define a la muerte culposa, que manifiesta que quien cometa este delito será sancionado con pena privativa de libertad de uno a tres años y en su segundo párrafo indica que será sancionado con pena privativa de libertad de tres a cinco años cuando el resultado dañoso es producto de acciones peligrosas, en el numeral 4 establece al conductor que haya conducido el vehículo más allá de las horas permitidas por la ley, pero como podría determinar el juzgador las horas que el conductor de ese vehículo ha estado conduciendo, no existe un horario donde se determinen las horas que un conductor puede conducir, considerando que se debería reformar este artículo para que no cause confusión al juez,

existiendo una falta de tipicidad, que de sancionarse a una persona sin tener establecido dicho horario, se estaría vulnerando el principio de legalidad

También está al artículo 379, que establece las lesiones de tránsito, el cual debe recurrir al artículo 152 para sancionar al infractor, por lo que en este caso podemos ver que existe una ley penal en blanco.

Si analizamos los artículos 377 y 379, veremos que la pena por muerte culposa va de uno a tres años y de tres a cinco años, siendo menor a la pena por lesiones culposas, establecida en el numeral 5 del artículo 152 que es de quince meses, siendo esta mayor a la pena mínima por muerte culposa que es de doce meses por accidente de tránsito, quebrantando así el principio de proporcionalidad.

En este proyecto de investigación se considerará qué cambios y reformas se deben establecer para mejorar y no interferir al momento de dictar sentencia por parte del administrador de justicia, siendo esto una justificable para tratar el tema planteado en el proyecto de tesis. Razón por la cual el tema a tratar es importante ya que aportaría de manera positiva a los jueces para sancionar a los conductores que hayan infringido estos artículos establecidos.

Debemos recalcar que, para poder llegar a una conclusión verídica, capaz de justificar la importancia y cómo brindaría un aporte a la sociedad se procederá a realizar un arduo análisis de opiniones vertidas por profesionales encuestados de Guayaquil, y fuentes de carácter secundario como libros, medios tecnológicos con información correspondiente al tópico, la conclusión será estrictamente en el proceso de investigación sobre las mejoras que se podrían plantear en el Código Orgánico Integral Penal.

Capítulo 1

TEMA:

Deficiencias del Código Orgánico Integral Penal en materia de tránsito, provocan dificultad para que el juez aplique las penas con estricto sentido de justicia.

1.1 Planteamiento del Problema

El Código Orgánico Integral Penal fue publicado en el Registro Oficial No.- 180 del lunes 10 de febrero del 2014, y entró en vigencia el 10 de agosto del 2014. En lo que corresponde a materia de tránsito propiamente dicha existen inconsistencias que en la investigación que realizaré, buscaremos la mejor alternativa para el procedimiento que adopten los administradores de justicia.

Considero que las reformas sugeridas durante el desarrollo de la investigación serán trascendentales para contar con un Código Orgánico Integral Penal, consistente en lo que respecta a la parte sustantiva y adjetiva penal, en lo que se refiere a materia de tránsito.

En el presente planteamiento del problema se requiere que el legislador analice las propuestas que surjan de esta investigación, luego analizaremos disposiciones legales que considero que deben ser replanteadas como es el caso del Art. 381 del COIP, que constituye un delito de tránsito el conducir un vehículo de servicio de transporte público con exceso de pasajeros, cuya sanción es pena privativa de libertad de seis meses a un año y la suspensión de su licencia de conducir por el mismo plazo. Pero este artículo no especifica en el texto que la sanción es aplicada también para vehículos particulares, sin embargo, los conductores de este tipo de vehículo que infringen el artículo referido, son sancionados de la misma manera que aquellos

conductores de transporte público, teniendo en cuenta que los conductores de vehículos particulares pueden impugnar estas citaciones, ya que no se encuentran inmersos en este artículo, por lo que sería apropiado que se regule la normativa en la que se incluya al conductor de vehículo particular, a efecto de que este sea sancionado por el administrador de justicia.

Otro artículo en tránsito que se requiere reformar como es el caso del Art. 377 que tipifica la muerte culposa, el cual manifiesta que cuando el resultado dañoso es producto de acciones peligrosas, en su numeral 4 indica que el conductor haya conducido el vehículo más allá de las horas permitidas por la ley, será sancionado con pena privativa de libertad de tres a cinco años, pero como podría determinar el juzgador cuantas horas ha estado conduciendo el vehículo el infractor, considerando que se debería reformar este artículo, en el que se establezca las horas que actualmente no establece la norma.

También encontramos al artículo 379, que establece las sanciones por lesiones de tránsito, el cual debe recurrir al artículo 152 para aplicar tales penas, por lo que estaríamos hablando que existe una ley penal en blanco de remisión.

Considerándose que, al cometer una lesión en un accidente de tránsito, la pena privativa de libertad es mayor a que si por el mismo accidente se produjera la muerte de la víctima, por lo cual estaríamos vulnerando el principio de proporcionalidad.

Después de la revisión exhaustiva de estos artículos, podemos darnos cuenta que al provocar un accidente de tránsito estamos refiriéndonos a un delito, los cuales serán sancionados con pena privativa de libertad, pero lo que más llama la atención es que si por causa de ese accidente se provoca la muerte, la pena para el infractor será menor a la que hubiere obtenido si solo ocasionaba lesiones culposas a la víctima, por

lo tanto podría decir que existe una deficiencia en este cuerpo legal al momento de imponer las penas por las infracciones cometidas.

Durante el desarrollo de la investigación analizaremos las disposiciones legales que son necesarias reformar porque el actual COIP en lo que respecta a tránsito, está causando inconvenientes en los procedimientos y la administración de justicia.

1.2 Formulación del Problema

Si bien es cierto con el nuevo Código Orgánico Integral Penal, aumentaron las penas, los delitos de tránsito se han ido incrementando a diario, por ejemplo los conductores de vehículos particulares que exceden la cantidad de pasajeros, al ser citado el conductor, éste puede impugnarla y si está bien fundamentada, el acto puede quedar sin sanción alguna, porque para ellos esta norma lo exime de responsabilidad al no encontrarse tipificada la sanción para este tipo de conductores, sino para los que conduzcan transporte público. Pero si no la impugnan igual será sancionado pues el juez deberá sancionar al conductor del vehículo particular que ha excedido el exceso de pasajeros, pues el artículo 381 es el único que sanciona por exceso de pasajeros, y siempre ha sido utilizado para estas sanciones. Esto nos muestra que la referida norma legal trae inconsistencias en materia de tránsito, por lo cual considero necesario que se hagan las reformas, ya que esto ha generado mucha confusión a los jueces al momento de dictar sentencia. Con el fin de conocer las inconsistencias que tiene el COIP, se ha decidido realizar una labor de investigación donde se establezca los casos en los que debe ser reformado este cuerpo legal, del mismo modo exponer las consecuencias que traen estas inconsistencias.

Así mismo la tipificación del artículo 377 el mismo que se refiere a la muerte culposa manifiesta que cuando el resultado dañoso es producto de acciones peligrosas,

en su numeral 4 indica que el conductor haya conducido el vehículo más allá de las horas permitidas por la ley, será sancionado con pena privativa de libertad de tres a cinco años, pero como podría determinar el juzgador las horas que el conductor de ese vehículo ha estado conduciendo, considerando que se debería reformar este artículo para que no cause confusión al juez al momento de dictar sentencia.

Además, podemos darnos cuenta que al provocar un accidente de tránsito estamos refiriéndonos a un delito, los cuales son sancionados con pena privativa de libertad, pero lo que más llama la atención es que si por causa de ese accidente se provoca la muerte de la víctima, la pena para el infractor la cual está establecida en el artículo 377 será menor a la que hubiere obtenido si solo ocasionaba lesiones a la víctima las que están manifestadas en el artículo 379, debiendo recurrir al artículo 152 para la aplicación de la pena por lo tanto podría decir que existe una deficiencia en este cuerpo legal al momento de imponer las penas por las infracciones cometidas.

1.3 Sistematización

¿En qué medida la falta de tipicidad podría provocar que el sistema jurídico ecuatoriano tenga deficiencias en la aplicación de sanciones en materia de tránsito?

¿Qué tipos de penas existen en materia de tránsito?

¿Qué incongruencias existen en materia de tránsito?

¿De qué manera ha afectado estas incongruencias en materia de tránsito, tipificadas en el Código Orgánico Integral Penal?

1.4 Justificación de la Investigación

La investigación que se está plasmando en este trabajo investigativo está debidamente justificado por cuanto dentro de la óptica jurídica existen inconsistencias

en lo que corresponde al Código Orgánico Integral Penal, referente a las infracciones de tránsito, y por consiguiente afecta a las perspectivas y tomas de decisiones para la comunidad. El trabajo realizado aportará a la ciudadanía y para que aplica el juez en la sala de audiencia porque hay distintos artículos los cuales se estudiarán como lo son los Art. 377, 379 y 381 que pueden ser reformados en una nueva edición del COIP para que la ley se aplique de manera justa para las personas analizadas en ambos artículos, los cuales se realizarán el estudio pertinente a lo largo del desarrollo del trabajo. Se considera importante que en este trabajo se determine las inconsistencias que trae este cuerpo legal que con mi aporte se solucione esta deficiencia que existe.

1.5 Objetivo General

Analizar el Código Orgánico Integral Penal referente a delitos de tránsito conforme lo establecen los artículos 377, 379 y 381, a efecto de proponer su reforma.

1.5.1 Objetivos Específicos.

- Establecer los casos que existan deficiencias legales en delitos de tránsito.
- Establecer las clases de reformas jurídicas en materia de tránsito a efecto de ser una mejor tipificación penal.
- Determinar qué beneficios se podrían alcanzar con las reformas a plantearse.

1.6 Delimitación de la Investigación

Esta investigación está relacionada a la falta de tipicidad que existe en el Código Orgánico Integral Penal en lo que respecta a tránsito, pues esto ha permitido que ciertos conductores sigan infringiendo la ley, ya que en ciertos casos el juez no puede

sancionar correctamente al no encontrarse bien tipificados los artículos, por lo cual algunos casos quedan en la impunidad.

1.7 Hipótesis

Sí se reforman los artículos 377, 379 y 381 del Código Orgánico Integral Penal en materia de tránsito, se lograría regular las infracciones para que el juzgador tenga la herramienta jurídica para impartir justicia.

1.7.1 Variable Independiente.

El Código Orgánico Integral Penal en lo referente a materia de tránsito.

1.7.2 Variable Dependiente.

Regular las infracciones para que el juzgador tenga la herramienta jurídica para impartir justicia.

Capítulo 2

2.1 Marco Teórico Referencial

ANTECEDENTES DE LA LEY DE TRÁNSITO EN EL ECUADOR

La primera Ley de tránsito del Ecuador fue dictada el 18 de octubre de 1963, con el fin de juzgar todas las infracciones de tránsito que se cometieran dentro del territorio Ecuatoriano, las mismas que se dividieron en delitos y contravenciones, en este cuerpo legal se crearon los juzgado de tránsito, que administraban justicia con una sola audiencia oral de juzgamiento.

Han ido evolucionando las leyes con el paso del tiempo, hasta llegar a la Ley de Transporte y Tránsito, que era la norma que primaba para los transportistas, la misma que entró en vigencia el 2 de agosto de 1996, mediante Registro Oficial No. 1002, en esta nueva ley reunió un grupo de normas y reglamentos, que serían quienes regularían el tránsito y a los medios de transporte, en su artículo 1 indicaba que eran los encargados de: (Ley de Tránsito y Transporte Terrestre)

Esta ley estaba compuesta por tres libros; el libro primero abarcaba a los Organismos y Autoridades de Tránsito y Transporte Terrestre y de la Educación para el tránsito, el libro segundo contenía las infracciones de tránsito con las respectivas penas y el Tercer Libro las normas para la jurisdicción de los juicios de tránsito y el procedimiento para ellos.

Hasta aquí podemos observar que con la creación de esta ley de tránsito hubo cambios significativos ya que se crearon nuevos procedimientos para las infracciones de tránsito, se la consideraba como una ley especial, porque contenía multas y prisión por incumplimiento a la norma.

Después de estar más de una década vigente la Ley de Tránsito de 1996, con el nuevo gobierno se creó la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, la cual entró en vigencia mediante Registro Oficial No. 398, de fecha 7 de agosto de 2008.

Las reformas que se hicieron a este cuerpo legal se enfocaron en las contravenciones, multas y licencias de conducir, ahora se agregaría a un nuevo infractor, que es el peatón, a quien se lo sancionaría de manera pecuniaria, pero si la infracción que cometiere se enmarcara como un delito de tránsito la sanción podría llegar a ser con pena privativa de libertad, si bien estas reformas se consideraron como drásticas, su aplicación fue mucho más, las autoridades de tránsito empezaron a ponerlas en práctica y aumentaron las citaciones de tránsito por contravenciones, esto genero un problema a nivel de juzgados, ya que este tipo de citaciones debían ser manejadas por los Juzgados de contravenciones de tránsito, como lo manifestaba esta ley en su artículo 147 (Ley de Tránsito y Transporte Terrestre), pero nunca fueron creados.

Por lo cual, al no encontrar solución, se acordó que los jueces de tránsito de cada provincia manejaría las contravenciones, quienes no podían dejar de juzgar ninguna de las dos infracciones, pero al no abastecerse por la cantidad de partes que ingresaban a diario en este juzgado, algunas citaciones de tránsito prescribieron, quedando sin sanción la mayoría de ellas. Es decir, esta nueva ley trajo consigo muchos problemas para los Jueces, al no existir control, los procesos no eran despachados a tiempo, pero todo esto fue consecuencia por la falta de creación de los Juzgados de Contravenciones de Tránsito.

Esta nueva ley tenía ahora seis libros, los cuales se dividían así: libro Primero DE LA ORGANIZACION DEL SECTOR; Libro Segundo DEL TRANSPORTE

TERRESTRE AUTOMOTOR; Libro Tercero DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL; Libro Cuarto DE LA PREVENCION; Libro Quinto DEL ASEGURAMIENTO; Libro Sexto DE LA COMISIÓN DE TRÁNSITO DEL GUAYAS.

La reducción de puntos a la licencia de conducir, fue lo que más conmocionó a los conductores, lo cual era aplicado tanto para delitos como contravenciones, fuera de las sanciones pecuniarias, ya que esto obligaría a los conductores a conducir con más precaución, lo que ocasionó protestas por parte de los transportistas ya que si perderían sus 30 puntos, se quedarían sin su profesión, porque para ellos sería la revocatoria definitiva de su licencia, lo que se quiso lograr con esta ley es que se redujeran los accidentes de tránsito en el país.

Esta Ley es nuevamente reformada y promulgada el 7 de marzo de 2011, estableciendo las nuevas instituciones, sus atribuciones y las nuevas competencias que estas tendrían, las detenciones de los infractores ya no serían por orden de los jueces, sino que ahora lo ordenaría un Agente Fiscal.

Además, es importante recalcar que en este cuerpo legal ya no existía la Comisión de Tránsito del Guayas sino la Comisión de Tránsito del Ecuador, quien sería la encargada de controlar el tránsito a nivel nacional, así mismo en esta nueva reforma encontramos las competencias que se le otorgaba a los diferentes municipios de cada provincia.

En el 2014 entra en debate la creación del nuevo Código Orgánico Integral Penal, el mismo que es aprobado y promulgado en Registro Oficial el 10 de febrero de 2014, el cual ahora será el encargado de sancionar a los infractores de tránsito, de imponer las penas por los delitos y contravenciones de tránsito, dejando a un lado a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

PRINCIPIOS GENERALES

La Constitución de la República del Ecuador del 2008, en su artículo 169 manifiesta: “Art. 169.- El sistema procesal es un medio para la realización de la justicia. Las normas procesales consagrarán los principios de simplificación, uniformidad, eficacia, inmediación, celeridad y economía procesal, y harán efectivas las garantías del debido proceso. No se sacrificará la justicia por la sola omisión de formalidades”.(CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, 2008)

Teniendo en cuenta que todos los principios que se encuentra en la actual legislación, toma parte de la Constitución del 2008, quien también a su vez utilizó instrumentos internacionales sobre derechos humanos, como lo menciona el artículo 2 del Código Orgánico Integral Penal “En materia penal se aplican todos los principios que emanan de la Constitución de la República, de los instrumentos internacionales de derechos humanos y los desarrollados en este Código”(CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL), que habla en forma general de los principios.

a) EL DEBIDO PROCESO

El Debido Proceso como sabemos es un derecho constitucional, en el cual esta inmerso el sistema jurídico del país, por ello nadie puede apartarse de él, todos los órganos institucionales y los procedimientos o actos que tengan los funcionarios públicos, deberán someterse a él, de no hacerlo, se estaría atentando en contra del Estado como lo manifiesta la actual Constitución de la República del Ecuador.

Para poder asegurar que se cumpla asediado de nuevas garantías y desplegadas tanto en la jurisprudencia como en la doctrina.

El Dr. Luis Cueva Carrión manifiesta que: “El debido proceso es un principio Jurídico procesal o sustantivo, según el cual toda persona tiene derecho a ciertas

garantías mínimas, tendentes a asegurar resultado justo y equitativo dentro del proceso, y permitir tener oportunidad de ser oído y hacer valer sus pretensiones frente al juez.”

El debido proceso tiene una semejanza de garantía ya establecida, para proteger los derechos, por lo que se puede decir que el debido proceso tiene como fin, proteger a las personas de las violaciones o quebrantamientos que pudiera realizar un órgano estatal o alguno de sus funcionarios, que son quienes representan a alguna entidad.

Por otra parte el Dr. Zambrano Pasquel indica que: “Entendamos por debido proceso al que se inicia, desarrolla y concluye respetando y haciendo efectivos los presupuestos, los principios y las normas constitucionales, legales e internacionales aprobadas previamente, así como los principios generales que informan el derecho procesal, con la finalidad de alcanzar una justa administración de justicia, provocando como efecto inmediato la protección integral de la seguridad jurídica del ciudadano, reconocida constitucionalmente como un derecho”.

Por lo tanto, podemos decir que el debido proceso es el derecho que tienen los ciudadanos, de carácter procesal y sustantivo, que se encuentran reconocidos por la Constitución de la República, que vela por la igualdad, los juicios justos, para que todos sea un proceso transparente.

b) PRINCIPIO DE LEGALIDAD.

Este principio proviene del latín “Nullum crimen, sine praevia lege”, lo que establece que nadie puede ser sancionado por una infracción que no esté debidamente establecida en la ley.

Su procedencia más remota es la Magna Charta Libertan, en el año 1215, lo cual está vinculado a los principios del constitucionalismo anglosajón, los monarcas en ese tiempo trataban con arbitrariedad a los súbditos ingleses y esta norma legal los protegió. También se ha señalado que este principio tiene influencias jurídicas del

derecho canónico y derecho romano, pero en realidad posee una naturaleza jurídica distinta. La formulación del principio de legalidad acusa influencia ideológica a mediados del siglo XVIII, inspirados en el triunfo que tuvo la Revolución Francesa, lo cual desencadenaría procesos de emancipación tanto en Europa como en Norteamérica.

El código Penal Paraguayo, que fue reformado en 1997, su artículo 1 establece: *“Nadie será sancionado con una pena o medida sin que los presupuestos de la punibilidad de la conducta y la sanción aplicable se hallen expresa y estrictamente descritos en una ley vigente con anterioridad a la acción u omisión que motive la sanción”*. (PARAGUAY, 2016)

Así también la normativa Penal Boliviana, reformada en 1972, en su artículo 4 establece: *“Nadie será sancionado con una pena o medida sin que los presupuestos de la punibilidad de la conducta y la sanción aplicable se hallen expresa y estrictamente descritos en una ley vigente con anterioridad a la acción u omisión que motive la sanción”*.

La Constitución del Ecuador, en su artículo 24, numeral 1, manifiesta: *“...Nadie podrá ser juzgado por un acto u omisión que al momento de cometerse no esté legalmente tipificado como infracción penal, administrativa o de otra naturaleza, ni se le aplicará una sanción no prevista en la Constitución o la ley...”*(CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, 2008)

Con estos antecedentes, se puede decir que el principio de legalidad, tiene como fin proteger al ciudadano, previniendo todo tipo de violencia institucional que se crea a partir de la tipificación de los delitos.

Es por ello que Claus Roxin, hace énfasis en que *“un estado de derecho debe proteger al individuo no sólo mediante el Derecho Penal, sino también del Derecho*

Penal”, por lo que este principio excluye a quien arbitrariamente se apropiara del poder coercitivo

c) PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD

EL Principio de proporcionalidad según los tratadistas de Derecho Constitucional, en los distintos países iberoamericanos, son diferentes, pero con el mismo cause que lleva a un mismo principio lógico de razonamiento, esto es darle el legítimo derecho proporcional a cada área de las que le corresponde en su origen de lo que se emprende, aquí vamos ver diferentes opiniones que nos hablan sobre este principio:

Para Jorge Baquerizo y Erick Leuschner, hacen un análisis profundo de este principio, el cual tiene una relación directo con el poder público, el cual es el encargado de poner ciertos límites a algunos derechos que tienen los ciudadanos, tratando de mantener un equilibrio y proteger los intereses colectivos sobre los individuales y establecen que: *“el objeto del principio de proporcionalidad siempre será examinar si la utilización de un determinado medio (la imitación del ámbito de autodeterminación individual) es proporcional para la consecución de un cierto fin (el bien público al que aquella limitación ordena)”*

Así mismo Carlos Bernal Pulido, manifiesta que: *“El principio de proporcionalidad es un principio general del Derecho que, en un sentido muy amplio, obliga al operador jurídico a tratar de alcanzar el justo equilibrio entre los intereses en conflicto, el mismo que se aplica, cuando se debe concretar y fundamentar una reforma”*.

Luego de los análisis que hacen sobre el principio de proporcionalidad estos tratadistas, hacemos la conclusión de que este principio tiene por objeto principal implantar los límites que tienen los administradores de justicia con el fin de evitar

lesiones futuras a los derechos que pueden terminar afectados. Podemos darnos cuenta de que lo que este principio busca es la protección de los derechos colectivos sobre los derechos individuales, cuando en realidad a quien se afecta es al bien jurídico superior, por lo que las limitaciones deben ser aplicadas por el poder público, para que se logre equilibrar a estos derechos.

Por lo tanto, este principio lo que busca es hacer un equilibrio entre la aplicación de la pena y la gravedad del delito que se ha cometido, siempre tratando de proteger al bien jurídico.

b) PRINCIPIO DE SEGURIDAD JURIDICA

La Seguridad Jurídica se establece en todas las normas legales, como corolario de la norma constitucional, mediante la cual se determina las facultades y derechos del que gozan todos los ciudadanos que habitan en el territorio del Estado Ecuatoriano.

Es la garantía que le da el Estado a los ciudadanos, de que se sus derechos en los procesos judiciales, sean respetados.

El tratadista Antonio Fernández Galiano, en su Introducción a la Filosofía del Derecho, expresa que: “Específicamente, la seguridad jurídica se refiere a las situaciones completas de los particulares dentro del orden del derecho. Este debe proporcionar seguridad al individuo en el sentido de que en todo momento sepa con entera claridad hasta donde llega su esfera de actuación jurídica y donde empieza la de los demás, que conozca con plena certeza a lo que le compromete una declaración de voluntad, y en general, las consecuencias de cualquier acto que él o los otros realicen en la órbita del derecho; que pueda prever con absoluta certidumbre los resultados de la aplicación de una norma, en fin, que en todo instante pueda contemplar deslindados con perfecta nitidez, los derechos propios y los ajenos”.

La Constitución de la República en su artículo 88 establece: “El derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes”.(CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, 2008)

Así mismo el Código Orgánico de la Función Judicial en el artículo 25 manifiesta: “PRINCIPIO DE SEGURIDAD JURIDICA. - Las juezas y jueces tienen la obligación de velar por la constante, uniforme y fiel aplicación de la Constitución, los instrumentos internacionales de derechos humanos, los instrumentos internacionales ratificados por el Estado y las leyes y demás normas jurídicas”.

2.1.1 Infracciones de Tránsito (Delitos y Contravenciones).

La palabra infracción etimológicamente viene del latín “infractio, infractionis que significa la rotura total o interna y finalmente quebrantamiento total de una norma”(Real Academia Española, 2011),es decir que es la transgresión de una norma legal.

Partiendo de esta definición en general, vamos a tratar específicamente a las infracciones de tránsito, las cuales serán parte de nuestro tema de estudio en esta tesis.

Las infracciones de tránsito son el incumplimiento de las normas que cometen los conductores de vehículos, trayendo esto consigo sanciones, sean estas pecuniarias o con penas privativas o no privativas de libertad. Las mismas que son de acciones u omisiones culposas, es decir que no traen consigo la intención de causar daño

Existen varios conceptos sobre infracciones de tránsito, para Guillermo Cabanellas, en su diccionario jurídico, establece que: “una infracción de tránsito es la transgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de una ley, pacto o tratado. Denominación genérica de todo lo punible, sea delito o falta” (CABANELLAS, 2008)

El Código Orgánico Integral Penal en su artículo 371 manifiesta que: “*Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial*”(CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, 2014).

Así también el artículo 19 de la ley ibídem establece: “Las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones”(CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL).

Existen diferentes conceptos de infracciones, pero en el área de estudio de tránsito se analizan estrictamente aquellas que van relacionadas con un ámbito de seguridad en vías públicas y aquellas que involucren a medios de transporte, nos referimos específicamente a los accidentes de tránsito.

Así mismo por el hecho de ser accidentes de tránsito, son generalmente culposos ya que se producen por circunstancias no deseadas, es decir que no se tuvo la voluntad de hacerlo, es decir sin la intención de causar daño alguno a la víctima.

Las infracciones de tránsito son diversas, si bien sabemos las más graves suelen ser las que ponen en riesgo la vida del conductor del vehículo como la de la víctima. La gran mayoría de infracciones de tránsito ocurren porque los conductores no cumplen con las leyes establecidas en el Código Orgánico Integral Penal

2.1.2 El Delito.

El delito es el hecho, donde el hombre es el sujeto principal, pues es quien lo comete, al no estar permitido por alguna norma jurídica lo hace típico, también lo hace antijurídico porque se vulneran los derechos de las otras personas al infringir las normas y culpable porque es responsable del acto y da lugar que se imponga una sanción.

Para Claus Roxin, el delito es “acción (manifestación de la personalidad), típica (“*nullum crimen*”), antijurídica (soluciones sociales de conflictos), culpable (necesidad

de pena más cuestiones preventivas) y que cumple otros eventuales presupuestos de punibilidad”

Así mismo para el tratadista Eugenio Zaffaroni, el delito “es una conducta humana individualizada mediante un dispositivo legal (tipo) que revela su prohibición (típica), que por no estar permitida por ningún precepto jurídico (causas de justificación), es contraria al orden jurídico (antijurídica) y que, por serle exigible al autor que actuase de otra manera en esa circunstancia, le es reprochable culpable”

Los delitos pueden ser dolosos, culposos y preterintencionales, los cuales son con intención de ocasionar daño a una o varias personas o simplemente por imprudencia del infractor los cuales son de tránsito.

También existen otras definiciones de delito:

“Un delito es un comportamiento que ya sea por propia voluntad o por imprudencia, resulta contrario a lo establecido por la ley. El delito, por lo tanto implica una violación de las normas vigentes, lo que hace que merezca una pena”.(Porto, 2012)

El delito en general, es el que ya se por voluntad propia o por algún descuido, quebranta la ley, por lo que podemos decir que es una conducta que va en contra de las normas legales.

Esto implica que es una transgresión a las normas existentes, lo que ocasiona que sea sancionado, una vez que se ha definido qué tipo de delito es el que se ha cometido se impondrá que pena que vaya acorde con la infracción.

Existen tres tipos de delitos. El Delito Doloso es el que se comete con voluntad, es decir con la intención de causar daño, el Delito Culposos es cometido por imprudencia, sin la intención de causar daño alguno y el Delito Preterintencional, el que producto de una acción ocasionó más daño del que se quiso causar.

Los delitos de tránsito se encuentran tipificados en la Sección Segunda del Capítulo VIII del Código Orgánico Integral Penal, y a continuación se enumeran:

Tabla 1

Artículo	Delito	Pena:	Sanción: licencia de conducir
376	Muerte causada por conductor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes.	De 10 a 12 años.	Revocatoria definitiva de la licencia.
377	Muerte culposa.	De 1 a 3 años.	Suspensión de licencia de conducir por 6 meses una vez cumplida la pena.
378	Muerte provocada por negligencia de contratista o ejecutor de obra.	Pena privativa de libertad de 3 a 5 años.	Sin reducción de puntos.
379	Lesiones causadas por accidente de tránsito.	Se aplicará las sanciones previstas en el Art. 152 reducidas en $\frac{1}{4}$ de la pena	Reducción de 10 puntos.

		mínima prevista en cada caso.	
380	Daños materiales.	Sera sancionado con multa de dos salarios básicos unificados.	Reducción de 6 puntos.
381	Exceso de pasajero en transporte público.	Pena privativa de libertad de 6 meses a 1 año.	Suspensión de licencia por el mismo tiempo.
382	Daños mecánicos previsibles en transporte público.	Pena privativa de libertad de 30 a 180 días.	Suspensión de la licencia por el mismo tiempo.

Fuente: Bernal, K. (2016)

2.1.3 La contravención.

La contravención es un acto que se encuentra tipificado en la ley y que trae consigo una sanción o castigo para todo aquel que lo comete, pues el hecho de infringir la ley ya se entiende como un error y por lo tanto esto acarrea consecuencias como lo es recibir la sanción correspondiente.

Las contravenciones son de diferente tipo y se aplican en diversos aspectos, esto es desde el comportamiento humano en la sociedad hasta cuando se conduce un vehículo a motor.

El tratadista Francisco Carrara manifiesta que “contravención, se deriva de contra y venio, que traducido al Español significa ir contra la ley, chocar contra ella, expresando así la esencia especial de los hechos de la policía, que consiste en la simple contradicción material del hecho contra la ley, independientemente de la intención dolosa y de la conciencia de violarla”

Partiendo de su etimología, podemos decir que contravención una transgresión a las normas de carácter menor, por lo cual no tienen suficientes motivos para que sea considerada como un delito.

En el diccionario Jurídico Elemental de Guillermo Cabanellas, encontramos que contravención “es falta que se comete al no cumplir lo ordenado.” (CABANELLAS, 2008)

Las contravenciones de tránsito podrán ser sancionadas con penas privativas o no privativas de libertad, esto depende del tipo de contravención que el conductor del vehículo ha cometido y queda a potestad del juez.

Por lo tanto, en pocos casos y dependiendo de la contravención, la persona quedará privada de su libertad, la sanción generalmente es con multa, que lo hará tomar conciencia de lo cometido.

A continuación, se detallan las contravenciones de tránsito y sus sanciones:

Tabla 2

Clases de contravenciones	Penas privativas de libertad.	Multa: Salario básico Unificado.	Sanción: documento de conducir.
Primera clase	3 días	1 S.B.U.	10 puntos
Segunda clase	----	50% del S.B.U.	9 puntos

Tercera clase	----	40% del S.B.U.	7 puntos
Cuarta clase	----	30% del S.B.U.	6 puntos
Quinta clase	----	15% del S.B.U.	4,5 puntos
Sexta clase	----	10% del S.B.U.	3 puntos
Séptima clase	----	5% del S.B.U.	1-5 puntos

Fuente: Bernal, K. (2016)

2.1.4 Análisis de los Artículos 377, 379 y 381.

2.1.4.1 La Muerte Culposa (Art. 377).

Efraín Torres, manifiesta que: “En efecto, este tipo de delito se produce con conciencia y voluntad, es decir por causa esencialmente dolosa, ya que era conocido perfectamente por el infractor”.

Por lo que podemos decir que la muerte culposa causada por un accidente de tránsito en ocasiones es por imprudencia del conductor del vehículo, al no tener la precaución necesaria para evitar tal accidente, como es el caso de conducir a exceso de velocidad sabiendo cuales son los límites establecidos dentro y fuera de la ciudad, y aun a sabiendas de esto, comete la infracción.

También están los conductores que conocen que su vehículo está en malas condiciones o que las llantas se encuentran en mal estado, circulan normalmente por las calles, pudiendo esto provocar un accidente aún peor, ya que, con todo esto, está

consciente de lo que puede suceder y al ocasionar un accidente por su negligencia, deberá ser sancionado por no acatar leyes.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, hasta julio de 2014 era la que sancionaba a los conductores que cometían infracciones de tránsito, aplicaba penas privativas de libertad y no privativas de libertad, se empleó la reducción de puntos en la licencia de conducir, según el tipo de infracción que este haya cometido, además de las sanciones pecuniarias, luego entró en vigencia el nuevo Código Orgánico Integral Penal, en agosto del mismo año, el cual absorbió a las infracciones de tránsito, por lo cual sería éste quien se encargaría de sancionar ahora a los conductores.

Por lo cual haremos una breve comparación entre la LOTTTSV y el Código Orgánico Integral Penal, como variaron las penas con este cambio.

La LOTTTSV en su artículo 127 sancionaba a la muerte culposa con pena privativa de libertad de tres a cinco años, más la suspensión de la licencia de conducir por el mismo tiempo y multa de veinte remuneraciones básicas unificadas del trabajador, cuando el accidente de tránsito había sido ocasionado por las siguientes circunstancias:

“a) Negligencia;

b) Impericia;

c) Imprudencia;

d) Exceso de velocidad;

e) Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo;

f) Inobservancia de la presente Ley y su Reglamento, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito”.(Ley

Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial)

Mientras que, en el actual Código Orgánico Integral Penal, en el artículo 377, sanciona por la muerte culposa al conductor, con pena privativa de libertad de uno a tres años y se le suspende su licencia de conducir por seis meses posterior a cumplir con la pena. En su segundo párrafo indica que será sancionado por la misma muerte culposa con pena privativa de libertad de tres a cinco años, el conductor que haya producido daños por:

“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”(CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL)

2.1.5. Las Penas.

Guillermo Cabanellas, en su diccionario Jurídico elemental, establece por penas “Al conjunto de normas jurídicas correspondientes al Derecho público, que regulan las relaciones entre el Estado y los particulares, destinatarios de ellas, y que hacen posible la aplicación del derecho penal a los casos concretos, con el propósito de conservar el orden social” (CABANELLAS, 2008)

Mientras que el artículo 58 del COIP manifiesta “La clasificación en cuanto a las penas que se imponen en virtud de sentencia firme, con carácter principal o accesorio, son privativas, no privativas de libertad y restrictivas de los derechos de

propiedad, de conformidad con este Código”.(CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL)

2.5.1.1. La Pena Privativa de Libertad.

La pena privativa de libertad es la que se impone por el juzgador como resultado de un proceso penal, el cual radica en quitar a una persona su libertad ambulatoria, y para el cumplimiento de la misma el sentenciado deberá cumplir con esta pena en el centro de privación de libertad.

Artículo 59.- Penas privativas de libertad.- Las penas privativas de libertad tienen una duración de hasta cuarenta años.

La duración de la pena empieza a computarse desde que se materializa la aprehensión.

En caso de condena, el tiempo efectivamente cumplido bajo medida cautelar de prisión preventiva o de arresto domiciliario, se computará en su totalidad a favor de la persona sentenciada.(CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL)

La duración de la pena en efecto como dice el C.O.I.P. en el referido artículo, se materializa al momento en que pierde la libertad por la infracción cometida, en este caso será por el delito de tránsito por muerte culposa, quien será sancionado con pena privativa de libertad de 1 a 3 años.

2.5.1.2. Penas no Privativas de Libertad.

El artículo 60 de este cuerpo legal define cuales son las penas no privativas de libertad:

- “1. Tratamiento médico, psicológico, capacitación, programa o curso educativo.
2. Obligación de prestar un servicio comunitario.

3. Comparecencia periódica y personal ante la autoridad, en la frecuencia y en los plazos fijados en sentencia.

4. Suspensión de la autorización o licencia para conducir cualquier tipo de vehículo.

5. Prohibición de ejercer la patria potestad o guardas en general.

6. Inhabilitación para el ejercicio de profesión, empleo u oficio.

7. Prohibición de salir del domicilio o del lugar determinado en la sentencia.

8. Pérdida de puntos en la licencia de conducir en las infracciones de tránsito.

9. Restricción del derecho al porte o tenencia de armas.

10. Prohibición de aproximación o comunicación directa con la víctima, sus familiares u otras personas dispuestas en sentencia, en cualquier lugar donde se encuentren o por cualquier medio verbal, audiovisual, escrita, informático, telemático o soporte físico o virtual.

11. Prohibición de residir, concurrir o transitar en determinados lugares.

12. Expulsión y prohibición de retorno al territorio ecuatoriano para personas extranjeras.

13. Pérdida de los derechos de participación.

La o el juzgador podrá imponer una o más de estas sanciones, sin perjuicio de las penas previstas en cada tipo penal”.(CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL)

En los últimos años, con la humanización del derecho, varios países han ido implementando penas que sustituyan a la privación de libertad, que sean menos aflictivas, ya que la mayoría de centros penitenciarios se encuentran en crisis.

A estas penas se les ha dado diferentes definiciones como sustitutivos penales, medidas alternativas, entre otras expresiones según cada Estado.

En la doctrina y el derecho comparado a estas penas se les ha dado diferentes expresiones tales como medidas alternativas, sustitutivos penales o subrogados penales, entre otros según el criterio jurídico de cada Estado.

Se podría decir que las sanciones que evitan la aplicación de penas privativas de libertad, que hacen menos daño al individuo, según el tipo de delito, son las penas no privativas de libertad.

2.1.5.1. Las Penas Restrictivas de los Derechos de Propiedad.

Estas penas son las que impone el juzgador, las cuales tienen como finalidad la restricción sobre el uso y derecho que se tiene sobre los bienes sobre el procesado.

En las leyes ecuatorianas, además de las sanciones de las penas privativas de la libertad, son las penas restrictivas de propiedad, lo cual no es otra cosa que el pago pecuniario de una reparación económica, y el juzgador para garantizar el acatamiento de esta pena podrá gravar los bienes del sancionado para su efectivo cumplimiento, es decir el imputado no podrá hacer el uso total de sus bienes, sean estos muebles, inmuebles, cuentas bancarias.

El C.O.I.P. en su Artículo 69, manifiesta que:

“Penas restrictivas de los derechos de propiedad.- Son penas restrictivas de los derechos de propiedad:

1. Multa, cuyo valor se determina en salarios básicos unificados del trabajador en general. La multa debe pagarse de manera íntegra e inmediata una vez que la respectiva sentencia se ejecutorie. No obstante, cuando la persona sentenciada demuestre su incapacidad material para cancelarla en las condiciones antes previstas, la o el juzgador podrá autorizar que su cumplimiento se realice de la siguiente manera:

- a) Pago a plazos o por cuotas durante el mismo tiempo de la condena
- b) Condonación de una parte de la multa si, además, se demuestra extrema pobreza.
- c) Servicio comunitario equivalente, únicamente en las infracciones sancionadas con penas privativas de libertad de un día a seis meses.

2. Comiso penal, procede en todos los casos de delitos dolosos y recae sobre los bienes, cuando estos son instrumentos, productos o réditos en la comisión del delito. No habrá comiso en los tipos penales culposos. En la sentencia condenatoria, la o el juzgador competente dispondrá el comiso de:

- a) Los bienes, fondos o activos, o instrumentos equipos y dispositivos informáticos utilizados para financiar o cometer la infracción penal o la actividad preparatoria punible.
- b) Los bienes, fondos o activos, contenido digital y productos que procedan de la infracción penal.
- c) Los bienes, fondos o activos y productos en los que se transforman o convierten los bienes provenientes de la infracción penal.
- d) El producto del delito que se mezcle con bienes adquiridos de fuentes lícitas; puede ser objeto de comiso hasta el valor estimado del producto entremezclado.
- e) Los ingresos u otros beneficios derivados de los bienes y productos provenientes de la infracción penal.

Cuando tales bienes, fondos o activos, productos e instrumentos no pueden ser comisados, la o el juzgador dispondrá el pago de una multa de idéntico valor, adicional a la prevista para cada infracción penal”.

En este delito también encontramos que es sancionado con pena restrictiva de los derechos de propiedad, pues a más de la sanción con pena privativa de libertad, será

impuesta una multa, la cual está tipificada en el art. 70 de este cuerpo legal, que será de cuatro a diez salarios básicos unificados, de acuerdo al tiempo que el infractor sea privado de su libertad.

2.1.6. Los Sujetos en Materia Penal.

Por sujetos se entiende a aquellas personas que participan directa o indirectamente en el delito; es decir, quien comete la conducta antisocial tipificada por la ley como delito o aquella que, ya sea que la recienta directamente en su persona o en sus bienes que es la víctima o quien sin recibirla de manera directa, sufre de una afectación o un menoscabo por esa conducta de forma indirecta, que en este caso sería conceptualizado como ofendido.(DERECHO PENAL I)

2.1.6.1 Sujeto Activo.

Es el autor, o sea quien realiza la conducta, ya sea prohibitiva o imperativa indicada en la ley penal; se llama también, delincuente, agente o criminal. Esta última noción se maneja más desde el punto de vista de la criminología. Es conveniente afirmar, desde ahora, que el sujeto activo será siempre una persona, independientemente del sexo, edad (la minoría de edad; da lugar a la inimputabilidad), nacionalidad y otras características. Cada tipo (descripción legal de un delito), señala las calidades o caracteres especiales que se requieren para ser sujeto activo.(ELEMENTOS DEL TIPO PENAL)

En otro concepto tenemos que el sujeto activo es “Es la persona individual con capacidad penal que realiza la conducta típica. Solamente una persona individual puede cometer delitos. Aún en los casos de asociación criminal, las penas recaen solo en sus

miembros integrantes. Solo en la persona individual se da la unidad de voluntad y el principio de individualidad de la pena”.(TEORÍA DEL DELITO)

Por sujeto activo en cuanto a la participación, se conoce al o a los victimarios, delincuentes, y que de acuerdo al momento procesal en el que se encuentre la investigación del delito, se conceptualiza de manera distinta, es decir, en el momento de la investigación, se lo identifica como el sospechoso, pues sólo existen indicios de la comisión del delito, mismos que se investigan, y al comprobarse el hecho delictivo y su modo de participación en él, también conocido como el cuerpo del delito y probable responsabilidad, se deberá resolver.(DERECHO PENAL I)

En el delito analizado, el sujeto activo del delito puede ser cualquier persona.

2.6.1.2 Sujeto Pasivo.

Es el titular del bien jurídico, quien ha sido afectado por la acción u omisión típica. Por lo general, se le denomina también víctima u ofendido, en cuyo caso una persona jurídica puede ser sujeto pasivo de un delito, como en los delitos patrimoniales y contra la Nación, entre otros. En principio, cualquier persona puede ser sujeto pasivo; sin embargo, dadas las características de cada delito, en algunos casos el propio tipo señala quién puede serlo y en qué circunstancias.(ELEMENTOS DEL TIPO PENAL)

Así mismo, “Se entiende por sujeto pasivo a quien recibe la lesión o perjuicio, a quien se lo reconoce como la víctima u ofendido. A la víctima se la conceptualiza, como ya se explicó, es quien recibe el daño, ya sea en su integridad física o en sus bienes, y el sujeto indirecto es el ofendido, que, si bien no recibe directamente el daño provocado por el sujeto activo del delito, si lo recibe de manera material.

Los sujetos pasivos del delito pueden ser:

- La Persona Individual.

- La Persona moral que puede ser lesionado en su fama, su propiedad o su crédito.
- La Sociedad
- El Estado”.(<http://definicionlegal.blogspot.com/2012/03/sujetos-del-delito.html>)

2.1.7 El Bien Jurídico Tutelado.

Es el derecho que el legislador ha seleccionado para protegerlo mediante una norma penal; por ello se le denomina bien jurídico tutelado u objeto jurídico. Los bienes jurídicos son los valores ideales (inmateriales) de orden social sobre los que descansa la armonía, la paz social, y la seguridad de la vida en sociedad. El legislador elige determinado valor y al protegerlo mediante una norma penal, adquiere el nombre de bien jurídico penalmente protegido o tutelado. Por ejemplo, la libertad, el patrimonio, la salud, la seguridad colectiva, el honor etc. Por ello se le denomina el objeto jurídico del delito. Se complementación el objeto material de la acción sobre lo que recae protección como un bien mueble, inmueble, o la integridad física. La importancia del bien jurídico constituye el desarrollo del principio de intervención mínima del Estado, el cual selecciona como bienes jurídicos los más relevantes para el derecho penal y que las otras ramas del derecho han fracasado en proteger. Todo delito tiene un bien jurídicamente protegido.(ELEMENTOS DEL TIPO PENAL)

2.1.8 Elementos Normativos.

Los elementos normativos son aquellos que requieren valoración por parte del intérprete o del juez que ha de aplicar la ley. Esta valoración puede proceder de

diversas esferas y tener por base tanto a lo radicado en el mundo físico como perteneciente al mundo psíquico.

Elementos normativos o necesitados de complementación son todos aquellos en los cuales el tribunal de justicia no se satisface con una simple constatación de la descripción efectuada con la ley, sino que se ve obligado a realizar otra para concretar más de cerca la situación del hecho. Aquí cabe distinguir; elementos permanentes cognoscitivos, en los que los tribunales valoran de acuerdo con datos empíricos, y elementos del tipo valorativos o necesitados de valoración, en que el tribunal adopta una actitud valorativa emocional.

Es decir este tipo de elementos se refiere a hechos o circunstancias que sólo pueden pensarse o imaginarse bajo el presupuesto lógico de una norma, por lo que incluyen los conceptos jurídicos propios, los conceptos referidos a valor y los conceptos referidos al sentido.

(<https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/1/44/7.pdf>)

2.1.9 Verbo Rector.

El verbo es la parte más importante de una oración. La conducta descrita en el tipo se plasma en una oración gramatical. Por lo anterior el verbo rector ha sido llamado “núcleo rector del tipo”. Núcleo Rector es la forma verbal que nutre antológicamente la conducta típica de tal manera que ella gira en derredor del mismo. La importancia de lo dicho radica en que la interpretación que sobre la norma hacen jueces, magistrados, fiscales y abogado sen su diario administrar o participar en la administración de justicia entre los seres humanos, es básicamente interpretación del verbo rector en ellas planteado. La oración o norma conducta, puede tener varios verbos, pero sólo uno será el verbo rector y este se distingue de los demás que el

legislador ha empleado, en que el primero es principal y los demás son accesorios. Si se trata de un tipo compuesto, en cada uno de ellos existirá un verbo rector. El delito es una acción u omisión determinada y expresada gramaticalmente por un verbo en cualquiera de sus formas (-ar-er o-ir). La fórmula legal, generalmente sitúa al verbo rector dentro de un cúmulo de circunstancias (tiempo, medios, modalidades, móviles, etc.). (<https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/1/44/7.pdf>)

2.1.10 Elementos Subjetivos.

La parte subjetiva del tipo se haya constituida siempre por la voluntad, dirigida al resultado (en los delitos imprudentes y en los de mera actividad), y a veces por especiales elementos subjetivos. Por lo que los elementos subjetivos pertenecerán al mundo psíquico del agente o de un tercero, en tal virtud, los identificaríamos a nivel de intangibles, inmateriales, pero perceptibles por medio de los sentidos. (<https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/1/44/7.pdf>)

Se consideran elementos subjetivos a las referencias al mundo interno o anímico del autor. Se trata de un conjunto de condiciones vinculadas a la finalidad y al ánimo del sujeto activo que tiene la virtud de imprimir significación personal a la comisión del hecho, superando así, la mera acusación material objetivamente demostrada. El hecho representa el acontecimiento de una persona que quiere y conoce, la perpetración del acto y, a veces, se agrega un ánimo específico e, incluso con un ingrediente tendencial en el sujeto. (<https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/1/44/7.pdf>)

2.1.11 Elementos Objetivos.

La parte objetiva del tipo abarca el aspecto externo de la conducta. En los delitos de resultado, es preciso además que este se produzca en términos tales que pueda ser imputado objetivamente a la conducta.

Por otra parte, el aspecto objetivo del tipo penal, traducido en sus elementos nos recuerda con lo que añejamente se entendía como el cuerpo del delito, este se definía a partir de los elementos materiales del delito, como la objetividad jurídica que está formada por un objeto irreal, de indiscutible repercusión sistematizadora e interpretativa

Por lo tanto, los elementos objetivos, serán las exigencias de índole material, externo o material previstas por el tipo penal.

Análisis del Tipo Penal

El tipo penal es el delito, en este caso específicamente nos referimos a la muerte culposa por accidente de tránsito, en el cual está el sujeto activo del delito, quien siempre será el que comete la infracción y este puede ser cualquier persona, sea el conductor del vehículo, como el peatón, no se definirá quien es el responsable del delito hasta que no se pruebe quien fue el culpable del accidente de tránsito, así mismo tenemos al sujeto pasivo que también puede ser cualquier persona, pues es quien recibe el daño producto del accidente de tránsito, ya que por la imprudencia de un peatón, el conductor del vehículo puede ocasionar la muerte de este.

El Estado es el encargado de proteger mediante las normas al bien jurídico, en lo que respecta a muerte culposa, se precautela la vida, pues al ocasionarse un accidente de tránsito el cual provocara la muerte, se violentaría este bien jurídico tutelado vida.

Los elementos normativos, en lo que respecta a los delitos de tránsito, son los que se encargan de que las personas, en este caso los conductores, respeten las leyes de

tránsito, para que así haya una reducción de accidentes de tránsito, interviniendo aquí las campañas de concientización de seguridad vial.

El verbo rector en la muerte culposa, será siempre el de ocasionar, pues como consecuencia de un accidente de tránsito se puede ocasionar la muerte de una o más personas, siendo siempre por la imprudencia que existe tanto para los peatones como para los conductores de los vehículos.

El elemento subjetivo, es la voluntad que tiene el infractor, pero en este caso, al ser un delito de tránsito, siempre será un delito culposo, y tendrá únicamente la voluntad positiva de no cumplir con la ley con la ley.

El elemento objetivo, es el acto o la acción, en este caso es el daño que se causó al no respetar las leyes de tránsito y provocó una muerte, siendo esta meramente culposa.

Además, podemos observar que en lo que respecta a las penas, por muerte culposa, la pena mínima es de doce meses, mientras que por lesiones culposas en concordancia con el artículo 152 la pena será de quince meses, existiendo una violación al principio de proporcionalidad

Así mismo se sanciona por conducir un vehículo más allá de las horas permitidas por la ley, pero no encontramos establecido en ninguna ley cuánto tiempo puede una persona conducir un vehículo, como podría el juzgador aplicar una sanción para el infractor, como determinaría el tiempo que estuvo conduciendo su vehículo, por lo cual existiría una violación al principio de legalidad, pues no existe tal norma.

Tabla 3

MUERTE CULPOSA (desde el 10/08/2014 hasta el 31/03/2017)				
AÑO	2014	2015	2016	2017
CAUSAS INGRESADAS	83	185	229	44
SENTENCIAS CONDENATORIAS DICTADAS	4	25	37	9
PORCENTAJE (%)	5%	14%	17%	20%

Fuente: Consejo de la Judicatura del Guayas

2.1.12 Lesiones de Tránsito (art. 379).

Se conoce como una lesión de tránsito al golpe o herida que ha producido el conductor de un vehículo en un accidente, teniendo en cuenta que estas lesiones son culposas, ya que no existe en ningún momento con la intención de ocasionar daño alguno, para que se pueda determinar la sanción que se va imponer al conductor que causó la lesión en el accidente de tránsito, el médico legal debidamente acreditado por el Consejo de la Judicatura, deberá hacer una valoración médica y dará a conocer mediante un informe, el tiempo de incapacidad que esta lesión le provocó a la víctima, las cuales se aplicarán de acuerdo al artículo 152 de este cuerpo legal

Para Guillermo Cabanellas, en su diccionario jurídico elemental establece que: *“Las lesiones son los daños que fueron hechos injustamente al cuerpo o a la salud de una persona”*. (CABANELLAS, 2008)

Volveremos a realizar una comparación entre la LOTTTSV y el C.O.I.P., sobre las sanciones.

En la LOTTTSV encontrábamos en el artículo 131 las sanciones para el conductor que causare alguna lesión en un accidente de tránsito, provocando alguna incapacidad física o enfermedad pero siempre que no exceda los quince días, y que los

daños materiales no sobrepasen los cuatro salarios básicos unificados, era sancionado como una multa de tres salarios básicos unificados y la reducción de 12 puntos en su licencia de conducir. Si el conductor del vehículo reincidía se lo sancionaba con quince días de prisión

En el actual COIP las lesiones que sean causadas por un accidente de tránsito, son impuestas con penas privativas de libertad, con la diferencia que estas serán impuestas en base a las sanciones previstas en el artículo 152, reducidas en un cuarto de la pena mínima, más la reducción de diez puntos a la licencia de conducir.

Como podemos observar, las penas que se imponían con la LOTTTSV, eran de acuerdo a las lesiones, y se encontraban en el mismo artículo las sanciones, mientras que en la actual codificación se debe recurrir a otro artículo para que sean impuestas, provocando esto una dificultad para el juez al momento de dictar sentencia.

Como se hace referencia en el punto anterior, aquí podemos analizar que la sanción para este delitos será la pena privativa de libertad y la pena restrictiva de los derechos de propiedad, pues a más de ser recluso en el centro de privación de libertad, deberá pagar una multa de acuerdo al tiempo que sea privado de su libertad, y si no se cumpliera con lo ordenado, el juzgador tendrá la potestad de gravar los bienes del sancionado hasta que cumpla con la pena.

Análisis del Tipo Penal

El tipo penal es el delito, en este caso serán las lesiones por accidente de tránsito, en el cual está el sujeto activo del delito, quien siempre será el que comete la infracción y este puede ser cualquier persona, sea el conductor del vehículo, como el peatón, no se definirá quien es el responsable del delito hasta que no se pruebe quien fue el culpable del accidente de tránsito, así mismo tenemos al sujeto pasivo que

también puede ser cualquier persona, pues es quien recibe el daño producto del accidente de tránsito, ya que por la imprudencia de un peatón, el conductor del vehículo puede ocasionar lesiones de este.

El Estado es el encargado de proteger mediante las normas al bien jurídico, en lo que respecta al delito de lesiones, se precautela la vida y la integridad física, pues al ocasionarse un accidente de tránsito se pueden producir lesiones, se violentaría este bien jurídico tutelado integridad física.

Los elementos normativos, en lo que respecta a los delitos de tránsito, son los que se encargan de que las personas, en este caso los conductores, respeten las leyes de tránsito, para que así haya una reducción de accidentes de tránsito, interviniendo aquí las campañas de concientización de seguridad vial.

El verbo rector en las lesiones, siempre será el de ocasionar, pues como consecuencia de un accidente de tránsito se puede ocasionar lesiones, siendo siempre por la imprudencia que existe tanto para los peatones como para los conductores de los vehículos.

El elemento subjetivo, es la voluntad que tiene el infractor, pero en este caso, al ser un delito de tránsito, siempre será un delito culposo, y tendrá únicamente la voluntad positiva de no cumplir con la ley con la ley.

El elemento objetivo, es el acto o la acción, en este caso es el daño que se causó al no respetar las leyes de tránsito y provocó que haya lesiones, siendo estas meramente culposas.

Tabla 4

LESIONES (desde el 10/08/2014 hasta el 31/03/2017)				
AÑO	2014	2015	2016	2017
CAUSAS INGRESADAS	465	1216	1914	472
SENTENCIAS CONDENATORIAS DICTADAS	17	275	386	114
PORCENTAJE (%)	4%	23%	20%	24%

Fuente: Consejo de la Judicatura del Guayas

2.1.13 Exceso de Pasajeros en Transporte Público (art.381).

Conducir un vehículo con exceso de pasajeros significa que este excede el número de personas que pueden ir dentro del vehículo, es decir sobrepasan la capacidad que tiene el vehículo.

El artículo 141 de la LOTTTSV, consideraba que conducir un vehículo particular con exceso de pasajeros, era una contravención leve, y era sancionado únicamente con una multa y reducción de puntos a la licencia de conducir, y era establecido de tal manera:

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

r) El conductor de vehículos livianos particulares o de servicio público de transporte que excediere el número de pasajeros o volumen de carga del automotor”.(LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL)

Mientras que el Código en vigencia considera que conducir un vehículo con exceso de pasajeros es un Delito, pero hace referencia sólo a los vehículos de transporte público, dejando a un lado a los vehículos particulares, manifestado de esta manera:

“Art. 381.- Exceso de pasajeros en transporte público. - La persona que conduzca un vehículo de transporte público, internacional, intrarregional, interprovincial, intraprovincial 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”.(CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL)

También podemos observar que existe una falta de tipicidad en el artículo 381, ya que excluye totalmente a los conductores de vehículos particulares y teniendo en cuenta que este artículo es el único que sanciona por exceder la capacidad de pasajeros, por lo que es evidente que el juez o podrá imponer una sanción justa al infractor.

Análisis del Tipo Penal

El tipo penal es el delito, en este caso será el exceso de pasajeros, en el cual está el sujeto activo del delito, quien siempre será el que conduce el vehículo, el sujeto pasivo no se puede precisar quien es el que recibe el daño.

El Estado es el encargado de proteger mediante las normas al bien jurídico, en lo que respecta al delito por exceso de pasajeros, se precautela la vida y la integridad física, pues al ocasionarse un accidente de tránsito por esta imprudencia de exceder la cantidad de pasajeros en un vehículo se pueden producir lesiones y en ocasiones hasta la muerte, se violentaría el bien jurídico tutelado vida e integridad física.

Los elementos normativos, en lo que respecta a los delitos de tránsito, son los que se encargan de que las personas, en este caso los conductores, respeten las leyes de tránsito, para que así haya una reducción de accidentes de tránsito, interviniendo aquí las campañas de concientización de seguridad vial.

El verbo rector en el exceso de pasajeros, siempre será el de conducir, pues el conductor del vehículo será el responsable de las personas que lleva dentro, cuando se produce un accidente, el cual podría causar la muerte o una lesión

El elemento subjetivo, es la voluntad que tiene el infractor, pero en este caso, al ser un delito de tránsito, siempre será un delito culposo.

El elemento objetivo, es el acto o la acción, en este caso es el daño que se causó al no respetar las leyes de tránsito y provocó que haya un accidente de tránsito por exceso de pasajeros, siendo estas meramente culposas, ya que no se cometió con voluntad negativa.

Tabla 5

EXCESO DE PASAJEROS (desde el 10/08/2014 hasta el 31/03/2017)				
AÑO	2014	2015	2016	2017
CAUSAS INGRESADAS	12	10	6	0
SENTENCIAS CONDENATORIAS DICTADAS	2	3	2	0
PORCENTAJE (%)	17%	30%	33%	0%

Fuente: Consejo de la Judicatura del Guayas

2.2 Marco Conceptual

2.2.1 Infracciones.

Una infracción es un incumplimiento de algún tipo de norma que regula un comportamiento en un contexto determinado. (DEFINICION, 2016)

DELITO CULPOSO:

Es un comportamiento que, ya sea por propia voluntad o por imprudencia, resulta contrario a lo establecido por ley. El delito, por lo tanto, implica una violación de las normas vigentes, lo que hace que merezca un castigo o pena. (DEFINICION, 2016)

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, un asesinato es un delito doloso, en cambio un accidente donde muere una persona es un delito culposo. (DEFINICION, 2016).

CONTRAVENCIÓN:

Una contravención es una violación de una determinada norma que tiene un carácter menor y que por lo tanto es insuficiente para calificarla como delito. De esta manera es imposible que una contravención prive a una persona de su libertad a lo mucho se procederá a imponer una multa que implique una toma de conciencia, las contravenciones nunca serán aplicadas a circunstancias graves sino que tienen que ver ante todo con la responsabilidad que se tiene al formar parte de una sociedad. (DEFINICION, 2016)

ACCIDENTE: se denomina accidente a un evento que ocasiona un daño involuntario o que altera el estado habitual de un suceso. (CABANELLAS, 2008)

TRANSPORTE: El concepto de transporte se utiliza para describir al acto y consecuencia de trasladar algo de un lugar a otro. También permite nombrar a aquellos artilugios o vehículos que sirven para tal efecto, llevando individuos o mercaderías desde un determinado sitio hasta otro. (CABANELLAS, 2008)

TRÀNSITO: Es la acción de transitar (ir de un lugar a otro por vías o parajes públicos). El concepto suele utilizarse para nombrar al movimiento de los vehículos y las personas que pasan por una calle, una carretera u otro tipo de camino. (CABANELLAS, 2008)

2.3 Marco Legal

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA

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

1. Corresponde a toda autoridad administrativa o judicial, garantizar el cumplimiento de las normas y los derechos de las partes.
2. Se presumirá la inocencia de toda persona, y será tratada como tal, mientras no se declare su responsabilidad mediante resolución firme o sentencia ejecutoriada.
3. Nadie podrá ser juzgado ni sancionado por un acto u omisión que, al momento de cometerse, no esté tipificado en la ley como infracción penal, administrativa o de otra naturaleza; ni se le aplicará una sanción no prevista por la Constitución o la ley. Sólo se podrá juzgar a una persona ante un juez o autoridad competente y con observancia del trámite propio de cada procedimiento.

4. Las pruebas obtenidas o actuadas con violación de la Constitución o la ley no tendrán validez alguna y carecerán de eficacia probatoria.

5. En caso de conflicto entre dos leyes de la misma materia que contemplen sanciones diferentes para un mismo hecho, se aplicará la menos rigurosa, aún cuando su promulgación sea posterior a la infracción. En caso de duda sobre una norma que contenga sanciones, se la aplicará en el sentido más favorable a la persona infractora.

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

7. El derecho de las personas a la defensa incluirá las siguientes garantías:

a) Nadie podrá ser privado del derecho a la defensa en ninguna etapa o grado del procedimiento.

b) Contar con el tiempo y con los medios adecuados para la preparación de su defensa.

c) Ser escuchado en el momento oportuno y en igualdad de condiciones.

d) Los procedimientos serán públicos salvo las excepciones previstas por la ley. Las partes podrán acceder a todos los documentos y actuaciones del procedimiento.

e) Nadie podrá ser interrogado, ni aún con fines de investigación, por la Fiscalía General del Estado, por una autoridad policial o por cualquier otra, sin la presencia de un abogado particular o un defensor público, ni fuera de los recintos autorizados para el efecto.

f) Ser asistido gratuitamente por una traductora o traductor o intérprete, si no comprende o no habla el idioma en el que se sustancia el procedimiento.

g) En procedimientos judiciales, ser asistido por una abogada o abogado de su elección o por defensora o defensor público; no podrá restringirse el acceso ni la comunicación libre y privada con su defensora o defensor.

h) 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 contra.

i) Nadie podrá ser juzgado más de una vez por la misma causa y materia. Los casos resueltos por la jurisdicción indígena deberán ser considerados para este efecto.

j) Quienes actúen como testigos o peritos estarán obligados a comparecer ante la jueza, juez o autoridad, y a responder al interrogatorio respectivo.

k) Ser juzgado por una jueza o juez independiente, imparcial y competente. Nadie será juzgado por tribunales de excepción o por comisiones especiales creadas para el efecto.

l) Las resoluciones de los poderes públicos deberán ser motivadas. No habrá motivación si en la resolución no se enuncian las normas o principios jurídicos en que se funda y no se explica la pertinencia de su aplicación a los antecedentes de hecho. Los actos administrativos, resoluciones o fallos que no se encuentren debidamente motivados se considerarán nulos. Las servidoras o servidores responsables serán sancionados.

m) Recurrir el fallo o resolución en todos los procedimientos en los que se decida sobre sus derechos.(CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, 2008)

Art. 77.- En todo proceso penal en que se haya privado de la libertad a una persona, se observarán las siguientes garantías básicas:

1. La privación de la libertad no será la regla general y se aplicará para garantizar la comparecencia del imputado o acusado al proceso, el derecho de la víctima del delito a una justicia pronta, oportuna y sin dilaciones, y para asegurar el cumplimiento de la pena; procederá por orden escrita de jueza o juez competente, en los casos, por el tiempo y con las formalidades establecidas en la ley. Se exceptúan los delitos flagrantes, en cuyo caso no podrá mantenerse a la persona detenida sin formula de juicio por más de veinticuatro horas. Las medidas no privativas de libertad se aplicarán de conformidad con los casos, plazos, condiciones y requisitos establecidos en la ley.

2. Ninguna persona podrá ser admitida en un centro de privación de libertad sin una orden escrita emitida por jueza o juez competente, salvo en caso de delito flagrante. Las personas procesadas o indiciadas en juicio penal que se hallen privadas de libertad permanecerán en centros de privación provisional de libertad legalmente establecidos.

3. Toda persona, en el momento de la detención, tendrá derecho a conocer en forma clara y en un lenguaje sencillo las razones de su detención, la identidad de la jueza o juez, o autoridad que la ordenó, la de quienes la ejecutan y la de las personas responsables del respectivo interrogatorio.

4. En el momento de la detención, la agente o el agente informará a la persona detenida de su derecho a permanecer en silencio, a solicitar la asistencia de una abogada o abogado, o de una defensora o defensor público en caso de que no pudiera designarlo por sí mismo, y a comunicarse con un familiar o con cualquier persona que indique.

5. Si la persona detenida fuera extranjera, quien lleve a cabo la detención informará inmediatamente al representante consular de su país.

6. Nadie podrá ser incomunicado.

7. El derecho de toda persona a la defensa incluye:

a) Ser informada, de forma previa y detallada, en su lengua propia y en lenguaje sencillo de las acciones y procedimientos formulados en su contra, y de la identidad de la autoridad responsable de la acción o procedimiento.

b) Acogerse al silencio.

c) Nadie podrá ser forzado a declarar en contra de sí mismo, sobre asuntos que puedan ocasionar su responsabilidad penal.

8. Nadie podrá ser llamado a declarar en juicio penal contra su cónyuge, pareja o parientes hasta el cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad, excepto en el caso de violencia intrafamiliar, sexual y de género. Serán admisibles las declaraciones voluntarias de las víctimas de un delito o de los parientes de éstas, con independencia del grado de parentesco. Estas personas podrán plantear y proseguir la acción penal correspondiente.

9. Bajo la responsabilidad de la jueza o juez que conoce el proceso, la prisión preventiva no podrá exceder de seis meses en las causas por delitos sancionados con prisión, ni de un año en los casos de delitos sancionados con reclusión. Si se exceden estos plazos, la orden de prisión preventiva quedará sin efecto.

La orden de prisión preventiva se mantendrá vigente y se suspenderá ipso jure el decurso del plazo de la prisión preventiva si por cualquier medio, la persona procesada ha evadido, retardado, evitado o impedido su juzgamiento mediante actos orientados a provocar su caducidad. Si la dilación ocurriera durante el proceso o produjera la caducidad, sea esta por acciones u omisiones de juezas, jueces, fiscales, defensor público, peritos o servidores de órganos auxiliares, se considerará que estos han incurrido en falta gravísima y deberán ser sancionados de conformidad con la ley.

10. Sin excepción alguna, dictado el auto de sobreseimiento o la sentencia absolutoria, la persona detenida recobrará inmediatamente su libertad, aún cuando estuviera pendiente cualquier consulta o recurso.

11. La jueza o juez aplicará las medidas cautelares alternativas a la privación de libertad contempladas en la ley. Las sanciones alternativas se aplicarán de acuerdo con los casos, plazos, condiciones y requisitos establecidos en la ley.

12. Las personas declaradas culpables y sancionadas con penas de privación de libertad por sentencia condenatoria ejecutoriada, permanecerán en centros de rehabilitación social. Ninguna persona condenada por delitos comunes cumplirá la pena fuera de los centros de rehabilitación social del Estado, salvo los casos de penas alternativas y de libertad condicionada, de acuerdo con la ley.

13. Para las adolescentes y los adolescentes infractores regirá un sistema de medidas socioeducativas proporcionales a la infracción atribuida. El Estado determinará mediante ley sanciones privativas y no privativas de libertad. La privación de la libertad será establecida como último recurso, por el periodo mínimo necesario, y se llevará a cabo en establecimientos diferentes a los de personas adultas.

14. Al resolver la impugnación de una sanción, no se podrá empeorar la situación de la persona que recurre.

Quien haya detenido a una persona con violación de estas normas será sancionado. La ley establecerá sanciones penales y administrativas por la detención arbitraria que se produzca en uso excesivo de la fuerza policial, en aplicación o interpretación abusiva de contravenciones u otras normas, o por motivos discriminatorios.

Para los arrestos disciplinarios de los miembros de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional, se aplicará lo dispuesto en la ley. Nota: Numeral 9 reformado,

numerales 1 y 11 sustituidos por reforma aprobada en el referéndum y consulta popular de 7 de Mayo de 2011, dada por Resolución del Consejo Nacional Electoral No. 00, publicada en Registro Oficial Suplemento 490 de 13 de Julio de 2011.(CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, 2008)

CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL

Artículo 152.- Lesiones.- La persona que lesione a otra será sancionada de acuerdo con las siguientes reglas:

1. Si como resultado de las lesiones se produce en la víctima un daño, enfermedad o incapacidad de cuatro a ocho días, será sancionada con pena privativa de libertad de treinta a sesenta días.
2. Si produce a la víctima un daño, incapacidad o enfermedad de nueve a treinta días, será sancionada con pena privativa de libertad de dos meses a un año.
3. Si produce a la víctima un daño, incapacidad o enfermedad de treinta y uno a noventa días, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años.
4. Si produce a la víctima una grave enfermedad o una disminución de sus facultades físicas o mentales o una incapacidad o enfermedad, que no siendo permanente, supere los noventa días, será sancionada con pena privativa de libertad de tres a cinco años.
5. Si produce a la víctima enajenación mental, pérdida de un sentido o de la facultad del habla, inutilidad para el trabajo, incapacidad permanente, pérdida o inutilización de algún órgano o alguna grave enfermedad transmisible e incurable, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a siete años.

Si la lesión se produce durante concentraciones masivas, tumulto, conmoción popular, evento deportivo o calamidad pública, será sancionada con el máximo de la pena privativa de libertad prevista para cada caso, aumentada en un tercio.

La lesión causada por infringir un deber objetivo de cuidado, en cualquiera de los casos anteriores, será sancionada con pena privativa de libertad de un cuarto de la pena mínima prevista en cada caso.

Para la determinación de la infracción del deber objetivo de cuidado se considerará lo previsto en el artículo 146. No serán punibles las lesiones derivadas de acciones terapéuticas ejecutadas por profesionales de la salud en cumplimiento del principio de necesidad que precautele la salud del paciente. (CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, 2014)

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 el empleador público o privado que haya exigido o permitido a la o al conductor trabajar en dichas condiciones.(CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL)

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.(CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL)

Artículo 381.- Exceso de pasajeros en transporte público.- La persona que conduzca un vehículo de transporte público, internacional, intrarregional, interprovincial, intraprovincial 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.(CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL)

LEGISLACIÓN COMPARADA

Aquí se hará referencia de las leyes en diferentes países en lo que respecta a muerte, lesiones y exceso de pasajeros en materia de tránsito

En República Dominicana, se sanciona a la muerte, a las lesiones, y al exceso de pasajeros de la siguiente manera:

LEY DE TRÁNSITO DE REPÚBLICA DOMINICANA

a) MUERTE Y LESIONES

Artículo 85.- Sanciones. Toda persona que violare cualquiera de las disposiciones establecidas en este capítulo será penalizada con los puntos en la licencia que determine el reglamento de puntos y multa equivalente de uno (1) a tres (3) salarios mínimos del que impere en el sector público centralizado.

En caso de que un conductor en violación a este capítulo ocasionare un accidente que ocasionare muerte o lesión permanente a una o más personas se le impondrá pena de prisión de cinco (5) a diez (10) años. En caso de reincidencia se castigará con el máximo de las penas.

Sin perjuicios de las disposiciones relativas a la suspensión y cancelación de licencias de conducir.

Artículo 129.- Golpes y Heridas. El que causare por el manejo o conducción de un vehículo de motor un accidente que ocasionare golpes, heridas o lesiones permanentes se castigará con pena de prisión de seis (6) meses a cinco (5) años cuando el conductor cometiere cualquiera de las violaciones siguientes:

- 1. Conducción temeraria o descuidada.*
- 2. Conducción con uso del celular.*
- 3. Conducción a exceso de velocidad.*
- 4. Violación de la Luz roja del semáforo, la señal de pare o ceda el paso.*

5. *Conducción bajo los efectos del alcohol, droga o sustancia estupefaciente.*

6. *Cuando el conductor no contare con licencia de conducir, seguros de vehículo de motor o la revisión técnica vehicular vigente.*

7. *Abandono injustificado de la víctima*

Así mismo se sanciona por exceder la capacidad que tiene permitida un vehículo para los pasajeros

b) EXCESO DE PASAJEROS

Artículo 120.- Capacidad de pasajeros. Se definirá como capacidad de pasajeros de un vehículo de motor, a la indicada por el fabricante del mismo.

Artículo 121.- Número de pasajeros que podrá transportar un vehículo de motor. Ningún vehículo de motor podrá transportar un número de pasajeros mayor al indicado por el fabricante.

Artículo 124.- Sanciones. Toda persona que violare las disposiciones del capítulo será castigada con los puntos en la licencia que determine el reglamento y multa equivalente de uno (1) a tres (3) salarios mínimos del que impere en el sector público centralizado.

Además el vehículo no podrá iniciar la marcha hasta que los menores de edad o los pasajeros estén ubicados en los lugares que indica la Ley.

Mientras que en Paraguay se sanciona a los mismos delitos de la siguiente manera:

LEY NACIONAL DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL DE PARAGUAY

a) EXCESO DE PASAJEROS

Artículo 66.- Prohibiciones. Está prohibido en la vía pública:

z) Conducir vehículos al servicio del transporte público con un número de pasajeros superior a la capacidad autorizada. La autoridad que sorprenda tal acto, hará descender del vehículo a los pasajeros que viajen de pie, debiéndose devolver el precio del pasaje en su caso. No se aplicará la presente disposición al transporte público urbano.

b) LESIONES Y MUERTE

Artículo 113.- Faltas gravísimas. Constituyen faltas gravísimas las siguientes:

a) La falta cometida que haya causado un accidente que haya producido la muerte, lesiones o puesto en inminente peligro la salud de las personas o haya ocasionado daños en las cosas.

Artículo 119.- Aplicación de sanciones. Las sanciones se aplicarán de conformidad a lo que establece la presente Ley:

c) Para faltas gravísimas: multa de 11 (once) a 20 (veinte) jornales mínimos legales, quita de puntos o inhabilitación cuando corresponda.

Así mismo Argentina, tiene su ley que sanciona a los delitos de tránsito, los cuales son objetos de este tema, de la siguiente manera:

LEY NACIONAL DE TRÁNSITO ARGENTINA

a) LESIONES Y MUERTE

ARTICULO 93. — AGREGADO AL CODIGO PROCESAL PENAL. Agréguese el siguiente artículo al Código Procesal Penal de la Nación: "Artículo 311 Bis. — En las causas por infracción a los arts. 84 y 89 del Código Penal, cuando las lesiones o muerte sean consecuencia del uso de automotores, el Juez podrá en el acto de procesamiento inhabilitar provisoriamente al procesado para conducir, reteniéndole a

tal efecto la licencia habilitante y comunicando la resolución al Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito.

Esta medida cautelar durará como mínimo tres meses y puede ser prorrogada por períodos no inferiores al mes, hasta el dictado de la sentencia. La medida y sus prórrogas pueden ser revocadas o apeladas.

b) EXCESO DE PASAJEROS

ARTICULO 72. — RETENCION PREVENTIVA. La autoridad de comprobación o aplicación debe retener, dando inmediato conocimiento a la autoridad de juzgamiento:

4. Cuando estén prestando un servicio de transporte de pasajeros o de carga, careciendo del permiso, autorización, concesión, habilitación o inscripción exigidos o en excesos de los mismos, sin perjuicio de la sanción pertinente, la autoridad de aplicación dispondrá la paralización preventiva del servicio en infracción, en el tiempo y lugar de verificación, ordenando la desafectación e inspección técnica del vehículo utilizado en la comisión de la falta, siendo responsable el transportista transgresor respecto de los pasajeros y terceros damnificados.

Capítulo 3

3.1 Marco Metodológico

3.1.1 Tipo de Investigación.

Para la aplicación y desarrollo de este trabajo de investigación metodológica, se ha considerado y aplicado lo que los estudiosos del derecho clasifican dentro del campo de investigación metodológica como investigación: “Exploratoria”, “Descriptiva” y “Explicativa”, técnicas de investigación que consisten en explorar, descubrir y explicar el problema planteado, determinar objetivos, teniendo como punto de partida para identificar y tratar de dar una solución a la problemática planteada, a través de un estudio que tiene la finalidad de que se reduzca la prisión por infracciones de tránsito.

3.1.2 Enfoque de la Investigación.

Este estudio investigativo tiene como enfoque mixto los dos métodos de la investigación científica como es el cuantitativo y cualitativo ya que se utilizará de ambos los instrumentos como son: encuestas y entrevistas;

Este proyecto será realizado en la ciudad de Guayaquil, se obtendrán datos estadísticos del “Foro de Abogados registrados en el Consejo de la Judicatura” para realizar la encuesta y entrevista sobre el tema a investigar “*Deficiencias al Código Orgánico Integral Penal en materia de tránsito, provocan dificultad para que el juez aplique las penas con estricto sentido de justicia*”. En este capítulo se va a mostrar el prototipo y espacio de investigación que ampara este proyecto, con las técnicas, instrumentos, población y muestra, para la recaudación de datos, con la finalidad de comprobar la factibilidad del tema propuesto y la correspondiente operación de las variables.

Se ha aplicado el método cualitativo en el que se determinó la calidad de la norma jurídica vigente que regula a las infracciones de tránsito, así como también el método cuantitativo que permitirá establecer el grado de profundidad con que se aborda el tema investigado.

Método Cuantitativo:

Utiliza la recolección y el análisis de datos para contestar preguntas de investigación y probar hipótesis establecidas previamente, y confía en la medición numérica, el conteo y frecuentemente el uso de estadística para establecer con exactitud patrones de comportamiento en una población

En la implementación de este método se usará la técnica de campo que es la encuesta.

Método Cualitativo:

La descripción de las cualidades de un fenómeno. Busca un concepto que pueda abarcar una parte de la realidad.

3.1.3 Técnicas de la Investigación.

Utilizaremos técnica de observación documental para obtener toda la información relevante relacionada con nuestro estudio, es decir, en la rama del Derecho Penal, instrumentos a emplearse en esta investigación: La encuesta: *“Se hacen preguntas abiertas dando oportunidad a recibir más matices de la respuesta, permite ir entrelazando temas, pero requiere de una gran atención por parte del investigador para poder encauzar y estirar los temas”*

y la entrevista: *“Con una entrevista como método de investigación cualitativa te ayuda a investigar tu hipótesis. Se hacen una serie de interpretaciones sobre la interacción de ciertos sujeto con los objetivos que has marcado en tu investigación”.*

3.2 Población y Muestra

El siguiente plan de trabajo se enfocará tomando como población a los profesionales del Derecho, que se encuentran registrados en el Consejo de la Judicatura a nivel Nacional.

Tabla 6

Composición	Cantidad	Participación
Abogados de la Provincia del Guayas	15865	29,60%
Abogados de la Provincia del Azuay	3700	6,90%
Abogados registrados de la Provincia de Pichincha y resto del país	34107	65%
Abogados registrados a nivel nacional	53672	100%

Fuente: Foro Nacional de Abogados del Consejo de la Judicatura

Atendiendo al medio geográfico y por las posibilidades de acceder a la población en esta investigación; nos orientamos hacia los abogados que ejercen en la provincia del Guayas, que, conforme a los datos proporcionados por el Consejo de la Judicatura, alcanza el número de 15.865 abogados

Fórmula para obtener el tamaño de la muestra:

$$n = \frac{z^2 \cdot p^2 \cdot N}{(e)^2(N - 1) + z^2 \cdot q^2}$$

Donde:

n: Población

z^2 : 95% $(1,96)^2$

$$e^2 : 5\% (0,05)^2$$

$$p : 50\% (0,5)$$

$$q : 50 (0,5)$$

$$n = \frac{1.96^2 \times (0.5)^2 \times 15.856}{(0.5)^2(15856 - 1) + 1.96^2 \times (0.5)^2}$$

$$n = \frac{0.9604 \times 15865}{39.66 + 0.9604}$$

$$n = \frac{15236.746}{40.6204}$$

$$n = 375.100$$

$$n = 375$$

Tabla 7

SEGMENTO	POBLACIÓN ENCUESTADA	%
ABOGADOS DE LA PROV. DEL GUAYAS	375	100

3.2. Matriz de Encuesta



UNIVERSIDAD LAICA “VICENTE ROCAFUERTE” DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DERECHO ENCUESTA

OBJETIVO: Obtener información de los profesionales del derecho como sustento al trabajo de investigación “DEFICIENCIAS DEL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL EN MATERIA DE TRÁNSITO, PROVOCAN DIFICULTAD PARA QUE EL JUEZ DICTE SENTENCIA CON ESTRICTO SENTIDO DE JUSTICIA”

(A) Muy de Acuerdo (B) De Acuerdo (C) Desacuerdo (D) Muy en Desacuerdo

N	PREGUNTA				
1	¿ESTÁ DE ACUERDO USTED QUE EL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, PRESENTA DEFICIENCIAS EN LO REFERENTE A DELITOS DE TRÁNSITO?				
2	¿ESTA DE ACUERDO USTED QUE ENTRE LOS DELITOS DE TRÁNSITO POR MUERTE CULPOSA Y LESIONES, NO GUARDAN PROPORCIONALIDAD CON LA PENA PRIVATIVA DE LIBERTAD, ESTABLECIDO EN LOS ARTÍCULOS 377 Y 379?				
3	¿ESTA DE ACUERDO USTED QUE EXISTE FALTA DE TIPICIDAD RESPECTO A LAS SANCIONES POR EXCESO DE PASAJERO, EN LO QUE RESPECTA A TRANSPORTE PRIVADO, SEGÚN EL ARTÍCULO 381?				
4	¿ESTÁ DE ACUERDO USTED QUE LAS LESIONES DE TRÁNSITO DEBEN SER IMPUESTAS EN CONCORDANCIA CON EL ART. 152 QUE TIPIFICA LAS LESIONES DOLOSAS?				
5	¿ESTA DE ACUERDO USTED QUE EL JUEZ DE TRÁNSITO TIENE LIMITACIONES PARA SANCIONAR LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO POR MUERTE CULPOSA, LESIONES Y EXCESO DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS PARTICULARES?				
6	¿ESTA DE ACUERDO USTED QUE EL ARTÍCULO 377 DEL C.O.I.P. EN SU NUMERAL 4 POR MUERTE CULPOSA, HACE REFERENCIA A UN HORARIO DE CONDUCCIÓN QUE NO ESTÁ ESTABLECIDO EN NINGUNA NORMA JURÍDICA?				
7	¿ESTA DE ACUERDO USTED QUE SE DEBE REFORMAR EL ARTÍCULO 377 DEL COIP, AUMENTANDO LAS PENAS POR MUERTE CULPOSA?				
8	¿ESTA DE ACUERDO USTED QUE SE DEBE REFORMAR EL ARTÍCULO 379 DEL COIP, REFERENTE A LAS LESIONES, A FIN DE QUE ESTE TENGA SU PROPIA TIPIFICACIÓN EN CUANTO A LAS PENAS?				

9	¿ESTA DE ACUERDO USTED QUÉ SE DEBE REFORMAR EL ARTÍCULO 381 DEL COIP, INCLUYENDO A LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS PARTICULARES?				
10	¿ESTA DE ACUERDO USTED QUÉ REFORMANDO LOS ARTÍCULOS 377, 379 Y 381 DEL C.O.I.P., SE LOGRARÍA ESTABLECER UNA HERRAMIENTA JURÍDICA CON LA QUE EL JUEZ PODRÁ IMPARTIR VERDADERA JUSTICIA?				

3.3 Presentación y Resultados.

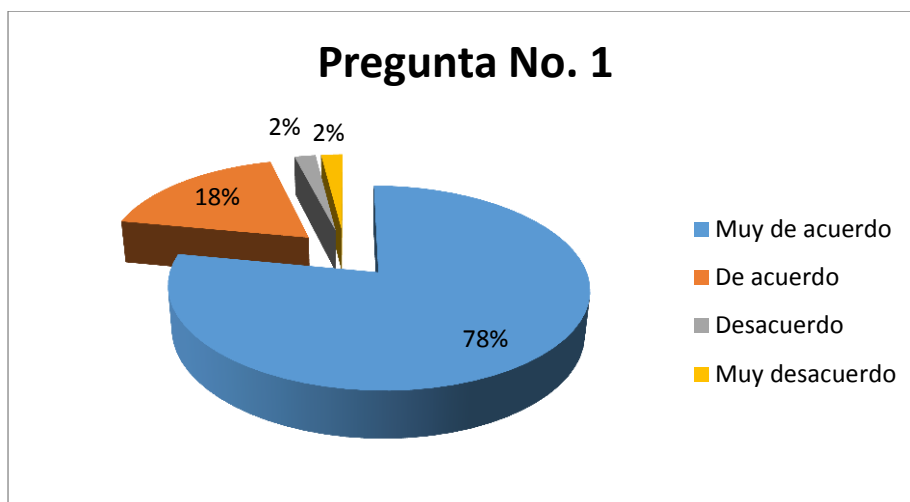
Encuesta: dirigida a los abogados del Guayas

1.- ¿Está de acuerdo usted que el Código Orgánico Integral Penal, presenta deficiencias en lo referente a delitos de tránsito?

Tabla 8

	FRECUENCIA	Porcentaje
Muy de acuerdo	293	78%
De acuerdo	67	18%
Desacuerdo	7	2%
Muy desacuerdo	8	2%
Total	375	100%

Figura 1



Elaborado por: Karla Bernal S.

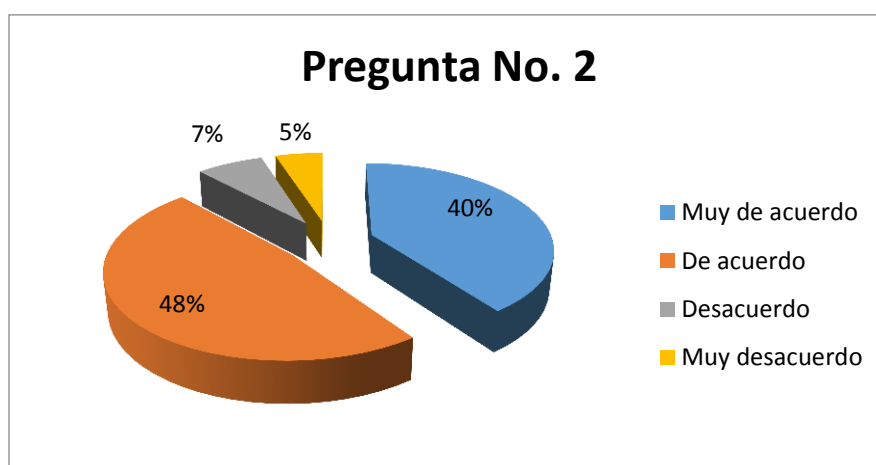
Análisis: Como podemos observar 8 abogados que equivale al 2% de la población de profesionales del derecho que fueron encuestados, manifiestan que están totalmente desacuerdo; así mismo 7 abogados que equivalen al 2% están en desacuerdo; mientras que 67 abogados correspondiente al 18% manifestaron estar de acuerdo; por otro lado 293 abogados equivalente al 78% manifestaron que estaban totalmente de acuerdo.

2.- ¿Está de acuerdo usted qué entre los delitos de tránsito por muerte culposa y lesiones, no guardan proporcionalidad con la pena privativa de libertad, establecido en los artículos 377 y 379?

Tabla 9

	FRECUENCIA	Porcentaje
Muy de acuerdo	150	40%
De acuerdo	180	48%
Desacuerdo	25	7%
Muy desacuerdo	20	5%
Total	375	100%

Figura 2



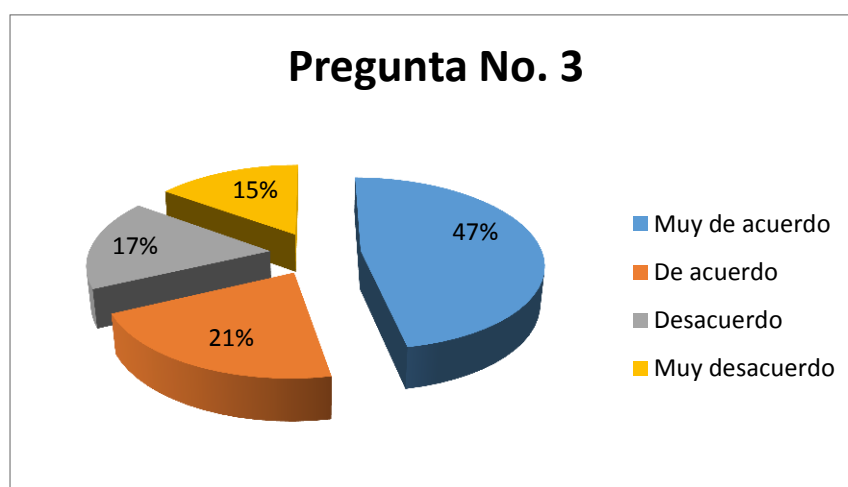
Análisis: Aquí podemos observar que 20 abogados que equivale al 5% de la población de profesionales del derecho que fueron encuestados, manifiestan que están totalmente desacuerdo; así mismo 25 abogados que equivale al 7% están en desacuerdo; mientras que 180 abogados correspondiente al 48% manifestaron estar de acuerdo; por otro lado 150 abogados equivalente al 40% manifestaron que estaban totalmente de acuerdo.

3.- ¿Está de acuerdo usted que existe falta de tipicidad respecto a las sanciones por exceso de pasajero, en lo que respecta a transporte privado, según el artículo 381?

Tabla 10

	FRECUENCIA	Porcentaje
Muy de acuerdo	178	47%
De acuerdo	78	21%
Desacuerdo	63	17%
Muy desacuerdo	56	15%
Total	375	100%

Figura 3



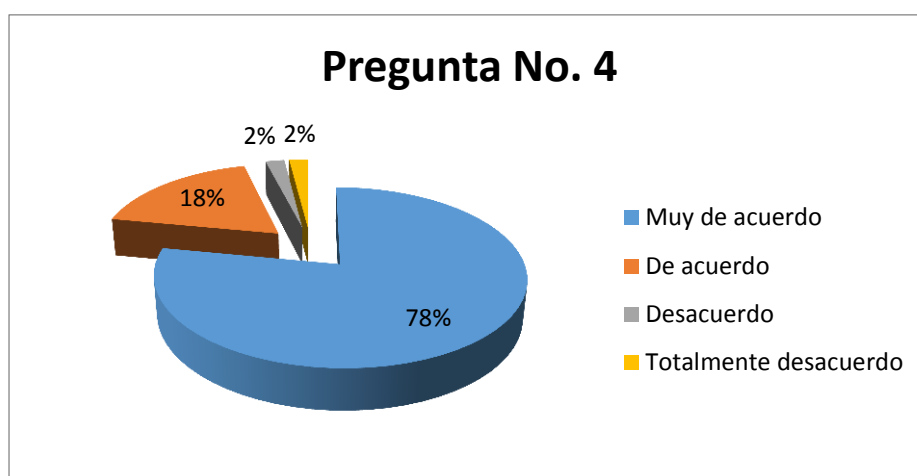
Análisis: Como podemos observar 56 abogados que equivale al 15% de la población de profesionales del derecho que fueron encuestados, manifiestan que están totalmente desacuerdo; así mismo 63 abogados que equivalen al 17% están en desacuerdo; mientras que 78 abogados correspondiente al 21% manifestaron estar de acuerdo; por otro lado 178 abogados equivalente al 47% manifestaron que estaban totalmente de acuerdo.

4.- ¿Está de acuerdo usted que las lesiones de tránsito deben ser impuestas en concordancia con el art. 152 que tipifica las lesiones dolosas?

Tabla 11

	FRECUENCIA	Porcentaje
Muy de acuerdo	180	48%
De acuerdo	82	22%
Desacuerdo	67	18%
Muy desacuerdo	46	12%
Total	375	100%

Figura 4



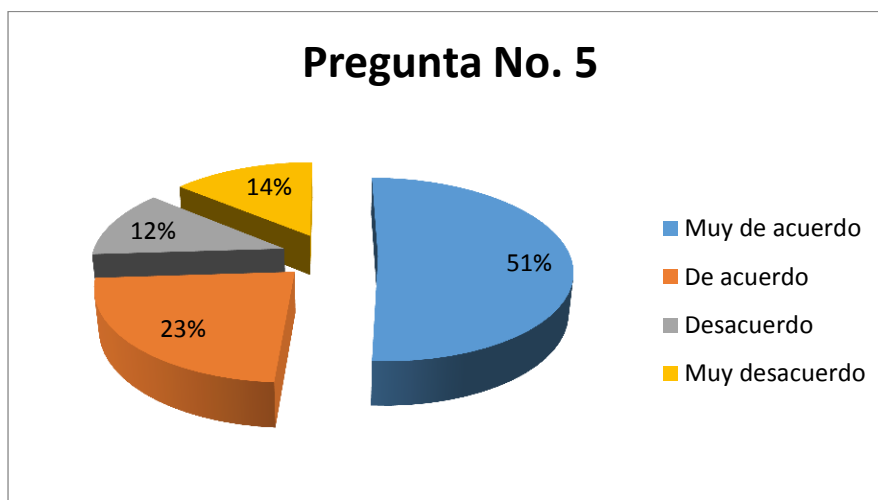
Análisis: Como podemos observar 8 abogados que equivale al 2% de la población de profesionales del derecho que fueron encuestados, manifiestan que están totalmente desacuerdo; así mismo 7 abogados que equivalen al 2% están en desacuerdo; mientras que 67 abogados correspondiente al 18% manifestaron estar de acuerdo; por otro lado 293 abogados equivalente al 78% manifestaron que estaban totalmente de acuerdo.

5.- ¿Está de acuerdo usted que el juez de tránsito tiene limitaciones para sancionar las infracciones de tránsito por muerte culposa, lesiones y exceso de pasajeros en vehículos particulares?

Tabla 12

	FRECUENCIA	Porcentaje
Muy de acuerdo	190	51%
De acuerdo	88	23%
Desacuerdo	46	12%
Muy desacuerdo	51	14%
Total	375	100%

Figura 5



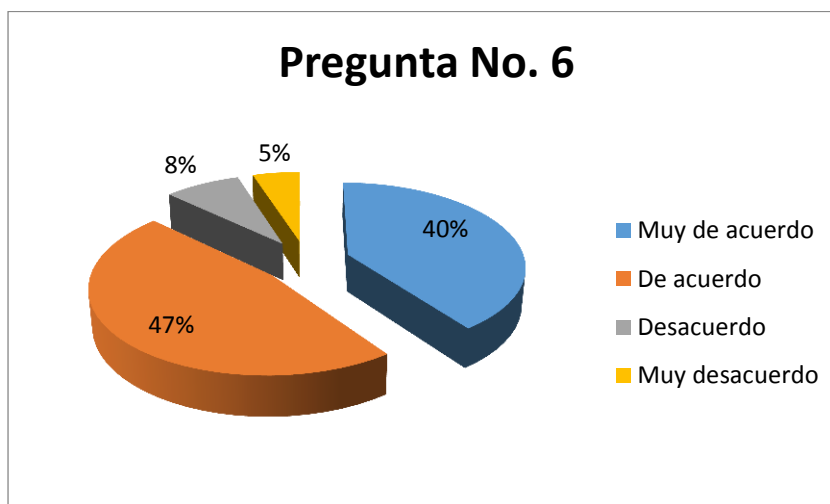
Análisis: En ésta encuesta podemos observar que 190 abogados que equivale al 51% de la población de profesionales del derecho que fueron encuestados, manifiestan que están totalmente de acuerdo; así mismo 88 abogados que equivalen al 23% están en desacuerdo; mientras que 46 abogados correspondiente al 12% manifestaron estar de acuerdo; por otro lado 51 abogados equivalente al 14% manifestaron que estaban totalmente de desacuerdo.

6.- ¿Está de acuerdo usted que el artículo 377 del COIP en su numeral 4 por muerte culposa, hace referencia a un horario de conducción que no está establecido en ninguna norma jurídica?

Tabla 13

	FRECUENCIA	Porcentaje
Muy de acuerdo	150	40%
De acuerdo	175	47%
Desacuerdo	30	8%
Muy desacuerdo	20	5%
Total	375	100%

Figura 6



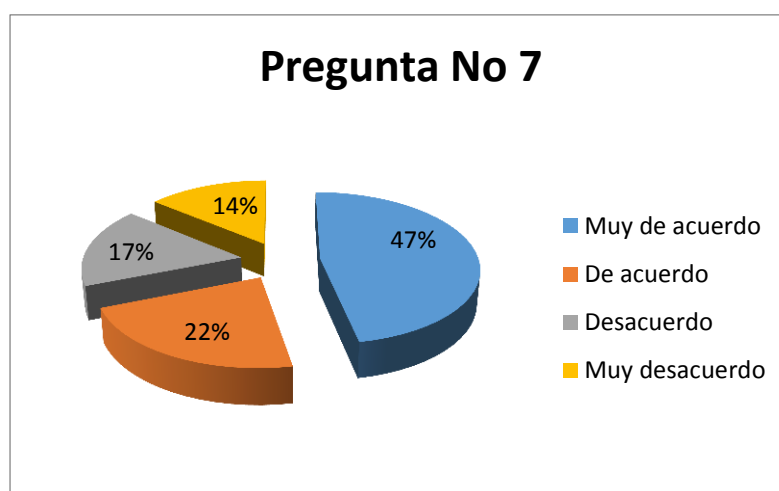
Análisis: Como podemos observar 51 abogados que equivale al 14% de la población de profesionales del derecho que fueron encuestados, manifiestan que están totalmente desacuerdo; así mismo 46 abogados que equivalen al 12% están en desacuerdo; mientras que 88 abogados correspondiente al 23% manifestaron estar de acuerdo; por otro lado 190 abogados equivalente al 51% manifestaron que estaban totalmente de acuerdo.

7.- ¿Está de acuerdo usted que se debe reformar el artículo 377 del COIP, aumentando las penas por muerte culposa?

Tabla 14

	FRECUENCIA	Porcentaje
Muy de acuerdo	178	47%
De acuerdo	80	22%
Desacuerdo	63	17%
Muy desacuerdo	54	14%
Total	375	100%

Figura 7



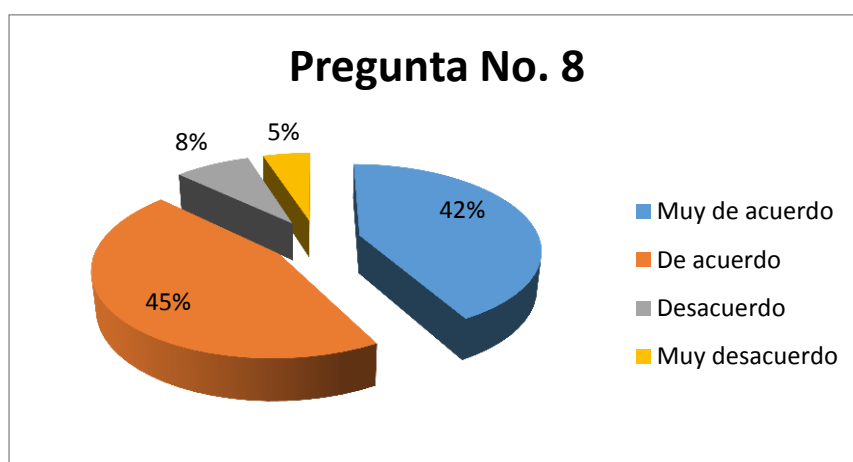
Análisis: Como podemos observar 54 abogados que equivale al 14% de la población de profesionales del derecho que fueron encuestados, manifiestan que están totalmente desacuerdo; así mismo 63 abogados que equivalen al 17% están en desacuerdo; mientras que 80 abogados correspondiente al 22% manifestaron estar de acuerdo; por otro lado 178 abogados equivalente al 47% manifestaron que estaban totalmente de acuerdo.

8.- ¿Está de acuerdo usted que se debe reformar el artículo 379 del COIP, a fin de que este tenga su propia tipificación en cuanto a lesiones?

Tabla 15

	FRECUENCIA	Porcentaje
Muy de acuerdo	155	42%
De acuerdo	170	45%
Desacuerdo	30	8%
Muy desacuerdo	20	5%
Total	375	100%

Figura 8



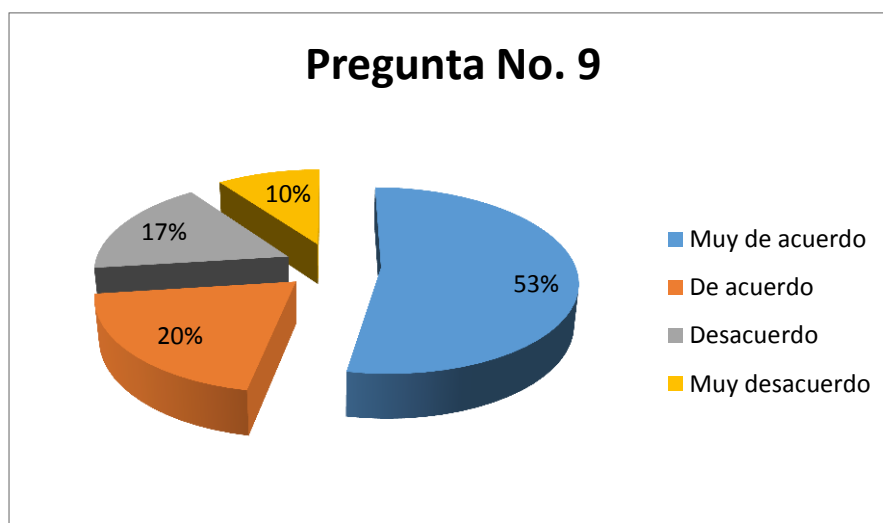
Análisis: Como podemos observar 20 abogados que equivale al 5% de la población de profesionales del derecho que fueron encuestados, manifiestan que están totalmente desacuerdo; así mismo 30 abogados que equivalen al 8% están en desacuerdo; mientras que 170 abogados correspondiente al 45% manifestaron estar de acuerdo; por otro lado 155 abogados equivalente al 42% manifestaron que estaban totalmente de acuerdo.

9.- ¿Está de acuerdo usted que se debe reformar el artículo 381 del COIP, incluyendo a los conductores de vehículos particulares?

Tabla 16

	FRECUENCIA	Porcentaje
Muy de acuerdo	178	53%
De acuerdo	78	20%
Desacuerdo	56	17%
Muy desacuerdo	63	10%
Total	375	100%

Figura 9



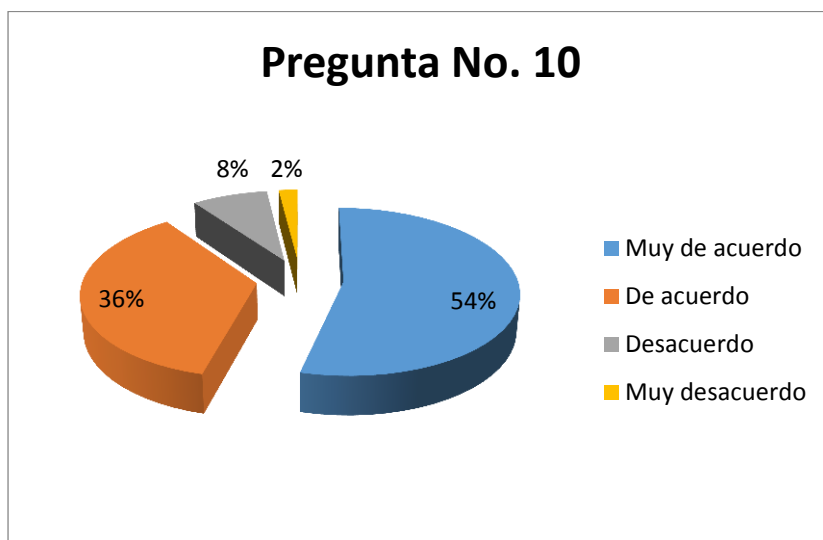
Análisis: Como podemos observar 63 abogados que equivale al 17% de la población de profesionales del derecho que fueron encuestados, manifiestan que están totalmente desacuerdo; así mismo 56 abogados que equivalen al 15% están en desacuerdo; mientras que 78 abogados correspondiente al 21% manifestaron estar de acuerdo; por otro lado 178 abogados equivalente al 47% manifestaron que estaban totalmente de acuerdo.

10.- ¿Está de acuerdo usted qué reformando los artículos 377, 379 y 381 del COIP, se lograría establecer una herramienta jurídica con la que el juez podrá impartir verdadera justicia?

Tabla 17

	FRECUENCIA	Porcentaje
Muy de acuerdo	293	54%
De acuerdo	67	36%
Desacuerdo	7	8%
Muy desacuerdo	8	2%
Total	375	100%

Figura 10



Análisis: Como podemos observar 8 abogados que equivale al 2% de la población de profesionales del derecho que fueron encuestados, manifiestan que están totalmente desacuerdo; así mismo 7 abogados que equivalen al 2% están en desacuerdo; mientras que 67 abogados correspondiente al 18% manifestaron estar de acuerdo; por otro lado 293 abogados equivalente al 78% manifestaron que estaban totalmente de acuerdo.

3.3.1 Entrevistas.

UNIVERSIDAD LAICA “VICENTE ROCAFUERTE” DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DERECHO CARRERA
DERECHO

Objetivos: Determinar si necesario reformar el COIP.

A.- Dr. Enrique Rodríguez Pihuave – Coordinador de la Unidad de Patrocinio Judicial de la CTE.

B.- Abg. Karen Kinchuela – Fiscal de Tránsito

C.- Abg. Juan Vaca Díaz – Jefe Nacional de la OIAT (Oficina de Investigación de Accidentes de Tránsito)

D.- Dr. Stalin Naranjo Pincay – Fiscal de Tránsito

1.- ¿Cree usted que el Código Orgánico Integral Penal, presenta deficiencias en lo referente a delitos de tránsito?

A.- Si, en los últimos casos que se han manejado, he podido observar que los jueces prefieren llegar a una conciliación con las partes antes que continúe el juicio, a fin de que no sean vulnerados los derechos de ninguno de los afectados

B.- Sin duda, el nuevo C.O.I.P. trae muchas deficiencias, sobre todo en materia de tránsito, acarreando en algunos casos malestar porque ya que como representante de la Fiscalía no se logra que el infractor sea condenado.

C.- Considero que si, como perito de la OIAT y abogado, veo a diario como los jueces prefieren llegar a un arreglo y no dictar una sentencia acusatoria, y nuestros informes como Agentes Investigadores quedan en el aire.

D.- Pues en lo que respecta a materia de tránsito sí.

Análisis: De las entrevistas realizadas, podemos observar que todos están de acuerdo en que existe una deficiencia en lo referente a materia de tránsito en el COIP

2.- ¿Considera usted qué entre los delitos de tránsito por muerte culposa y lesiones, no guardan proporcionalidad con la pena privativa de libertad, establecido en los artículos 377 y 379?

A.- Definitivamente sí, no es posible que una lesión tenga más sanción que una muerte, aunque sean los dos unos delitos culposos, estamos hablando de la vida de una persona.

B.- Pues sí, las lesiones de tránsito son ocasionadas producto de un accidente, las cuales con el paso de los días sanarán, pero la muerte va más allá de un simple golpe, por lo cual se deberían tomar correctivos ante esta deficiencia.

C.- Claro es ilógico que se sancione a una lesión con más pena que a una muerte, eso lo vemos a diario en los procedimientos.

D.- Sin duda, son un poco desproporcionadas las sanciones

Análisis: Podemos concluir que existe una desproporcionalidad en lo referente a las penas privativas de libertad, pues lo podemos comprobar con el resultado obtenido de estas entrevistas.

3.- ¿Cree usted qué el artículo 377 en su numeral 4 por muerte culposa, hace referencia a un horario de conducción que no está establecido en ninguna norma jurídica?

A.- Así es, pues como se puede determinar qué tiempo estuvo conduciendo un vehículo el conductor.

B.- Por supuesto, en ninguna ley encontramos un horario de conducción

C.- Considero que sí, pues no se puede sancionar por algo que no se encuentra establecido en alguna ley

D.- Claro que sí.

Análisis: Aquí podemos observar que todos los entrevistados, están de acuerdo con que no existe un horario en el que indique el horario para la conducción de un vehículo

4.- ¿Cree usted que existe falta de tipicidad respecto a las sanciones por exceso de pasajero, en lo que respecta a transporte privado, según el artículo 381?

A.- Si, los conductores de vehículos particulares deben ser incluidos en el artículo.

B.- Sí, como podrían sancionar a un conductor de vehículo particular, si no se encuentra tipificado en ningún artículo

C.- Así es, sin duda deberían ser incluidos en el artículo.

D.- Sí, pues este tipo de transporte no está tipificado en ningún artículo.

Análisis: Podemos observar que todos están de acuerdo en que existe falta de tipicidad en lo que respecta a las sanciones por exceso de pasajeros, pues se excluye a los vehículos particulares.

5.- ¿Está de acuerdo usted que se debe reformar el artículo 377 del COIP, aumentando las penas por muerte culposa?

A.- Si, las penas por muerte culposa son mínimas.

B.- Claro, hay que aumentar las penas.

C.- Si, sin duda

D.- Sí, estoy totalmente de acuerdo con ello.

Análisis: Todos los entrevistados están de acuerdo en que se debe reformar el artículo 377 por muerte culposa, pues la pena prácticamente es mínima.

6.- ¿Está de acuerdo usted que se debe reformar el artículo 379 del COIP, referente a las lesiones, a fin de que este tenga su propia tipificación en cuanto a las penas?

A.- Por supuesto, debe existir una tipificación únicamente para las lesiones de tránsito.

B.- Sí, a las lesiones de tránsito no se las puede mezclar con las lesiones en general, ya que las unas son culposas y las otras dolosas.

C.- Sí, definitivamente, estipularlas en el mismo artículo como en la LOTTTSV

D.- Claro, pues las lesiones de tránsito únicamente son culposas.

Análisis: Todos están de acuerdo en que el delito de lesiones debe tener su propia tipificación, pues no puede ser sancionado como una lesión dolosa.

7.- ¿Está de acuerdo usted qué se debe reformar el artículo 381 del COIP, incluyendo a los conductores de vehículos particulares?

A.- Sí, deben incluirse para que las sanciones tengan fundamento

B.- Si, deben ser incluidos

C.- Sí, pues la ley es para todos.

D.- Sí, totalmente de acuerdo.

Análisis: Con estas entrevistas demostramos que es necesario reformar este artículo, incluyendo a los conductores de vehículos particulares.

8.- ¿Está de acuerdo usted qué reformando los artículos 377, 379 y 381 del COIP, se lograría establecer una herramienta jurídica con la que el juez podrá impartir verdadera justicia?

A.- Por supuesto, podrá sentenciar con mayor justicia

B.- Sin duda, tendrá más herramientas al momento de sentenciar.

C.- Estoy totalmente Seguro.

D.- Claro que sí.

Análisis: Se puede demostrar que con estas reformas, el juez de tránsito podrá impartir verdadera justicia al momento de dictar sentencia.

3.4 Conclusiones.

1.- Del resultado del trabajo de campo se concluye que en el Código Orgánico Integral Penal, existen inconsistencias en lo que respecta a materia de tránsito, pudiendo comprobarlo con las encuestas realizadas a los profesionales del derecho inscritos en el Foro de Abogados de la Provincia del Guayas, con la pregunta No. 1¿está de acuerdo usted que el código orgánico integral penal, presenta deficiencias en lo referente a delitos de tránsito? obteniendo como resultado una respuesta totalmente afirmativa, dando un total del 96%, adicionalmente los expertos, confirman que existe una deficiencia en materia de tránsito.

2.- Se concluye que en el COIP, el delito de muerte culposa, es sancionado con pena privativa de libertad de 1 a 3 años, es decir la pena mínima es de doce meses, siendo menor que la pena privativa de libertad por lesiones culposas, pues la pena mínima es de quince meses, lo cual quebranta el principio de proporcionalidad, atendiendo al resultado obtenido en la encuesta con la pregunta No. 2, la que indica que los encuestados en un 88% la aceptan; tanto como el criterio de los expertos que también confirman.

3.- Se concluye que en el artículo 377 del delito de tránsito por muerte culposa en el segundo párrafo numeral 4, de acuerdo al COIP, será sancionado con pena privativa de libertad de 3 a 5 años si el conductor del vehículo ha conducido más allá de las horas permitidas por la ley, horario que no encontramos en ninguna normativa, existiendo un vacío legal, por lo que el resultado de las encuestas señalan un 87% en que los profesionales del derecho están de acuerdo, así como los expertos al responder la pregunta No. 3, confirman la falta de normativa expresa, dando cumplimiento con el objetivo de esta investigación.

4.- Se concluye también que existe una falta de tipicidad en el artículo 381 del COIP, omitiendo el exceso de pasajeros en la transportación de tipo particular, siendo el resultado de las encuestas favorable a esta investigación, ya que alcanza el 68% de la encuesta, se ratifica por los expertos; y adicionalmente, se establece que existe la necesidad de reformar el artículo 381; conforme el resultado de la encuesta que alcanza el 73%; dando lugar que se plantee la reforma, conforme se ha establecido en el presente trabajo.

3.5 Recomendaciones

1. Por esto se recomienda de forma urgente que el Código Orgánico Integral Penal sea reformado, en lo que respeta a materia de tránsito, pues con las encuestas realizadas se puede determinar que existe una deficiencia en lo referente a delitos por muerte culposa, lesiones y exceso de pasajeros, tipificados en los artículos 377, 379 y 381.
2. Se recomienda también que se aumenten las penas por el delito de muerte culposa, pues se viola el bien jurídico tutelado “vida”, y que el delito de lesiones de tránsito tenga su propia tabla de sanciones.
3. Se recomienda que se elimine del artículo 377 por muerte culposa en el segundo párrafo el numeral 4, ya que al sancionarse por esta causa, se estaría violando el principio de legalidad, pues no existe un horario que determine cuantas horas puede conducir un vehículo una persona.
4. Así también se concluye que deberá reformarse el artículo 381 del COIP, de modo que, de forma igualitaria, se sancionen a los conductores particulares y de transporte público, por el exceso de los pasajeros que transportan en sus respectivos vehículos.

Para dar cumplimiento a estas recomendaciones sugerimos el siguiente proyecto de reforma:

REFORMA DEL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL

REPÚBLICA DEL ECUADOR

ASAMBLEA NACIONAL

EL PLENO

CONSIDERANDO:

Que, el Código Orgánico Integral Penal del Ecuador se publicó en el Registro Oficial No. 180, del 10 de febrero de 2014;

Que, el artículo 1 de la Constitución de la República del Ecuador enmarca al ordenamiento jurídico nacional dentro de los lineamientos de un Estado constitucional de derechos y justicia y que es necesario realizar cambios normativos que respondan coherentemente al espíritu de la Constitución;

Que, en el inciso primero del artículo 424, se ordena que la Constitución es la Norma Suprema del Estado y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico y, por lo tanto, las normas y los actos del poder público deben mantener conformidad con las disposiciones constitucionales;

Que, la Constitución, de conformidad con el artículo 75, reconoce a las personas el derecho al acceso gratuito a la justicia y a la tutela efectiva, imparcial y expedita de sus derechos e intereses, con sujeción a los principios de inmediación y celeridad, y que en ningún caso quedarán en indefensión;

Que, el artículo 76 de la Constitución ordena que en todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, como en el caso

de los penales, se asegurará las garantías que integran el debido proceso, garantías de la defensa para la persona procesada y garantías para las víctimas, que deben ser canalizadas a través de la ley penal;

Que, la Constitución prescribe en el artículo 78 que las víctimas de infracciones penales tendrán derecho a protección especial, a no ser re victimizadas y a que se adopten mecanismos para una reparación integral que incluya el conocimiento de la verdad, restitución, indemnizaciones, rehabilitación, garantía de no repetición y satisfacción del derecho violado;

Que, de conformidad con el artículo 76 de la Constitución se debe establecer la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, deben existir sanciones no privativas de la libertad, las que tienen que respetar los derechos de las personas y ser impuestas mediante procedimientos adversariales, transparentes y justos;

Que, el derecho penal adjetivo debe garantizar la existencia de un sistema adversarial, que cuente con fiscales que promuevan el ejercicio de la acción penal dentro de los principios y fundamentos del sistema acusatorio, con defensoras y defensores públicos que patrocinen técnicamente a las personas acusadas de cometer una infracción y a las personas que, por su estado de indefensión o condición económica, social o cultural, no puedan contratar los servicios de defensa legal para la protección de sus derechos ,y con juezas y jueces que dirijan el proceso y sean garantes de los derechos de los participantes procesales;

Que, la Asamblea Nacional de acuerdo con el artículo 84 de la Constitución, tiene la obligación de adecuar, formal y materialmente, las leyes y

demás normas jurídicas a los derechos previstos en la Constitución e instrumentos internacionales;

En ejercicio de sus atribuciones conferidas por el numeral sexto del artículo 120 de la (Constitución de la República,2008) del Ecuador, resuelve expedir la siguiente:

Ley Reformativa al Código Orgánico Integral Penal.

Artículo 1.- en el artículo 377, primer inciso, sustitúyase por el siguiente texto:

La persona que ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas por infringir la ley, será sancionada con pena privativa de libertad de 2 a 3 años, suspensión de la licencia de conducir por un año una vez cumplida la pena privativa de libertad y la multa en concordancia con el artículo 70 de esta ley.

Artículo 2.- Así mismo del artículo 377 elimínese el numeral 4 del segundo párrafo.

Artículo 3.- en el Artículo 379 del Código Orgánico Integral Penal, sustitúyase por el texto siguiente:

“Art.- En los delitos de tránsito que tengan como resultado lesiones a las personas, se aplicarán las siguientes sanciones:

1. Si el resultado de las lesiones se produce en la víctima un daño de cuatro a ocho días, será sancionada con trabajo comunitario de quince a treinta días.
2. Si produce a la víctima un daño o incapacidad de nueve a treinta días, será sancionada con trabajo comunitario por sesenta días,

más la suspensión de la licencia de conducir por el mismo tiempo y la multa de un salario básico unificado.

3. Si produce a la víctima un daño o incapacidad de treinta y uno a noventa días, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres meses, más la suspensión de la licencia de conducir por el mismo tiempo y la multa de un salario básico unificado.

4. Si produce a la víctima enfermedad o disminución de sus facultades físicas o mentales o una incapacidad que no sea permanente, lo cual supere los noventa días, será sancionada con pena privativa de libertad de tres a seis meses, más la suspensión de la licencia de conducir por un año una vez cumplida la pena y la multa de tres salarios básicos unificados.

5. Si produce a la víctima enajenación mental, pérdida de un sentido o de la facultad del habla, lo cual lo inhabilita a trabajar completamente o la pérdida de algún órgano, será sancionada con pena privativa de libertad de seis meses a dieciocho meses, más la suspensión de la licencia de conducir por un año una vez cumplida la pena y la multa de cinco salarios básicos unificados.

En todos los casos, los conductores serán sancionados además con la reducción de diez puntos en su licencia”.

Artículo4.- Sustitúyase en el Artículo 381 del Código Orgánico Integral Penal por el texto siguiente:

“Art.- La persona que conduzca un vehículo de transporte particular, público, internacional, intrarregional, interprovincial,

intraprovincial 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”.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS:

DISPOSICIÓN PRIMERA: La Asamblea Nacional, en un plazo de sesenta días contados desde que se inscriba en el Registro Oficial la presente ley, emitirá la resolución que reglamente en legal y debida forma la Reforma al Código Orgánico Integral Penal, a fin de que se corrijan las falencias existentes en este cuerpo legal.

DISPOSICIÓN SEGUNDA: La presente Ley entrará en vigencia a partir de su promulgación en el Registro Oficial.

*Dada y firmada en Quito, a 30 días del mes de junio del año
2017*

4. Bibliografía

Asamblea Nacional. (2011). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Manabí: Lexis.

Asamblea Nacional. (s.f.). *CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL*.

Asamblea Nacional. (s.f.). *LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL*.

CABANELLAS, G. (s.f.). *DICCIONARIO JURÍDICO ELEMENTAL*. Obtenido de <https://es.scribd.com/doc/150362545/DICCIONARIO-JURIDICO-ELEMENTAL-GUILLERMO-CABANELLAS-pdf>

CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL. (s.f.).

CODIGO PENAL DE COLOMBIA. (s.f.). Obtenido de <http://www.silec.com.ec/Webtools/LexisFinder/FullDocumentVisualizer/LexInteramericanaFullDocumentVisualizerPDF.aspx?id=273>

CODIGO PENAL DE LA REPUBLICA DE CHILE. (30 de 06 de 2016). Obtenido de <http://www.fielweb.com:4080/CODIGO-PENAL-DE-LA-REPUBLICA-DE-CHILE.pdf>

CODIGO PENAL DE LA REPUBLICA DE VENEZUELA. (s.f.). Obtenido de <http://www.fielweb.com:4080/CODIGO-PENAL-DE-LA-REPUBLICA-BOLIVARIANA-DE-VENEZUELA.pdf>

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR. (s.f.).

DEFINICION. (15 de JULIO de 2016). Obtenido de <http://definicion.mx/infraccion/>

DEFINICION. (15 de JULIO de 2016). Obtenido de <http://definicion.de/delito/>

DEFINICIÓN.DE. (LUNES de JULIO de 2016). Recuperado el LUNES de JULIO de 2016, de <http://definicion.de/delito/>

DERECHO PENAL I. (s.f.). Obtenido de

http://www.aliat.org.mx/BibliotecasDigitales/derecho_y_ciencias_sociales/Derecho_penal_I.pdf

DICCIONARIO.COM. (LUNES de JULIO de 2016). *SIGNIFICADO*

DICCIONARIO.COM. Obtenido de <http://www.significado-diccionario.com/Microtr%C3%A1fico>

ELEMENTOS DEL TIPO PENAL. (s.f.). Obtenido de

http://www.academia.edu/17110963/Elementos_del_Tipo_Penal

Falconí, D. J. (30 de noviembre de 2015). *Revista Judicial.* Obtenido de

<http://www.derechoecuador.com/articulos/detalle/archive/doctrinas/derechopenal/2015/11/30/coip--principio-de-oportunidad->

GIRALDO, F. (LUNES de JULIO de 2016). *LA HORA.* Recuperado el LUNES de

JULIO de 2016, de http://lahora.com.ec/index.php/noticias/show/1101420806/1/CARTAS.html#.V3p_HprhDMo

guía, L. (5 de mayo de 2011). *guía del derecho.* Recuperado el jueves de julio de 2016,

de <http://derecho.laguia2000.com/derecho-penal/delitos-y-contravenciones>

<http://definicionlegal.blogspot.com/2012/03/sujetos-del-delito.html>. (s.f.). Obtenido de

<http://definicionlegal.blogspot.com/2012/03/sujetos-del-delito.html>

<http://www.monografias.com/trabajos38/investigacion-cualitativa/investigacion-cualitativa.shtml>.

(martes de 12 de 2016). Obtenido de

<http://www.monografias.com/trabajos38/investigacion-cualitativa/investigacion-cualitativa.shtml>:

<http://www.monografias.com/trabajos38/investigacion-cualitativa/investigacion-cualitativa.shtml>:

<http://www.monografias.com/trabajos38/investigacion-cualitativa/investigacion-cualitativa.shtml>:

<http://www.monografias.com/trabajos38/investigacion-cualitativa/investigacion-cualitativa.shtml>

<https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/1/44/7.pdf>. (s.f.). Obtenido de

<https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/1/44/7.pdf>

JURÍDICOS, E. (s.f.). *ESTUDIOS JURÍDICOS*. Obtenido de

<https://estudiosjuridicos.wordpress.com/derecho-penal/teoria-del-delito/>

Ley de Tránsito y Transporte Terrestre. (s.f.). Obtenido de

http://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic2_ecu_anexo29.pdf

PARAGUAY, C. P. (15 de JULIO de 2016). Obtenido de

<http://www.fielweb.com:4080/CODIGO-PENAL-DE-LA-REPUBLICA-ORIENTAL-DEL-URUGUAY.pdf>

Poaquiza, F. d. (2015). *Universidad Técnica de Ambato*. Obtenido de

<http://repo.uta.edu.ec/bitstream/123456789/16126/1/FJCS-DE-875.pdf>

Porto, J. P. (2012). *Definicion.De*. Obtenido de Definicion.De:

<http://definicion.de/delito/>

Real Academia Española. (2011). *Diccionario de la Real Lengua Española*.

TEORÍA DEL DELITO. (s.f.). Obtenido de

<http://www.derecho.usmp.edu.pe/instituto/libro-teoria-del-delito-oscar-pena.pdf>

URUGUAY, C. P. (15 de JULIO de 2016). *FIEL WEB*. Obtenido de

<http://www.fielweb.com:4080/CODIGO-PENAL-DE-LA-REPUBLICA-ORIENTAL-DEL-URUGUAY.pdf>

Entrevista dirigida a los Jueces, Fiscales y Abogados

UNIVERSIDAD LAICA “VICENTE ROCAFUERTE” DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DERECHOCARRERA

DERECHO

Objetivos: Determinar si necesario reformar el COIP.

1.- ¿Cree usted que el Código Orgánico Integral Penal, presenta deficiencias en lo referente a delitos de tránsito?

2.- ¿Considera usted que entre los delitos de tránsito por muerte culposa y lesiones, no guardan proporcionalidad con la pena privativa de libertad, establecido en los artículos 377 y 379?

3.- ¿Cree usted que el artículo 377 en su numeral 4 por muerte culposa, hace referencia a un horario de conducción que no está establecido en ninguna norma jurídica?

4.- ¿Cree usted que existe falta de tipicidad respecto a las sanciones por exceso de pasajero, en lo que respecta a transporte privado, según el artículo 381?

5.- ¿Está de acuerdo usted qué se debe reformar el artículo 377 del COIP, aumentando las penas por muerte culposa?

6.- ¿Está de acuerdo usted qué se debe reformar el artículo 379 del COIP, referente a las lesiones, a fin de que este tenga su propia tipificación en cuanto a las penas?

7.- ¿Está de acuerdo usted qué se debe reformar el artículo 381 del COIP, incluyendo a los conductores de vehículos particulares?

8.- ¿Está de acuerdo usted qué reformando los artículos 377, 379 y 381 del COIP, se lograría establecer una herramienta jurídica con la que el juez podrá impartir verdadera justicia?
