



UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y POLITICAS

MAESTRÍA EN ARBITRAJE Y MEDIACION

**TESIS PRESENTADA COMO REQUISITO PARA OPTAR
POR EL GRADO ACADÉMICO DE
MAGISTER EN ARBITRAJE Y MEDIACION**

TEMA

**APROXIMACIÓN AL MECANISMO ALTERNATIVO DE
SOLUCIÓN DE CONFLICTOS DEL CÓDIGO ORGÁNICO
INTEGRAL PENAL: VIABILIDAD DE SU APLICACIÓN EN
MATERIA DE TRANSITO**

**Autor: Ab. Gina de Lourdes Jácome Veliz
C.C. 120178713-0**

Tutor: Mg. Dr. Fernando Fiallos Solá

Guayaquil – Ecuador

ENERO 2016



REPOSITARIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS

TITULO: APROXIMACIÓN AL MECANISMO ALTERNATIVO DE SOLUCIÓN DE CONFLICTOS DEL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL: VIABILIDAD DE SU APLICACIÓN EN MATERIA DE TRANSITO		
AUTOR: AB. GINA DE LOURDES JACOME VELIZ	TUTOR: DR. FERNANDO FIALLOS SOLA, MG.	
INSTITUCIÓN: UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL	FACULTAD: FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS	
CARRERA: MAESTRÍA EN ARBITRAJE Y MEDIACIÓN		
FECHA DE PUBLICACIÓN: ENERO 4, 2016	N. DE PAGS: 110	
PALABRAS CLAVE: INFRACCIÓN, COIP, TRANSITO, CONCILIACIÓN DERECHO REPARADOR.		
RESUMEN: El presente proyecto trabajo de grado es una aproximación a los mecanismos de solución de conflictos en materia de transito establecidos en el Código Orgánico Integral Penal COIP, se orienta a la incorporación de la mediación en materia de tránsito. Se puede observar que la cantidad de procesos por infracciones de tránsito que se resuelven en la vía judicial, podrían ser sometidos a mecanismos alternativos de solución de conflictos, debido a que algunos procesos tienden a dilatar las causas provocando que se congestione la administración de justicia. Se presume que la mediación es un mecanismo adecuado para llegar a la solución de conflictos, sin tener que agotar un proceso completamente formalista, al ser que el acta produce los mismos efectos de sentencia de última instancia; se considera que la mediación es importante para evitar el desgaste de las relaciones interpersonales, medio económico, rápido confiable, simplificado, el cual se encuentra al alcance de personas de escasos recursos, que necesitan asistencia jurídica; la voluntariedad del sometimiento a la mediación, merma las posibilidades de gozar de sus beneficios, así como de herramienta principal de descongestión del sistema judicial; por esta causa es preciso establecer su intrajudicialidad, la cual no desvirtúa la naturaleza del mecanismo , al no existir coerción para llegar a un acuerdo.		
N. DE REGISTRO (en base de datos):	N. DE CLASIFICACIÓN:	
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):		
ADJUNTO URL (tesis en la web):		
ADJUNTO PDF:	X SI	NO
CONTACTO CON AUTORES/ES:	Teléfono: 0999874018	E-mail: ranpama-f@hotmail.com
CONTACTO EN LA INSTITUCION:	Nombre: Facultad De Jurisprudencia y Ciencias Sociales y Políticas de la Universidad de Guayaquil	
	Teléfono: 042 296552	
	E-mail: mediación-arbitraje@hotmail.com	

CERTIFICADO DE APROBACIÓN DE TESIS

En mi calidad de Tutor de la tesis **“APROXIMACIÓN AL MECANISMO ALTERNATIVO DE SOLUCIÓN DE CONFLICTOS DEL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL: VIABILIDAD DE SU APLICACIÓN EN MATERIA DE TRANSITO”** elaborada por la maestrante **Ab. Gina de Lourdes Jácome Veliz**, como trabajo de titulación para acceder al grado de Magister en Arbitraje y Mediación, otorgado por la Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales y Políticas de la Universidad de Guayaquil; **CERTIFICO:** que en uso de mis atribuciones he asesorado a la autora desde el diseño del Proyecto hasta su culminación. Por lo expuesto, considero que el trabajo de tesis presentado cumple los requisitos académicos, reglamentarios e institucionales y lo apruebo en su totalidad.

Guayaquil, 4 de Enero del 2016

Dr. Fernando Fiallos Solá, Mg.
TUTOR DE TESIS

DECLARACIÓN DE AUTORIA Y ORIGINALIDAD

Por la presente declaro bajo la solemnidad de juramento, que soy el único autor de la tesis **“APROXIMACIÓN AL MECANISMO ALTERNATIVO DE SOLUCIÓN DE CONFLICTOS DEL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL: VIABILIDAD DE SU APLICACIÓN EN MATERIA DE TRANSITO”** que presento como requisito previo para acceder al grado académico de **“Magister en Arbitraje y Mediación”**. La tesis es original en su formulación conceptual, procedimientos de investigación, desarrollo del aparato demostrativo, análisis de los resultados y conclusiones, a excepción de referencias, conceptos, procedimientos, datos o afirmaciones provenientes de otros trabajos, en cuyo caso han sido citados en forma textual o implícita según el caso.

Declaro además que este trabajo no ha sido previamente presentado en ninguna otra institución educativa, u organización pública o privada, ni lo será sin hacer expresa mención a su condición de tesis presentada por mí y bajo mi autoría en esta institución.

Guayaquil, 4 de Enero del 2016

Ab. Gina de Lourdes Jácome Veliz

C.C. 120178713-0

ÍNDICE

CERTIFICADO DEL TUTOR	iii
DECLARACIÓN DE AUTORÍA	iv
INDICE GENERAL.....	v
RESUMEN	viii
INTRODUCCION	1

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

1.1) Planteamiento	5
1.1.2) Infracciones de Tránsito: Materia transigible	6
1.1.3) Sustanciación Procesal.....	7
1.2) FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	9
1.2.1) Disposiciones reformatorias a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV)	11
1.3) HIPÓTESIS.....	12
1.4) VARIABLES.....	12
1.5) OBJETIVOS.....	12
1.6) JUSTIFICACION.....	13

CAPÍTULO II

MARCO REFERENCIAL

2.1) Aspectos conceptuales.....	15
2.1.2) Concepto de conciliación	15
2.1.3) La conciliación intrajudicial y la extrajudicial	17
2.1.4) Fines de la conciliación extrajudicial	18
2.1.5) Principios de la conciliación extrajudicial	18

2.1.6) La mediación como mecanismo de conciliación	19
2.2) FUNDAMENTACION LEGAL	22
2.2.1) Constitución de la República del Ecuador	22
2.2.2) Código Orgánico de la Función Judicial.....	25
2.2.3) Ley de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional	25
2.2.4) Código Orgánico Integral Penal.....	26
2.2.5) Disposiciones reformatorias a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV)	29
2. 3) Infracciones y contravenciones de Transito.....	30
2.3.1) La sustanciación Procesal	37
2.3.2) Oralidad del proceso penal en materia de transito	40
2.4) Solución de conflictos en materia de transito.....	41
2.5) Comentarios al procedimiento para el trámite de los conflictos en materia de transito	45
2.6) DESARROLLO DE LAS VARIABLES.....	46
2.6.1) Variable independiente: Contravenciones de tránsito.....	46
2.6.2) Variable dependiente: Mecanismos Alternativos de Conciliación.....	58
2.6.3) Mediación y Arbitraje	60
2.6.3.1) Mediación	60
2.6.3.2) Arbitraje	61
2.6.4) Variable interviniente: Código Orgánico Integral Penal COIP63	
2.6.4.1) Procedimientos Especiales.....	63
2.6.4.2) Principios	65
2.6.5) Infracciones de Tránsito.....	73
2.6.5.1) Clasificación.....	74
2.6.5.2) Delitos culposos.....	74
2.6.5.3) Contravenciones de tránsito	78
2.6.5.4) Reglamento para la conciliación en asuntos relacionados con infracciones de transito	90

CAPÍTULO III
MARCO METODOLOGICO

3.1) Modalidad de la investigación	93
3.1.1) Nivel de investigación	93
3.1.2) Tipos de investigación	94
3.2) Población y muestra	94
3.2.1) Población	94
3.2.2) Muestra.....	94
3.2.3) Instrumento de la investigación	95

CAPÍTULO IV
RESULTADOS

4.1) ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS	96
---	----

CAPÍTULO V
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1) Conclusiones	103
5.2) Recomendaciones	106
Bibliografía	107

“APROXIMACIÓN AL MECANISMO ALTERNATIVO DE SOLUCIÓN DE CONFLICTOS DEL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL: VIABILIDAD DE SU APLICACIÓN EN MATERIA DE TRANSITO”

Autora: Ab. Gina Jácome Veliz

Tutor: Dr. Fernando Fiallos Solá

RESUMEN

El presente proyecto trabajo de grado es una aproximación a los mecanismos de solución de conflictos en materia de tránsito establecidos en el Código Orgánico Integral Penal COIP, se orienta a la incorporación de la mediación en materia de tránsito. Se puede observar que la cantidad de procesos por infracciones de tránsito que se resuelven en la vía judicial, podrían ser sometidos a mecanismos alternativos de solución de conflictos, debido a que algunos procesos tienden a dilatar las causas provocando que se congestione la administración de justicia.

Se presume que la mediación es un mecanismo adecuado para llegar a la solución de conflictos, sin tener que agotar un proceso completamente formalista, al ser que el acta produce los mismos efectos de sentencia de última instancia; se considera que la mediación es importante para evitar el desgaste de las relaciones interpersonales, medio económico, rápido confiable, simplificado, el cual se encuentra al alcance de personas de escasos recursos, que necesitan asistencia jurídica; la voluntariedad del sometimiento a la mediación, merma las posibilidades de gozar de sus beneficios, así como de herramienta principal de descongestión del sistema judicial; por esta causa es preciso establecer su intrajudicialidad, la cual no desvirtúa la naturaleza del mecanismo, al no existir coerción para llegar a un acuerdo.

Palabras clave: Infracción, COIP, Tránsito, Conciliación Derecho reparator.

INTRODUCCIÓN

El Ecuador mantiene un problema de congestión de causas, tanto en materia de tránsito como en materia penal. La Conciliación aparece como una forma intrajudicial de enfrentar este problema.

La conciliación surge como mecanismo natural de la justicia restaurativa que se contrapone al modelo tradicional, buscando la reparación de la víctima en su honra y demás bienes jurídicos. Es el instrumento ideal para que ofendido y agresor se encuentren a fin de establecer los términos de un acuerdo reparatorio.

Actualmente la tendencia en el Ecuador es la de evitar el litigio y buscar soluciones extrajudiciales que fomenten la cultura de paz como se señala en el Art. 130 del Código Orgánico de la Función Judicial.

De considerarlo conveniente los tribunales o juezas y jueces podrán disponer de oficio que pasen los procesos a una oficina judicial de mediación intraprocesal con la misma finalidad. Salvo los casos en que la ley expresamente disponga lo contrario, se procurara la conciliación de las partes, en cualquier estado del proceso; al efecto, pueden de oficio convocarlas a audiencia, a las que deberán concurrir las partes personalmente o por medio de procuradora o procurador judicial dotado de poder suficiente para transigir. Se exceptúan los casos en que se halla prohibida la transacción, y si ésta requiere de requisitos especiales previos, necesariamente se los cumplirán, antes de que el tribunal, jueza o juez de la causa homologue el acuerdo transaccional.

Esta corriente ideológica ha impulsado la mayoría de reformas legales en el Ecuador, comenzando por la misma Constitución, que define al Estado con las características de constitucional de derechos y justicia social. Se entiende que sus objetivos son promover la solución de conflictos fomentando el dialogo, la discusión y la negociación entre las partes, el decrecimiento de la conflictividad y desintegración social.

En materia penal se ha mantenido la reserva en cuanto a utilización de mecanismos alternativos de resolución de conflictos, no es sino hasta las reformas de 24 de marzo del 2009 en que se evidencia la paulatina apertura para la introducción de medidas alternativas al ejercicio de la acción penal (conversión, acuerdo reparatorio) posibilitando, al menos de forma teórica, la implantación de estas nuevas instituciones que buscan terminar o al menos suspender el engorroso litigio con el fin de agilizar la administración justicia respondiendo a la clara necesidad estatal por encontrar una alternativa de solución extrajudicial que termine los conflictos de manera más eficaz descongestionando al sistema judicial.

Esta tendencia se mantiene y se la institucionaliza con la promulgación, Del nuevo Código Orgánico Integral Penal (COIP) publicado en el Registro Oficial No. 180 Suplemento de fecha lunes 10 de febrero del 2014, que se encuentra en plena vigencia.

Responde sobre todo a los principios de mínima intervención penal y oportunidad señalados en el artículo 195 de la Constitución de la República y se encuentran plasmados sobre todo con la promulgación del COIP. En materia de tránsito, surgen algunas inquietudes referentes al procedimiento de juzgamiento de las infracciones de tránsito, que deberán irse resolviendo dentro de la aplicación del COIP, ya que en el Código Orgánico de la Función Judicial (COFJ) el Art. 229 establece la competencia de las Juezas y Jueces de Tránsito, quienes son competentes para conocer, sustanciar y dictar sentencia según sea el caso en los procesos por infracciones de tránsito de acuerdo a la ley de la materia; así como la disposición reformativa novena del COIP numeral 2, que dispone que el juzgamiento de los delitos de tránsito establecidos en esta norma legal corresponderá en forma privativa a las juezas y jueces de tránsito... por lo que para este juzgamiento en materia penal de tránsito no existiría completamente la etapa de evaluación y preparatoria de juicio es decir el auto de llamamiento a juicio, sino en el caso de un dictamen fiscal acusatorio directamente se iría procesalmente a la etapa de juicio con la respectiva convocatoria a la audiencia de prueba y juzgamiento que se

debe realizar ante el juez de Tránsito, ya que no existen los tribunales penales de tránsito.

Con relación a los medios alternativos de solución de conflictos, el Art. 190 de la Constitución establece: “*Se reconoce el arbitraje, la mediación y otros procedimientos alternativos para la solución de conflictos. Estos procedimientos se aplicarán con sujeción a la ley, en materias en las que por su naturaleza se pueda transigir*”. Bajo esta premisa constitucional, nuestra legislación permite que en asuntos de tránsito sea una materia transigible, por lo que pueden también existir varios mecanismos alternativos de arreglar las desavenencias derivadas de los accidentes de tránsito. Con el COIP se emplea la figura de la conciliación establecida en el Art. 663 de este cuerpo legal, rigiendo los principios de voluntariedad de las partes, confidencialidad, neutralidad, imparcialidad, equidad, legalidad y honestidad, por lo que en resumen la conciliación, es el arreglo al que llegan voluntariamente el procesado y la víctima, que pone fin al proceso penal. En materia de tránsito la conciliación es entre el infractor y la víctima del accidente de tránsito.

Como se ha mostrado, la nueva corriente que se impulsa desde la carta magna, amerita su pronta ejecución para que no solo se mantenga como principio o enunciado.

La presente tesis pretende explorar la pertinencia y posibilidad de aplicación de los mecanismos alternativos de solución de conflictos, establecidos en el COIP para que mediante acuerdos reparatorios en materia de infracciones de tránsito se materialice los principios de la Justicia restaurativa.

Esta aplicación de mecanismos de solución de conflictos, podría acarrear consecuencias positivas por la factibilidad e idoneidad de adaptarla al procedimiento de tránsito, su ámbito de aplicación y momentos procesales en los que eventualmente tendría cabida además de hacer una correlación con las formas actuales de suspender el conflicto cuando se encuentra en

litigio. Para este efecto se analizará doctrina procesal penal y se la enfocará en los procedimientos de tránsito.

De forma complementaria, se analizará los mecanismos de conciliación para disminuir los conflictos, fomentando una cultura de respeto a las normas de tránsito y como forma de incentivar la educación en materia de seguridad vial y prevención, además de su utilidad para la identificación de problemas sociales que pueden resolverse eficientemente trascendiendo el marco de la justicia tradicional.

La investigación usó el método exegético, comparativo, analítico-deductivo. La técnica usada en su mayoría fue la investigación documental y bibliográfica de diferentes fuentes: libros, artículos, discursos, legislación, revistas y búsqueda en internet, también se ha enriquecido en cierto nivel con las opiniones de personas vinculadas al conflicto de tránsito, datos fácticos obtenidos mediante entrevistas.

CAPITULO I

1. EL PROBLEMA

1.1) PLANTEAMIENTO

El nuevo Código Orgánico Integral Penal (COIP) publicado en el Registro Oficial No. 180 Suplemento de fecha lunes 10 de febrero del 2014, se encuentra en plena vigencia.

Con la promulgación del COIP, surgen algunas inquietudes en materia de tránsito, referentes al procedimiento de juzgamiento de las infracciones de tránsito, que deberán irse resolviendo dentro de la aplicación del COIP, ya que en el Código Orgánico de la Función Judicial (COFJ) el Art. 229 establece la competencia de las Juezas y Jueces de Tránsito, quienes son competentes para conocer, sustanciar y dictar sentencia según sea el caso en los procesos por infracciones de tránsito de acuerdo a la ley de la materia; así como la disposición reformatoria novena del COIP numeral 2, que dispone que el juzgamiento de los delitos de tránsito establecidos en esta norma legal corresponderá en forma privativa a las juezas y jueces de tránsito... por lo que para este juzgamiento en materia penal de tránsito no existiría completamente la etapa de evaluación y preparatoria de juicio es decir el auto de llamamiento a juicio, sino en el caso de un dictamen fiscal acusatorio directamente se iría procesalmente a la etapa de juicio con la respectiva convocatoria a la audiencia de prueba y juzgamiento que se debe realizar ante el juez de Tránsito, ya que no existen los tribunales penales de tránsito

Referente a las víctimas de un accidente de tránsito, estas están enmarcadas dentro de lo establece el Art 78 de la Constitución que indica: *“Las víctimas de infracciones penales gozarán de protección especial, se les garantizará su no revictimización, particularmente en la obtención y valoración de las pruebas, y se las protegerá de cualquier amenaza u otras formas de intimidación. Se adoptarán mecanismos para una reparación integral que incluirá, sin dilaciones, el conocimiento de la verdad de los hechos y la restitución, indemnización, rehabilitación, garantía de no*

repetición y satisfacción del derecho violado...” por lo que puede decirse que una víctima de un accidente de tránsito, debe estar enmarcada dentro de este principio constitucional. Se debe considerar a una víctima de accidente de tránsito, como aquella persona que resulta afectada en su integridad física como consecuencia directa de un accidente, que es un hecho eventual, imprevisto, que genera una desgracia o daño.

En materia de tránsito accidente es el suceso imprevisto producido por la participación de un vehículo o más en las vías o carreteras y que ocasiona daños materiales o lesiones a personas y hasta la muerte de las mismas. En conclusión una víctima de tránsito es la persona que presenta algún tipo de daño directo e inmediato y que resulta afectada en su integridad física o en su patrimonio económico como consecuencia directa de un accidente de tránsito, para ello debería estar acreditada dentro del accidente de tránsito. La víctima de tránsito con el nuevo COIP, adquiere muchos derechos en especial a recibir una atención digna y adecuada la cual garantiza sus derechos en todos los aspectos y especialmente lo relacionado a la seguridad de la víctima.

1.1.2) Infracciones de Tránsito: Materia transigible

Relativo a los medios alternativos de solución de conflictos, el Art. 190 de la Constitución establece: *“Se reconoce el arbitraje, la mediación y otros procedimientos alternativos para la solución de conflictos. Estos procedimientos se aplicarán con sujeción a la ley, en materias en las que por su naturaleza se pueda transigir”*. Bajo esta premisa constitucional, nuestra legislación permite que en asuntos de tránsito sea una materia transigible, por lo que pueden también existir varios medios alternativos de arreglar las desavenencias derivadas de los accidentes de tránsito. Con el COIP se emplea la figura de la conciliación establecida en el Art. 663 de este cuerpo legal, rigiendo los principios de voluntariedad de las partes, confidencialidad, neutralidad, imparcialidad, equidad, legalidad y honestidad, por lo que en resumen la conciliación, es el arreglo al que llegan voluntariamente el procesado y la víctima, que pone fin al proceso penal. En materia de tránsito la conciliación es entre el infractor y la víctima del accidente de tránsito.

1.1.2) Sustanciación Procesal

En relación sobre sujetos procesales, de acuerdo al COIP, los sujetos procesales determinados en el Art. 439 son los siguientes: 1.- La persona procesada; 2.- La víctima; 3.- La Fiscalía y 4.- La defensa. Es decir son las personas que intervienen en la sustanciación de un proceso penal, además son los que integran la relación procesal. Los que permanecen vinculados jurídicamente a cada proceso. Son los que llevan el proceso ya sea planteando peticiones o pretensiones o proveyendo o decidiendo como los Fiscales. Si tenemos que la persona procesada es a quien se le ha imputado cargos por un delito, se le considera, ser adversario de la víctima, debe desvirtuar los cargos que se le imputa, y hacerle conocer al Juez la certeza de la verdad real, tanto de la existencia de la infracción como a la responsabilidad. La víctima, es quien ha sufrido algún daño a un bien jurídico de manera directa o indirecta.- La Fiscalía es el ente que dirige la investigación preprocesal y procesal e interviene directamente en todo el proceso penal, de acuerdo a lo establecido en el Art. 195 de la Constitución de la República, sus atribuciones están determinadas en el Art. 444 del COIP. Referente al sujeto procesal de la defensa, esta tiene relación directa con la Defensoría Pública, a quien le corresponde garantizar el pleno e igual acceso a la justicia de las personas y la protección de sus derechos constitucionales.- Sujetos procesales que deben también ser considerados en el juzgamiento de delitos de tránsito.

Las etapas del proceso ordinario en el COIP, están determinados en el Art. 589 donde señala: 1.- Instrucción; 2.- Evaluación y preparatoria de juicio y 3.- Juicio.- Con relación a la materia de tránsito el COIP determina: producido un accidente de tránsito y al llegar a un juicio sobre esta materia deberá transitar por varias etapas entre ellas la fase de investigación previa si el accidente no ha sido flagrante o se desconoce al presunto infractor del accidente (puede haberse huido del lugar del accidente), cuando el fiscal de la causa cuente con los elementos necesario para imputar a la persona procesada de tránsito, solicitara una audiencia de formulación de cargos al Juez de tránsito, con lo cual se empieza formalmente el juicio penal de tránsito, y se inicia la etapa de instrucción fiscal que puede tener una

duración de 45 días conforme lo establece el Art 592 excepciones numeral 1 del COIP, etapa donde se realizaran todas las diligencias procesales investigativas solicitadas por la fiscalía y los demás sujetos procesales, especialmente las versiones de la víctima, participantes del accidente, reconocimientos médicos, informes técnicos mecánicos, reconocimiento del lugar donde se puede determinar por un perito la supuesta causa basal del accidente que se está investigando. Esta etapa de instrucción concluye con el dictamen acusatorio o de abstención del Fiscal, en mérito de lo que se ha investigado y han aportado las partes involucradas. Una vez concluida el fiscal solicitará día y hora para la audiencia de evaluación y preparatoria de juicio, en la que, el Fiscal sustentará y fundamentará su dictamen, luego de escuchar a las partes procesales, si el dictamen es acusatorio, el juez verbalmente emitirá su resolución y si es abstentivo a pedido del acusador particular podrá consultarse al Fiscal superior.- En esta etapa el juez de tránsito puede dictar el archivo de la causa si el fiscal se abstiene de emitir acusación fiscal, ya que no hay proceso y no se podrá iniciar ningún juicio. Este hecho podría modificarse si el Juez al consultar al Fiscal Superior cambia de criterio y presenta acusación fiscal, iniciándose así el proceso de juzgamiento con la etapa de juicio. Caso contrario, definitivamente no existiría forma de dar inicio al proceso de juzgamiento penal. Hay que considerar la disposición reformativa novena del COIP numeral 2, que dispone que el juzgamiento de tránsito de los delitos de tránsito establecidos en esta norma legal corresponderá en forma privativa a las juezas y jueces de tránsito... por lo que para este juzgamiento en materia penal de tránsito no existiría completamente la etapa de evaluación y preparatoria de juicio es decir el auto de llamamiento a juicio, sino en el caso de un dictamen fiscal acusatorio directamente se iría procesalmente a la etapa de juicio con la respectiva convocatoria a la audiencia de prueba y juzgamiento que debe ser realizar ante el juez de Tránsito, ya que no existen los tribunales penales de tránsito, por ello si existe dictamen acusatorio el Juez de tránsito señalara día y hora para la audiencia de prueba y juzgamiento correspondiente que en esencia es el momento propiamente del juicio, en el que se van a evacuar pruebas, alegaciones, testimonios, e incluso el tema de daños y perjuicios como las demás

indemnizaciones que pueda estar asistida la víctima, entre otros, tendientes a comprobar conforme a derecho, la existencia del delito de tránsito y la responsabilidad del acusado, para luego concluir con sentencia condenatoria o que ratifica la inocencia. Esta etapa es completamente oral y contradictoria, todo este proceso se considera de primera instancia. Emitida la sentencia de primer nivel por el Juez de Tránsito se puede presentar una fase de impugnación y recursos que es donde la persona procesada o algún otro sujeto procesal, puede impugnar una sentencia, auto o resolución. Estos recursos son: de Apelación, de Revisión, de Casación y de Hecho, cuando hayan sido inadmitidos los otros recursos.- Las impugnaciones como el recurso de apelación se tramitan ante la Sala Penal de la Corte Provincial y una vez emitida la sentencia en esta segunda instancia se puede presentar el recurso de casación ante la Corte Nacional de Justicia. Aclarando que este trámite se lo realizara por delitos de tránsito.

1.2) FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

Con la promulgación del COIP, surgen algunas inquietudes en materia de tránsito, referentes al procedimiento de juzgamiento de las infracciones de tránsito, que deberán irse resolviendo dentro de la aplicación del COIP, ya que en el Código Orgánico de la Función Judicial (COFJ) el Art. 229 establece la competencia de las Juezas y Jueces de Tránsito, quienes son competentes para conocer, sustanciar y dictar sentencia según sea el caso en los procesos por infracciones de tránsito de acuerdo a la ley de la materia; así como la disposición reformativa novena del COIP numeral 2, que dispone que el juzgamiento de los delitos de tránsito establecidos en esta norma legal corresponderá en forma privativa a las juezas y jueces de tránsito... por lo que para este juzgamiento en materia penal de tránsito no existiría completamente la etapa de evaluación y preparatoria de juicio es decir el auto de llamamiento a juicio, sino en el caso de un dictamen fiscal acusatorio directamente se iría procesalmente a la etapa de juicio con la respectiva convocatoria a la audiencia de prueba y juzgamiento que se debe realizar ante el juez de Tránsito, ya que no existen los tribunales

penales de tránsito

Referente a las víctimas de un accidente de tránsito, estas están enmarcadas dentro de lo establece el Art 78 de la Constitución que indica: *“Las víctimas de infracciones penales gozarán de protección especial, se les garantizará su no revictimización, particularmente en la obtención y valoración de las pruebas, y se las protegerá de cualquier amenaza u otras formas de intimidación. Se adoptarán mecanismos para una reparación integral que incluirá, sin dilaciones, el conocimiento de la verdad de los hechos y la restitución, indemnización, rehabilitación, garantía de no repetición y satisfacción del derecho violado...”* por lo que puede decirse que una víctima de un accidente de tránsito, debe estar enmarcada dentro de este principio constitucional. Se debe considerar a una víctima de accidente de tránsito, como aquella persona que resulta afectada en su integridad física como consecuencia directa de un accidente, que es un hecho eventual, imprevisto, que genera una desgracia o un daño.

El Art. 190 de la Constitución establece: *“Se reconoce el arbitraje, la mediación y otros procedimientos alternativos para la solución de conflictos. Estos procedimientos se aplicarán con sujeción a la ley, en materias en las que por su naturaleza se pueda transigir”*. Bajo esta premisa constitucional, nuestra legislación permite que en asuntos de tránsito sea una materia transigible, por lo que pueden también existir varios medios alternativos de arreglar las desavenencias derivadas de los accidentes de tránsito. Con el COIP se emplea la figura de la conciliación establecida en el Art. 663 de este cuerpo legal, rigiendo los principios de voluntariedad de las partes, confidencialidad, neutralidad, imparcialidad, equidad, legalidad y honestidad, por lo que en materia de tránsito la conciliación es entre el infractor y la víctima del accidente de tránsito para llegar voluntariamente a un acuerdo que ponga fin al proceso penal.

1.2.1) Disposiciones reformativas a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV)

Es importante indicar que con el COIP se establecen disposiciones reformativas que afectan a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre,

Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) , así tenemos la Novena disposición transitoria, que sustituye los Art. 97, 147, 165.1, la disposición general vigésima primera y vigésima séptima y disposición transitoria vigésima segunda de la indicada Ley de tránsito, que tienen relación con las licencias de conducir, con el juzgamiento de delitos de tránsito establecidos en el COIP corresponderá en forma privativa a juezas y jueces de tránsito, el procedimiento que deben tomar los agentes de tránsito para elaborar el parte de accidente correspondiente, regulaciones para la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) entre otros.

Así se tiene que se sustituye la Disposición General VIGESIMAPRIMERA de la LOTTTSV por la siguiente: “**VIGESIMA PRIMERA:** *En lo no previsto en la presente Ley, se deberá observar lo establecido en el Código Orgánico Integral Penal, Código Orgánico de la Función Judicial y el Código de Procedimiento Civil, si es aplicable, con la naturaleza del proceso penal acusatorio oral.*” Por lo que para la materia de tránsito lo que no esté determinado en la LOTTTSV se considerara como normas supletorias a las indicadas.

Además consta la disposición derogatoria **DÉCIMO OCTAVA:** Deróguense del Título III denominado “*De las Infracciones de Tránsito*” constante en el Libro Tercero de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 398 de 07 de agosto de 2008, lo siguiente: el Capítulo I, el Capítulo II, el Capítulo III, el Capítulo IV, el Capítulo V, los artículos 149, 150, 151 y 152 del Capítulo VI, el Capítulo VIII, los artículos 160, 161, 162, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173 y 174 del Capítulo IX, los artículos 175 y 176 del Capítulo X; y los artículos 177, 178, 178.1 y 180 del Capítulo XI.

1.3) HIPÓTESIS

Los trabajos de investigación jurídica no necesariamente tienen que contemplar una hipótesis. El cumplimiento de un objetivo, encaminado a la resolución del problema de investigación, es suficiente. En el caso de

presuponer una hipótesis explicativa, esta debe ser susceptible de verificación o probación, y ser algo más que una evidencia, un lugar común, o explicaciones ya demostradas. En este trabajo, el modo a investigación elegido no puede articularse a la formulación de una hipótesis y su verificación, que son más adecuadas para investigaciones de tipo experimental.

1.4) VARIABLES

1.4.1) Variable Independiente

Infracciones de Transito

1.4.2) Variable Dependiente

Mecanismos Alternativos de Conciliación

1.4.3) Variable Interviniente

Código Orgánico Integral Penal COIP

1.5) OBJETIVOS

1.5.1) Objetivo general

Establecer la viabilidad de lograr acuerdos reparatorios aplicando mecanismos de conciliación en procesos penales por infracciones de Tránsito.

1.5.2) Objetivos específicos

- ✓ Determinar los mecanismos que el Código Orgánico Integral Penal establece para conciliar en materia de infracciones de Tránsito.
- ✓ Analizar los procedimientos especiales que el COIP establece y su articulación con las Infracciones de Tránsito.
- ✓ Conocer los requisitos que el COIP ha previsto para la implementación de los mecanismos alternativos de solución de conflictos para la conciliación en los casos de Infracciones de Tránsito.

1.6) JUSTIFICACION

La Conciliación Intrajudicial, es un avance para promover una cultura de paz en nuestro país.

Los seres humanos, somos propensos a ser conflictivos, inclusive violentos. No se admitía, hasta antes de la promulgación de la actual constitución, que las infracciones penales pueden resolverse mediante mecanismos alternativos de solución de conflictos. Se pensaba que si no intervenía el Poder Judicial, no había forma de resolver el conflicto.

Muchos sectores se muestran incrédulos frente a la conciliación en materia penal y su adecuación a las infracciones de Tránsito. Fundamentalmente porque no tenemos una cultura orientada a negociar o a conciliar.

Todos tenemos una visión negativa de lo que es el conflicto. Es necesario procurar cambiar esta concepción. Se debe mirar al conflicto como una situación que requiere soluciones extrajudiciales y aun intrajudiciales que permitan lograr acuerdos satisfactorios entre las partes para finalizar el conflicto.

Los mecanismos alternativos de solución de conflictos en materia penal, particularmente en materia de tránsito tienen la ventaja de evitar procesos prolongados y costosos. Esto de algún modo genera un afianzamiento de los principios de celeridad y eficacia en la administración jurisdiccional.

Asimismo, el acceso a mecanismos intrajudiciales de solución de conflictos son un factor que fomenta, promueve y genera confianza en la sociedad y estimula su capacidad, creativa para formular posibles soluciones ante un conflicto en materia de Tránsito. De alguna manera la posibilidad de acceder o activar los mecanismos alternativos de solución de conflictos previstos en el Art. 663 del Código Orgánico Integral Penal, sirve de base para promover la participación ciudadana, frente al descontento que prima sobre la eficiencia y eficacia de la administración de justicia.

La conciliación intrajudicial se convierte entonces en un nuevo instrumento de la justicia priorizando la autonomía de la voluntad de las partes, que de ese modo ven satisfechos sus intereses, y pueden ejecutar sus propios acuerdos sin restricción alguna.

Es de señalar, la necesidad de que las Instituciones de Educación Superior, sean las encargadas de promover el cambiar la cultura del litigio, incorporando en sus programas de estudio cursos de negociación con carácter especializado.

CAPITULO II

2. MARCO REFERENCIAL

2.1) Aspectos conceptuales

Para desarrollarse, todo ser humano, requiere de otros, necesita vivir en sociedad.

Como individuo presenta cualidades propias, pensamientos, y sentimientos, que lo distinguen y diferencian de otras personas biológicamente iguales a él.

El pensar o actuar de manera distinta no es algo negativo. Al contrario. La diversidad de opiniones, permite contrastar realidades, ideas, que pueden llevar a conclusiones enriquecedoras. Pero, si estas diferencias no se aprovechan, se producen discrepancias que se convierten en conflictos que muchas veces no se pueden solucionar. Esto se debe aunque no queramos admitirlo, a que todos estamos predispuestos a la violencia; es decir, mantenemos una mentalidad litigiosa, que muchas veces nos lleva a ser indiferentes frente a los problemas planteados. Cuando queremos solucionar los desacuerdos, recurrimos a un Juez para que resuelva un problema a través de una decisión judicial.

El tiempo y la necesidad han demandado que se busquen diferentes alternativas que pongan fin a estos conflictos, de una manera rápida y eficaz. De esta forma nace la Conciliación como un mecanismo que da solución a una necesidad de justicia.

2.1.2) Concepto de conciliación

Para poder pasar a definir lo que significa la Conciliación, como Mecanismo Alternativo de Resolución de Conflictos, es necesario precisar lo que significa la palabra Conciliar.

"Conciliar" se deriva del vocablo latino "Conciliare", que según el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, significa componer, ajustar los ánimos de quienes estaban opuestos entre sí.

Tradicionalmente el acto de conciliar se ha visto reflejado dentro de un proceso judicial, donde los sujetos que intervienen como partes tienen intereses opuestos. Aquí está presente permanentemente un juez, el cual toma conocimiento de la causa para poder aclarar el conflicto. Para el

efecto se basa en la demanda y en la contestación, buscando analizar los puntos controvertidos para poder arribar a una fórmula conciliatoria que resulte equitativa para ambas partes. Esto es propio de la Conciliación Procesal que forma parte de los llamados Mecanismos Alternativos de Resolución de Conflictos Procesales, los mismos que se desarrollan dentro de un proceso judicial buscando evitar la sentencia.

El éxito de la conciliación depende del grado de concientización que debe tener un Juez para aplicar en forma adecuada el Principio de Inmediatez Procesal. Esta predisposición permitirá conocer a plenitud el contenido de la pretensión insatisfecha, cuyo reconocimiento y cumplimiento se exige por el demandante. De este modo, en caso de que las partes acepten dicha fórmula conciliatoria se dará por concluido el proceso con el cumplimiento de su objeto.

De otro lado, la Conciliación como Mecanismo Alternativo de Resolución de Conflictos, busca de manera pacífica solucionar los conflictos sin acudir al Poder Judicial. Podemos decir también que la Conciliación es un sistema para la solución directa y amistosa de las diferencias que puedan surgir de una relación contractual o extracontractual, mediante la cual las partes en conflicto con la colaboración activa de un tercero o conciliador, ponen fin al mismo, celebrando un contrato de transacción.

La Conciliación constituye un proceso consensual y confidencial de toma de decisiones en el cual una o más personas imparciales; mediador o mediadores, asisten a personas, organizaciones y comunidades en conflicto a trabajar hacia el logro de una variedad de objetivos.

La conciliación es una negociación asistida, donde las partes buscan dar una solución satisfactoria permitiendo, en forma concertada, la intervención de un tercero, que tenga la capacidad de proponer fórmulas conciliatorias, fomentado en todo el momento del proceso la comunicación entre las partes, valiéndose del lenguaje, tanto verbal como no verbal, y del manejo racional de la información, tratando de llegar a sus verdaderos intereses no expresados

En este caso la conciliación extrajudicial está comprendida como un mecanismo alternativo de solución de conflictos extrajudicial porque, en suma, lo que se busca es evitar el proceso judicial.

2.1.3) Diferencias entre la conciliación intrajudicial y la extrajudicial

La conciliación extrajudicial, a diferencia de aquella realizada dentro de un proceso, es mucho más flexible; genera características propias; fomenta la creatividad entre las partes, y sobre todo tiene bien definido su marco de acción en cuanto a la orientación que se le debe dar al conflicto. Entre las diferencias que se pueden presentar están:

Nivel de solución.- En el proceso judicial se busca enfocar cuáles son las pretensiones o exigencias planteadas en la demanda, contestación o en su caso en la reconvención.

La conciliación extrajudicial, se centra en resolver problemas manifestados en la solicitud de conciliación o que surjan durante la respectiva audiencia, con la finalidad de dar posibles soluciones que satisfagan los intereses y necesidades de ambas partes.

Criterio de Solución.- En el proceso judicial se busca interpretar y aplicar la norma correcta para solucionar el conflicto.

En la conciliación extrajudicial existe un marco amplio que garantiza la legalidad de los acuerdos sin la necesidad que sea la norma la que respalde en estos casos.

Contexto.- En el proceso judicial se sigue una orientación adversarial confrontacional.

En la conciliación extrajudicial se persigue una orientación negociadora o de estrategia racional, es decir un ambiente de cooperación para lograr la solución del problema.

Los sujetos.- En el Proceso Judicial quien interviene es el Juez. En la conciliación extrajudicial intervienen el mediador y las partes

2.1.4) Fines de la conciliación extrajudicial

La Conciliación Extrajudicial, de acuerdo a lo antes expresado, busca que las partes con asistencia del mediador puedan:

- Lograr su propia solución en base a la creatividad.
- Promover la comunicación, entendimiento mutuo y empatía.
- Mejorar sus relaciones.
- Minimizar, evitar o mejorar la participación en el sistema judicial.
- Trabajar conjuntamente hacia el logro de un entendimiento mutuo para resolver un conflicto.

2.1.5) Principios de la conciliación extrajudicial

Dentro de nuestra legislación, la ley de Arbitraje y Mediación vigente publicada en el Registro Oficial 417 de 14-dic-2006; modificada el 09-mar-2009 por el art. 17 del código Orgánico de la Función Judicial, regula los Principios rectores de la Conciliación.

La puesta en vigencia del Código Orgánico de la Función Judicial, publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 544 de 9 de marzo de 2009 establece en su Artículo 17 que uno de los principios rectores de la administración de la justicia es el referido al Principio de Servicio a la Comunidad. La norma en cuestión manifiesta textualmente que “La administración de justicia por la Función Judicial es un servicio público, básico y fundamental del Estado, por el cual coadyuva a que se cumpla el deber de respetar y hacer respetar los derechos garantizados por la Constitución, los instrumentos internacionales de derechos humanos vigentes y las leyes.- *El arbitraje, la mediación y otros medios alternativos de solución de conflictos establecidos por la ley, constituyen una forma de este servicio público, al igual que las funciones de justicia que en los pueblos indígenas ejercen sus autoridades.*

2.1.6) La Mediación como mecanismo de conciliación

Ley de Arbitraje y mediación

Art. 43.- La mediación es un procedimiento de solución de conflictos por el cual las partes, asistidas por un tercero neutral llamado mediador, procuran un acuerdo voluntario, que verse sobre materia transigible, de carácter extrajudicial y definitivo, que ponga fin al conflicto.

Art. 44.- La mediación podrá solicitarse a los centros de mediación o a mediadores independientes debidamente autorizados.

Podrán someterse al procedimiento de mediación que establece la presente Ley, sin restricción alguna, las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, legalmente capaces para transigir.

El Estado o las instituciones del sector público podrán someterse a mediación, a través del personero facultado para contratar a nombre de la institución respectiva.

La facultad del personero podrá delegarse mediante poder.

Art. 45.- La solicitud de mediación se consignará por escrito y deberá contener la designación de las partes, su dirección domiciliaria, sus números telefónicos si fuera posible, y una breve determinación de la naturaleza del conflicto.

Art. 46.- La mediación podrá proceder:

a) Cuando exista convenio escrito entre las partes para someter sus conflictos a mediación. Los jueces ordinarios no podrán conocer demandas que versen sobre el conflicto materia del convenio, a menos que exista acta de imposibilidad de acuerdo o renuncia escrita de las partes al convenio de mediación. En estos casos cualesquiera de ellas puede acudir con su reclamación al órgano judicial competente. Se entenderá que la renuncia existe cuando presentada una demanda ante un órgano judicial el demandado no opone la excepción de existencia de un convenio de mediación. El órgano judicial deberá resolver esta excepción corriendo traslado a la otra parte y exigiendo a los litigantes la prueba de sus afirmaciones en el término de tres días contados desde la notificación. Si prosperare esta excepción deberá ordenarse el archivo de la causa, caso contrario se sustanciará el proceso según las reglas generales;

b) A solicitud de las partes o de una de ellas; y,

c) Cuando el juez ordinario disponga en cualquier estado de la causa, de oficio o a petición de parte, que se realice una audiencia de mediación ante un centro de mediación, siempre que las partes lo acepten.

Si dentro del término de quince días contados desde la recepción por parte del centro de la notificación del juez, no se presentare el acta que contenga el acuerdo, continuará la tramitación de la causa, a menos que las partes comuniquen por escrito al juez su decisión de ampliar dicho término.

Art. 47.- El procedimiento de mediación concluye con la firma de un acta en la que conste el acuerdo total o parcial, o en su defecto, la imposibilidad de lograrlo. En caso de lograrse el acuerdo, el acta respectiva contendrá por lo menos una relación de los hechos que originaron el conflicto, una descripción clara de las obligaciones a cargo de cada una de las partes y contendrán las firmas o huellas digitales de las partes y la firma del mediador.

Por la sola firma del mediador se presume que el documento y las firmas contenidas en éste son auténticos.

El acta de mediación en que conste el acuerdo tiene efecto de sentencia ejecutoriada y cosa juzgada y se ejecutará del mismo modo que las sentencias de última instancia siguiendo la vía de apremio, sin que el juez de la ejecución acepte excepción alguna, salvo las que se originen con posterioridad a la suscripción del acta de mediación.

Si el acuerdo fuere parcial, las partes podrán discutir en juicio únicamente las diferencias que no han sido parte del acuerdo. En el caso de que no se llegare a ningún acuerdo, el acta de imposibilidad firmada por las partes que hayan concurrido a la audiencia y el mediador podrá ser presentada por la parte interesada dentro de un proceso arbitral o judicial, y esta suplirá la audiencia o junta de mediación o conciliación prevista en estos procesos. No obstante, se mantendrá cualquier otra diligencia que deba realizarse dentro de esta etapa en los procesos judiciales, como la contestación a la demanda en el juicio verbal sumario.

Equidad.- El mediador debe asegurar que el acuerdo que se obtenga sea aceptado por ambas partes. Sin embargo, esto no lo exime que vele por la legalidad de los acuerdos. No puede admitir información falsa e inadecuada. No puede existir negociación de mala fe, si la hay puede

comunicar a las partes sobre lo que ha venido percibiendo, inclusive podría retirarse del proceso.

Neutralidad.- Es decir, que no exista vínculo con alguna de las partes. Esto es más para evitar la aparición de un nuevo conflicto de intereses cuando se cumple con las funciones mediadoras. Si se rompe con dicha neutralidad, pueden suceder dos situaciones: Que se desista del mismo mediador. .

Imparcialidad.- Constituye un estado mental que debe conservar el mediador durante el desarrollo de sus servicios. Es el compromiso que el propio mediador asume para ayudar a las partes.

Confidencialidad.- Guarda relación con la información que es recibida por el mediador, la cual es confidencial, es decir que no puede ser revelada a nadie. Este principio presenta también excepciones, es decir que el mediador puede romper ese deber de confidencialidad cuando advierte que hay de por medio un delito o que se va a producir un atentado contra la integridad de una persona.

Simetría de poder.- Se busca que exista un aceptable equilibrio de poder entre las partes, porque de lo contrario generaría un proceso de mediación plagado de medidas coercitivas, provocando un acuerdo injusto.

Buena fe y Veracidad.- Es una obligación de las partes conducirse con buena fe y veracidad durante la audiencia de conciliación. La Buena fe se vincula con la información que maneja el mediador. El mediador debe formular las alternativas suficientes para poder resolver el conflicto. En relación a la veracidad se está haciendo referencia a que la información que se maneje sea fidedigna.

Celeridad y Economía.- Son dos principios característicos de los Mecanismos Alternativos de Resolución de Conflictos.

Voluntariedad.- Es un principio autónomo, ya que se encuentra regulado en el artículo 46 de la Ley de Arbitraje y Mediación. Las partes son las únicas para tomar una decisión para solucionar el conflicto.

2.2.) FUNDAMENTACION LEGAL

Antes de conocer las regulaciones que se han establecido en el Ecuador y que están relacionadas con el presente tema, se indicará cuál es la estructura general de dichas regulaciones, para ello, se toma como referencia la Pirámide Kelseniana, que es un recurso que permite ilustrar, la jerarquía de las normas jurídicas.

2.2.1) Constitución de la república del Ecuador

Es la ley suprema del Estado; es el conjunto de normas y principios fundamentales que constituyen la base de todo el sistema jurídico ecuatoriano y cuya finalidad es organizar la vida social, ninguna ley o norma secundaria puede contradecir o violar ningún precepto contemplado en ella, la ley debe someterse a la Constitución.

Artículo 1. “El Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia (...)” Comentario: El nuevo marco constitucional, establece al Ecuador como un Estado constitucional de derechos y justicia, en el que primordialmente impera la cristalización de una justicia eficiente y eficaz, respetando los derechos de todos los ciudadanos y ciudadanas.

Artículo 10. “Titulares de derechos. Las personas, comunidades, pueblos, nacionalidades y colectivos son titulares y gozarán de los derechos garantizados en la Constitución y en los instrumentos internacionales.”

Comentario: Son titulares de los derechos consagrados en la Carta Magna, las personas, comunidades y colectivos; por lo que, éstos gozarán de los establecidos en ella y en los instrumentos internacionales.

Artículo 11. Principios para el ejercicio de los derechos. “El ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios:

3. Los derechos y garantías establecidas en la Constitución y en los instrumentos internacionales de derechos humanos serán de directa e inmediata aplicación por y ante cualquier servidora o servidor público, administrativo o judicial, de oficio o a petición de parte.

4. Ninguna norma jurídica podrá restringir el contenido de los derechos ni de las garantías constitucionales

9. El Estado será responsable por detención arbitraria, error judicial, retardo injustificado o inadecuada administración de justicia, violación del derecho a la tutela efectiva, y por las violaciones por los principios y reglas del debido proceso.” Comentario: Los derechos constitucionales están regidos por principios, encaminados básicamente a precautelar el goce efectivo de los derechos y garantías constitucionales de todos las y los ecuatorianos. Además el Estado tiene como uno de sus principales deberes salvaguardar que la justicia sea rápida y eficaz, precautelando principios como el debido proceso.

Artículo 75. “Toda persona tiene derecho al acceso gratuito y a la tutela efectiva, imparcial y expedita de sus derechos e intereses, con sujeción a los principios de inmediación y celeridad. Comentario: Para lograr cristalizar la justicia, no basta aplicar únicamente normas jurídicas, sino que éstas se deben regir bajo principios de inmediación, celeridad procesal entre otros.

Artículo 76. Garantías básicas del derecho al debido proceso. “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.”

Comentario: En todo proceso administrativo o judicial la Constitución garantiza el respeto a los derechos constitucionales de las partes, como es el derecho al debido proceso y el derecho a la defensa, a través de garantías básicas que avalan su íntegro respeto.

Artículo 97. Actividades que pueden realizar. “Todas las organizaciones podrán desarrollar formas alternativas de mediación y solución de conflictos, en los casos que permita la ley”

Comentario: Aunque este artículo es un poco confuso al establecer que a las organizaciones de la sociedad se les autoriza para desarrollar formas alternativas de mediación y solución de conflictos, se entiende que toda organización colectiva para que resuelva un conflicto social que englobe a todo el grupo organizado, debe utilizar la mediación, es decir, interponer el

conflicto ante un tercero para que este sea quien preste las facilidades para dar solución al problema.

Artículo 169. Sistema procesal. “El sistema procesal es un medio para la realización de la justicia. Las normas procesales consagrarán los principios de simplificación, uniformidad, eficacia, intermediación, celeridad y economía procesal”

Comentario: El sistema procesal ecuatoriano no sólo involucra la aplicación de normas jurídicas bajo principios constitucionales; sino que, por sobre todo busca la obtención de justicia y el goce efectivo de los derechos y garantías.

Artículo 190. Medios Alternativos de solución de conflictos. “Se reconoce el arbitraje, la mediación y otros procedimientos alternativos para la solución de conflictos. Estos procedimientos se aplicarán con sujeción a la ley, en materias en las que por su naturaleza se pueda transigir.

Comentario: Los procedimientos alternativos, se encuentran plenamente reconocidos por nuestra Constitución, y operan siempre y cuando se trate de materias en las cuales es posible transigir.

2.2.2) Código Orgánico de la Función Judicial

Como normativa judicial integral, que tiene como sujetos centrales la actuación de las juezas, jueces, fiscales, defensoras y defensores públicos y demás servidores y servidoras judiciales, con incorporación de estándares internacionales de derechos humanos y de administración de justicia, con la finalidad de construir una sociedad democrática.

Artículo 18. Sistema.- medio de administración de justicia. “El sistema procesal es un medio para la realización de la justicia. Las normas procesales consagrarán los principios de simplificación, uniformidad, eficacia. Comentario: Esta norma legal procura que todas las actuaciones de servidoras y servidores judiciales, correspondan a la adecuada

aplicación de principios, normas y garantías constitucionales; limitando el poder y materializando la justicia sin ninguna clase de trasgresión.

2.2.3) Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional

La Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, fue publicada en el Registro Oficial N° 52 del 22 de Octubre del año 2009 y tiene por objeto regular la jurisdicción constitucional, con el fin de garantizar jurisdiccionalmente los derechos reconocidos en la Constitución y en los instrumentos internacionales de derechos humanos y de la naturaleza; y garantizar la eficacia y la supremacía constitucional.

Art. 4.- Principios procesales. “La justicia constitucional se sustenta en los siguientes principios procesales:

1. Debido proceso. En todo procedimiento constitucional se respetarán las normas del debido proceso prescritas en la Constitución y en los Instrumentos Internacionales de Derechos Humanos.

2. Aplicación directa de la Constitución. Los derechos y garantías establecidas en la Constitución y en los instrumentos internacionales de derechos humanos, serán de directa e inmediata aplicación por y ante cualquier servidora o servidor público, administrativo o judicial, de oficio o a petición de parte.

11. Economía procesal. En virtud de este principio, la Jueza o Juez tendrá en cuenta las siguientes reglas:

b) Celeridad. Limitar el proceso a las etapas, plazos y términos previstos en la ley, evitando dilaciones innecesarias.”

Comentario: Para que opere eficientemente la justicia constitucional, es necesario mantener el respeto íntegro al debido proceso, procurando que los trámites sean ágiles y oportunos.

2.2.4) El Código Orgánico Integral Penal

Según el art. 18 COIP, infracción penal es la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en este Código. Formal y conceptualmente, esta definición es errónea, pues la culpabilidad no puede

ser en ningún caso elemento de ninguna especie de infracción. De ser así habría que negar el carácter de infracción a las conductas contrarias a las normas que realizan quienes obran sin culpabilidad. Infracción significa inobservancia o contravención de una norma mediante un hacer o un omitir dolosos o imprudentes. Independientemente de si el autor ha obrado culpablemente o sin culpabilidad. Infracción penal es una especie de contravención de una norma que se caracteriza por que la conducta infractora está tipificada por la ley penal independientemente de la culpabilidad de los hipotéticos infractores.

El COIP, contradiciendo la inicial definición del art. 18; en el art. 36 considera que la persona que al momento de cometer una infracción, padece un trastorno mental que le impide comprender la ilicitud de su conducta o de determinarse de conformidad con esta comprensión, no es penalmente responsable por la infracción que ha cometido. Lo que en realidad define el art. 18 COIP es, pues, el concepto total de delito, que comprende a la totalidad de los presupuestos de la punibilidad. (Tipicidad, antijuridicidad y culpabilidad).

El COIP formaliza explícitamente en su art. 18 el concepto de delito, como conducta acción u omisión típica, antijurídica y culpable. Dedicar luego tres secciones de su articulado a definir los contenidos de cada uno de los mencionados elementos constitutivos del concepto del delito, y así, a la tipicidad le dedica los arts. 25 a 28, a la antijuridicidad los arts. 29 a 33, y a la culpabilidad los arts. 34 a 38. Aunque generalmente, basta la realización de una conducta típica, antijurídica y culpable para fundamentar la responsabilidad penal del autor e imponerle la pena establecida en la ley, en algunos pocos casos ésta condiciona la punibilidad del delito a la efectiva concurrencia de una condición objetiva de punibilidad o a la ausencia de causas personales que impidan la aplicación de la pena.

Esta categoría adicional de la punibilidad se encuentra implícita en la exigencia, fijada en el art. 18 COIP, que para la conducta típica, antijurídica y culpable prevé una sanción penal. Si aquellas condiciones son presupuestos de la punibilidad del delito, entonces no puede estar prevista la sanción penal para los casos en que no se dan tales condiciones, dado

que el efecto de ello será precisamente el contrario. Es decir exclusión de la pena.

El COIP utiliza el término genérico “infracción penal” para todas las especies de conducta punible (delitos y contravenciones) y luego clasifica a las infracciones penales en delitos y contravenciones. Según el art. 19 Inc.1º COIP “las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones”; conforme al Inc. 2º de dicho art. “delito es la infracción penal sancionada con pena privativa de libertad mayor a treinta días”, y conforme al Inc. 3º “contravención es la infracción penal sancionada con pena no privativa de libertad o privativa de libertad de hasta treinta días”. De este modo, cuando el COIP utilice el término “infracción penal” debe entenderse que se refiere tanto a los delitos como a las contravenciones, y que cuando utilice expresamente el término “delito” está excluyendo a las contravenciones. Queda claro que la prohibición de analogía para crear “infracciones penales” (art. 13.3 COIP) se refiere tanto a delitos como a contravenciones, y lo mismo cabe decir respecto de la autoría y participación delictivas (art. 41 COIP). En el art. 57, se define la reincidencia como comisión de un nuevo delito, y por ello quedan excluidas las contravenciones, y el art. 520.1inc.1º COIP deja claro que las medidas cautelares sólo son aplicables a delitos, quedando, pues, excluidas las contravenciones tal y como lo corrobora el Inc. 2º, que establece expresamente que a las contravenciones les son aplicables únicamente medidas de protección.

Pese a la claridad y certidumbre que muestra en general el COIP sobre la cuestión tratada, en algunas ocasiones se desvía, de la regla, y al usar indistintamente los términos infracción y delito, obliga a una interpretación para determinar si con el término utilizado se quiere abarcar a ambas clases de infracción, o sólo a los delitos, o si sólo a las contravenciones. En los casos en que esto sucede, existen referencias sistemáticas que facilitan la interpretación, pero en otros casos no. Así, en el art. 534.4, se establece como condición de la solicitud de la prisión preventiva que la infracción esté sancionada con pena privativa de libertad superior a un año, pero no hay la menor duda de que el término infracción comprende sólo a los delitos, porque una pena como esa corresponde sólo a esta clase de infracciones

penales (art. 19 Inc. 2º y 3º); en el art. 70.1, se establece una pena de multa de un salario básico para las infracciones sancionadas con pena privativa de libertad de uno a treinta días, pero también está claro que el término infracción hace referencia únicamente a las contravenciones, porque aquella pena privativa de libertad es justo la propia de ellas (art. 19 Inc. 3º COIP). El art. 20 COIP describe al concurso real como la imputación a una persona de varios delitos, pero con una interpretación sistemática y teleológica e incluso también literal no es difícil deducir que aquí el término delito comprende también a las contravenciones, pues aparte de que la rúbrica del mismo art. 20 reza concurso real de infracciones, en la regulación del concurso ideal (art. 21) se emplea únicamente el término infracción tanto en la rúbrica como en la definición tipos penales, infracción más grave, y sería absurdo entender que el régimen del concurso ideal rige para toda clase de infracciones, y el del real, por el contrario, sólo para delitos.

En ocasiones que el COIP utiliza el término “delito”, resulta considerablemente incierto dilucidar si lo emplea en sentido estricto o amplio, y habrá que llevar a cabo una laboriosa y compleja interpretación para llegar al resultado más razonable de acuerdo con la finalidad de la regulación. Así, en el art. 37 COIP se exceptúa a los delitos de tránsito de las reglas de graduación de la responsabilidad penal en los casos de embriaguez o intoxicación. Una interpretación del término delito en sentido estricto dejaría fuera de dicha excepción a todas las “contravenciones” de tránsito, y de este modo, también a los de los artículos 384 y 385, que consisten en la conducción de un vehículo en aquéllos estados. De optar por tal interpretación, quien conduzca un vehículo en tales estados, podrían serle aplicadas tanto la atenuación de la pena prevista en el art. 37.2 COIP para la embriaguez fortuita y no completa, como también la agravación prevista en el número 4. Por ejemplo cuando el sujeto se embriagó premeditadamente con el fin de conducir un vehículo en semejante estado y luego lo condujo así realmente. Esto, está en contradicción con el fundamento de lo injusto de tales contravenciones, que consiste precisamente en el hecho mismo de conducir en tales estados, y daría lugar

a un bis in idem que el mismo hecho fuera a la vez fundamento y atenuante o agravante de lo injusto, la interpretación teleológica debe conducir al resultado de que el término delito en el art. 37 COIP se encuentra utilizado en un sentido amplio comprensivo tanto de los delitos como de las contravenciones (de tránsito) de conducir en estado de embriaguez o intoxicación.

2.2.5) Disposiciones reformativas a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV)

Es importante indicar que con el COIP se establecen disposiciones reformativas que afectan a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) , así tenemos la Novena disposición transitoria, que sustituye los Art. 97, 147, 165.1, la disposición general vigésima primera y vigésima séptima y disposición transitoria vigésima segunda de la indicada Ley de tránsito, que tienen relación con las licencias de conducir, con el juzgamiento de delitos de tránsito establecidos en el COIP corresponderá en forma privativa a juezas y jueces de tránsito, el procedimiento que deben tomar los agentes de tránsito para elaborar el parte de accidente correspondiente, regulaciones para la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) entre otros.

Así se tiene que se sustituye la Disposición General VIGESIMAPRIMERA de la LOTTTSV por la siguiente: “**VIGESIMAPRIMERA:** *En lo no previsto en la presente Ley, se deberá observar lo establecido en el Código Orgánico Integral Penal, Código Orgánico de la Función Judicial y el Código de Procedimiento Civil, si es aplicable, con la naturaleza del proceso penal acusatorio oral.*” Por lo que para la materia de tránsito lo que no esté determinado en la LOTTTSV se considerara como normas supletorias a las indicadas.

Además consta la disposición derogatoria **DÉCIMO OCTAVA:** Deróguense del Título III denominado “*De las Infracciones de Tránsito*” constante en el Libro Tercero de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 398 de 07 de agosto de 2008, lo siguiente: el Capítulo I, el Capítulo II, el Capítulo

III, el Capítulo IV, el Capítulo V, los artículos 149, 150, 151 y 152 del Capítulo VI, el Capítulo VIII, los artículos 160, 161, 162, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173 y 174 del Capítulo IX, los artículos 175 y 176 del Capítulo X; y los artículos 177, 178, 178.1 y 180 del Capítulo XI.

2.3) Infracciones y contravenciones de tránsito

El criterio formal de clasificación por la duración de la pena con que se conmina a las infracciones. Si es privativa de libertad por un tiempo superior a treinta días por tanto, a partir de treinta y uno la infracción es delito, y si es de hasta treinta días, entonces será contravención (art. 18.2 y 3 COIP).

La cuantía de la pena que diferencia al delito y a la contravención es la del marco penal típico previsto para la figura de delito en la Parte Especial y no la de la pena realmente impuesta al sujeto en el caso concreto, la cual podría rebasar los límites de aquella en virtud de la aplicación de las reglas de graduación de la Parte General, como por ejemplo cuando concurren circunstancias agravantes. Por ejemplo, si al autor de una contravención de hurto, conminada en el art. 209 COIP con una pena privativa de libertad de quince a treinta días, se le impone realmente una pena de 40 días, por haber concurrido una o más circunstancias agravantes (art. 44. Inc. 3º COIP), esto para nada convierte a la contravención en delito, sino que continuará siendo una contravención sometida en todo al régimen jurídico específico de esta clase de infracciones penales. Por ejemplo, una condena como la indicada no podrá ser tenida en cuenta a efectos de la agravante de reincidencia, pues en el art. 57 COIP se establece como presupuesto de ella que el sujeto haya sido condenado anteriormente por un delito.

En el caso de la figura delictiva del art. 382 COIP (daños mecánicos previsibles en transporte público) se podría ver en ella a una de naturaleza mixta, o sea que puede ser tanto contravención como delito, pues la pena legal prevista es una cuyo límite mínimo es de treinta días y ésta es, sin duda, una pena de contravenciones (la que califica al delito tiene que ser, al menos, de treinta y uno). Este solapamiento es muy frecuente en muchos ordenamientos, y por eso prevén alguna regla para resolverlo.

En el caso del art. 382 COIP, una interpretación gramatical y sistemática lleva a estimar, que estamos en todo caso ante un delito, pues la rúbrica de la sección denomina así a todas las infracciones que comprende (delitos culposos de tránsito), y dedica otra sección distinta a las contravenciones. Aunque su número es ciertamente muy escaso, algunas infracciones no están conminadas con penas privativas de libertad de ninguna especie, sino sólo con una multa, como por ejemplo las de los arts. 297.1 y 380, por lo que el art. 19 no es referencia para determinar si se trata de delitos o de contravenciones.

Lo mismo que en el caso anterior, la solución tiene que darla la interpretación, de modo que el criterio más seguro es estar a la denominación de la rúbrica que las agrupa junto con otras infracciones; en los mencionados casos, pues, se trata de delitos y no de contravenciones.

Desde un punto de vista material, la distinción entre delitos y contravenciones se basa en el criterio meramente cuantitativo de la mayor gravedad de lo injusto del desvalor de la acción o del resultado en los delitos que en las contravenciones. Si entre lo ilícito penal y lo ilícito administrativo no existen deferencias cualitativas, sino solo de grado, cuantitativas, de gravedad, con mayor razón deberá entenderse que las diferencias entre las dos clases de infracciones penales también tienen que ser solo cuantitativas, y en ningún caso de carácter material o substancial. (Cerezo Mir PG II, 2002)

La clasificación determina la atribución de la competencia material para el enjuiciamiento de las infracciones a distintos órganos de la jurisdicción penal, la configuración de distintos procedimientos, y el establecimiento de restricciones de ciertos actos y medidas procesales en relación con las contravenciones.

El ordenamiento jurídico ecuatoriano ha constituido una pluralidad de órganos judiciales especializados para el enjuiciamiento de materias específicas infracciones de tránsito, de policía, militares, de violencia contra la mujer, etc., los cuales extienden su competencia tanto a delitos como a contravenciones relativas a dichas materias; así, por ejemplo, el art. 229

COFJ atribuye a los jueces de tránsito competencia para enjuiciar y sentenciar en los procesos de infracciones delitos y contravenciones de tránsito. Pero más allá de estas especializaciones, la competencia general para conocer de los hechos constitutivos de delito, cualquiera que sea la pena prevista, corresponde a los Tribunales penales cuando se trata de delitos públicos (art. 221.1 COFJ), y a los jueces penales cuando se trata de delitos privados (art. 225.4 CPFJ); la competencia para conocer las contravenciones corresponde ordinariamente a los jueces de contravenciones (art. 231.2 COFJ), aunque también la tienen los jueces de paz (art. 247 COFJ). En lo que se refiere a los procedimientos, el COIP establece para los delitos un tipo llamado ordinario (arts. 580 ss.) y para las contravenciones uno más simple y rápido, que se denomina expedito (art. 641), que se concreta luego en uno común para todas las contravenciones en general (art. 642), y en otros dos especiales; uno para la contravención de violencia contra la mujer y contra miembros del núcleo familiar (art. 643), y otro para las contravenciones de tránsito (art. 644). No obstante, entre el ordinario y el expedito, el COIP establece aún otros dos tipos de procedimiento: el denominado abreviado, regulado en los arts. 635 ss. y aplicable a infracciones delitos sancionadas con pena privativa de libertad de hasta diez años (art. 635.1), y el llamado directo, que según el art. 640.2 es aplicable de modo general a delitos sancionados con pena privativa de libertad de hasta cinco años. En este orden, se podría decir que implícitamente se parte de una clasificación cuasi cuatripartita de las infracciones penales.

La menor gravedad de las contravenciones justifica que respecto de ellas se establezcan ciertas restricciones a la admisión de determinados actos y medidas procesales o preprocesales. Por ejemplo, quedan excluidas las medidas cautelares para las contravenciones (art. 520.1 COIP). Serían cuestiones a resolver mediante una interpretación laboriosa, respecto a si las contravenciones quedan fuera de la facultad o potestad de aprehensión que establecen los arts. 526 ss. COIP para los casos de flagrancia. El art. 527 parece querer limitarla a delitos y excluirla para las contravenciones; y la relativa a si la posibilidad de “detención” está limitada a los delitos como

sería lo más razonable conforme al principio de insignificancia. También cabe en el caso de contravenciones (arts. 530 ss. COIP).

Sobre la terminología que utiliza el COIP para referirse al hecho punible, conviene hacer algunas precisiones que pueden tener consecuencias materiales, conceptuales y sistemáticas respecto de algunas cuestiones concretas.

El COIP utiliza tanto el término infracción penal como el de delito con amplitudes y alcances diversos, y por otra parte, a veces el concreto uso que se hace del término es evidentemente erróneo porque no concuerda con el objeto real al que refiere como sucede en el art. 18 COIP, y entonces hay que efectuar una precisión correctora del término mismo para hacer congruentes a ambos. Además, el sentido en que se usa el término es en ocasiones incierto, y entonces es preciso proceder a una interpretación de menor o mayor complejidad para determinarlo en relación con la cuestión específica a la que se refiere. Las precisiones terminológicas han de llevarse a cabo respecto a dos planos: el relativo a la estructura interna del concepto del delito (conducta típica, antijurídica, culpable y, en su caso, punible), y el relativo a la clasificación de las infracciones penales en delitos y contravenciones.

Los términos infracción o delito se utilizan a veces como comprensivos de la totalidad de los presupuestos de la punibilidad, pero en ocasiones hacen referencia sólo a un fragmento de dichos presupuestos.

En sentido estricto, el término infracción penal debería hacer referencia exclusivamente a la conducta penalmente típica, o sea independientemente de si es también antijurídica y, además, culpable. Este alcance del concepto infracción penal es ya jurídicamente relevante, pues la mera apariencia de una conducta como penalmente típica la notitia criminis es razón suficiente para la apertura de al menos, unas diligencias previas, y en su caso, de un procedimiento penal, lo cual habilita jurídicamente para la realización de toda una pluralidad de actuaciones e intervenciones como por ejemplo comprobaciones sobre los hechos, interceptación de comunicaciones, registros domiciliarios, exámenes

médicos, etc., y en su caso, la detención policial y la imposición judicial de medidas cautelares como la prisión provisional. El término infracción penal, y también el de delito, deben de entenderse en el sentido más estricto de conducta penalmente típica, por ejemplo, en el art. 411 COIP (La Fiscalía, ejercerá la acción penal pública cuando tenga los elementos de convicción suficientes sobre la existencia de la infracción) y, teóricamente, también en el art. 534 COIP (que autoriza a solicitar prisión preventiva: cuando existan elementos de convicción suficientes sobre la existencia de un delito, siempre que se trate de una infracción sancionada con pena privativa de libertad superior a un año).

Simplemente, porque la cuestión de si es o no es, además, antijurídica y culpable, es una que tendrá que dilucidarse después en el transcurso del procedimiento que ya se ha iniciado porque la conducta tenía la apariencia de ser penalmente típica, o sea, de serlo indiciariamente.

En otros contextos, los términos infracción penal y delito tienen evidentemente el sentido de conducta típica y antijurídica (siendo indiferente si es o no es culpable), y si ello no es tan evidente, entonces, y no obstante, sí es el que debe resultar de una correcta interpretación jurídica. Es evidente que infracción penal equivale a conducta típica y antijurídica en las disposiciones legales relativas a la responsabilidad civil derivada del hecho constitutivo de aquélla, pues esta clase de responsabilidad encuentra su fundamento exclusivamente en la producción de un daño injusto y la existencia de éste es absolutamente independiente de si el autor es o no es culpable; por otro lado, no cabe pensar en una responsabilidad civil como consecuencia de un daño no injusto aunque éste haya sido causado por una conducta penalmente típica (por ejemplo la muerte en legítima defensa). Así el término infracción penal tiene el significado de conducta típica y antijurídica independientemente de si hay o no hay culpabilidad. En el art. 78.3 COIP, concreta la indemnización por daños en la compensación de todo perjuicio que resulte de una infracción penal. En cambio, es incierto y dudoso el sentido del término infracción penal en el contexto regulativo negativo de la exclusión de la antijuridicidad y también en el de la participación delictiva. En el primer caso, la doctrina

está dividida entre quienes opinan que la conducta justificada (no antijurídica) es no obstante penalmente típica y, por esto, constitutiva de infracción penal, y quienes estiman que en tal caso no concurre la tipicidad y no existe, por ello, infracción (teoría de los elementos negativos del tipo). (Arthur Kaufmann JZ, 1956). Sobre esto, el COIP muestra una gran oscuridad y también contradicciones muy graves. Al distinguir muy claramente entre la conducta simplemente típica (arts. 25 ss.) y la típica que es además antijurídica (arts. 29 ss.), con ello el COIP parece asumir inicialmente un concepto de infracción limitado a la conducta típica esto es, la que contraviene una norma y está penalmente tipificada con independencia de si es además antijurídica. Pero luego, en el art. 30 extiende el concepto de infracción a la conducta típica y antijurídica, al declarar que no existe infracción penal cuando la conducta típica! se encuentra justificada, con lo cual viene a decir que la concurrencia de una causa de justificación hace que la conducta típica! no sea ya infracción. La infracción penal conducta típica (arts. 29 ss.) no es infracción penal (art. 30). Lo mismo sucede con respecto al sentido en que haya que entender el término infracción en los preceptos relativos a la autoría y a la participación delictiva (arts. 41 a 43 COIP). Dado que los actos de participación instigación y complicidad son penalmente atípicos y que por ello, su punibilidad tiene un carácter accesorio porque depende de lo hecho por el autor, se plantea la cuestión de si debe bastar con que la conducta del autor sea típica, si debe ser además antijurídica y si también debe ser culpable. O si debe ser incluso punible. En consecuencia, también en los preceptos relativos a la autoría y a la participación es preciso determinar el sentido y el alcance del término infracción penal.

Finalmente, hay contextos en los que por la índole de las cuestiones que se tratan, no puede haber duda sobre que los términos infracción penal y delito, deben ser entendidos, en el sentido más amplio, como totalidad de los presupuestos de la punibilidad (conducta típica, antijurídica, culpable y punible). Con las expresiones sinónimas tipo de delito, tipo delictivo y figura de delito, (Arthur Kaufmannm1.987), el término tipo se utiliza en Derecho penal en el sentido más amplio posible porque se lo entiende como

totalidad de los presupuestos de la punibilidad. En este sentido, el tipo o la figura de delito no es un concepto meramente descriptivo y formal, sino que tiene un contenido material que lo caracteriza como tipo de garantía, porque comprende a todas las circunstancias a las que, como presupuestos de la punibilidad, deben alcanzarse las garantías que proporciona el principio de legalidad, o sea, la reserva de ley, el mandato de determinación legal, la irretroactividad y la prohibición de la analogía. El tipo de garantía comprende así elementos no sólo de lo injusto específico de la figura de delito, sino también de la antijuridicidad de la culpabilidad y hasta las condiciones objetivas de punibilidad. Klaus Roxin 2002.

Cuando el objeto al que se refiere el término infracción penal es el tipo de garantía, el mismo deberá ser entendido como conducta típica, antijurídica, culpable y, en su caso, punible, aún a costa de forzar al máximo su alcance literal. El COIP reconoce claramente al tipo de garantía, con sus efectos, en el art. 13.3, al extender la prohibición de la analogía, sin excepción, a todos los presupuestos legales que permiten la aplicación de una sanción y a los que establecen excepciones o restricciones de derechos como por ejemplo los que establecen los límites de las causas de justificación; consecuentemente, en el art. 13.2, se ha de entender que los tipos penales, en cuanto objetos del mandato de interpretación conforme al sentido literal, son los tipos de garantía. Una interpretación objetiva sistemática y teleológica debe llevar a entender que también remite al tipo de garantía la defectuosa definición de la infracción penal del art. 18 como conducta típica, antijurídica y culpable, pues comprende a todos los presupuestos de la punibilidad a que deben alcanzarse las garantías del principio de legalidad reconocido en el arts. 76.3 COIP. En todos estos preceptos el concepto de infracción penal debe de interpretarse, por lo dicho, en el sentido completo de totalidad de los presupuestos de la punibilidad y por tanto, del tipo de garantía. El segundo inciso del art. 44 COIP excluye del concepto de circunstancias atenuantes y agravantes, a los elementos que integran la respectiva figura delictiva, y con este término se alude sin duda al tipo total y de garantía, pues las atenuantes y agravantes, ya sean meras circunstancias modificativas de la responsabilidad penal, o sean elementos

de la figura delictiva, tienen su fundamento en la menor o mayor gravedad de lo injusto o de la culpabilidad.

Menos problemático es precisar el sentido en que se usa el término infracción penal en el plano relativo a su clasificación, aunque a veces también se plantean cuestiones de dudosa e incierta solución.

2.3.1) La sustanciación procesal

En relación sobre sujetos procesales, de acuerdo al COIP, los sujetos procesales determinados en el Art. 439 son los siguientes: 1.- La persona procesada; 2.- La víctima; 3.- La Fiscalía y 4.- La defensa. Es decir son las personas que intervienen en la sustanciación de un proceso penal, además son los que integran la relación procesal. Los que permanecen vinculados jurídicamente a cada proceso. Son los que llevan el proceso ya sea planteando peticiones o pretensiones o proveyendo o decidiendo como los Fiscales. Si tenemos que la persona procesada es a quien se le ha imputado cargos por un delito, se le considera, ser adversario de la víctima, debe desvirtuar los cargos que se le imputa, y hacerle conocer al Juez la certeza de la verdad real, tanto de la existencia de la infracción como a la responsabilidad. La víctima, es quien ha sufrido algún daño a un bien jurídico de manera directa o indirecta.- La Fiscalía es el ente que dirige la investigación preprocesal y procesal e interviene directamente en todo el proceso penal, de acuerdo a lo establecido en el Art. 195 de la Constitución de la República, sus atribuciones están determinadas en el Art. 444 del COIP. Referente al sujeto procesal de la defensa, esta tiene relación directa con la Defensoría Pública, a quien le corresponde garantizar el pleno e igual acceso a la justicia de las personas y la protección de sus derechos constitucionales.- Sujetos procesales que deben también ser considerados en el juzgamiento de delitos de tránsito.

Las etapas del proceso ordinario en el COIP, están determinados en el Art. 589 donde señala: 1.- Instrucción; 2.- Evaluación y preparatoria de juicio y 3.- Juicio.- Con relación a la materia de tránsito el COIP determina: producido un accidente de tránsito y al llegar a un juicio sobre esta materia deberá transitar por varias etapas entre ellas la fase de investigación previa

si el accidente no ha sido flagrante o se desconoce al presunto infractor del accidente (puede haberse huido del lugar del accidente), cuando el fiscal de la causa cuente con los elementos necesario para imputar a la persona procesada de tránsito, solicitará una audiencia de formulación de cargos al Juez de tránsito, con lo cual se empieza formalmente el juicio penal de tránsito, y se inicia la etapa de instrucción fiscal que puede tener una duración de 45 días conforme lo establece el Art 592 excepciones numeral 1 del COIP, etapa donde se realizarán todas las diligencias procesales investigativas solicitadas por la fiscalía y los demás sujetos procesales, especialmente las versiones de la víctima, participantes del accidente, reconocimientos médicos, informes técnicos mecánicos, reconocimiento del lugar donde se puede determinar por un perito la supuesta causa basal del accidente que se está investigando. Esta etapa de instrucción concluye con el dictamen acusatorio o de abstención del Fiscal, en mérito de lo que se ha investigado y han aportado las partes involucradas. Una vez concluida el fiscal solicitará día y hora para la audiencia de evaluación y preparatoria de juicio, en la que, el Fiscal sustentará y fundamentará su dictamen, luego de escuchar a las partes procesales, si el dictamen es acusatorio, el juez verbalmente emitirá su resolución y si es abstentivo a pedido del acusador particular podrá consultarse al Fiscal superior.- En esta etapa el juez de tránsito puede dictar el archivo de la causa si el fiscal se abstiene de emitir acusación fiscal, ya que no hay proceso y no se podrá iniciar ningún juicio. Este hecho podría modificarse si el Juez al consultar al Fiscal Superior cambia de criterio y presenta acusación fiscal, iniciándose así el proceso de juzgamiento con la etapa de juicio. Caso contrario, definitivamente no existiría forma de dar inicio al proceso de juzgamiento penal. Hay que considerar la disposición reformativa novena del COIP numeral 2, que dispone que el juzgamiento de tránsito de los delitos de tránsito establecidos en esta norma legal corresponderá en forma privativa a las juezas y jueces de tránsito... por lo que para este juzgamiento en materia penal de tránsito no existiría completamente la etapa de evaluación y preparatoria de juicio es decir el auto de llamamiento a juicio, sino en el caso de un dictamen fiscal acusatorio directamente se iría procesalmente a la etapa de juicio con la respectiva convocatoria a la audiencia de prueba

y juzgamiento que debe ser realizar ante el juez de Tránsito, ya que no existen los tribunales penales de tránsito, por ello si existe dictamen acusatorio el Juez de transito señalara día y hora para la audiencia de prueba y juzgamiento correspondiente que en esencia es el momento propiamente del juicio, en el que se van a evacuar pruebas, alegaciones, testimonios, e incluso el tema de daños y perjuicios como las demás indemnizaciones que pueda estar asistida la víctima, entre otros, tendientes a comprobar conforme a derecho, la existencia del delito de tránsito y la responsabilidad del acusado, para luego concluir con sentencia condenatoria o que ratifica la inocencia. Esta etapa es completamente oral y contradictoria, todo este proceso se considera de primera instancia. Emitida la sentencia de primer nivel por el Juez de Transito se puede presentar una fase de impugnación y recursos que es donde la persona procesada o algún otro sujeto procesal, puede impugnar una sentencia, auto o resolución. Estos recursos son: de Apelación, de Revisión, de Casación y de Hecho, cuando hayan sido inadmitidos los otros recursos.- Las impugnaciones como el recurso de apelación se tramitan ante la Sala Penal de la Corte Provincial y una vez emitida la sentencia en esta segunda instancia se puede presentar el recurso de casación ante la Corte Nacional de Justicia. Aclarando que este trámite se lo realizara por delitos de tránsito.

2.3.2.) Oralidad del proceso penal en materia de transito

El sistema procesal penal oral se caracteriza por la vigencia de un conjunto de condiciones y requisitos que están definidos claramente en el COIP, en el Título VI del Procedimiento en los Art. 560 al 570, que se funda en el principio de la oralidad, que parte de la norma constitucional establecida en el Art. 168 numeral 6 de la Constitución que determina: “*La administración de justicia, en el cumplimiento de sus deberes y en el ejercicio de sus atribuciones, aplicará los siguientes principios:...*6. *La sustanciación de los procesos en todas las materias, instancias, etapas y diligencias se llevará a cabo mediante el sistema oral, de acuerdo con los principios de concentración, contradicción y dispositivo...*”.- con excepciones escritas que deben constar o reducirse a escrito de la denuncia y acusación

particular, constancias de actuaciones investigativas, las actas de audiencias, los autos, las sentencias e interposición de recursos.- Al ser oral el proceso, el Juez de Tránsito en la realización de las audiencias debe dirigir y controlar la misma, la intervención de los sujetos procesales, evitar las dilaciones o intervenciones repetitivas e impertinentes y resolver de manera motivada en la misma audiencia, podrá interrumpir a las partes para solicitar aclaraciones o dirigir el debate. Motivación que debe cumplir con lo establecido en el Art. 76 numeral 7 literal L de la Constitución que dice: *“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...”*.

De esto podemos señalar que la oralidad es un procedimiento donde las partes o sus representantes se comunican por medio de la palabra. Para clarificar esta posición, vale remitirse al modo de pensar de Mauro Capeletti, 2006, quien sostiene al respecto que: *"El principio de oralidad ha representado notoriamente junto con los otros principios (inmediación, concentración, libre valoración de las pruebas, etc.), el tema y el problema que ha agitado más profundamente las mentes de los estudiosos y reformadores del proceso de más de un siglo..."*

Entre las principales características de la oralidad tenemos:

- a)** Predominio de la palabra hablada;
- b)** Transparencia;
- c)** Ser inmediatos, rápidos y contrastables fácilmente;
- d)** Penetrantes;
- e)** Asegurar la inmediación, el contacto directo con los sujetos procesales y los medios de prueba;
- f)** La oralidad es la manifestación natural y originaria del pensamiento humano, tiene mayor capacidad expresiva;
- g)** Hay liberalidad de signos fonéticos y signos accesorios;
- h)** La reducción en los costos y en el tiempo;
- i)** Expresan de mejor manera el pensamiento;
- j)** Es más eficaz en el diálogo; y,

k) Se evitaría la corrupción de los jueces.

2.4) El mecanismo alternativo de solución de conflictos en materia de tránsito

Relativo a los medios alternativos de solución de conflictos, el Art. 190 de la Constitución establece: *“Se reconoce el arbitraje, la mediación y otros procedimientos alternativos para la solución de conflictos. Estos procedimientos se aplicarán con sujeción a la ley, en materias en las que por su naturaleza se pueda transigir”*. Bajo esta premisa constitucional, nuestra legislación permite que en asuntos de tránsito sea una materia transigible, por lo que pueden también existir varios medios alternativos de arreglar las desavenencias derivadas de los accidentes de tránsito.

Con el COIP se emplea la figura de la conciliación establecida en el Art. 663 de este cuerpo legal, rigiendo los principios de voluntariedad de las partes, confidencialidad, neutralidad, imparcialidad, equidad, legalidad y honestidad, por lo que en resumen la conciliación, es el arreglo al que llegan voluntariamente el procesado y la víctima, que pone fin al proceso penal. En materia de tránsito la conciliación es entre el infractor y la víctima del accidente de tránsito.

Referencias actuales del procedimiento para el juzgamiento de las contravenciones de tránsito terrestre.

Actualmente en el Ecuador existe una situación problemática referente a la dificultad del retardo en el despacho de las causas represadas en las Unidades Judiciales de Tránsito; la misma que es conocida por toda la colectividad, ya que en forma permanente se difunden por medios de comunicación televisivos, radiales, escritos o tecnológicos dando a conocer la odisea que les toca soportar a los afectados de un accidente de tránsito, como la falta de atención a sus requerimientos o la fijación de audiencias para que se lleven a cabo después de un largo tiempo, para recibir como respuesta un largo y tortuoso proceso.

Por lo que es evidente y no se puede negar el colapso de la justicia, especialmente por el antes mencionado congestionamiento en las Unidades Judiciales de Tránsito a nivel nacional, para las infracciones de

tránsito, por ello es necesario reducir la carga burocrática y simplificar los trámites con procedimientos alternativos.

Generalmente mayor el inconveniente en materia de tránsito es que siendo un accidente de tránsito un hecho catalogado como delito culposo es decir que no se ha presentado dolo o no existe intención de causar daño y es producto de negligencia, impericia, imprudencia o inobservancia de la ley, reglamentos u órdenes de la autoridad. Al llegar a un juicio donde existe la primera instancia, impugnaciones como los recursos de nulidad y apelación e incluso el recurso de casación, por lo que un proceso penal de tránsito puede durar varios años, llegando a que las partes procesales (especialmente el afectado) estén en constante conflicto y consideren que no existe la justicia, en vez de tratar de llegar a un acuerdo o buscar soluciones mucho más rápidas.

La Constitución de la República del Ecuador en su Art. 190 establece: “Se reconoce el arbitraje, la mediación y otros procedimientos alternativos para la solución de conflictos. Estos procedimientos se aplicarán con sujeción a la ley, en materias en las que por su naturaleza se pueda transigir”, por lo que se consideran como mecanismos alternativos de solución de conflictos; es decir, que también son independientes y diferentes al sistema jurisdiccional. También en su Art. 97 que dispone: “Todas las organizaciones podrán desarrollar formas alternativas de mediación y solución de conflictos, en los casos que permita la ley; actuar por delegación de la autoridad competente, con asunción de la debida responsabilidad compartida con esta autoridad; demandar la reparación de daños ocasionados por entes públicos o privados; formular propuestas y reivindicaciones económicas, políticas, ambientales, sociales y culturales; y las demás iniciativas que contribuyan al buen vivir.

Se reconoce al voluntariado de acción social y desarrollo como una forma de participación social.”

La implementación de procedimientos alternativos en los asuntos de los juicios por delitos de tránsito, parte de una necesidad social que debe ser urgentemente atendida, en vista de que se puede presentar una posible

solución rápida y eficaz que facilitaría cumplir con los principios del debido proceso consagrados en el Art. 76 de la Constitución de la República así como el principio de la debida diligencia en los procesos de administración de justicia, con respecto a principios constitucionales como el de celeridad y economía procesal, que conllevan a una justicia en corto tiempo

La aplicación de procedimientos alternativos en materia de tránsito, se ha convertido en una necesidad vital, ya que el derecho penal a través del tiempo ha quedado demostrado que por sí sólo no es eficiente puesto que en muchos casos se cometen errores en su aplicación. En este contexto, la orientación del Derecho Penal y Procesal Penal hacia una diversidad de respuestas al conflicto jurídico penal es imperativo, ya que permitirá resolverlo sólo por vías punitivas y /o retributivas, sino que también por la vía de medios alternos, que forman parte de los mecanismos de descongestión del sistema penal, posibilitando que muchos casos se resuelvan por vías más expeditas sin necesidad de incurrir en los costos de tiempo y recursos que demanda el proceso. Su finalidad es aliviar la presión que en conjunto recae sobre la institución procesal, mediante la aplicación de un mecanismo más eficaz sin omitir solemnidades procesales de ley.

La aplicación del modelo de conclusión anticipada de los procesos penales, a través de un mecanismo alternativo permitirá a la comunidad y las personas directamente afectadas, víctimas y acusado, confrontarse y encontrar la solución directa a sus problemas, lográndose por una parte, el descongestionamiento del voluminoso trabajo de los órganos de la administración de justicia, y, por otra, permitir que los verdaderos actores de la misma encuentren una solución rápida a sus necesidades.

La tasa de siniestralidad vial es un problema grave, por lo que resulta necesario incrementar los medios para combatirlo, debemos encontrar las herramientas para solucionar cada una de éstos conflictos de tránsito, propendiendo que los procedimientos no sean un obstáculo para las víctimas. Por ello en los procesos por infracciones de tránsito, cuando las circunstancias lo permitan, es preciso aplicar el mecanismo alternativo que facilita una respuesta ágil para los usuarios del sistema de justicia.

Al momento de sufrir un accidente de tránsito, muchas veces los involucrados prefieren llegar a un mal acuerdo que a buen juicio, con el fin de evitar el largo proceso para reparar el daño. El COIP. Ha incorporado para estos casos un mecanismo alternativo para la solución de conflictos que en el caso de materia de tránsito es de absoluta aplicación siempre que los sujetos del proceso lo soliciten y accedan a someterse al mecanismo de conciliación.

Sin lugar a dudas, este mecanismo alternativo presenta ventajas para la víctima, el procesado, y el propio Estado pues la víctima obtiene una reparación oportuna al daño causado, en un tiempo razonable; el procesado no se ve sometido a un juicio público, con el consiguiente daño moral para él y su familia, favoreciendo su reinserción social; y, el Estado ahorra recursos materiales y humanos que podría destinarlos a casos de mayor gravedad y, brinda satisfacción al ciudadano, al dar soluciones prontas a los conflictos.

El Estado en cumplimiento de su objetivo primordial, que es el de satisfacer las necesidades más apremiantes de nuestra sociedad, mejorando la calidad de los servicios que se prestan a la población para contribuir a elevar sus niveles de vida, y considerando el incremento de los procesos en materia de tránsito, debe implementarse en la administración de justicia un modelo de gestión que permanentemente agilite sus trámites y servicios, a efecto de rediseñar y documentar los procesos de trabajo, medir y mejorar la calidad de los servicios, disminuir instancias de gestión, atender con oportunidad las solicitudes y demandas ciudadanas, y reducir el manejo de documentación a lo estrictamente necesario. Estas acciones contribuirán a que el vínculo servidor público, profesionales del derecho y ciudadanía se lleve a cabo de forma más sencilla, ágil, directa y transparente con una notable reducción de tiempos de respuesta, eliminación de requisitos innecesarios y el acercamiento de las instancias gestoras.

2.5) Comentarios al procedimiento para el trámite de los conflictos en materia de tránsito

La falta de aplicación de procedimientos alternativos en materia de tránsito ha generado congestionamiento de causas de Tránsito y graves

malestares sociales. que se encuentra sedienta de una justicia justa y eficaz. Inexistencia de políticas para la aplicación de salidas alternativas han generado esta problemática, como es la falta de cultura de paz, lo que dificulta el acceso a una adecuada justicia, en razón de que el número de litigios a los que se enfrentan nuestras instituciones encargadas de administrar justicia se incrementa, hecho que deriva en una insuficiente atención a los requerimientos sociales, en este punto es menester que las estructuras sociales participen en la construcción de una cultura de paz que rompa con el paradigma del conflicto como fenómeno necesariamente inherente a las relaciones humanas, estableciendo la exigencia de realizar cambios de fondo en el sistema judicial. Es importante, destacar la cultura de la paz imponiéndose sobre la cultura del litigio, si es que esta última pueda ser tenida como tal y no como una subcultura.

Otro generador de la problemática planteada, es la ineficaz justicia restaurativa, no ha logrado su principal objetivo, en razón de que ésta “no niega que el delito afecta a la sociedad, pero afirma que esa dimensión pública no debe ser el único punto de partida para resolver que debe hacerse. El delito, más que la violación a una regla legal de conducta, es una violación o ataque de una persona a otra persona. No interesa tanto el derecho abstractamente violado, sino el hecho concreto de que una persona que fue lesionada por las acciones ilícitas de otra, y es ese daño que debe ser reparado” Jhonstone, Gerry. 2008, por eso la Justicia Restaurativa, no versa sólo sobre el delito, sino sobre la paz. Es un modo de construir un sentido de comunidad a través de la creación de relaciones no violentas en la sociedad, en definitiva, implica restaurar a las víctimas, a los ofensores y a la sociedad.

2.6) DESARROLLO DE LAS VARIABLES

2.6.1) Variable independiente: Contravenciones de tránsito

Las contravenciones de Tránsito se encuentran establecidos en los siguientes artículos del C.O.I.P.

Artículo 383.- *Conducción de vehículo con llantas en mal estado.- La persona que conduzca un vehículo cuyas llantas se encuentren lisas o en*

mal estado, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a quince días y disminución de cinco puntos en la licencia de conducir. En caso de transporte público, la pena será el doble de la prevista en el inciso anterior.

Además se retendrá el vehículo hasta superar la causa de la infracción.

Artículo 384.- *Conducción de vehículo bajo efecto de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan.- La persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, será sancionada con reducción de quince puntos de su licencia de conducir y treinta días de privación de libertad; además como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas.*

Artículo 385.- *Conducción de vehículo en estado de embriaguez.-La persona que conduzca un vehículo en estado de embriaguez, será sancionada de acuerdo con la siguiente escala:*

1. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es de 0,3 a 0,8 gramos, se aplicará multa de un salario básico unificado del trabajador en general, pérdida de cinco puntos en su licencia de conducir y cinco días de privación de libertad.

2. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es mayor de 0,8 hasta 1,2 gramos, se aplicará multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general, pérdida de diez puntos en su licencia de conducir y quince días de privación de libertad.

3. Si el nivel de alcohol por litro de sangre supera 1,2 gramos, se aplicará multa de tres salarios básicos unificados del trabajador en general, la suspensión de la licencia por sesenta días y treinta días de privación de libertad.

Para las o los conductores de vehículos de transporte público liviano o pesado, comercial o de carga, la tolerancia al consumo de cualquier sustancia estupefaciente, psicotrópica o preparado que las contengan es cero, y un nivel máximo de alcohol de 0,1 gramos por cada litro de sangre. En caso de exceder dicho límite, la sanción para el responsable será,

pérdida de treinta puntos en su licencia de conducir y pena privativa de libertad de noventa días.

Además, en todos estos casos, como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas.

Artículo 386.- *Contravenciones de tránsito de primera clase.-Será sancionado con pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:*

- 1. La persona que conduzca sin haber obtenido licencia.*
- 2. La o el conductor que falte de obra a la autoridad o agente de tránsito.*
- 3. La o el conductor que con un vehículo automotor, exceda los límites de Velocidad fuera del rango moderado, establecidos en el reglamento correspondiente.*

En el caso del número 1, no se aplicará la reducción de puntos. El vehículo solo será devuelto cuando se cancele el valor de la multa correspondiente y la persona propietaria del vehículo será solidariamente responsable del pago de esta multa.

Será sancionado con dos salarios básicos unificados del trabajador en general, reducción de diez puntos en su licencia de conducir y retención del vehículo por el plazo mínimo de siete días:

- 1. La o el conductor que transporte pasajeros o bienes, sin contar con el título habilitante correspondiente, la autorización de frecuencia o que realice un servicio diferente para el que fue autorizado. Si además el vehículo ha sido pintado ilegalmente con el mismo color y características de los vehículos autorizados, la o el juzgador dispondrá que el vehículo sea pintado con un color distinto al de las unidades de transporte público o comercial y prohibirá su circulación, hasta tanto se cumpla con dicho mandamiento. El cumplimiento de esta orden solo será probado con la certificación que para el efecto extenderá el responsable del sitio de retención vehicular al que será trasladado el vehículo no autorizado.*

Los costos del cambio de pintura del vehículo estarán a cargo de la persona contraventora.

2. La persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce.

3. Las personas que participen con vehículos a motor en competencias en la vía pública.

Artículo 387.- *Contravenciones de tránsito de segunda clase.-Serán sancionados con multa del cincuenta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de nueve puntos en el registro de su licencia de conducir:*

1. La o el conductor que ocasione un accidente de tránsito del que resulten solamente daños materiales, cuyos costos sean inferiores a dos salarios básicos unificados del trabajador en general.

2. La persona que conduzca con licencia caducada, anulada, revocada o suspendida, la misma que deberá ser retirada inmediatamente por el agente de tránsito.

3. La persona adolescente, mayor a dieciséis años, que posea un permiso de conducción que requiera compañía de un adulto que posea licencia y no cumpla con lo normado.

4. La o el conductor extranjero que habiendo ingresado legalmente al país se encuentre brindando servicio de transporte comercial dentro de las zonas de frontera.

5. La o el conductor de transporte por cuenta propia o comercial que exceda el número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor.

A las o los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa.

Artículo 388.- *Contravenciones de tránsito de tercera clase.-Serán sancionados con multa equivalente al cuarenta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de siete punto cinco puntos en su licencia de conducir:*

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

2. La o el conductor que con un vehículo automotor o con los bienes que transporta, cause daños o deterioro a la superficie de la vía pública.

3. La o el conductor que derrame en la vía pública sustancias o materiales deslizantes, inflamables o contaminantes, salvo caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobados.

4. La o el conductor que transporte material inflamable, explosivo o peligroso en vehículos no acondicionados para el efecto o sin el permiso de la autoridad competente y las o los conductores no profesionales que realizaren esta actividad con un vehículo calificado para el efecto.

5. La persona que construya o mande a construir reductores de velocidad sobre la calzada de las vías, sin previa autorización o inobservando las disposiciones de los respectivos reglamentos.

6. Las personas que roten o dañen las vías de circulación vehicular sin la respectiva autorización, dejen escombros o no retiren los desperdicios de la vía pública luego de terminadas las obras.

7. La o el conductor de un vehículo automotor que circule con personas en los estribos o pisaderas, baldes de camionetas, parachoques o colgados de las carrocerías de los vehículos.

8. La o el conductor de transporte público, comercial o independiente que realice el servicio de transporte de pasajeros y carga en cuyo vehículo no porte las franjas retroreflectivas previstas en los reglamentos de tránsito.

9. La o el conductor de transporte público o comercial que se niegue a brindar el servicio.

A las o los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa.

Artículo 389.- *Contravenciones de tránsito de cuarta clase.-Serán sancionados con multa equivalente al treinta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general, y reducción de seis puntos en su licencia de conducir:*

1. *La o el conductor que desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito, o que no respete las señales manuales de dichos agentes, en general toda señalización colocada en las vías públicas, tales como: semáforos, pare, ceda el paso, cruce o preferencia de vías.*

2. *La persona que adelante a otro vehículo en movimiento en zonas o sitios peligrosos, tales como: curvas, puentes, túneles, al coronar una cuesta o contraviniendo expresas normas reglamentarias o de señalización.*

3. *La o el conductor que altere la circulación y la seguridad del tránsito vehicular, por colocar obstáculos en la vía pública sin la respectiva autorización o sin fijar los avisos correspondientes.*

4. *Las o los conductores de vehículos de transporte escolar que no porten elementos distintivos y luces especiales de parqueo, que reglamentariamente deben ser utilizadas en las paradas para embarcar o desembarcar estudiantes.*

5. *La o el conductor que falte de palabra a la autoridad o agente de tránsito.*

6. *La o el conductor que con un vehículo automotor exceda dentro de un rango moderado los límites de velocidad permitidos, de conformidad con los reglamentos de tránsito correspondientes.*

7. *La o el conductor que conduzca un vehículo a motor que no cumpla las normas y condiciones técnico mecánicas adecuadas conforme lo establezcan los reglamentos de tránsito respectivos, debiendo además retenerse el vehículo hasta que supere la causa de la infracción.*

8. *La o el conductor profesional que sin autorización, preste servicio de transporte público, comercial, o por cuenta propia fuera del ámbito geográfico de prestación autorizada en el título habilitante correspondiente; se exceptúa el conductor de taxi fletado o de transporte mixto fletado que*

excepcionalmente transporte pasajeros fuera del ámbito de operación, quedando prohibido establecer rutas y frecuencias.

9. La o el propietario de un automotor de servicio público, comercial o privado que confíe su conducción a personas no autorizadas.

10. La o el conductor que transporte carga sin colocar en los extremos sobresalientes de la misma, banderines rojos en el día o luces en la noche, de acuerdo con lo establecido en los reglamentos de tránsito o sin observar los requisitos exigidos en los mismos.

11. La o el conductor y los acompañantes, en caso de haberlos, de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuadrones que no utilicen adecuadamente casco de seguridad homologados de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito o, que en la noche no utilicen prendas visibles retroreflectivas.

12. La persona que conduzca un vehículo automotor sin las placas de identificación correspondientes o con las placas alteradas u ocultas y de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.

Si el automotor es nuevo el conductor o propietario tendrá un plazo máximo de treinta días para obtener la documentación correspondiente.

A las o los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa.

Artículo 390.- *Contravenciones de tránsito de quinta clase.-Será sancionado con multa equivalente al quince por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de cuatro punto cinco puntos en su licencia de conducir:*

1. La o el conductor que, al descender por una pendiente, apague el motor de su vehículo.

2. La o el conductor que realice cualquier acción ilícita, para evadir el pago de los peajes en los sitios legalmente establecidos.

3. La o el conductor que conduzca un vehículo en sentido contrario a la vía normal de circulación, siempre que la respectiva señalización esté clara y visible.

4. *La o el conductor de un vehículo a diesel cuyo tubo de escape no esté instalado de conformidad con los reglamentos de tránsito.*
5. *La o el propietario o conductor de un vehículo automotor que, en caso de emergencia o calamidad pública, luego de ser requeridos, se niegue a prestar la ayuda solicitada.*
6. *La o el conductor de vehículos a motor que, ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencia, no deje la vía libre.*
7. *La o el conductor que detenga o estacione un vehículo automotor en lugares no permitidos, para dejar o recoger pasajeros o carga, o por cualquier otro motivo.*
8. *La o el conductor que estacione un vehículo automotor en cualquier tipo de vías, sin tomar las precauciones reglamentariamente previstas para evitar un accidente de tránsito o lo deje abandonado en la vía pública.*
9. *La o el conductor de un taxi, que no utilice el taxímetro las veinticuatro horas, altere su funcionamiento o no lo ubique en un lugar visible al usuario.*
10. *La o el conductor de un vehículo automotor que tenga, según los reglamentos de tránsito, la obligación de contar con cinturones de seguridad y no exija el uso del mismo a sus usuarios o acompañantes.*
11. *La o el conductor que haga cambio brusco o indebido de carril.*
12. *La o el conductor de un vehículo de transporte público masivo de pasajeros que cargue combustible cuando se encuentren prestando el servicio de transporte.*
13. *La o el conductor que lleve en sus brazos o en sitios no adecuados a personas, animales u objetos.*
14. *La o el conductor que conduzca un vehículo sin luces, en mal estado de funcionamiento, no realice el cambio de las mismas en las horas y circunstancias que establecen los reglamentos de tránsito o no utilice las luces direccionales luminosas antes de efectuar un viraje o estacionamiento.*

15. La o el conductor que adelante a un vehículo de transporte escolar mientras este se encuentre estacionado, en lugares autorizados para tal efecto, y sus pasajeros estén embarcando o desembarcando.

16. La o el conductor de vehículos de propiedad del sector público ecuatoriano que conduzca el vehículo oficial fuera de las horas de oficina, sin portar el respectivo salvoconducto.

17. La o el conductor de vehículo de transporte público masivo que se niegue a transportar a los ciclistas con sus bicicletas, siempre que el vehículo cuente con las facilidades para transportarlas.

18. La o el conductor que no respete el derecho preferente de los ciclistas en los desvíos, avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías.

19. La o el conductor que invada con su vehículo, circulando o estacionándose, las vías asignadas para uso exclusivo de los ciclistas.

20. La o el conductor de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuadrones que transporte un número de personas superior a la capacidad permitida, de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.

21. La persona que altere la circulación y la seguridad peatonal por colocar obstáculos en la vía pública sin la respectiva autorización o sin fijar los avisos correspondientes.

22. La o el conductor que deje en el interior del vehículo a niñas o niños solos, sin supervisión de una persona adulta.

A las o los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa.

Artículo 391.- Contravenciones de tránsito de sexta clase.-Será sancionado con multa equivalente al diez por ciento de un salario básico unificado del trabajador general y reducción de tres puntos en su licencia de conducir:

1. *La o el conductor de un vehículo automotor que circule contraviniendo las normas previstas en los reglamentos de tránsito y demás disposiciones aplicables, relacionadas con la emanación de gases.*
2. *La persona que no conduzca su vehículo por la derecha en las vías de doble dirección.*
3. *La o el conductor que invada con su vehículo las vías exclusivas asignadas a los buses de transporte rápido.*
4. *La o el conductor de un vehículo automotor que no lleve en el mismo, un botiquín de primeros auxilios equipado y un extintor de incendios cargado y funcionando, de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.*
5. *La o el conductor que estacione un vehículo en los sitios prohibidos por la ley o los reglamentos de tránsito; o que, sin derecho, estacione su vehículo en los espacios destinados a un uso exclusivo de personas con discapacidad o mujeres embarazadas; o estacione su vehículo obstaculizando rampas de acceso para discapacitados, puertas de garaje o zonas de circulación peatonal. En caso que el conductor no se encuentre en el vehículo este será trasladado a uno de los sitios de retención vehicular*
6. *La persona que obstaculice el tránsito vehicular al quedarse sin combustible.*
7. *La o el conductor de un vehículo automotor particular que transporte a niños sin las correspondientes seguridades, de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.*
8. *La o el conductor que no detenga el vehículo, antes de cruzar una línea férrea, de buses de transporte rápido en vías exclusivas o similares.*
9. *La persona que conduzca o instale, sin autorización del organismo competente, en los vehículos particulares o públicos, sirenas o balizas de cualquier tipo, en cuyo caso además de la sanción prevista en el presente artículo, se le retirarán las balizas, o sirenas del vehículo.*

10. *La o el conductor que en caso de desperfecto mecánico no use o no coloque adecuadamente los triángulos de seguridad, conforme lo establecido en los reglamentos de tránsito.*
11. *La persona que conduzca un vehículo con vidrios con películas antisolares oscuras, polarizados o cualquier tipo de adhesivo que impidan la visibilidad del conductor, excepto los autorizados en el reglamento correspondiente o cuyo polarizado de origen sea de fábrica.*
12. *La o el conductor que utilice el teléfono celular mientras conduce y no haga uso del dispositivo homologado de manos libres.*
13. *La o el conductor de transporte público de servicio masivo que incumpla las tarifas preferenciales fijadas por la ley en beneficio de los niños, estudiantes, personas adultas mayores de sesenta y cinco años de edad y personas con capacidades especiales.*
14. *La o el conductor que no encienda las luces del vehículo en horas de la noche o conduzca en sitios oscuros como túneles, con las luces apagadas.*
15. *La o el conductor, controlador o ayudante de transporte público o comercial que maltrate de obra o de palabra a los usuarios.*
16. *La personas que, sin permiso de la autoridad de tránsito competente, realice actividades o competencias deportivas en las vías públicas, con vehículos de tracción humana o animal.*
17. *La o el propietario de mecánicas, estaciones de servicio, talleres de bicicletas, motocicletas y de locales de reparación o adecuación de vehículos en general, que preste sus servicios en la vía pública.*
18. *La o el propietario de vehículos de servicio público, comercial o privado que instale en sus vehículos equipos de vídeo o televisión en sitios que puedan provocar la distracción del conductor.*
19. *La o el conductor de un vehículo que presta servicio de transporte urbano que circule con las puertas abiertas.*
20. *La o el conductor de vehículos pesados que circule por zonas restringidas sin perjuicio de que se cumpla con lo estipulado en las ordenanzas municipales.*

21. *La persona que conduzca un vehículo automotor sin portar su licencia de conducir.*

A las y los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa.

Artículo 392.- *Contravenciones de tránsito de séptima clase.-Será sancionado con multa equivalente al cinco por ciento de un salario básico unificado del trabajador general y reducción de uno punto cinco puntos en su licencia de conducir:*

1. *La o el conductor que use inadecuada y reiteradamente la bocina u otros dispositivos sonoros contraviniendo las normas previstas en los reglamentos de tránsito y demás normas aplicables, referente a la emisión de ruidos.*

2. *La o el conductor de transporte público de servicio masivo de personas y comercial cuyo vehículo circule sin los distintivos e identificación reglamentarios, sobre el tipo de servicio que presta la unidad que conduce.*

3. *La persona con discapacidad que conduzca un vehículo adaptado a su discapacidad sin la identificación o distintivo correspondiente.*

4. *La o el conductor de un vehículo de servicio público que no presente la lista de pasajeros, cuando se trate de transporte público interprovincial o internacional.*

5. *La o el conductor que no mantenga la distancia prudente de seguimiento, de conformidad con los reglamentos de tránsito.*

6. *La o el conductor que no utilice el cinturón de seguridad.*

7. *La o el conductor de un vehículo de transporte público o comercial que no ponga a disposición de los pasajeros recipientes o fundas para recolección de basura o desechos.*

8. *La o el peatón que en las vías públicas no transite por las aceras o sitios de seguridad destinados para el efecto.*

9. *La o el peatón que, ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencia, no deje la vía libre.*

10. La persona que desde el interior de un vehículo arroje a la vía pública desechos que contaminen el ambiente.

11. La persona que ejerza actividad comercial o de servicio sobre las zonas de seguridad peatonal o calzadas.

12. La o el ciclista o motociclista que circule por sitios en los que no le esté permitido.

13. La o el comprador de un vehículo automotor que no registre, en el organismo de tránsito correspondiente, el traspaso de dominio del bien, dentro del plazo de treinta días, contado a partir de la fecha del respectivo contrato.

14. La o el ciclista y conductor de vehículos de tracción animal que no respete la señalización reglamentaria respectiva.

15. La o el propietario de un vehículo que instale, luces, faros o neblineros en sitios prohibidos del automotor, sin la respectiva autorización.

A las y los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa.

2.6.2) Variable dependiente: Mecanismos Alternativos de Conciliación

Los conflictos que se generan deben ser resueltos de forma eficiente, reduciendo costos y previniendo la aparición de nuevos conflictos.

Con el objeto de alcanzar el objetivo antes indicado el sistema jurídico ha incorporado ciertos medios cuyo propósito es solucionar los conflictos sin generar mayores antagonismos entre las partes.

Los medios de solución de controversias más difundidos son los siguientes: Negociación Mediación Conciliación Arbitraje Proceso judicial.

Estos medios se distinguen entre sí por la intervención de terceros en la solución del conflicto.

En efecto, mientras en la negociación el proceso está íntegramente librado a la voluntad de las partes, en la mediación y en la conciliación interviene un tercero (mediador o conciliador) para ayudar a que las partes arriben a un acuerdo.

Desde un punto de vista doctrinario la conciliación se distingue de la mediación por el hecho que el conciliador debe proponer una fórmula conciliatoria, mientras que el mediador no tiene esa obligación y por ello puede o no formular una propuesta de solución.

Por otra parte, la conciliación y la mediación se distinguen del arbitraje por el hecho que el árbitro sí está facultado, por acuerdo de las partes, para poner fin a la controversia mediante la expedición de un laudo arbitral.

Finalmente, en el caso del proceso judicial, cualquiera de las partes puede obligar a la otra a someterse a dicho medio de solución de controversias a través de la interposición de la demanda. Asimismo, las características del proceso no están libradas al acuerdo de las partes, toda vez que se encuentran establecidas en la ley.

Fuentes

1. Las partes tienen una percepción distinta de la realidad "lo que es".
- 2. Los hechos:** El conflicto surge por un desacuerdo "sobre lo que es". Es decir, lo que versa para la creación del conflicto, lo interno lo intrínseco.
- 3. Los recursos humanos:** El conflicto proviene del desacuerdo sobre la "distribución" de ciertos recursos escasos.
- 4. La necesidad:** Desacuerdos relacionados "a qué debe satisfacerse o respetarse" para que cualquier persona o grupo social pueda desarrollarse plenamente.
- 5. Los valores:** Basados en las diferencias en cuanto a lo que "debería ser" como factor determinante de una decisión política, de una relación o de alguna otra fuente de conflicto.
- 6. La relación:** Surgimientos de desacuerdos y conflictos producto de emociones y percepciones negativas o equivocadas.
- 7. La estructura:** El conflicto surge por "el modo cómo se ha conformado la estructura" dentro de la cual interactúan los actores en conflicto, fomentando desigualdad, asimetría de poderes, falta de equidad, etc.

2.6.3) Mediación y Arbitraje

2.6.3.1) Mediación

La mediación es un procedimiento no obligatorio controlado por las partes

En un procedimiento de mediación, un tercero neutral, el mediador, ayuda a las partes a solucionar su controversia de manera mutuamente satisfactoria. Cualquier acuerdo al que lleguen las partes se formaliza en un contrato.

La experiencia muestra que los litigios en materia de propiedad intelectual suelen culminar en un acuerdo. La mediación es un modo eficaz y económico de alcanzar ese resultado manteniendo, y en ocasiones mejorando, la relación entre las partes.

En una mediación, no se puede imponer una decisión a las partes. A diferencia del árbitro o el Juez, el mediador no toma decisiones. La función del mediador consiste en ayudar a que las partes lleguen a un acuerdo sobre la solución de la controversia.

Es más, aun cuando las partes hayan convenido en someter una controversia a la mediación, no están obligadas a continuar el procedimiento de mediación tras la primera reunión si consideran que la continuación del procedimiento va en contra de sus intereses.

No obstante, cuando han decidido recurrir a la mediación, las partes suelen participar activamente en la misma.

Si deciden someter la controversia a mediación, las partes deciden con el mediador cómo se llevará a cabo el procedimiento.

La mediación es un procedimiento confidencial

En una mediación, no se puede obligar a las partes a divulgar información que deseen mantener confidencial.

El carácter confidencial de la mediación permite a las partes negociar de manera más libre y productiva, sin temor a la publicidad.

La mediación es un procedimiento basado en los intereses de las partes.

En un litigio ante los tribunales o en un proceso de arbitraje, el resultado de un caso está determinado por los hechos objeto de la controversia y el derecho aplicable.

En la mediación, las partes pueden guiarse así mismo por sus intereses comerciales.

Así pues, las partes pueden decidir libremente el resultado considerando el futuro de su relación comercial y no únicamente su conducta previa.

Cuando las partes tienen en cuenta sus intereses y entablan un diálogo, la mediación suele traducirse en un acuerdo que crea más valor que el que se habría creado si no hubiese surgido la controversia en cuestión.

La mediación, por su carácter no obligatorio y confidencial, entraña un riesgo mínimo para las partes y genera beneficios considerables. Es más, podría decirse que, aunque no se llegue a un acuerdo, la mediación nunca fracasa ya que permite que las partes definan los hechos y las cuestiones objeto de la controversia, preparando el terreno para procedimientos arbitrales o judiciales posteriores.

2.6.3.2) Arbitraje

Es un proceso en el cual se trata de resolver extrajudicialmente las diferencias que surjan en las relaciones entre dos o más partes, quienes acuerden la intervención de un tercero (árbitro o tribunal arbitral) para que los resuelva.

Es un mecanismo típicamente adversarial, cuya estructura es básicamente la de un litigio. El rol del árbitro es similar al del Juez: las partes le presentan el caso, prueban los hechos y sobre esa base decide la controversia. Sin embargo, no obstante sus similitudes el arbitraje mantiene con el sistema judicial una gran diferencia, la decisión que pone fin al conflicto no emana de los Jueces del Estado, sino de particulares libremente elegidos por las partes.

A diferencia de la mediación, el tercero neutral no ayuda ni colabora con las partes a efecto de resolver el conflicto más bien impone una solución vía laudo arbitral, que tiene efectos de sentencia judicial.

Al arbitraje se llega generalmente en forma voluntaria a través de cláusulas mediante las cuales las partes deciden someter determinadas cuestiones a ser resueltas por el árbitro en lugar de acudir a la justicia ordinaria.

Sin lugar a dudas el arbitraje no pretende remplazar a los jueces ni mucho menos desmerecerlos, antes bien complementan el papel que desempeñan dentro de la sociedad. Dado el origen privado del arbitraje, es que las partes pueden designar el árbitro o tribunal arbitral, según sea el caso.

Existen particularidades de la figura que admiten presentarlos conforme al sistema donde vayan a insertarse.

El arbitraje voluntario proviene de la libre determinación de las partes, sin que preexista un compromiso que los vincule.

El arbitraje forzoso en cambio viene impuesto por una cláusula legal o por el sometimiento pactado entre las partes antes de ocurrir el conflicto.

La decisión (laudo) obliga por no somete, es decir determina efectos que vinculan el derecho de las partes, pero la inexecución no tiene sanción de árbitros.

En todo caso son los jueces ordinarios quienes asumen la competencia ejecutiva.

Convenio Arbitral

Es el acuerdo voluntario entre las partes para solucionar sus diferencias, que surgen de una relación contractual o no contractual que sean o no, materia de un proceso judicial, sujeta a requisitos generales establecidos en la legislación civil para la validez de los contratos.

Para DUARTE, J. Actualmente existe una situación problemática referente a la dificultad del retardo en el despacho de las causas represadas que están atravesando los Juzgados de Tránsito en todo el país, conocido por toda la opinión pública, ya que en forma permanente se difunden por los medios de comunicación audio visuales y de texto dando a conocer la odisea que les toca soportar a los afectados de un accidente, desde la lentitud en el procedimiento que reciben de los empleados o servidores

judiciales de los mencionados juzgados, hasta la falta de atención a sus requerimientos o la fijación de audiencias para que se lleven a cabo después de un largo tiempo, para recibir como respuesta un proceso largo y tortuoso.

Por lo que es evidente y no se puede negar el colapso de la justicia, especialmente por el congestionamiento en los Juzgados de Tránsito, a nivel nacional, para los delitos de tránsito, por ello es necesario reducir la carga burocrática y simplificar los procedimientos con medios alternativos de solución de conflictos como la mediación.

El inconveniente es que siendo un accidente de tránsito un hecho catalogado como delito culposo es decir que no se ha presentado dolo o no existe intención de causar daño y es producto de negligencia, impericia, imprudencia o inobservancia de la ley, reglamentos u órdenes de la autoridad. Al llegar a un juicio donde existe la primera instancia, impugnaciones como los recursos de nulidad y apelación ante la Corte Provincial e incluso el recurso de casación ante la Corte Constitucional de Justicia, por lo que un proceso penal de tránsito puede durar varios años, llegando a que las partes procesales (especialmente el afectado) estén en constante conflicto y considere que no existe la justicia, en vez de tratar de llegar a un acuerdo o buscar soluciones a través de la mediación.

2.6.4) Variable Interviniente: Código Orgánico Integral Penal C.O.I.P.

2.6.4.1) Procedimientos Especiales:

Artículo 635.- El procedimiento abreviado.- El procedimiento abreviado deberá sustanciarse de conformidad con las siguientes reglas:

1. Las infracciones sancionadas con pena máxima privativa de libertad de hasta diez años, son susceptibles de procedimiento abreviado.
2. La propuesta de la o el fiscal podrá presentarse desde la audiencia de formulación de cargos hasta la audiencia de evaluación y preparatoria de juicio.
3. La persona procesada deberá consentir expresamente tanto la aplicación de este procedimiento como la admisión del hecho que se le atribuye.

4. La o el defensor público o privado acreditará que la persona procesada haya prestado su consentimiento libremente, sin violación a constitucionales. Sus derechos

5. La existencia de varias personas procesadas no impide la aplicación de las reglas del procedimiento abreviado.

6. En ningún caso la pena por aplicar podrá ser superior o más grave a la sugerida por la o el fiscal.

Artículo 640.- Procedimiento directo.- El procedimiento directo deberá sustanciarse de conformidad con las disposiciones que correspondan del presente Código y las siguientes reglas:

1. Este procedimiento concentra todas las etapas del proceso en una sola audiencia, la cual se regirá con las reglas generales previstas en este Código.

2. Procederá en los delitos calificados como flagrantes sancionados con pena máxima privativa de libertad de hasta cinco años y los delitos contra la propiedad cuyo monto no exceda de treinta salarios básicos unificados del trabajador en general, calificados como flagrantes.

Se excluirán de este procedimiento las infracciones contra la eficiente administración pública o que afecten a los intereses del Estado, delitos contra la inviolabilidad de la vida, integridad y libertad personal con resultado de muerte, delitos contra la integridad sexual y reproductiva y delitos de violencia contra la mujer o miembros del núcleo familiar.

3. La o el juez de garantías penales será competente para sustanciar y resolver este procedimiento.

4. Una vez calificada la flagrancia, la o el juzgador señalará día y hora para realizar la audiencia de juicio directo en el plazo máximo de diez días, en la cual dictará sentencia.

5. Hasta tres días antes de la audiencia, las partes realizarán el anuncio de pruebas por escrito.

6. De considerar necesario de forma motivada de oficio o a petición de parte la o el juzgador podrá suspender el curso de la audiencia por una sola vez,

indicando el día y hora para su continuación, que no podrá exceder de quince días a partir de la fecha de su inicio.

7. En caso de no asistir la persona procesada a la audiencia, la o el juzgador podrá disponer su detención con el único fin de que comparezca exclusivamente a ella.

Si no se puede ejecutar la detención se procederá conforme a las reglas de este Código.

8. La sentencia dictada en esta audiencia de acuerdo con las reglas de este Código, es de condena o ratificatoria de inocencia y podrá ser apelada ante la Corte Provincial.

Art.641.- Procedimiento expedito.- Las contravenciones penales y de tránsito serán susceptibles de procedimiento expedito. El procedimiento se desarrollará en una sola audiencia ante la o el juzgador competente la cual se regirá por las reglas generales previstas en este Código. En la audiencia, la víctima y el denunciado si corresponde podrán llegar a una conciliación, salvo el caso de violencia contra la mujer o miembros del núcleo familiar. El acuerdo se pondrán en conocimiento de la o el juzgador para que ponga fin al proceso.”

2.6.4.2) Principios

Celeridad La celeridad obliga a las administraciones públicas a cumplir sus objetivos y fines de satisfacción de los intereses públicos, a través de los diversos mecanismos, de la forma más expedita, rápida y acertada posible para evitar retardos indebidos.

Este principio le impone exigencias, responsabilidades y deberes permanentes a todos los entes públicos que no pueden declinar de forma transitoria o singular.

Este principio influye en una administración de justicia penal rápida para resolver la conflictividad existente entre los derechos del ofendido y del procesado y la correcta recolección de los medios de prueba para evitar que se afecten los derechos de las personas y que estos medios de prueba no desaparezcan o se contaminen.

El proceso debe ser rápido y sin dilaciones injustificadas si se considera la trascendencia de todo lo que compromete las partes en él: la libertad, sus bienes, la expectativa de una condena, sus familias, su futuro, su vida misma.

El proceso debe ser rápido y oportuno para la sociedad que exige ver como se investiga y condena el hecho que la conmovió; igualmente deberá ser veloz por consideración al procesado que observa cómo se va dilatando el tiempo sin que se resuelva su situación.

Eficacia Procesal

La duración de la tramitación del proceso no debe perjudicar al vencedor, por lo cual los efectos de la sentencia se deben retrotraer al momento del inicio de la controversia.

Este principio guarda relación con el hecho de la concentración de las actuaciones y con el de celeridad del proceso.

Lo cierto es que el proceso como tal debe terminar en el menor plazo posible de manera que no ocasione trastorno psicológico para los involucrados. Sin embargo hay que tener sumo cuidado y no confundir el principio de economía procesal con una apresurada administración de justicia, lo que conllevará a un proceso ineficaz.

Así éste, se relaciona íntimamente con el de eficacia del proceso, y es menester que concurran los siguientes presupuestos:

- a.- Ante todo, "hacer cerca" inmediato el oficio judicial.
- b.- El servicio público de justicia supone funcionarios muy bien dotados y preparados, ya que se trata de administrar el proceso judicial que es una formidable empresa en términos de paz social.
- c.- Es un derecho del justiciable que los funcionarios judiciales y sobre todo los auxiliares reciban cursos obligatorios de actualización.
- d.- El necesitado de Justicia tiene derecho a que todo el personal del oficio Judicial tenga una remuneración más que decorosa y una seguridad social sobresaliente.

e.- El necesitado de justicia tiene derecho a que el Juez, sin tener en cuenta la importancia o la clase social de las partes, les administre justicia.

Lo cierto es que aun cuando la justicia sea rápida se vuelve ineficaz si no está acompañada de los elementos enunciados y máxime cuando la sociedad está desconectada con el servicio prestado. Nuestro problema es más profundo que la ley misma, es un problema de educación y cultura nacional. Sin embargo el proceso es el escenario por así decirlo en donde se debe probar las afirmaciones que invocan las partes máxime cuando esto trae consecuencias funestas para una de ellas.

Carácter selectivo

Desde que la criminología adquiere el status de ciencia autónoma bajo el paradigma positivista en las ciencias sociales, estudiando el comportamiento singular y desviado del hombre hasta el estado actual del conocimiento han transcurrido numerosas escuelas revolucionando lo que se presentaba como verdad. El pendular trayecto de “avances” y “retrocesos”, fruto del dinamismo propio de una ciencia que no puede ser dividida de su contexto histórico ni de sus impulsores ubicados en diversos centros de poder mundial, encuentra hoy un sistema congruente con el Derecho Penal y Procesal Penal en razón del paradigma que denuncia la irracionalidad del poder punitivo.

Este legado es la reformulación del objeto de estudio: se abandonó la exploración del “hombre delincuente” para concentrar su análisis en las estructuras productoras de criminalización, demostrando así, el carácter altamente selectivo que posee el sistema penal.

Para FERRAJOLI, (1995). El nuevo paradigma evidenció la irracionalidad discriminatoria en la imposición de castigo estatal. En razón de esta desigualdad, es que al derecho penal se le asigna la función de proteger al más débil, mediante la elaboración de un sistema coherente, es decir sin contradicciones lógicas internas, que permita orientar a las agencias judiciales en la toma decisiones (sentencias) que contengan y reduzcan el poder punitivo, impulsando así, el progreso del estado de derecho.

La materialización de esta desigualdad consiste en un proceso complejo, por el que intervienen varios actores, en distintos momentos y con diferente alcance, denominado selectividad. Podría sintetizarse en dos etapas: una primera, denominada criminalización primaria, en la que agencias políticas (parlamentos y ejecutivos) sancionan leyes penales materiales, y luego, la acción punitiva en concreto ejercida sobre personas determinadas, a cargo de las agencias de criminalización secundaria.

Reinserción del Procesado

Para DEWEY. “Toda nuestra tradición cultural con respecto a la justicia punitiva, tiende a negar nuestra participación social en la generación del crimen y se adhiere a la doctrina de un metafísico libre albedrío. Exterminando a un malhechor o encarcelándolo tras muros de piedra, podemos olvidarnos de él como de nuestra participación en haberlo creado”.

El documento de trabajo de la Secretaría de las Naciones Unidas preparado para la reunión del Consejo Consultivo sobre la Prevención del Delito y Tratamiento del Delincuente, y el Instituto Nacional de Justicia para la Prevención del Delito (NIJ)⁸, declaran que convendría que la investigación etiológica de la criminalidad se ocupara primordialmente no de la conducta delictiva en sí, sino de la conducta en la medida en que se ve influenciada por la intervención de las fuerzas sociales y económicas.

La conducta delictiva ha de considerarse como parte de la conducta social y no como una esfera de interés aislada que tenga que estudiarse en el vacío. Con esta perspectiva, la investigación aclarará los puntos firmes y débiles de la estructura social, el funcionamiento de los grupos dentro de la sociedad y las fuerzas que continuamente remodelan las pautas de acción recíproca de los individuos en esta sociedad.

Frente a estos planteamientos, se puede adquirir una falsa consciencia de culpabilidad social absoluta en la crimino génesis y en la concatenación ineludible del delincuente a los condicionamientos sociales. No obstante, en el estudio de las conductas criminales aflora generalmente una participación genética en la que comparte, en distintas medidas, tanto el

determinismo social como el personal. El hombre debe asumir la responsabilidad frente a sus propios actos; pero la sociedad no debe eludir el interés de conocimiento de la imperfección de las estructuras anormales que pueden facilitar la ejecución del delito.

La reinserción del delincuente a su sociedad suele encontrarse dificultada por dos factores fundamentales:

1. Por la actitud de rechazo de la sociedad frente al delincuente; y,
2. Por la predisposición psicológica del delincuente, para sentirse rechazado por ella.

El primer factor -la actitud negativa del ciudadano honrado y honesto frente al hombre que ha delinquido- se produce, significativamente por dos razones:

1. Porque ha sido afectado personalmente por el delito; y,
2. Porque, sin haber sido afectado, pertenece a una comunidad que sanciona socialmente el delito.

Estas actitudes dentro de una dimensión normal son positivas. La del hombre afectado por el delito, porque ha sufrido un perjuicio en su propia persona o en su patrimonio afectivo, moral o económico. La de la colectividad, porque significa una vinculación al orden social y una prestación personal colectiva de actitudes e ideas coadyuvantes a la defensa de la comunidad frente a la agresión de la delincuencia.

Pero cuando estas actitudes superan el límite de la medida ética, y la de lo moral y lo justo en el rechazo del delincuente, convirtiéndose en actitudes negativas inflexibles, surge una postura social que crea una problemática definida por un estado de patología social.

La escala de valores que la sociedad acepta, excluye totalmente las actividades agresivas, pero conduce muchas veces -por esta misma exclusión- al hombre autor de la agresión, hacia una evidente discriminación. Hay que pensar que, considerado el problema desde el ángulo sociológico, las discriminaciones quedan determinadas como consecuencia de la estructuración de las categorías sociales y que la

valoración que se da al delincuente le excluye de toda jerarquía clasificándolo como hombre sin clase.

El delincuente carece de status. No tiene categoría social porque, en la estimación del mismo, los criterios valorativos que se le aplican son totalmente negativos. En la nula concepción de la categoría del delincuente, el estereotipo juega una participación definitiva. El prejuicio que se forma en torno del sancionado se hace de una manera preestablecida en la conciencia social, endureciendo el criterio adverso, la incidencia constante y el desarrollo negativo de la opinión pública. El delincuente llega por este camino a ser una minoría social, una categoría desfavorecida y marginada. Recuperar el status o adquirir uno nuevo representa para el delincuente un gran esfuerzo generalmente fallido.

La postura universal en la solución de este problema tiende a crear una opinión pública justa y consciente frente a la situación del interno en los establecimientos penitenciarios, y, sobre todo, en lo que respecta a los liberados. Como consecuencia de esta incidencia en la opinión pública, y como resultado de los estudios criminológicos se ha llegado a la conclusión de que el lugar más efectivo para conjurar el delito es en su proceso etiológico, y no contra el delincuente como autor responsable del mismo.

Satisfacción de intereses de la víctima

La justicia negociada es la expresión más extendida de la Justicia Restaurativa y constituye la posibilidad de producir la reintegración social de los delincuentes y responder a las necesidades de las víctimas, en el marco de los valores de la comunidad. Se estructura como un instrumento de resolución de conflictos que se generan en el seno de la sociedad, adoptando así una concepción de resolución definitiva de los conflictos sociales, restableciendo la paz social, quebrantado por la conducta contraria a la norma. Este proceso de negociación, debe ser analizado como una forma de que ambos actores intervinientes en ese conflicto, tanto el victimario como la víctima, lleguen a través de un entendimiento a una superación de ese conflicto, haciendo posible una reparación concreta del

daño, y facilitando el rol del mediador como garante del acuerdo que lleguen ambas partes.

Si debemos definir a la víctima, quien en la resolución tradicional del conflicto es apartada del accionar del poder punitivo, la misma es aquella o aquel que por alguna razón, "no puede nada". Es el enclenque o pequeño o minusválido, ocupa el lugar del no-poder que es un disvalor por impotencia, mientras que el máximo poder es la opresión, así la enajenación de la víctima comienza con la amenaza que pronuncia o evidencia el victimario.

Bajo ese contexto, se debía viabilizar la dosificación de la persecución del delito, de la pena y la reparación civil y a la vez debía intentarse satisfacer las necesidades sociales de justicia subyacentes al quebrantamiento del orden social con la comisión de hechos delictivos. Así, se posibilita bajo la Justicia Penal Negociada la aparición de diversas instituciones procesales que facilitan los acuerdos entre el Fiscal y el imputado, inspiradas por los denominados criterios de oportunidad. Estos criterios, reglados desde una finalidad político-criminal o de utilidad social, pueden generar un muro de contención al monopolio de la persecución penal pública, relativizándose así el sistema de la estricta-legalidad.

Este principio, el de oportunidad que es la regla de la persecución penal en el sistema del Derecho Anglosajón, busca, por un lado satisfacer a la víctima en sus expectativas de reparaciones y por otro otorgar al imputado la posibilidad de beneficiarse de reducciones de pena y terminaciones anticipadas del proceso a cambio de su colaboración con la justicia y el reconocimiento de su responsabilidad penal.

De esta manera se estructura un modelo disuasorio, también llamado integrador que prevé la solución conciliadora del conflicto, la reparación del daño causado a la víctima y a la comunidad, y la propia pacificación de las relaciones sociales. En este sentido podemos establecer valores de avance respecto a cuán restaurativa apunta ser nuestra justicia penal, estos grados pueden ayudar a reformas graduales para la inclusión de los actores involucrados en la justicia restaurativa.

Así, cuando las prácticas de la justicia penal incluyen sólo a un grupo de partes interesadas primarias, como en el caso del resarcimiento económico para las víctimas por parte del gobierno, el proceso sólo se puede llamar “parcialmente restaurativo.”

Cuando un procedimiento como el de mediación entre víctimas y delincuentes incluye dos partes interesadas principales pero excluye a las comunidades de apoyo, el proceso es “mayormente restaurativo.” El proceso es completamente restaurativo sólo cuando los tres grupos de partes interesadas primarias participan activamente, como por ejemplo en reuniones de restauración o círculos. Justicia Retributiva

Concepto

Es una teoría de la justicia y más en concreto una teoría de la pena- que sostiene que la retribución proporcional es una respuesta moralmente aceptable a la falta o crimen, independientemente de que esta medida produzca o no beneficios y/o perjuicios tangibles.

El principio de proporcionalidad de la pena afirma que la severidad de la pena debe ser razonable y proporcional a la gravedad de la infracción. El concepto está presente en la mayoría de las culturas del mundo. Por ejemplo, en la ley de Moisés, específicamente dentro del Deuteronomio 19:17-21, que mide tal retribución de "vida por vida, ojo por ojo, diente por diente, mano por mano, pie por pie" Sin embargo, el principio de proporcionalidad de la pena no necesariamente exige que el cumplimiento sea equivalente a la falta, como en la anterior Ley del Talión.

Fundamento

En ética y derecho, el "principio de proporcionalidad de la pena" afirma que la severidad de la pena debe ser razonable y proporcional a la gravedad de la infracción. El concepto está presente en la mayoría de las culturas del mundo.

Sin embargo, el principio de proporcionalidad de la pena no necesariamente exige que el castigo sea equivalente a la falta, como en la anterior Ley del Talión.

Los filósofos del Derecho Penal han contrastado el retribucionismo con el utilitarismo. Para los utilitaristas, la pena tiene una finalidad teleológica, justificada por su capacidad para alcanzar beneficios futuros, por ejemplo la reducción de los índices de criminalidad, o prevencionismo. Para los retribucionistas, en cambio, el castigo tiene un carácter retrospectivo, acorde con la conducta criminal del pasado que se castiga, y estrictamente destinado a sancionar de acuerdo con la gravedad de dicha conducta. La gravedad de la conducta criminal puede calcularse, según los retribucionistas, por el nivel de daño causado, la cantidad de ventaja injustamente adquirida o por el "desequilibrio moral" provocado.

2.6.5) Infracciones de Tránsito

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

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

Las infracciones de tránsito pueden ser de muy diversa índole, si bien las más graves suelen ser aquéllas que ponen en peligro la vida del infractor o de terceros.

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

Normalmente cuando una sanción es de tal gravedad como para que se sancione en el orden penal, el orden administrativo suele inhibirse en favor

de la pena más grave. Se evita con ello sancionar dos veces la misma infracción. El C.O.I.P, señala en su Art. 371: “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.”

2.6.5.1) Clasificación

Delitos Culposos y Contravenciones de Transito (C.O.I.P)

2.6.5.2) Delitos culposos

Los delitos culposos de Tránsito están determinados en los siguientes artículos del C.O.I.P.

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

En el caso del transporte público, además de la sanción prevista en el inciso anterior, el propietario del vehículo y la operadora de transporte serán solidariamente responsables por los daños civiles, sin perjuicio de las acciones administrativas que sean ejecutadas por parte del organismo de transporte competente sobre la operadora.

Artículo 377.- Muerte culposa.- La persona que ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas por infringir un deber objetivo de cuidado, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por seis meses una vez cumplida la pena privativa de libertad. Serán sancionados de tres a cinco años, cuando el resultado dañoso es producto de acciones innecesarias, peligrosas e ilegítimas, tales como:

1. Exceso de velocidad.
2. Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo.

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

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

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

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

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

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

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

Serán sancionadas además con reducción de diez puntos en su licencia. En los delitos de tránsito que tengan como resultado lesiones, si la persona conduce el vehículo en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, se aplicarán las sanciones máximas previstas en el artículo 152, incrementadas en un tercio y la suspensión de la licencia de conducir por un tiempo igual a la mitad de la pena privativa de libertad prevista en cada caso. La o el propietario del vehículo será responsable solidario por los daños civiles.

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

En el caso del inciso anterior, la persona que conduzca un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encuentre suspendida temporal o definitivamente, será sancionada con multa de cinco salarios básicos unificados del trabajador en general. La persona que como consecuencia del accidente de tránsito cause solamente daños materiales cuyo costo de reparación exceda los seis salarios básicos unificados del trabajador en general, será sancionada con multa de cuatro salarios básicos unificados del trabajador en general y reducción de nueve puntos en su licencia de conducir.

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

definitivamente, será sancionada con multa de siete salarios básicos unificados del trabajador en general.

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

Artículo 381.- Exceso de pasajeros en transporte público.- La persona que conduzca un vehículo de transporte público, internacional, intrarregional, interprovincial, 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.

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

Será responsable solidariamente la o el propietario del vehículo.

2.6.5.3) Contravenciones de tránsito

Artículo 383.- Conducción de vehículo con llantas en mal estado.- La persona que conduzca un vehículo cuyas llantas se encuentren lisas o en mal estado, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a quince días y disminución de cinco puntos en la licencia de conducir.

En caso de transporte público, la pena será el doble de la prevista en el inciso anterior (10 a 30 días y 10 puntos menos).

Además se retendrá el vehículo hasta superar la causa de la infracción.

Artículo 384.- Conducción de vehículo bajo efecto de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan.

La persona que conduzca un vehículo, bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, será

sancionada con reducción de quince puntos de su licencia de conducir y treinta días de privación de libertad; además como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas.

Artículo 385.- Conducción de vehículo en estado de embriaguez.- La persona que conduzca un vehículo en estado de embriaguez, será sancionada de acuerdo con la siguiente escala:

1. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es de 0,3 a 0,8 gramos, se aplicará multa de un salario básico unificado del trabajador en general (340 USD), pérdida de cinco (5) puntos en su licencia de conducir y cinco (5) días de privación de libertad.
2. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es mayor de 0,8 hasta 1,2 gramos, se aplicará multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general (680 USD), pérdida de diez (10) puntos en su licencia de conducir y quince (15) días de privación de libertad.
3. Si el nivel de alcohol por litro de sangre supera 1,2 gramos, se aplicará multa de tres (3) salarios básicos unificados del trabajador en general (1.020 USD), la suspensión de la licencia por sesenta (60) días y treinta (30) días de privación de libertad.

Para los conductores de vehículos de transporte público liviano o pesado, comercial o de carga, la tolerancia al consumo de cualquier sustancia estupefaciente, psicotrópica o preparado que las contengan es cero, y un nivel máximo de alcohol de 0,1 gramos por cada litro de sangre. En caso de exceder dicho límite, la sanción para el responsable será, pérdida de treinta (30) puntos en su licencia de conducir y pena privativa de libertad de noventa (90) días.

Además, en todos estos casos, como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro (24) horas.

Artículo 386.- Contravenciones de tránsito de primera clase.- Será sancionado con pena privativa de libertad de tres (3) días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general (340 USD) y reducción de diez (10) puntos en su licencia de conducir:

1. La persona que conduzca sin haber obtenido licencia.
2. La o el conductor que falte de obra a la autoridad agente de tránsito.
3. La o el conductor que con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado, establecidos en el reglamento correspondiente.

En el caso del número 1, no se aplicará la reducción de puntos. El vehículo solo será devuelto cuando se cancele el valor de la multa correspondiente y la persona propietaria del vehículo será solidariamente responsable del pago de esta multa.

Será sancionado con dos salarios básicos unificados del trabajador en general (680 USD), reducción de diez (10) puntos en su licencia de conducir y retención del vehículo por el plazo mínimo de siete (7) días:

1. La o el conductor que transporte pasajeros o bienes, sin contar con el título habilitante correspondiente, la autorización de frecuencia o que realice un servicio diferente para el que fue autorizado. Si además el vehículo ha sido pintado ilegalmente con el mismo color y características de los vehículos autorizados, la o el juzgador dispondrá que el vehículo sea pintado con un color distinto al de las unidades de transporte público o comercial y prohibirá su circulación, hasta tanto se cumpla con dicho mandamiento. El cumplimiento de esta orden solo será probado con la certificación que para el efecto extenderá el responsable del sitio de retención vehicular al que será trasladado el vehículo no autorizado. Los costos del cambio de pintura del vehículo estarán a cargo de la persona contraventora.
2. La persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce.
3. Las personas que participen con vehículos a motor en competencias en la vía pública.

Artículo 387.- Contravenciones de tránsito de segunda clase.-Serán sancionados con multa del cincuenta por ciento (50%) de un salario básico

unificado del trabajador en general (170 USD) y reducción de nueve (9) puntos en el registro de su licencia de conducir:

1. La o el conductor que ocasione un accidente de tránsito del que resulten solamente daños materiales, cuyos costos sean inferiores a dos salarios básicos unificados del trabajador en general (- 680 USD).
2. La persona que conduzca con licencia caducada, anulada, revocada o suspendida, la misma que deberá ser retirada inmediatamente por el agente de tránsito.
3. La persona adolescente, mayor a dieciséis años, que posea un permiso de conducción que requiera compañía de un adulto que posea licencia y no cumpla con lo normado.
4. La o el conductor extranjero que habiendo ingresado legalmente al país se encuentre brindando servicio de transporte comercial dentro de las zonas de frontera.
5. La o el conductor de transporte por cuenta propia o comercial que exceda el número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor.

A las o los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa.

Artículo 388.- Contravenciones de tránsito de tercera clase. Serán sancionados con multa equivalente al cuarenta por ciento (40%) de un salario básico unificado del trabajador en general (136 USD) y reducción de siete punto cinco puntos (7,5) en su licencia de conducir:

1. La o el conductor que detengan o estacionen vehículos en sitios o zonas que entrañen peligro, tales como: zonas de seguridad, curvas, puentes, ingresos y salidas de los mismos, túneles, así como el ingreso y salida de estos, zonas estrechas, de poca visibilidad, cruces de caminos, cambios de rasante, pendientes, o pasos a

desnivel, sin tomar las medidas de seguridad señaladas en los reglamentos.

2. La o el conductor que con un vehículo automotor o con los bienes que transporta, cause daños o deterioro a la superficie de la vía pública.
3. La o el conductor que derrame en la vía pública sustancias o materiales deslizantes, inflamables o contaminantes, salvo caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobados.
4. La o el conductor que transporte material inflamable, explosivo o peligroso en vehículos no acondicionados para el efecto o sin el permiso de la autoridad competente y las o los conductores no profesionales que realicen esta actividad con un vehículo calificado para el efecto.
5. La persona que construya o mande a construir reductores de velocidad sobre la calzada de las vías, sin previa autorización o inobservando las disposiciones de los respectivos reglamentos.
6. Las personas que roten o dañen las vías de circulación vehicular sin la respectiva autorización, dejen escombros o no retiren los desperdicios de la vía pública luego de terminadas las obras.
7. La o el conductor de un vehículo automotor que circule con personas en los estribos o pisaderas, baldes de camionetas, parachoques o colgados de las carrocerías de los vehículos.
8. La o el conductor de transporte público, comercial o independiente que realice el servicio de transporte de pasajeros y carga en cuyo vehículo no porte las franjas retroreflectivas previstas en los reglamentos de tránsito.
9. La o el conductor de transporte público o comercial que se niegue a brindar el servicio.

A las o los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa.

Artículo 389.- Contravenciones de tránsito de cuarta clase.- Serán sancionados con multa equivalente al treinta por ciento (30%) de un salario básico unificado del trabajador en general (102 USD), y reducción de seis (6) puntos en su licencia de conducir:

1. La o el conductor que desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito, o que no respete las señales manuales de dichos agentes, en general toda señalización colocada en las vías públicas, tales como: semáforos, pare, ceda el paso, cruce o preferencia de vías.
2. La persona que adelante a otro vehículo en movimiento en zonas o sitios peligrosos, tales como: curvas, puentes, túneles, al coronar una cuesta o contraviniendo expresas normas reglamentarias o de señalización.
3. La o el conductor que altere la circulación y la seguridad del tránsito vehicular, por colocar obstáculos en la vía pública sin la respectiva autorización o sin fijar los avisos correspondientes.
4. Las o los conductores de vehículos de transporte escolar que no porten elementos distintivos y luces especiales de parqueo, que reglamentariamente deben ser utilizadas en las paradas para embarcar o desembarcar estudiantes.
5. La o el conductor que falte de palabra a la autoridad o agente de tránsito.
6. La o el conductor que con un vehículo automotor exceda dentro de un rango moderado los límites de velocidad permitidos, de conformidad con los reglamentos de tránsito correspondientes.
7. La o el conductor que conduzca un vehículo a motor que no cumpla las normas y condiciones técnico mecánicas adecuadas conforme lo establezcan los reglamentos de tránsito respectivos, debiendo además retenerse el vehículo hasta que supere la causa de la infracción.
8. La o el conductor profesional que sin autorización, preste servicio de transporte público, comercial, o por cuenta propia fuera del ámbito

geográfico de prestación autorizada en el título habilitante correspondiente; se exceptúa el conductor de taxi fletado o de transporte mixto fletado que excepcionalmente transporte pasajeros fuera del ámbito de operación, quedando prohibido establecer rutas y frecuencias.

9. La o el propietario de un automotor de servicio público, comercial o privado que confíe su conducción a personas no autorizadas.
10. La o el conductor que transporte carga sin colocar en los extremos sobresalientes de la misma, banderines rojos en el día o luces en la noche, de acuerdo con lo establecido en los reglamentos de tránsito o sin observar los requisitos exigidos en los mismos.
11. La o el conductor y los acompañantes, en caso de haberlos, de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuadrones que no utilicen adecuadamente casco de seguridad homologados de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito o, que en la noche no utilicen prendas visibles retroreflectivas.
12. La persona que conduzca un vehículo automotor sin las placas de identificación correspondientes o con las placas alteradas u ocultas y de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.

Si el automotor es nuevo el conductor o propietario tendrá un plazo máximo de treinta días para obtener la documentación correspondiente.

A las o los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa.

Artículo 390.- Contravenciones de tránsito de quinta clase.-Será sancionado con multa equivalente al quince por ciento (15%) de un salario básico unificado del trabajador en general (51 USD) y reducción de cuatro punto cinco (4,5) puntos en su licencia de conducir:

1. La o el conductor que, al descender por una pendiente, apague el motor de su vehículo.
2. La o el conductor que realice cualquier acción ilícita para evadir el pago de los peajes en los sitios legalmente establecidos.

3. La o el conductor que conduzca un vehículo en sentido contrario a la vía normal de circulación, siempre que la respectiva señalización esté clara y visible.
4. La o el conductor de un vehículo a diésel cuyo tubo de escape no esté instalado de conformidad con los reglamentos de tránsito.
5. La o el propietario o conductor de un vehículo automotor que, en caso de emergencia o calamidad pública, luego de ser requeridos, se niegue a prestar la ayuda solicitada.
6. La o el conductor de vehículos a motor que, ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencia, no deje la vía libre.
7. La o el conductor que detenga o estacione un vehículo automotor en lugares no permitidos, para dejar o recoger pasajeros o carga, o por cualquier otro motivo.
8. La o el conductor que estacione un vehículo automotor en cualquier tipo de vías, sin tomar las precauciones reglamentariamente previstas para evitar un accidente de tránsito o lo deje abandonado en la vía pública.
9. La o el conductor de un taxi, que no utilice el taxímetro las veinticuatro horas, altere su funcionamiento o no lo ubique en un lugar visible al usuario.
10. La o el conductor de un vehículo automotor que tenga, según los reglamentos de tránsito, la obligación de contar con cinturones de seguridad y no exija el uso del mismo a sus usuarios o acompañantes.
11. La o el conductor que haga cambio brusco o indebido de carril.
12. La o el conductor de un vehículo de transporte público masivo de pasajeros que cargue combustible cuando se encuentren prestando el servicio de transporte.
13. La o el conductor que lleve en sus brazos o en sitios no adecuados a personas, animales u objetos.

14. La o el conductor que conduzca un vehículo sin luces, en mal estado de funcionamiento, no realice el cambio de las mismas en las horas y circunstancias que establecen los reglamentos de tránsito o no utilice las luces direccionales luminosas antes de efectuar un viraje o estacionamiento.
15. La o el conductor que adelante a un vehículo de transporte escolar mientras este se encuentre estacionado, en lugares autorizados para tal efecto, y sus pasajeros estén embarcando o desembarcando.
16. La o el conductor de vehículos de propiedad del sector público ecuatoriano que conduzca el vehículo oficial fuera de las horas de oficina, sin portar el respectivo salvoconducto.
17. La o el conductor de vehículo de transporte público masivo que se niegue a transportar a los ciclistas con sus bicicletas, siempre que el vehículo cuente con las facilidades para transportarlas.
18. La o el conductor que no respete el derecho preferente de los ciclistas en los desvíos, avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclo vías.
19. La o el conductor que invada con su vehículo, circulando o estacionándose, las vías asignadas para uso exclusivo de los ciclistas.
20. La o el conductor de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuadrones que transporte un número de personas superior a la capacidad permitida, de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.
21. La persona que altere la circulación y la seguridad peatonal por colocar obstáculos en la vía pública sin la respectiva autorización o sin fijar los avisos correspondientes.
22. La o el conductor que deje en el interior del vehículo a niñas o niños solos, sin supervisión de una persona adulta.

A las o los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa.

Artículo 391.- Contravenciones de tránsito de sexta clase.-Será sancionado con multa equivalente al diez por ciento (10 %) de un salario básico unificado del trabajador general (34 USD) y reducción de tres (3) puntos en su licencia de conducir:

1. La o el conductor de un vehículo automotor que circule contraviniendo las normas previstas en los reglamentos de tránsito y demás disposiciones aplicables, relacionadas con la emanación de gases.
2. La persona que no conduzca su vehículo por la derecha en las vías de doble dirección.
3. La o el conductor que invada con su vehículo las vías exclusivas asignadas a los buses de transporte rápido.
4. La o el conductor de un vehículo automotor que no lleve en el mismo, un botiquín de primeros auxilios equipado y un extintor de incendios cargado y funcionando, de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.
5. La o el conductor que estacione un vehículo en los sitios prohibidos por la ley o los reglamentos de tránsito; o que, sin derecho, estacione su vehículo en los espacios destinados a un uso exclusivo de personas con discapacidad o mujeres embarazadas; o estacione su vehículo obstaculizando rampas de acceso para discapacitados, puertas de garaje o zonas de circulación peatonal. En caso que el conductor no se encuentre en el vehículo este será trasladado a uno de los sitios de retención vehicula.
6. La persona que obstaculice el tránsito vehicular al quedarse sin combustible.
7. La o el conductor de un vehículo automotor particular que transporte a niños sin las correspondientes seguridades, de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.

8. La o el conductor que no detenga el vehículo, antes de cruzar una línea férrea, de buses de transporte rápido en vías exclusivas o similares.
9. La persona que conduzca o instale, sin autorización del organismo competente, en los vehículos particulares o públicos, sirenas o balizas de cualquier tipo, en cuyo caso además de la sanción prevista en el presente artículo, se le retirarán las balizas, o sirenas del vehículo.
10. La o el conductor que en caso de desperfecto mecánico no use o no coloque adecuadamente los triángulos de seguridad, conforme lo establecido en los reglamentos de tránsito.
11. La persona que conduzca un vehículo con vidrios con películas antisolares oscuras, polarizados o cualquier tipo de adhesivo que impidan la visibilidad del conductor, excepto los autorizados en el reglamento correspondiente o cuyo polarizado de origen sea de fábrica.
12. La o el conductor que utilice el teléfono celular mientras conduce y no haga uso del dispositivo homologado de manos libres.
13. La o el conductor de transporte público de servicio masivo que incumpla las tarifas preferenciales fijadas por la ley en beneficio de los niños, estudiantes, personas adultas mayores de sesenta y cinco años de edad y personas con capacidades especiales.
14. La o el conductor que no encienda las luces del vehículo en horas de la noche o conduzca en sitios oscuros como túneles, con las luces apagadas.
15. La o el conductor, controlador o ayudante de transporte público o comercial que maltrate de obra o de palabra a los usuarios.
16. La personas que, sin permiso de la autoridad de tránsito competente, realice actividades o competencias deportivas en las vías públicas, con vehículos de tracción humana o animal.

17. La o el propietario de mecánicas, estaciones de servicio, talleres de bicicletas, motocicletas y de locales de reparación o adecuación de vehículos en general, que preste sus servicios en la vía pública.
18. La o el propietario de vehículos de servicio público, comercial o privado que instale en sus vehículos equipos de vídeo o televisión en sitios que puedan provocar la distracción del conductor.
19. La o el conductor de un vehículo que presta servicio de transporte urbano que circule con las puertas abiertas.
20. La o el conductor de vehículos pesados que circule por zonas restringidas sin perjuicio de que se cumpla con lo estipulado en las ordenanzas municipales.
21. La persona que conduzca un vehículo automotor sin portar su licencia de conducir.

A las y los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa.

Artículo 392.- Contravenciones de tránsito de séptima clase.-Será sancionado con multa equivalente al cinco por ciento (5%) de un salario básico unificado del trabajador general (17 USD) y reducción de uno punto cinco (1,5) puntos en su licencia de conducir:

1. La o el conductor que use inadecuada y reiteradamente la bocina u otros dispositivos sonoros contraviniendo las normas previstas en los reglamentos de tránsito y demás normas aplicables, referente a la emisión de ruidos.
2. La o el conductor de transporte público de servicio masivo de personas y comercial cuyo vehículo circule sin los distintivos e identificación reglamentarios, sobre el tipo de servicio que presta la unidad que conduce.
3. La persona con discapacidad que conduzca un vehículo adaptado a su discapacidad sin la identificación o distintivo correspondiente.

4. La o el conductor de un vehículo de servicio público que no presente la lista de pasajeros, cuando se trate de transporte público interprovincial o internacional.
5. La o el conductor que no mantenga la distancia prudente de seguimiento, de conformidad con los reglamentos de tránsito.
6. La o el conductor que no utilice el cinturón de seguridad.
7. La o el conductor de un vehículo de transporte público o comercial que no ponga a disposición de los pasajeros recipientes o fundas para recolección de basura o desechos.
8. La o el peatón que en las vías públicas no transite por las aceras o sitios de seguridad destinados para el efecto.
9. La o el peatón que, ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencia, no deje la vía libre.
10. La persona que desde el interior de un vehículo arroje a la vía pública desechos que contaminen el ambiente.
11. La persona que ejerza actividad comercial o de servicio sobre las zonas de seguridad peatonal o calzadas.
12. La o el ciclista o motociclista que circule por sitios en los que no le esté permitido.
13. La o el comprador de un vehículo automotor que no registre, en el organismo de tránsito correspondiente, el traspaso de dominio del bien, dentro del plazo de treinta días, contado a partir de la fecha del respectivo contrato.
14. La o el ciclista y conductor de vehículos de tracción animal que no respete la señalización reglamentaria respectiva.
15. La o el propietario de un vehículo que instale, luces, faros o neblineros en sitios prohibidos del automotor, sin la respectiva autorización.

A las y los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa

2.6.5.4) Reglamento para la conciliación en asuntos relacionados con infracciones de tránsito

Art.1.- Objeto.- este reglamento establece el procedimiento y las reglas que se requieren para viabilizar la conciliación en asuntos relacionados con infracciones de tránsito, en los que no haya resultado de muerte conforme lo previsto en la ley.

Art.2.- Ambito de aplicación.- Este reglamento rige para las personas que formen parte en los procesos de conciliación en materia de infracciones de tránsito, así como para las y los facilitadores, fiscales y jueces que intervengan en estos procesos.

Art.3.- Autorización.- únicamente podrán intervenir como facilitadores, las y los mediadores debidamente habilitados por los centros de mediación que se encuentran registrados en el Consejo de la Judicatura.

Art.4.- La conciliación en infracciones de tránsito.- para efectos de la conciliación en infracciones en materia de tránsito, las y los fiscales y las y los jueces competentes, observaran las reglas establecidas en el artículo 665 del código Orgánico de la Función Judicial, así como lo dispuesto en este reglamento.

Art.5.- Procedencia de la conciliación en delitos de tránsito.- en concordancia con lo previsto en el numeral 2 del artículo 663 del Código Orgánico Integral Penal, la petición de conciliación únicamente podrá presentarse ante el fiscal respecto de aquellos delitos que no tengan resultado de muerte. Y procederá hasta antes de la conclusión de la etapa de instrucción fiscal.

El pedido de conciliación que se realizare en la fase de investigación, será presentado ante la o el respectivo fiscal quien dispondrá la intervención de una facilitadora o facilitador habilitado, el mismo que participara en el proceso conciliatorio y en la determinación de los acuerdos, luego de lo cual se realizara el acta conforme lo señalado en el numeral 2 del artículo 665 del Código Orgánico Integral Penal e incluirá la firma de las partes, de la o el fiscal y de la o el facilitador. No obstante lo anotado, la o el fiscal remitirá

el expediente a la jueza o juez competente para los fines determinados en el inciso segundo del artículo 7 de este reglamento.

De igual forma, si el pedido de conciliación se realizare en la etapa de instrucción, la o el fiscal dispondrá la intervención de una facilitadora o facilitador habilitado, el mismo que participara en el proceso conciliatorio y en la determinación de los acuerdos suscribiéndose para dicho efecto el acta respectiva, luego de lo cual sin más trámite solicitara a la o el juzgador la convocatoria a una audiencia en la cual escuchara a las partes y aprobara la conciliación.

Art.6.- Sujeción de los facilitadores a las reglas de conciliación en el ámbito penal.- La participación de la facilitadora o el facilitador prevista en los artículos precedentes, no podrá contrariar lo señalado en el artículo 665 del Código Orgánico Integral Penal.

Art.7.-La aceptación y pérdida de puntos en la licencia de conducir.- No procede acuerdo conciliatorio sin la aceptación de responsabilidad. En el acta correspondiente se dejara constancia de dicho reconocimiento.

En consideración de la prevalencia del interés público y general sobre el particular, el acuerdo conciliatorio y su cumplimiento no exime a quien haya a quien haya reconocido el cometimiento de la infracción de tránsito, la pérdida de puntos en la licencia de conducir; para tal efecto; la jueza o juez emitirá la respectiva resolución, sin perjuicio de lo dispuesto en los numerales 3 y 4 del artículo 662 del Código Orgánico Integral Penal.

La pérdida de puntos en la licencia de conducir se aplicara de acuerdo a la infracción que motivo la apertura de la fase de investigación previa o instrucción fiscal según corresponda.

Art.8.-Conciliación en proceso directo.- En el procedimiento directo determinado en el artículo 640 del Código Orgánico Integral Penal, la conciliación solo podrá operar respecto de la suspensión condicional de la pena y en ningún caso se suspenderá la decisión jurisdiccional de rebaja de puntos.

Disposición general Única.- Las resoluciones a las que se refiere este reglamento serán notificadas a la Agencia Nacional de Transito para los fines legales correspondientes.

Disposiciones finales

Primera.- La ejecución de esta resolución estará a cargo, **en el ámbito** de sus competencias, a la Dirección General, la Dirección Nacional de Gestión Procesal, las y los fiscales y las y los jueces con competencia en materia de tránsito.

Segunda.- Esta resolución, entrara en vigencia a partir de su publicación en el registro oficial

CAPÍTULO III

3. MARCO METODOLÓGICO

3.1) Modalidad de la investigación

La investigación en este trabajo es de campo y bibliográfico como exploración doctrinario con crítica propositiva de carácter cualitativo y cuantitativo; de los hechos.

El sustento teórico tiene su origen en autores que han analizado esta problemática desde diferentes perspectivas lo cual permite ampliar el espectro teórico del análisis de esta problemática La observación en el lugar de los hechos, permite tener un enfoque empírico de la problemática como sustento del análisis de los resultados de esta investigación.

3.1.1) Nivel de investigación

Exploratoria: considerada como el primer acercamiento científico al problema. Esto es cuando el problema aún no ha sido abordado o no ha sido suficientemente estudiado y las condiciones existentes no son aún determinantes; en el caso de la presente investigación se utiliza este método para evaluar científicamente el mecanismo de alternativo de solución de conflictos de tránsito.

Descriptiva: se efectúa cuando se desea describir, en todos sus componentes principales, una realidad; y en esta investigación se utiliza para describir la realidad del proceso para el juzgamiento de las infracciones de tránsito.

Explicativa: es aquella que tiene una relación causal; no solamente intenta describir o acercarse a un problema en concreto, sino que además intenta encontrar las causas del mismo; para este trabajo su utilidad consiste en determinar las falencias que existen dentro del proceso para el juzgamiento de las infracciones de tránsito y no solamente enunciarlas, sino que también permitirá encontrar posibles soluciones.

3.1.2) Tipos de investigación

Explorativa.- Este tipo de investigación sirve para sondear el problema motivo de investigación, además para conocer el contexto en el cual se desarrolla y en base a estos elementos podemos utilizarla para reconocer las variables que influyen en su valoración.

Descriptiva.- En cuanto a este método, sirve para comparar y para clasificar elementos, luego y en base a los elementos clasificados poder establecer las situaciones y fenómenos que se dan dentro del problema.

3.2) Población y muestra

3.2.1) Población:

Es el conjunto de elementos de referencia sobre el que se realizan observaciones que permitirán elaborar conclusiones.

3.2.2) Muestra:

Es un subconjunto de casos o individuos de una población estadística.

Para la muestra debemos aplicar la siguiente Fórmula:

La fórmula para calcular la muestra tiene tres indicadores principales

n: Tamaño de la muestra

N: tamaño de la población

E: error máximo admisible (5%)

Procedimiento de recolección de la información

Para la recolección de la información se realizó encuestas a los diferentes actores sociales inmersos en el trabajo de estudio, que fueron absueltas por ciento cincuenta personas: ciento cinco abogados en libre ejercicio y agentes de tránsito de la ciudad de Guayaquil.

3.2.3) Instrumento de la investigación

El instrumento utilizado para recolectar la información fue un cuestionario elaborado con ocho preguntas, con las cuales se determinó lo viable de este trabajo.

Las preguntas de la encuesta fueron las siguientes:

- 1.-** Cree usted que la ciudadanía conoce cuales son las infracciones de tránsito?
- 2.-** Cree usted que los conductores de vehículos y los peatones saben que las infracciones de tránsito son sancionadas por el Código Orgánico Integral Penal?
- 3.-** Cree usted que los conductores de vehículos y los peatones conocen sobre el mecanismo alternativo de solución de conflictos en materia de tránsito?
- 4.-** Conoce usted las razones por la cuales los usuarios de la vía pública cometen contravenciones de tránsito?
- 5.-** Cree usted que los Agentes de Tránsito cumplen a cabalidad su función de controlar el tránsito y entregar correctamente las boletas de citación a los contraventores de Tránsito?

6.- cree usted que los ciudadanos conocen las sanciones que impone a los contraventores de transito el Código Orgánico Integral Penal COIP.?

7.- Cree usted que la aplicación de la conciliación como mecanismo alternativo para solucionar conflictos por infracciones de tránsito disminuirá la congestión en los juzgados de transito?

8.- Está usted de acuerdo que se enseñe en los centros educativos la Ley de Tránsito y su Reglamento como una materia obligatoria?

CAPÍTULO IV

4. RESULTADOS

4.1.- ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

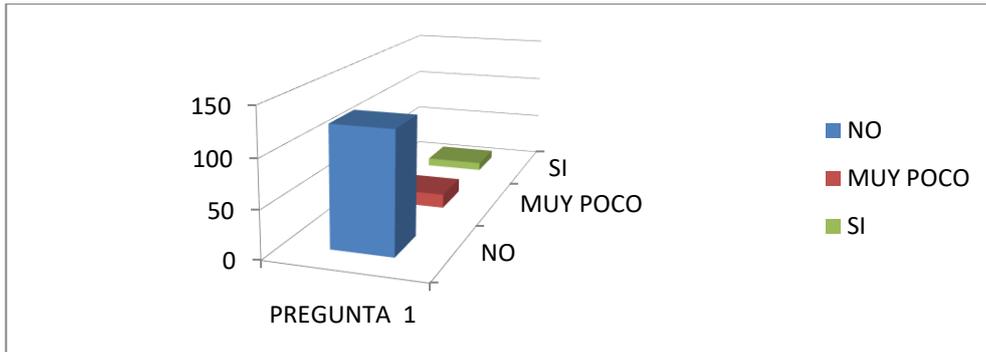
De la investigación realizada y procesada tenemos los siguientes resultados.

PREGUNTA No. 1

Cree usted que la ciudadanía conoce cuales son las infracciones de tránsito?

ALTERNATIVAS	%	No.
SI	6	9
NO	84	126
MUY POCO	10	15
TOTAL DE ENCUESTAS	100%	150

Gráfico 1



Elaborado por: Ab. Gina Jácome Veliz

Análisis del resultado

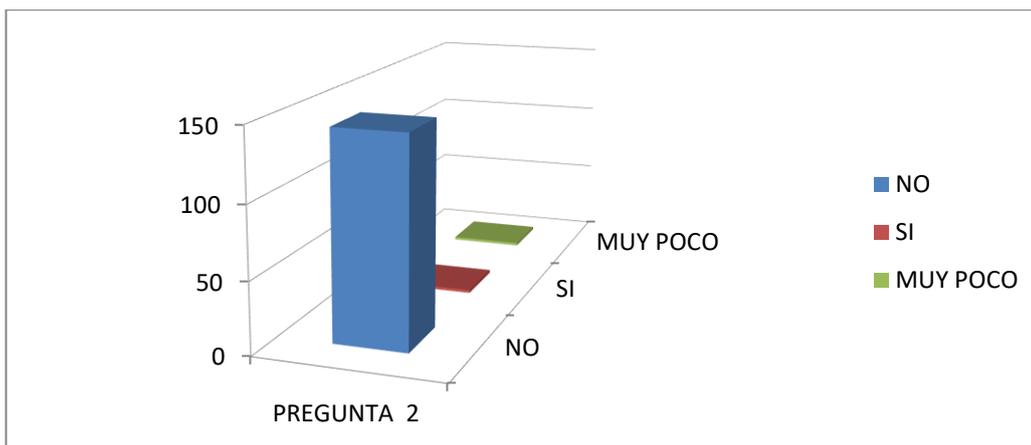
En la primera pregunta se pudo evidenciar que apenas el 6% de los encuestados cree que los ciudadanos conocen cuales son las infracciones de tránsito mientras que el 84% cree que no las conocen. Apenas un 10% cree que si las conocen. Este resultado ayuda a entender el porqué del elevado número de infracciones

PREGUNTA No. 2

Cree usted que los conductores de vehículos y los peatones saben que las infracciones de tránsito son sancionadas por el Código Orgánico Integral Penal?

ALTERNATIVAS	%	No.
SI	2	3
NO	96	144
MUY POCO	2	3
TOTAL DE ENCUESTAS	100%	150

Grafico 2



Elaborado por: Ab. Gina Jácome Veliz

Análisis del resultado

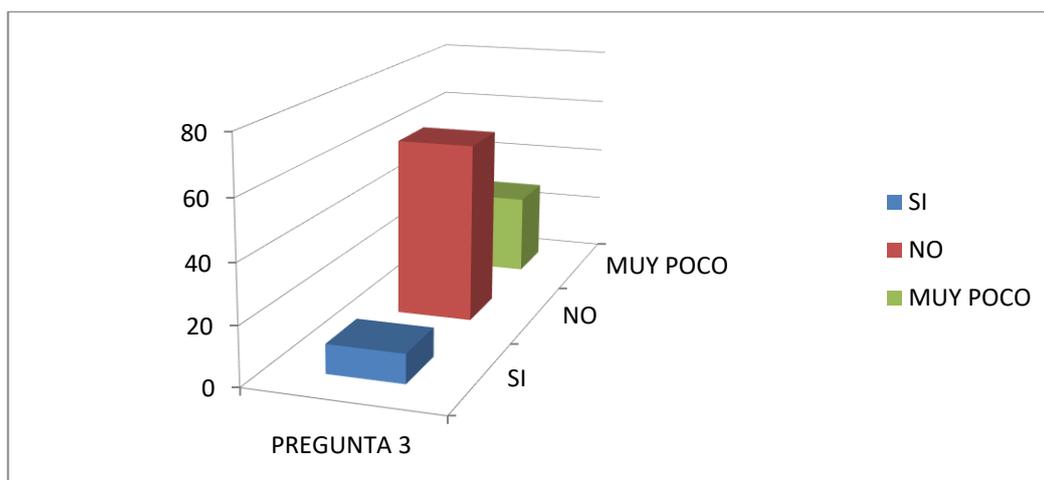
El resultado de la pregunta anterior, influye directamente con el resultado obtenido al preguntar a los encuestados si creen que los ciudadanos conocen que las contravenciones ahora son sancionadas por el Código Orgánico Integral Penal. Dentro de esta investigación se evidencia que a criterio del 96% de los encuestados, que son abogados y agentes de tránsito, los conductores y peatones no lo saben, el 2% si y el otro 2% muy poco. Se evidencia la necesidad de difundir entre los ciudadanos la información del cambio de normativa en materia de infracciones de tránsito.

PREGUNTA No. 3

Cree usted que los conductores de vehículos y los peatones conocen sobre el mecanismo alternativo de solución de conflictos en materia de tránsito?

ALTERNATIVAS	%	No.
SI	10	15
NO	62	93
MUY POCO	28	42
TOTAL DE ENCUESTAS	100%	150

Grafico 3



Elaborado por: Ab. Gina Jácome Veliz

Análisis del resultado

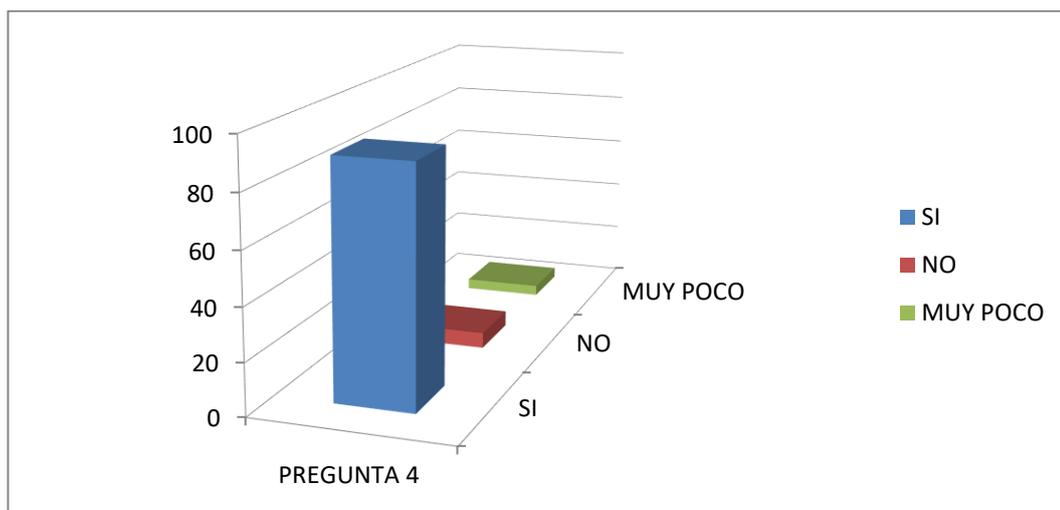
Por otro lado, el 10% de los individuos encuestados creen que apenas el 10% de los ciudadanos conoce la utilidad del mecanismo alternativo de solución de conflictos de tránsito. Que la mayoría el 62% no lo conoce y 28 por ciento muy poco. este resultado indica que pese a que es una minoría, los ciudadanos conocen la importancia y utilidad del mecanismo alternativo para la solución de conflictos establecidos en el COIP.

PREGUNTA No. 4

Conoce usted las razones por la cuales los usuarios de la vía pública cometen contravenciones de tránsito?

ALTERNATIVAS	%	No.
SI	90	135
NO	6	9
MUY POCO	4	6
TOTAL DE ENCUESTAS	100%	150

Grafico 4



Elaborado por: Ab. Gina Jácome Veliz

Análisis del resultado

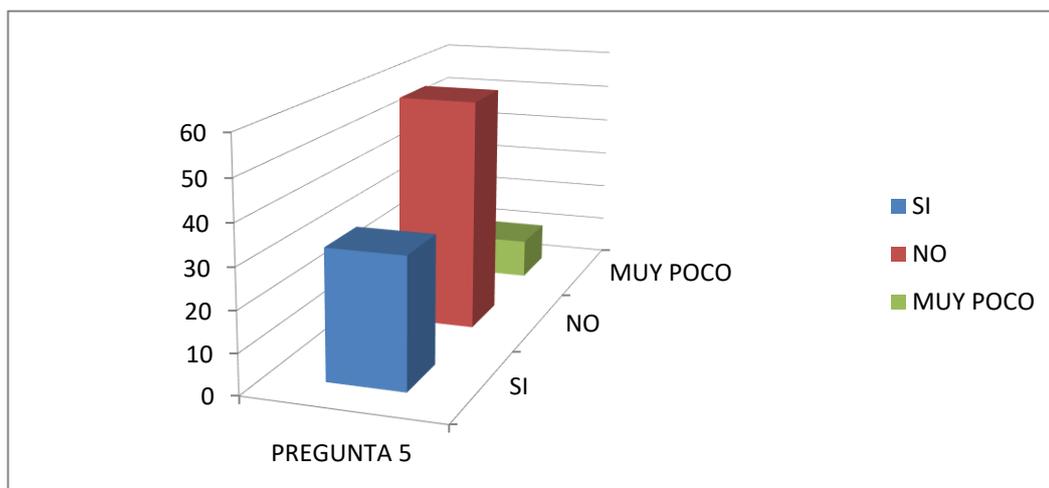
Al consultar acerca del porque los conductores y peatones cometen infracciones de tránsito, el 90% de los preguntados respondieron que por falta de control. El 6% dijo no saberlo y el 4% muy poco. Esto quiere decir que los usuarios de la vía pública confían en que no serán sancionados por violar las disposiciones de la ley de tránsito, lo cual es la causa principal del cometimiento de contravenciones.

PREGUNTA No. 5

Cree usted que los Agentes de Tránsito cumplen a cabalidad su función de controlar el tránsito y entregar correctamente las boletas de citación a los contraventores de Tránsito?

ALTERNATIVAS	%	No.
SI	32	48
NO	58	87
MUY POCO	10	15
TOTAL DE ENCUESTAS	100%	150

Grafico5



Elaborado por: Ab. Gina Jácome Veliz

Análisis del resultado

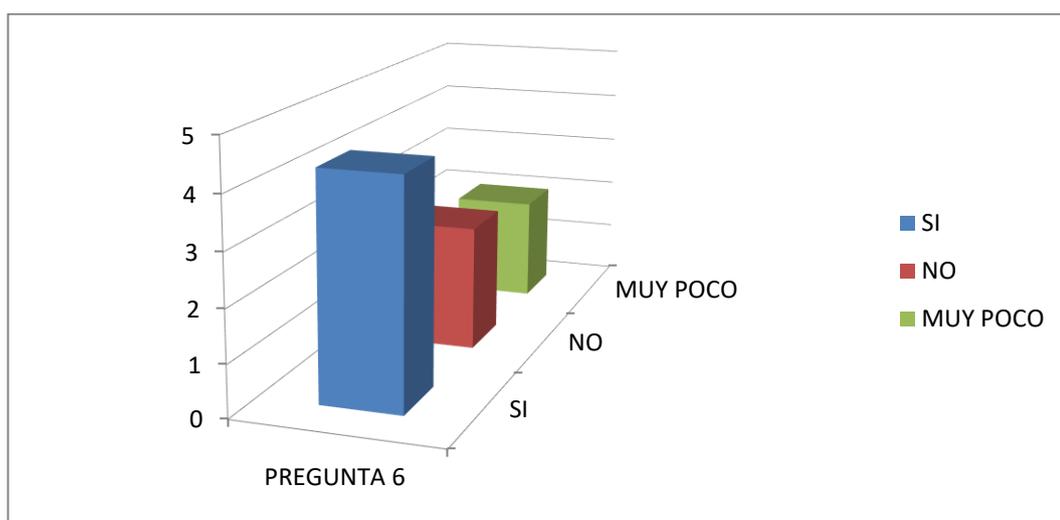
Aun cuando algunos de los encuestados son agentes de tránsito, es una evidencia contundente dentro de la investigación el 58% de los encuestados manifiesta que no cree que los agentes de tránsito citen a los contraventores cabalmente, es decir con oportunidad y sin disculpas. El 32% cree que los agentes de tránsito si actúan cabal y oportunamente y apenas un 10% cree que muy poco. De este resultado se desprende además, que la mayoría de los encuestados desconfían de la actuación de los agentes de tránsito para sancionar a los contraventores de tránsito.

PREGUNTA No. 6

Cree usted que los ciudadanos conocen las sanciones que impone a los contraventores de tránsito el Código Orgánico Integral Penal COIP.?

ALTERNATIVAS	%	No.
SI	38	57
NO	36	54
MUY POCO	26	39
TOTAL DE ENCUESTAS	100%	150

Grafico 6



Elaborado por: Ab. Gina Jácome Veliz

Análisis del resultado

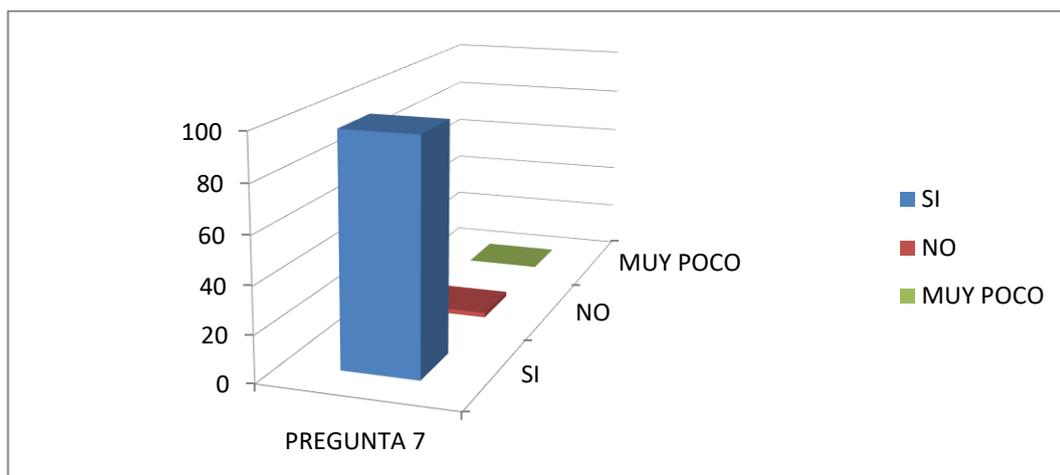
En cuanto a la pregunta acerca de si los ciudadanos conocen las sanciones que el Código Orgánico Integral Penal COIP. prevé para las infracciones de tránsito, existe una respuesta favorable por parte del 38% de los encuestados quienes manifiestan que si creen que los ciudadanos las conocen. El 36% considera que no y un 26% cree que muy poco. Este resultado nos demuestra que de manera general la ciudadanía conoce las infracciones aunque sin llegar a precisar la que corresponde a cada una de las infracciones.

PREGUNTA No. 7

Cree usted que la aplicación de la conciliación como mecanismo alternativo para solucionar conflictos por infracciones de tránsito disminuirá la congestión en los juzgados de tránsito?

ALTERNATIVAS	%	No.
SI	98	135
NO	2	9
MUY POCO	0	6
TOTAL DE ENCUESTAS	100%	150

Grafico 7



Elaborado por: Ab. Gina Jácome Veliz

Análisis del resultado

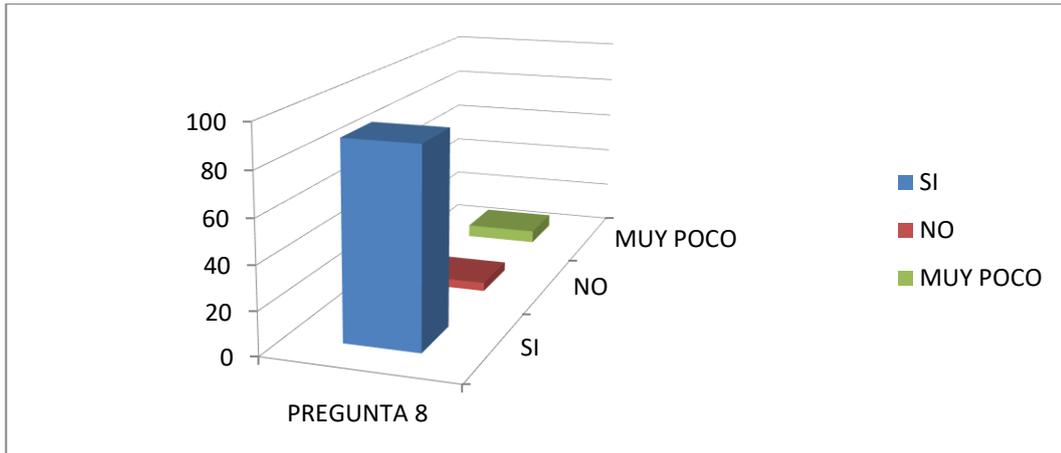
Esta pregunta refleja claramente la percepción de los encuestados respecto a las bondades del mecanismo de solución de conflictos del Código Orgánico Integral Penal en materia de los procesos por contravenciones de tránsito, con un 98% de respuestas positivas, en comparación con el 2% de los encuestados que no creen que este mecanismo contribuya a disminuir la congestión de los juzgados de tránsito. En esta pregunta se evidencia la completa confianza que acompaña a la implementación del mecanismo de solución de conflictos de tránsito para descongestionar los juzgados en se los tramitan.

PREGUNTA No. 8

Está usted de acuerdo que se enseñe en los centros educativos la Ley de Tránsito y su Reglamento como una materia obligatoria?

ALTERNATIVAS	%	No.
SI	90	135
NO	4	6
MUY POCO	6	9
TOTAL DE ENCUESTAS	100%	150

Grafico 8



Elaborado por: Ab. Gina Jácome Veliz

Análisis del resultado

El resultado obtenido de las respuestas de los encuestados acerca de si creen necesario que en los colegios se implemente de manera obligatoria la enseñanza de la ley de tránsito y su reglamento, un 90% de los encuestados respondió de manera positiva. Un 4 % que no y un 6% solo un poco de acuerdo. La razón predominante expresada con relación a la necesidad de que se enseñe la ley de tránsito es que se debe prevenir antes que sancionar y siendo el derecho de uso de la vía pública un factor de elevada conflictividad entre los ciudadanos es necesario que estos se eduquen en el respeto a las normas que regulan el derecho de uso de las vías públicas tanto por los conductores como de los peatones.

CAPITULO V

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1) Conclusiones

De análisis de los resultados estadísticos obtenidos del procesamiento de las respuestas de los encuestados, así como de los resultados iniciales de la aplicación del mecanismo alternativo para la solución de conflictos establecido en el Código Orgánico Integral Penal, en lo que a infracciones de tránsito se refiere, hemos concluido lo siguiente:

Antes de la vigencia del COIP los acuerdos extrajudiciales eran recurrentes. Los sospechosos pagaban a las familias de las víctimas de accidentes de tránsito para que se desista de la demanda. Ese arreglo servía como

atenuante durante el juzgamiento. Ese tipo de convenios generaban impunidad.

Ahora, si en un accidente vial hay fallecidos se prohíbe firmar acuerdos.

En choques, en los que se reporten heridos con incapacidad física de hasta 90 días o daños materiales que no superen los 50 salarios básicos (USD 17 700), el infractor y la víctima pueden acceder a una conciliación. Sin embargo, ese acuerdo no archiva el proceso ni elimina la infracción. El conductor recibe una sanción según la contravención o delito que haya cometido. El arreglo intrajudicial no le exime del pago de una multa o de la reducción de puntos en la licencia de conducir.

Antes, con la Ley de Tránsito, la firma de un acuerdo reparatorio permitía al juez cerrar el caso, levantar las medidas cautelares (prohibición de venta del vehículo, salida de la cárcel, entre otras) y no había sanción.

Es positivo que ahora no proceda la conciliación cuando se reporten muertes.

Otro cambio favorable es que la víctima y el sospechoso ya no pueden firmar un convenio por su cuenta. La presencia de un facilitador es obligatoria. Esta persona será la mediadora y aprobará los acuerdos. Luego de ese proceso, se desarrollará una audiencia en la que el juez ordenará oficialmente el cumplimiento.

Anteriormente los infractores impugnan las contravenciones de tránsito para evitar la sanción y luego no asistían a las audiencias. Ahora se acogerán las apelaciones solo si el conductor garantiza su comparecencia y adjunta las pruebas. Quienes apelen y no se presenten a la audiencia se les cobrará el costo procesal. Las boletas que no sean impugnadas dentro del término de tres días se entenderá que fueron aceptadas por el conductor.

Los acuerdos de conciliación no exoneran al infractor de su responsabilidad. Esta deberá ser aceptada como requisito para acceder al mecanismo de conciliación. La responsabilidad quedara registrada en el acta del acuerdo de mediación.

El procedimiento expedito es un medio que tiene como objetivo que las partes concilien en una sola audiencia y se ponga fin al litigio; en menos tiempo, y con gran satisfacción entre las partes, y aquel acuerdo sea aceptado en sentencia por el Juez, siendo este el garantista del cumplimiento de ese acuerdo.

El Código Orgánico Integral Penal, establece la conciliación como un medio alternativo de solución de conflictos, garantizando así un ahorro procesal, y económico para el Estado y ofreciendo un servicio eficaz para las partes procesales, generando así grandes beneficios para el descongestionamiento en las Unidades Judiciales de Tránsito del país y satisfacción en la sociedad.

La conciliación como otras figuras jurídicas que existe en nuestro marco legal debe cumplir con ciertas formalidades para que se pueda cumplir a cabalidad, pero siempre y cuando exista el principal requisito que es la voluntariedad de las partes procesales, a más de otros principios como confidencialidad, neutralidad, imparcialidad, equidad, legalidad y honestidad, dando como resultado un acuerdo entre las partes que ponga fin a la Litis.

5.2) Recomendaciones

Los operadores autónomos de justicia jueces, fiscales y defensores en materia de tránsito, deben entender y aplicar el Código Orgánico Integral Penal (COIP), cuyos principios y normas internas de carácter constitucional y transnacional son de directa aplicación, por lo que el mecanismo de conciliación como método alternativo para solución de conflictos en materia de tránsito goza de legitimidad.

Es necesario promover la nueva cultura penal con el objeto de fortalecer el sistema y la justicia penal adecuados por el Código Orgánico Integral Penal C.O.I.P. a los nuevos desarrollos conceptuales, teóricos y técnicos del derecho punitivo y su sistema de justicia penal adaptados a nuestra realidad ecuatoriana, en el ámbito del Derecho Vial.

Implementar criterios de valoración de pruebas generales que puedan aplicarse dentro del juzgamiento de una contravención de tránsito estableciendo condiciones específicas para delimitar, mediante disposiciones objetivas, los criterios para la valoración de la prueba documental.

Normar la práctica de la prueba testimonial dentro de las contravenciones de tránsito para evitar inconsistencias o falsos testimonios.

BIBLIOGRAFÍA

LIBROS

Albán Ernesto. Manual de Derecho Penal Ecuatoriano, Quito-Ecuador, Ediciones Legales, Edición Digital de Fielweb, 2013.

Amstutz Jorgelina y Mazzarantani Eida, Paillet Marta N. Pedagogía de la Paz, Construir la Convivencia manejando adecuadamente los Conflictos, Edit. Fundación Bica Santa Fe, 2004.

Baruch Bush R.A y Folger J.P. La Promesa de la Mediación, Argentina, Editorial Granica, 2006.

Fisher Roger, Ury William y Patton. Sí... ¡De acuerdo!, Colombia, Editorial Norma, 2da reimpresión, 1993.

Folberg Jay y Taylor Alison, Mediación, resolución de conflictos en litigio, México DF, Editorial Limusa, 1992.

Gallegos Bolívar. La Responsabilidad en el delito de tránsito, Quito, Imprenta Impublic, 2010.

Grover Karen, Grosch James y Olczak Paul (comp). La Mediación y sus contextos de aplicación, Barcelona, España, Editorial Paidós Ibérica, S.A, 1996.

Highton Elena y Álvarez Gladys. Mediación para resolver conflictos, Buenos Aires, Argentina, Editorial AD-HOC, segunda reimpresión, 1996

Jones Tricia y Folger Joseph P (comp). Nuevas direcciones en mediación: investigación y perspectivas comunicacionales, Buenos Aires, Argentina, Editorial Paidós, 1997.

Manzanares Samaniego José Luis. Mediación, reparación y conciliación en el Derecho Penal, Granada, Editorial Comares, 2007.

Mnookin J, Kolb D y otros. Mediación una respuesta interdisciplinaria, Buenos Aires Argentina, Editorial universitaria de Buenos Aires, 1997.

Neuman, Elías. Mediación y conciliación penal. Buenos Aires, Ediciones Depalma Argentina, 1997.

Proaño Moya Diego. Nuevas perspectivas en la resolución de conflictos, documento elaborado a base de "Nuevos Paradigmas para la resolución de conflictos" D. Schnitman. Curso de formación de mediadores del Centro de Mediación de la PUCE 2011

Ramirez Gallegos René. Socialismo del Sumak kawsay o biosocialismo republicano, Ecuador, Editorial Don Bosco, 2012.

Redorta Josep. Cómo analizar los conflictos. La tipología de conflictos como herramienta de mediación, Barcelona, España, Ediciones Paidós Ibérica, S.A, 2004.

Rettberg Angélica. Entre el perdón y el paredón: preguntas dilemas de la justicia transicional, Bogotá Colombia, Ediciones Uniandes, 2005.

Suares Marinés, Mediación. Conducción de disputas, comunicación y técnicas, Buenos Aires, Argentina, Editorial Paidós, 1996.

Suares Marinés. Mediando en Sistemas Familiares, Buenos Aires, Argentina, Editorial Paidós, 2005.

Vaca Andrade Ricardo, Alternativas al ejercicio de la acción penal. Quito, Ecuador, Corporación de Estudios y Publicaciones (CEP), 2012.

Vintimilla Saldaña Jaime y Ubidia Andrade Santiago. Métodos Alternativos de Manejos de Conflictos y la Justicia Comunitaria en el Ecuador, CIDES Unión Europea, programa regional de justicia de paz programa andino de derechos humanos y democracia 2002-2005

Villanueva Meza Javier Antonio. El principio de oportunidad: justicia restaurativa, transicional y transaccional: mediación penal y conciliación civil en el sistema penal acusatorio, Medellín Colombia, Librería Jurídica Sánchez, segunda edición, 2011.

Yávar Nuñez Fernando y otros. Manual Práctico Teórico sobre: Delitos de Tránsito, Ecuador, Editorial Feryadú, 2011.

REVISTAS

Bravo Patricia, "El nuevo rol del abogado en los métodos alternativos de solución de conflictos". Revista El Mediador, publicación del centro de mediación/Procuraduría General del Estado, número 4, (agosto 2010), Ecuador, 2010.

Domingo de la Fuente Virginia, "Justicia Restaurativa y Mediación Penal". Revista de derecho penal. LEX NOVA, Numero23, (2008).

Nina Leonardo, Beneficios de la Mediación, Revista El Mediador, publicación del centro de mediación/Procuraduría General del Estado, número 1, (abril 2008), Ecuador, 2008

Román Milton, "Mediación penal, perspectivas de los medios alternativos de solución de conflictos y la justicia penal". Revista El Mediador, publicación del centro de mediación/Procuraduría General del Estado, número 2, (agosto 2008), Ecuador, 2008

FUENTES DE INTERNET:

Agencia Pública de Noticias Quito, Campaña de seguridad vial para reducir accidentes de tránsito

http://www.noticiasquito.gob.ec/Noticias/news_user_view/campana_de_seguridad_vial__

Bert Peter. German Mediation Act and the Mediation Committee: Final Compromise, Financial Incentives Added.

<http://www.disputeresolutiongermany.com/2012/06/german-mediation-act-and-the-mediation-> (Acceso marzo 2015) (página en

Criollo Mayorga Giovani. Cuestiones de Mediación.

http://www.derechoecuador.com/index.php?option=com_content&task=view&id=6120&Itemid (Acceso: abril 2015)

Criollo Mayorga Giovani. Mediación Penal.

http://www.derechoecuador.com/index.php?option=com_content&view=article&id=6104:mediacion-penal&catid=26:arbitraje-ymediacion&Itemid (Acceso: marzo 2015)

Dávalos José Ignacio. La Mediación Penal Como Método Alternativo de Resolución de Conflictos: Resultados Actuales en la República Argentina.

http://www.derechoycambiosocial.com/revista022/mediacion_penal.pdf. (Acceso: enero del 2015)

Diario El Universo. Aumentan las audiencias judiciales fallidas en el país.

<http://www.eluniverso.com/2015/04/11/1/1355/aumentan-audiencias-fallidas-pais.htm> (Acceso: enero 2015)

Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial DNCTSV. Internet. <http://dnctsv.policiaecuador.gob.ec/index.php?id=1171>. (Acceso: mayo 2015)

Duarte Estévez Jorge. ¿Es posible la mediación en tránsito?

http://derechoecuador.com/index.php?option=com_content&view=article&id=6825:ies-posible-la-mediacion-en-transito&catid=256:noticias-de-interes, (Acceso abril 2015)

Hidalgo Huerta Juan José. Justicia Retributiva, Justicia Restaurativa, Mediación Penal y crítica al Modelo del Proceso Penal.en:http://www.revistajuridicaonline.com/images/stories/revistas/2007/22/22_justicia_retributiva.pdf (Acceso junio 2015)

Página de la Corporación de Asistencia Judicial Regiones de Tarapacá y Antofagasta, ¿Que son las Corporaciones? Internet.

<http://www.cajta.cl/nosotros.html>. (Acceso: Marzo 2015)

Yépez Andrade Mariana. El Principio de Oportunidad y las Reformas al Código de Procedimiento Penal.
http://derechoecuador.com/index.php?option=com_content&view=article&id=4771:el-principio-de-oportunidad-y-las-reformas-al-codigo-de-procedimiento-penal&catid=52:procedimiento-penal&Itemid=420.
(Acceso marzo 2015)

LEGISGRAFIA

Constitución Política de la República del Ecuador

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Reglamento general para la aplicación de la ley orgánica de Transporte terrestre, tránsito y seguridad vial

Código Orgánico Integral Penal COIP

Reglamento para la conciliación en asuntos relacionados con infracciones de tránsito