



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

TEMA:

**“EL ESTADO DE NECESIDAD Y EL EXCESO DE VELOCIDAD EN LAS
INFRACCIONES DE TRÁNSITO”**

Trabajo de Graduación previo a la obtención del título de Abogado de los
Juzgados y Tribunales de la República del Ecuador.

AUTOR:

Andrés Patricio Andino Carrión

TUTOR:

Dr. Mg. Kléver Pazmiño.

Ambato – Ecuador

2017

TEMA:

**“EL ESTADO DE NECESIDAD Y EL EXCESO DE VELOCIDAD EN
LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO”**

CERTIFICACIÓN DEL TUTOR

En calidad de Tutor del Trabajo de Investigación sobre el tema “**EL ESTADO DE NECESIDAD Y EL EXCESO DE VELOCIDAD EN LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO.**”, del Sr. **ANDRÉS PATRICIO ANDINO CARRIÓN**, Egresado de la Carrera de Derecho de la Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales de la Universidad Técnica de Ambato, considero que dicho trabajo de graduación reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometidos a Evaluación del Tribunal de Grado, que el H. Consejo Directivo de la Facultad designe, para su correspondiente estudio y calificación.

Ambato, 17 de febrero del 2017



Dr. Esp. Kléver Pazmiño.

TUTOR

DERECHOS DEL AUTOR

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

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

Ambato, 17 de febrero del 2017

EL AUTOR



.....

Andrés Patricio Andino Carrión

C.C. 050379157-6

AUTORÍA

Los criterios emitidos en el trabajo de investigación “**EL ESTADO DE NECESIDAD Y EL EXCESO DE VELOCIDAD EN LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO**”, como también los contenidos, ideas, análisis, conclusiones y propuesta son de responsabilidad del autor.

Ambato, 17 de febrero del 2017

EL AUTOR

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and strokes, positioned above a horizontal dotted line.

Andrés Patricio Andino Carrión

C.C. 050379157-6

APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO

Los Miembros del Tribunal de Grado APRUEBAN el Trabajo de Investigación sobre el tema “**EL ESTADO DE NECESIDAD Y EL EXCESO DE VELOCIDAD EN LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO**”, presentado por el Sr. ANDINO CARRIÓN ANDRÉS PATRICIO, de conformidad con el Reglamento de Graduación para obtener el Título Terminal de Tercer Nivel de la U.T.A.

Ambato,.....

Para Constancia firma

.....

Presidente

.....

Miembro

.....

Miembro

DEDICATORIA

Con cariño, afecto y sencillez dedico el presente trabajo a mi mamá CECILIA CARRIÓN, a mi papá PATRICIO ANDINO RAMÍREZ, a mis hermanos DAVID SEBASTIÁN ANDINO CARRIÓN y MISHELL ALEJANDRA ANDINO CARRIÓN, y a todos mis familiares, a mi compañera de vida y a mis amigos por ser el pilar fundamental en el desarrollo tanto personal como profesional.

AGRADECIMIENTO

Expreso mi gratitud y agradecimiento infinito a la Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales, Carrera de Derecho, de la Universidad Técnica de Ambato, por su apoyo incondicional en la realización de la presente investigación, a los docentes de la facultad que más que maestros y guías fueron mis amigos y unos excelentes seres humanos, quienes con su sapiencia dirigieron día a día mi aprendizaje, enseñándome a fortalecer mi voluntad y acrecentar mi responsabilidad en la diaria tarea académica, A mi tutor de tesis Dr. Esp. Kléver Pazmiño Vargas, quien puso todos sus conocimientos para que yo pudiera realizar esta investigación.

ÍNDICE GENERAL

A. SECCIÓN PRELIMINAR

| | Pág. |
|------------------------------|------|
| Portada..... | i |
| Tema:..... | ii |
| Certificación del Tutor..... | iii |
| Derechos del Autor..... | iv |
| Autoría..... | v |
| Certificación del Autor..... | vi |
| Dedicatoria..... | vii |
| Agradecimiento..... | viii |
| Índice General..... | ix |
| Índice de Cuadros..... | xv |
| Índice de Gráficos..... | xvi |
| Resumen Ejecutivo..... | xvii |
| Abstract..... | xx |

B. TEXTO

| | |
|-------------------|---|
| Introducción..... | 1 |
|-------------------|---|

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

| | |
|--|----|
| Tema de Investigación..... | 4 |
| Planteamiento del Problema..... | 4 |
| Contextualización..... | 4 |
| Macro..... | 4 |
| Meso..... | 5 |
| Micro..... | 6 |
| Árbol del Problema..... | 10 |
| Análisis Crítico..... | 11 |
| Prognosis..... | 13 |
| Formulación del Problema..... | 14 |
| Interrogantes de la Investigación..... | 14 |
| Delimitación del Objeto de la Investigación..... | 14 |
| Justificación..... | 15 |
| Objetivos..... | 17 |
| Objetivo General..... | 17 |
| Objetivos Específicos..... | 17 |

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

| | |
|---|----|
| Antecedentes de la Investigación..... | 18 |
| Fundamentación..... | 20 |
| Filosófica..... | 20 |
| Legal..... | 27 |
| Constitución de la República del Ecuador..... | 27 |
| Código Orgánico Integral Penal..... | 28 |
| Ley Orgánica del Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial...29 | |
| Reglamento General de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial..... | 29 |
| Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización..... | 30 |
| Categorías Fundamentales..... | 31 |
| Constelación de Ideas de la Variable Independiente..... | 32 |
| Constelación de Ideas de la Variable Independiente..... | 33 |
| Análisis de la constelación de ideas de la variable independiente..... | 34 |
| Estado de Necesidad..... | 34 |
| Definición..... | 34 |
| Objeto..... | 35 |
| Importancia..... | 37 |
| Antijuridicidad..... | 38 |

| | |
|---|----|
| Gobierno Autónomo Descentralizado de la | |
| Municipalidad de Ambato..... | 40 |
| Unidad Judicial de Tránsito del Cantón de Ambato..... | 44 |
| Derecho Penal..... | 48 |
| Principios Constitucionales Del Derecho Penal..... | 19 |
| Principio de Acción u Omisión..... | 50 |
| Principio de Legalidad..... | 51 |
| Principio de Lesividad..... | 52 |
| Hipótesis..... | 63 |
| Señalamiento de Variables..... | 63 |

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

| | |
|---|----|
| Metodología..... | 64 |
| Enfoque de la investigación..... | 64 |
| Modalidad básica de la investigación..... | 65 |
| Nivel o tipo de investigación..... | 65 |
| Exploratorio..... | 65 |
| Descriptiva..... | 66 |
| Asociación de variables..... | 66 |
| Población y muestra..... | 66 |
| Población..... | 66 |
| Muestra..... | 67 |

| | |
|---|----|
| Determinación del tamaño de la muestra..... | 67 |
| Determinación de la cuota del muestreo..... | 67 |
| Operación de variables..... | 71 |
| Variable Independiente..... | 71 |
| Variable Dependiente..... | 71 |
| Técnicas e instrumentos..... | 72 |
| Encuesta..... | 72 |
| Validez y confianza..... | 72 |

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

| | |
|---|----|
| Verificación de Hipótesis..... | 84 |
| Determinación de grados de libertad..... | 85 |
| Hipótesis de trabajo..... | 86 |
| Hipótesis nula..... | 86 |
| Campana de Gauss (Verificación de hipótesis)..... | 86 |

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

| | |
|-------------------------------------|----|
| Conclusiones y recomendaciones..... | 87 |
| Conclusiones..... | 87 |
| Recomendaciones..... | 88 |

CAPÍTULOS VI

PROPUESTA

| | |
|--|-----|
| Datos informativos..... | 89 |
| Antecedentes de la propuesta..... | 90 |
| Justificación..... | 91 |
| Objetivos..... | 93 |
| General..... | 93 |
| Específicos..... | 93 |
| Análisis de Factibilidad..... | 94 |
| Fundamentación Legal..... | 95 |
| Desarrollo de la Propuesta..... | 96 |
| Metodología, Modelo Operativo de la Propuesta..... | 102 |
| Modelo Operativo de la Propuesta..... | 102 |
| Previsión de la Evaluación..... | 104 |

C. MATERIALES DE REFERENCIA

| | |
|----------------------|-----|
| Bibliografía..... | 122 |
| Cuerpos Legales..... | 125 |
| Linkografía..... | 126 |

Anexos

Paper

ÍNDICE DE CUADROS

| | Pág. |
|---|------|
| Cuadro No. 1 Población y Muestra..... | 70 |
| Cuadro No. 2 Variable Independiente..... | 71 |
| Cuadro No. 3 Variable Dependiente..... | 72 |
| Cuadro No. 4 Pregunta 1..... | 74 |
| Cuadro No. 5 Pregunta 2..... | 76 |
| Cuadro No. 6 Pregunta 3..... | 77 |
| Cuadro No. 7 Pregunta 4..... | 78 |
| Cuadro No. 8 Pregunta 5..... | 79 |
| Cuadro No. 9 Pregunta 6..... | 80 |
| Cuadro No. 10 Pregunta 7..... | 81 |
| Cuadro No. 11 Pregunta 8..... | 82 |
| Cuadro No. 12 Pregunta 9..... | 83 |
| Cuadro No. 13 Verificación de Hipótesis..... | 84 |
| Cuadro No. 14 Cálculo del coeficiente de chi cuadrado (Chi o χ^2)..... | 85 |
| Cuadro No. 15 Costos..... | 89 |
| Cuadro No. 16 Esquema de a Disfunción..... | 100 |
| Cuadro No. 17 Modelo Operativo de la Propuesta..... | 102 |
| Cuadro No. 18 Modelo Operativo de la Propuesta..... | 103 |
| Cuadro No. 19 Prevención de la Evaluación..... | 104 |

ÍNDICE DE GRÁFICOS

| | Pág. |
|--|------|
| Gráfico No. 1 Árbol de Problemas..... | 10 |
| Gráfico No. 2 Categorías Fundamentales..... | 31 |
| Gráfico No. 3 Variable Independiente..... | 32 |
| Gráfico No. 4 Variable Dependiente..... | 33 |
| Gráfico No. 5 Pregunta 1..... | 74 |
| Gráfico No. 6 Pregunta 2..... | 76 |
| Gráfico No. 7 Pregunta 3..... | 77 |
| Gráfico No. 8 Pregunta 4..... | 78 |
| Gráfico No. 9 Pregunta 5..... | 79 |
| Gráfico No. 10 Pregunta 6..... | 80 |
| Gráfico No. 11 Pregunta 7..... | 81 |
| Gráfico No. 12 Pregunta 8..... | 82 |
| Gráfico No. 13 Pregunta 9..... | 83 |
| Gráfico No. 14 Campana de Gauss (verificación de hipótesis)..... | 86 |

RESUMEN EJECUTIVO

El trabajo de titulación con el tema “EL ESTADO DE NECESIDAD Y EL EXCESO DE VELOCIDAD EN LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO” plantea una mejor aplicación en la normativa tanto dentro del Código Orgánico Integral Penal como en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial garantizando el bienestar de las y los conductores que transiten por el cantón de Ambato provincia de Tungurahua.

Es necesario partir indicando, que las causas de justificación eliminan el injusto para todos, de manera que quienes están en el círculo de los acontecimientos, no pueden ser perjudicados posteriormente.

Para Borja Mapelli Caffarena *“se trata de situaciones en que el legislador considera más útil tolerar el delito que castigarlo, aun conociendo que existe una infracción y que hay personas que pudieran responder (...)”* (DONNA, 1978).

Una vez entendida las causas de justificación como ciertas circunstancias que eximen de responsabilidad al autor, es necesario indicar lo que se menciona en el artículo 30 del Código Orgánico Integral Penal el mismo que indica que las causas de exclusión de la antijuridicidad serán entendidas como que si *“No existe infracción penal cuando la conducta típica se encuentra justificada por estado de necesidad o legítima defensa.*

Tampoco existe infracción penal cuando se actúa en cumplimiento de una orden legítima y expresa de autoridad competente o de un deber legal.” (Código Orgánico Integral Penal, 2014)

El exceso de velocidad en las infracciones de tránsito en nuestro país está completamente detallada en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por lo tanto, una persona que incurra en cualquiera de ellas, tendrá ya prevista una sanción. En muchos casos quien va manejando ha presenciado algún tipo de situación de emergencia y se ha visto en la necesidad de superar el límite de velocidad por precautelar un bien o derecho de mayor jerarquía por ejemplo la vida o el bienestar de una persona. El autor será notificado por la infracción que cometió y quedará a decisión del juez si la prueba de la parte autora justifica o no su desacato.

El presente trabajo de titulación está encaminado hacia la problemática que viven a diario muchos conductores profesionales en los juzgados sin que se les permita una justificación clara y verdadera para no recibir la multa prescrita en la ley.

Todas las personas estamos en la libertad plena de nuestra defensa ante cualquier problema suscitado, por lo tanto, el estudio de esta norma sobre todo el Artículo 32 del Código Orgánico Integral Penal debe ser de total aplicación.

Palabras Claves: Estado de necesidad, infracciones de tránsito, derecho penal, apelación, contravención, foto radares, Policía Nacional, jueces de tránsito, garantías, conducta típica, notificación, multas, pena, sanción.

ABSTRACT

The titling work with the theme "THE STATE OF NEED AND THE EXCESS OF SPEED IN THE INFRACTIONS OF TRANSIT" proposes a better application in the regulations both within the Integrated Criminal Code and in the Organic Law of Land Transport, Traffic and Road Safety Guaranteeing the welfare of the conductions that transit through the canton of Ambato province of Tungurahua.

It is necessary to indicate that the causes of justification eliminate harm to all, in what way are those who are in the circle of events, can not be harmed later.

According to Borgia Mapelli Caffarena, "it is a question of situations in which the legislator considers the crime to be more tolerable than punishing him, one that knows an offense and some people can respond ..." (DONNA, 1978).

Once the causes of justification are understood as certain circumstances that exempt the author from liability, it is necessary to indicate what is referred to in Article 30 of the Integrated Criminal Code, which indicates that the causes of the exclusion of the antijuridicidad "No There is a criminal offense when the typical conduct is justified by the state of necessity or legitimate defense.

There is also no criminal offense when acting in compliance with a legitimate and express order of competent authority of a legal duty "(Code of Criminal Comprehensive Organic, 2014)

The excess speed in traffic violations in our country is completely dismantled in the Organic Law of Land Transport, Traffic and Road Safety, therefore, a person who incurs in any of them, have and foresee a sanction. In many cases he is driving has

witnessed some type of emergency situation and has seen in the need to exceed the speed limit by caution as well the right of the mayor hierarchy for example the life or welfare of a person. The author will be notified for the infraction that occurred and was left in a decision of the judge and the proof of the author justifies or not his contempt.

The present work of the degree is directed towards the problematic that live in a newspaper many professional drivers in the courts without allowing a clear and true justification to not receive the prescription in the law.

All people are at liberty The full defense of any problem raised, therefore, the study of this rule especially Article 32 of the Criminal Code must be fully applicable.

Keywords: State of necessity, traffic violations, criminal law, appeal, contravention, photographic radars, National Police, traffic judges, guarantees, typical behavior, notification, fines, sanction.

INTRODUCCIÓN

Se considera de forma prácticamente unánime que el artículo 32 del Código Orgánico Integral Penal, establece una causa de justificación. Ello quiere decir que la exclusión de la pena en casos de lesión de propiedad ajena para salvar intereses de mayor cuantía es considerada como expresiva de un permiso y de un deber de tolerancia correlativo. En otras palabras: de acuerdo con el artículo 10 número 7 CP, la necesidad propia (o ajena) puede otorgar un "derecho" de lesionar la propiedad ajena no involucrada en la misma puesta en peligro.

Pese a lo claro del problema de legitimación que le subyace -porque puede encontrarse obligado alguien no involucrado en una situación de peligro a sacrificar sus propios derechos para salvar intereses ajenos-, ello tiende a ser tematizado de forma estrecha en la literatura nacional y asumiendo las fórmulas legadas por los manuales tradicionales.

En parte, esto puede tener como explicación el aura de normalidad que una institución positiva y relativamente antigua como el estado de necesidad tiende a exhibir. Pero esa aura de normalidad es precisamente la que es engañosa. Javier Wilenmann. (2014). Revista Jurídica. Pg. 213

Si una parte de la base que el principio central del derecho es el establecimiento de esferas de autonomía, es decir, el reconocimiento y aseguramiento de ámbitos de exclusividad (exclusividad sobre el cuerpo y sobre los bienes propios, "lo mío jurídico" en la filosofía del derecho de Kant) y, con ello, la concesión de un derecho general de exclusión sin consentimiento de ese ámbito de exclusividad (prohibición general de lesión), la explicación de la existencia de una facultad de salvar bienes propios mediante el uso o de la lesión de bienes ajenos es cualquier cosa menos autoevidente.

El estado de necesidad no es una institución que se deje integrar naturalmente al derecho como, por ejemplo, la legítima defensa, sino una aparente contradicción de su estructura central.

Una segunda fundamentación solo aparente del estado de necesidad puede denominarse "consecuencialismo". Esta forma de fundamentación invierte la estructura general de este: en vez de justificar las consecuencias que se siguen de una construcción dogmática por medio de la entrega de argumentos que sostengan la construcción dogmática, se afirma la necesidad de aceptar una cierta construcción dogmática justamente para llegar a las conclusiones en cuestión.

En el caso del estado de necesidad agresivo, no es inusual encontrar de esta forma contribuciones que afirman la propiedad justificante del estado de necesidad agresivo para negarle derechos de defensa al destinatario de la agresión. Un argumento formalmente consecuencialista de esta clase no puede ya por su estructura servir para la legitimación del estado de necesidad justificante. Precisamente aquello que debe ser legitimado es la denegación de derechos de defensa y la imposición de deberes de tolerancia al destinatario de la agresión.

Ello significa, por una parte, que el argumento es circular. Por otra parte, el argumento pasa por alto el problema subyacente a la legitimación del estado de necesidad justificante. Si se asume que el derecho otorga fundamentalmente ámbitos formales de autonomía, entonces precisamente aquello que debe ser explicado es el reconocimiento de una excepción en el caso del estado de necesidad.

La intuición moral respecto de que el propietario de un bote debiera estar obligado a soportar el uso de este para salvar a alguien que de otra forma se ahogaría puede constituir un perjuicio plausible en la construcción del fundamento de la institución que lo permite, pero no puede ser en sí suficiente para legitimar ese fundamento. Javier Wilenmann. (2014). Revista Jurídica. Pg. 214

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: Derecho Penal y Tránsito

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

Tema: EL ESTADO DE NECESIDAD Y EL EXCESO DE VELOCIDAD EN LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO

Planteamiento del problema

Contextualización

Macro

El problema de seguridad vial y sus consecuencias a nivel mundial ha ido cobrando importancia en los últimos años, especialmente a darse a conocer cifras de diversas fuentes como la Organización Mundial de la Salud (OMS), algunos otros componentes de las Naciones Unidas y otras. El número de muertos por accidentes de tránsito a nivel mundial es de unos 1.2 millones de personas cada año. Los accidentes de tráfico constituyen la segunda causa de muerte para personas entre los 5 y 29 años y la tercera para personas entre los 30 y 44 años.

En los países en vías de desarrollo, dado que el número de vehículos está creciendo rápidamente, esta verdadera epidemia está empeorando de manera que, de no mediar disposiciones que puedan revertir la situación, se convertirá en la tercera causa de muerte y discapacidad hacia el año 2020. Los costos sociales y económicos de los accidentes y las lesiones causados por el tránsito ascienden al 1% del Producto Nacional Bruto en los países de ingresos bajos, al 1,5% en los de ingresos medianos y hasta el 5% en los de ingresos altos.

Una explicación de esta variación, es que normalmente, en los países en vías de desarrollo se utiliza como método de valorización de los costos sociales de los accidentes el Método del Capital Humano", mientras que en países desarrollados se

utiliza el enfoque de "la disposición a pagar", el que considera valores muchos más altos tanto para los lesionados como para las personas muertas para realizar evaluaciones sociales.

El costo mundial podría estimarse en US\$ 518.000 millones anuales, de los cuales US\$ 65.000 millones corresponden a los países de ingresos bajos y medianos, dicho monto es mayor del que reciben como ayuda al desarrollo. Sin embargo, se invierte muy poco dinero en prevenir éstos, comparado con los fondos invertidos en labores de investigación y desarrollo centrados en otros problemas de salud pública. Para orientar las políticas de seguridad vial se necesitan datos sobre el número, tipo de accidentes y sus consecuencias, así como el conocimiento detallado de las circunstancias en que se producen.

En muchos países de ingresos bajos o medios no existen métodos de recopilación ni procesamiento de datos sobre el tránsito, por lo que las estadísticas reportadas generalmente están subestimadas o incompletas, lo que las hace poco confiables en la toma de medidas destinadas a disminuir los accidentes o para elaborar políticas de seguridad vial de largo plazo. Esto podría, además, llevar a los gobiernos a disminuir los recursos destinados a reducir la incidencia de accidentes. La seguridad vial, se convierte en un problema de gravedad creciente si pensamos que existen estimaciones que indican que, en los países de América Latina y el Caribe, entre el año 2000 y el 2020, el número de víctimas mortales por el tránsito crecerá en un 48%, 149% en el Asia Meridional y aun cuando las predicciones son mejores para los países de Europa Oriental y Asia Central se estima un aumento del 19%.

Meso

Ecuador es uno de los países de Latinoamérica con mayor número de accidentes de tránsito, es responsabilidad de todos tratar de evitarlos y conseguir vías más seguras.

A continuación, señalaré una de las causas más comunes y de más trascendencia en los accidentes de tránsito

Conducir demasiado rápido: Nunca falta el que está apurado. Exceder el límite de velocidad no es solo una infracción de tránsito, si no también es muy peligroso ya

que mientras más rápido vayas, a tu vehículo le costará más reaccionar en caso de un imprevisto en la vía.

Los accidentes de tránsito son la segunda causa de muerte en el Ecuador, pero la prevención y el control evitarán que se siga incrementando este problema". La primera son las enfermedades sociales y la diabetes.

Micro

Ambato entre flores, frutas y foto radares.

En el Cantón Ambato, hasta diciembre 2015, se produjeron 61 muertes violentas en accidentes de tránsito, 14 menos que en el mismo período de 2014, donde el total fue de 75. Es decir, la afirmación exacta debió haber sido que se produjeron 61 muertes “in situ” por accidentes de tránsito en Ambato durante el año 2015. Jorge García Guerrero. (2016). Cuaderno de Bitácora. Ambato.

Pero, ¿por qué se produjeron los accidentes de tránsito con muertos en Ambato? Jorge García Guerrero en el mismo texto anteriormente citado “Cuaderno de Bitácora” nos expresa con datos realmente impactantes con el 26% de las personas fallecieron en accidentes cuya causa se registró como conducir superando los límites máximos de velocidad (a nivel nacional esa causa explica el 13% de los fallecidos), mientras que el 49% (casi uno de cada dos) fallecieron en accidentes ocurridos por una de las siguientes causas 1. Conducir bajo la influencia del alcohol (16%) 2. No respetar las señales de tránsito (11%) 3. No transitar por las aceras o por zonas seguras (11%) y 4. Conducir desatento (10%), en este último la desatención pudo deberse al uso del celular, mirar pantallas de video, comer o maquillarse mientras conduce.

Por otro lado, una publicación del lunes 14 de diciembre de 2015 del Diario la Hora menciona que desde enero a octubre de ese año se registraron 30.000 foto multas en

Ambato generando 7.3 millones de dólares, de ellos 3.79 millones ingresarán a las arcas municipales (52%) mientras que 3.13 millones de dólares (43%) recibirá la empresa que instaló los foto radares y 365.000 dólares (5%) se destinarán para programas de educación vial. La duda que me genera esta información (la que supongo confiable) está en los pesos que parecerían haber puesto como equilibrio entre los beneficios económicos que persigue la empresa (y sus accionistas o socios) versus aquellos beneficios sociales y ciudadanos que debería ser el norte (o sur según el gusto) que guíen la acción municipal, los cuales se le deben haber olvidado a quienes decidieron o ejecutan esta estrategia al ponderar más alto la rentabilidad empresarial obtenida que la seguridad y el ingreso de las familias de la ciudad.

El sistema permitirá la foto detección del vehículo que está monitoreado por la cámara. En el momento que se comete una infracción se dispara un dispositivo que capta las placas del automotor y envía la información a la base de datos y luego se generará la multa.

Para eso se implementó el servicio de 10 cámaras (8 fijas y dos móviles), que serán ubicadas en el interior de la ciudad. Según Vascones, los dispositivos tienen la capacidad de captar y fotografiar, en tiempo real, a los vehículos que infrinjan los límites de velocidad permitidos, emitiendo foto multas.

En la información se obtendrán datos indispensables, como el nombre del propietario del vehículo, la ubicación y diferenciar si un automotor es liviano o pesado. Asimismo, se podrá determinar el carril en el que transitaba el automotor.

Los infractores tendrán 15 días laborables para cancelar la multa. Si no se paga, cuando se proceda con la matriculación del vehículo tendrá que pagar el incremento reglamentado.

En el caso de las apelaciones, las personas tienen un plazo de cinco días según el Código Orgánico Integral Penal. Los vehículos de emergencia como Policía, Bomberos y Cruz Roja deben demostrar que estaban en servicio para evitar ser multados.

Manuel Carrasco, jefe de instalación de los equipos en la urbe, explica que para Ambato se destinaron dos tipos de aparatos. Los foto sensores que son los que están colocados en sitios fijos y cuyo sistema instalado sobre el asfalto se activan con el paso de los vehículos.

Este dispositivo toma tres fotografías; una de la placa del vehículo y dos del automotor en general. Pero, aclara Carrasco, estas tomas no sirven para la disminución de puntos en la licencia del dueño o conductor del medio de transporte ni hay detención. El dispositivo funciona las 24 horas del día.

Los foto radares son, en cambio, los que se pueden llevar y poner en cualquier sitio. Estos son los que utilizarán los agentes de tránsito cuando desarrollen los operativos de control.

Adicionalmente, las cámaras deben estar expuestas. Si están escondidas no se podrá poner una sanción a los vehículos.

De acuerdo con la reglamentación, los carros particulares no deben rebasar los 50 kilómetros por hora y los buses 40 kilómetros por hora, en el centro de la ciudad. A la altura de hospitales y establecimientos educativos la velocidad permitida es de 30 km por hora.

Si un conductor se desplaza a 55 o 60 km por hora en una zona por la que solo puede ir a 50 km por hora, la multa será de USD 106,2 o el 30% de un salario básico unificado y 6 puntos menos a la licencia. Pero si el vehículo supera los 60 km por hora, entonces la sanción será de un salario básico unificado, 10 puntos menos en el permiso y la detención por 3 días.

Según el ente municipal, las avenidas como Atahualpa, Shyris, Rodrigo Pachano, Quis Quis, 13 de abril, 12 de Noviembre, Cevallos, Indoamérica, Manuelita Sáenz y el Paso Lateral, son las más peligrosas.

ÁRBOL DEL PROBLEMA

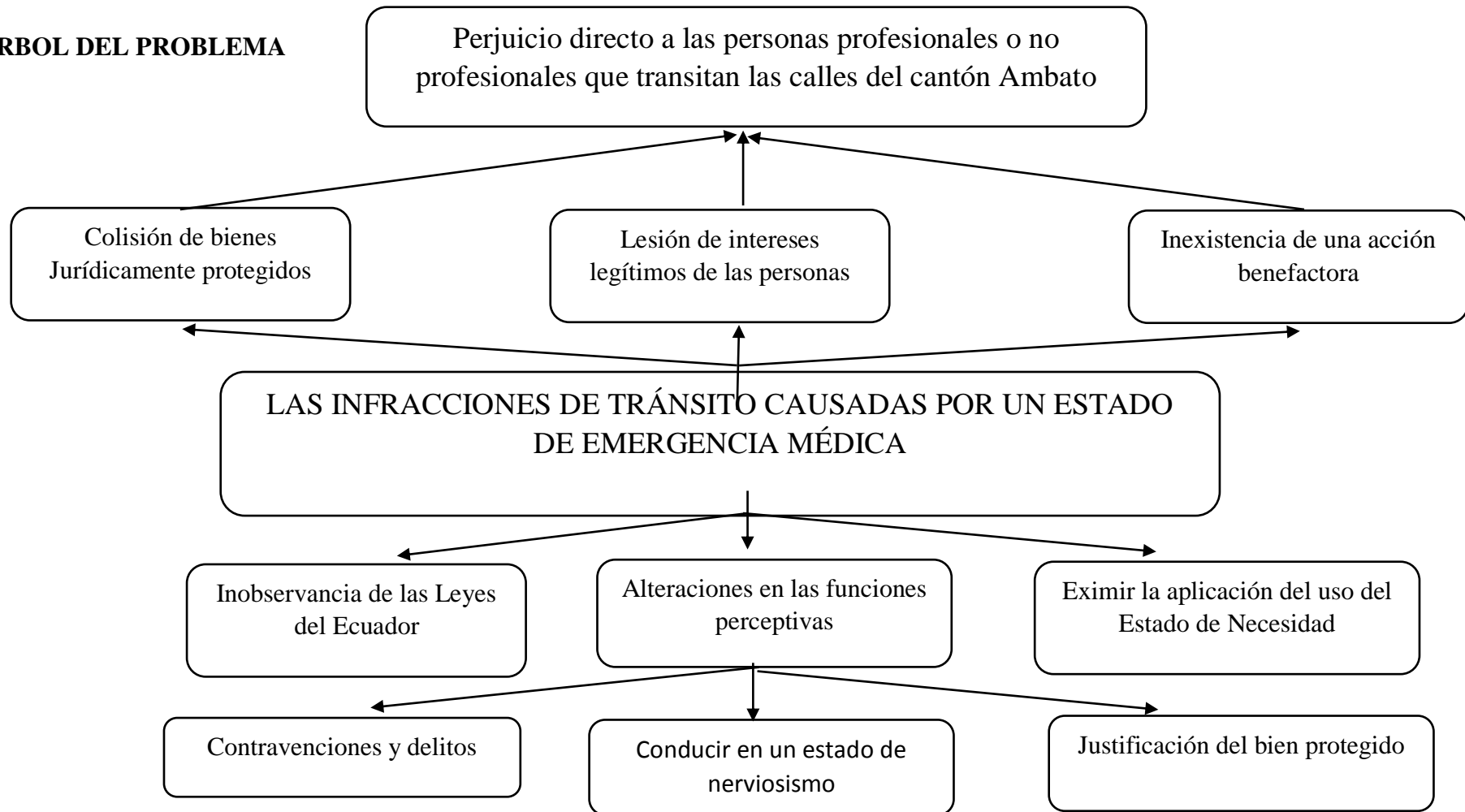


Gráfico No. 1 Árbol de Problemas

Fuente: Investigador.

Elaboración: Andrés Andino

ANÁLISIS CRÍTICO

El artículo 32 del Código Orgánico Integral Penal indica que *“Existe estado de necesidad cuando la persona, al proteger un derecho propio o ajeno, cause lesión o daño a otra, siempre y cuando se reúnan todos los siguientes requisitos:*

- *Que el derecho protegido esté en real y actual peligro.*
- *Que el resultado del acto de protección no sea mayor que la lesión o daño que se quiso evitar.*
- *Que no haya otro medio practicable y menos perjudicial para defender el derecho.*

Si analizamos el artículo 32 del Código Orgánico Integral Penal podemos darnos cuenta que cuando el sujeto se encuentra necesitado de actuar de modo lesivo, ya sea para proteger un derecho propio o ajeno sin importar el mal que provoque siempre y cuando este no sea menor al que evita, en cuyo caso la conducta será antijurídica, pero sin que quepa formular el reproche de culpabilidad, pues al agente no será posible exigirle razonablemente otra conducta. Esto hace por ejemplo que el homicidio nunca pueda justificarse por estado de necesidad, debido a que no cabe jerarquizar vidas humanas.

El estado de necesidad justificante puede provenir de una conducta humana o de una fuerza de la naturaleza, al igual que el estado de necesidad exculpante considerando que la coacción también constituye un estado de necesidad justificante cuando el mal que se evita es mayor que el que se causa ya que sin lugar a dudas por ejemplo se amenaza de muerte a un sujeto para que cometa un delito contra la propiedad.

Pero sin embargo en el estado de necesidad es importante clarificar que no se deberá imponer ninguna pena al sujeto que en la necesidad de evitar un mal ejecuto un acto

que produjo un daño ya sea en la propiedad ajena siempre que este sea real y menor al daño que quiso evitar, siempre y cuando no haya habido tampoco otro medio practicable y menos perjudicial.

En esta relación que se efectúa entre el mal que se hace al bien jurídico protegido para evitar una lesión a otro bien jurídico protegido se deben analizar dos proposiciones básicas:

José Sebastián Cornejo Aguiar Abogado en libre ejercicio, en su blog personal nos hace referencia una lista en donde entraría el Estado de Necesidad según Para Borja Mapelli Caffarena *“se trata de situaciones en que el legislador considera más útil tolerar el delito que castigarlo, aun conociendo que existe una infracción y que hay personas que pudieran responder”* (DONNA, 1978).

- El peligro tiene que ser inminente del bien que se protege(Objetivo)
- Debe existir un impulso para aplicar el Estado de Necesidad (Subjetivo)
- De lo cual si partimos de estas proposiciones se denotaría que los requisitos básicos para aplicar dicho estado de necesidad serían:

Que el derecho protegido esté en real y actual peligro. (Necesidad de evitar lesión o peligro)

Que el resultado del acto de protección no sea mayor que la lesión o daño que se quiso evitar. (Mal realizado no mayor que el evitado, este mal realizado no puede ser provocado por el sujeto del Estado de Necesidad)

Que no haya otro medio practicable y menos perjudicial para defender el derecho.

Para concluir podríamos decir que el estado de necesidad parte del concepto que cuando el dependiente no dispone de otro medio menos ofensivo para evitar la

lesión., estará legitimado por la necesidad sin atender a la magnitud de la lesión inferida, en razón de la antijuridicidad de la acción del agresor, excluyendo solo las defensas que excedan el límite de la racionalidad, o sea, que resulten aberrantes.

PROGNOSIS

Tras haber analizado de una forma detallada las infracciones de tránsito enfocándonos de manera principal en el exceso de velocidad de cada una de las personas que han infringido en esta problemática, y a la vez el enfoque en el Estado de Necesidad como justificante que conlleva en la aplicación al momento del litigio en audiencia y en la fase donde manifieste su dictamen en sentencia.

Me veo en la carestía de investigar a fondo esta contrariedad en la ciudad de Ambato puesto que al no ser así, tanto nuestro sistema legislativo como todas las personas seguirían viéndose afectadas.

Si a las personas no se les permite justificar el motivo consiguiente a la acción penal infringida, muchas serán las personas inocentes que se encuentren bajo una multa de tránsito o peor aún privadas de la libertad. Las personas se preocuparían más por no concurrir en un fotorradar o sensor de velocidad y ya no por sobrellevar otro bien primordial como sería la vida, la integridad física o algún derecho de mayor jerarquía.

Para eso los Agentes de Tránsito en el cantón Ambato deberán tener en cuenta antes de asentar una multa o más bien señalar a que sea tomado en cuenta un justificante válido por el actor del hecho en la audiencia pertinente ante lo mencionado.

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿De qué manera incide el exceso de velocidad en las infracciones de tránsito en el estado de necesidad en la fase de la sentencia?

INTERROGANTES DE LA INVESTIGACIÓN

- A.** ¿En qué consiste el Estado de Necesidad?
- B.** ¿De qué manera influye el Estado de Necesidad en el Exceso de Velocidad en las infracciones de tránsito?
- C.** ¿Cuál es la mejor alternativa de solución al problema planteado?

DELIMITACIÓN DEL OBJETO DE LA INVESTIGACIÓN

CAMPO: Jurídico Social

AREA: Penal

ASPECTO: Ley de Tránsito

Delimitación espacial: Cantón Ambato.

Delimitación Temporal: septiembre 2016 – abril 2017

Unidades de Observación

Unidad de Tránsito de Tungurahua, Profesionales del derecho, Estudiantes de derecho.

JUSTIFICACIÓN

La Importancia del presente trabajo de investigación se lo ha llevado a cabo puesto que a nivel nacional y a través de los medios de comunicación observamos que diariamente se suscitan gran cantidad de accidentes de tránsito en las vías públicas que provocan pérdidas de vidas, personas que quedan con discapacidades permanentes y otras marcadas psicológicamente para toda la vida por el impacto sufrido; pérdida de objetos y bienes que con tanto esfuerzo se logró adquirir; hechos que por evitar exceder el límite de velocidad, otro bien de mayor jerarquía se está perdiendo en este caso la vida de un ser humano.

Es factible aportar de alguna forma para conseguir que se disminuya las estadísticas alarmantes en cuanto a infracciones de tránsito, que ahora involucra tanto a conductores de vehículos cuanto a peatones que utilizan la vía pública; por esta razón la investigación se torna de gran importancia, y se ha escogido el tema sobre el estado de necesidad y el exceso de velocidad en las infracciones de tránsito en el cantón Ambato, por cuanto este tipo es de gran jerarquía para la sociedad, prevenir accidente de tránsito y en la justicia de nuestro país.

La pesquisa sobre el estado de necesidad y el exceso de velocidad en las infracciones de tránsito es de gran utilidad a los conductores que estar privados de una digna justificación del hecho cometido en el Cantón Ambato, factores de orden humano, ambiental y mecánico, esto con el fin de encontrar soluciones al problema, para disminuir el índice de accidentes de tránsito y la injusticia en la legislación ecuatoriana que actualmente es alto, así como también para plantear posibles reformas legales y viables a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial vigente.

La calidad que se le ha dado a esta investigación ha sido para beneficiar no solo a los conductores que transitan por el cantón Ambato y a los profesionales del

derecho que ejercen su profesión en esta ciudad, sino a todas las personas ya que es un problema muy frecuente que se ha presenciado en las Unidades de Tránsito.

La novedad de la investigación da a conocer si esta problemática es en base al desconocimiento de la legislación que producen los mismos, así como llegar a conocer el nivel de conocimiento del contenido de la normas de tránsito, no olvidemos que existen una gama de contravenciones de toda índole, concretamente son 90 clases de contravenciones de tránsito tanto para peatones cuanto para conductores de vehículos; aspecto que permite tomar correctivos, como dar publicidad a la norma jurídica, difundirla a la ciudadanía, socializarla adecuadamente, o elaborar una cartilla y validarla entre los conductores de vehículos y peatones para evitar de esta forma los accidentes de tránsito en estudio; nos ayuda para el efecto la realización de encuestas entre los sectores involucrados.

OBJETIVOS

General

1. Establecer de qué manera incide el Estado de Necesidad y el exceso de velocidad en las Infracciones de Tránsito, en el cantón Ambato.

Específicos

1. Señalar en qué grado influye el Estado de Necesidad y el exceso de velocidad en las Infracciones de Tránsito, en el cantón Ambato. .
2. Identificar el problema que existe en el Estado de Necesidad y el exceso de velocidad en las Infracciones de Tránsito, en el cantón Ambato.
3. Determinar el nivel de dificultad en el Estado de Necesidad y el exceso de velocidad en las Infracciones de Tránsito, en el cantón Ambato.
4. Plantear una solución en el Estado de Necesidad y el exceso de velocidad en las Infracciones de Tránsito, en el cantón Ambato.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

Antecedentes Investigativos

Luego de haber realizado una profunda investigación acerca del tema “EL ESTADO DE NECESIDAD Y EL EXCESO DE VELOCIDAD EN LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO”, no se ha encontrado investigaciones que aborden la temática planteada, sin embargo, nos hemos podido dar cuenta que no existen muchos antecedentes de esta investigación señalando a continuación las que se ha podido encontrar:

Universidad Técnica De Ambato: Facultad De Jurisprudencia Y Ciencias Sociales; Tesis N° 466 Del Año 2007 Elaborado Por Morales Moreno Carlos Roberto, Con El Tema “Causas principales para los accidentes de Tránsito y la Tipología”: En la cual dice “...que los principales motivos para que se ocasionen los accidentes de tránsito son el conducir en estado de embriaguez, por incrementar la velocidad del vehículo inadecuadamente e innecesariamente, el irrespetar las señales de tránsito, por lo que indica que deberíamos tener todos nuestros sentidos orientados a la conducción y además con mucha responsabilidad...”

En el repositorio de la Universidad Técnica de Ambato se analizó el trabajo de investigación, se inició planteando el objetivo de establecer de qué manera incide los factores de riesgo en los accidentes de tránsito en el cantón Ambato, para determinar el índice de accidentes en relación al desconocimiento de los factores de riesgo al conducir. Los conductores que circulan por el casco vial de la ciudad de Ambato, carecen de los conocimientos necesarios a cerca de factores de riesgo al conducir y de su incidencia en los accidentes de tránsito.

Universidad Técnica De Ambato: Facultad De Jurisprudencia Y Ciencias Sociales; Tesis N° 429 Del Año 2007 Elaborado Por Miño Mayorga Diana Elizabeth, Con El

Tema “Accidentes de Tránsito”: En la cual dice “...que existen diferentes tipos de accidentes de tránsito que por sus consecuencias a cada uno le anteceden en diferentes circunstancias y por ende nunca existiría un accidente igual a otro, y lo más apropiado para evitar los accidentes es conducir a la defensiva...”

El obrar del agente deberá ser con el fin de evitar un peligro inminente o actual, del que aflore una amenaza cierta a su propia persona o la de un tercero, o incluso a un bien social o individual, pero bajo el supuesto de no poderse evitar el citado peligro de modo distinto, que no haya sido provocado de manera intencional por el agente actuante y siempre que el bien sacrificado sea de un valor inferior que el salvado, vistos de manera racional y en la situación, que rodee al actuar humano.

Cabe incluso la apreciación de esta eximente o la atenuación de la sanción penal, cuando fue el propio agente el que, por su actuar imprudente, haya provocado el peligro, o si se excede en los límites del estado de necesidad. No siendo así, cuando el agente dadas sus funciones u obligaciones en el desempeño de su deber, tenga la obligación de cargar con el peligro que le amenace.

Siendo así en este trabajo se transita por la bibliografía que trata esta materia, analizándose los diferentes criterios doctrinales expuestos por varios tratadistas del Derecho.

El caso fortuito o fuerza mayor, es el imprevisto que no es posible resistir, como un naufragio terremoto. Nadie puede ser reprimido por un acto previsto por la ley como infracción, sino lo hubiere cometido con voluntad y conciencia.

En otras palabras, el delito común debe ser cometido con voluntad y conciencia de querer causar daño, pero lo que nos ocupa es el delito de tránsito y este supuesto no es una infracción dañosa sino culposa.

Fundamentación

Fundamentación Filosófica

El presente trabajo se fundamentó en el paradigma crítico-propositivo; el paradigma crítico introduce la ideología de forma explícita y el auto reflexión crítica en los procesos del conocimiento.

Tiene como finalidad la transformación de la estructura de las relaciones sociales y dar respuesta a determinados problemas generados por éstas. Es crítico, porque cuestiona los esquemas molde de hacer investigación que están comprometidas con la lógica instrumental del poder; porque impugna las explicaciones reducidas a casualidad lineal.

Es propositivo en cuanto la investigación no se detiene en la contemplación pasiva de los fenómenos, sino que además plantea alternativas de solución construidas en un clima de pro actividad. Este enfoque privilegia la interpretación, comprensión y explicación de los fenómenos sociales en perspectiva de totalidad. Busca la esencia de los mismos al analizarlos inmersos en una red de interrelaciones e interacciones, en la dinámica de las contradicciones que generan cambios cualitativos profundos. Yanely Reyes. (2014). Paradigma Crítico.

El concepto de prevención se utiliza para designar estrategias y acciones que preserven la integridad personal. Por lo tanto, se emplea en distintas áreas relacionadas con el cuidado físico, moral o económico.

La prevención debe tener objetivos a corto, mediano y largo plazo. Los primeros cumplen una necesidad urgente y son de aplicación y de resultados rápidos, siendo

necesariamente visibles en forma masiva. Por ejemplo, de modo reciente, la aplicación del control de alcoholemia en varias zonas del país, dio como resultado que los conductores que dieron positivos en el análisis, fuesen impedidos de conducir. Con ello se evitó que condujesen por las rutas en un estado físico que disminuye las funciones cognitivas de atención, que impide las reacciones óptimas para enfrentar los estímulos cambiantes del tránsito.

En la salud es una metodología que permite hacer estudios y controles psicofísicos, antes de que instale un desorden o una enfermedad.

En el uso de los accidentes de tránsito terrestre, se trata de aplicar medidas tendientes a disminuir el número de colisiones, en primer lugar, y en segundo término a que haya menos lesionados. Actualmente también se tiende a evitar que las heridas o injurias que ocurren inevitablemente se agraven en el transcurso posterior al accidente.

En lo que respecta a la definición del estado de necesidad las corrientes jurídicas nos han puesto de acuerdo. Todas coinciden en liberar de responsabilidad a quien actúa amparado por un estado de urgencia sin embargo hacen algunas diferenciaciones.

El estado de necesidad en el evento situación en el cual selecciona un bien jurídico protegido por las leyes, enmarcándose en una conducta tipificada penalmente, en el cual no se produce el efecto antijurídico de la acción, justamente por la presencia de una circunstancia justificante. Partiendo de este estado de necesidad, la ley de otorga al particular la potestad de dañar o poner en una situación riesgosa un bien jurídico determinado, con el objetivo de proteger otro bien jurídico de igual o mayor importancia jurídica.

Doctrinalmente se diferencian dos clases de estado de necesidad, a saber: Estado de necesidad defensivo, en el que el bien jurídicamente protegido, pertenece a la propia persona de la que emana el peligro.

Estado de necesidad agresivo, cuando el bien jurídicamente protegido no pertenece a la persona de la que emana el peligro sino a un tercero.

La doctrina penal respecto al estado de necesidad es extensa y como mencionamos al principio no es unánime. Hay muchas corrientes que pueden alegar distintas variaciones.

El concepto de prevención se utiliza para designar estrategias y acciones que preserven la integridad personal. Por lo tanto, se emplea en distintas áreas relacionadas con el cuidado físico, moral o económico.

La prevención debe tener objetivos a corto, mediano y largo plazo. Los primeros cumplen una necesidad urgente y son de aplicación y de resultados rápidos, siendo necesariamente visibles en forma masiva. Por ejemplo, de modo reciente, la aplicación del control de alcoholemia en varias zonas del país, dio como resultado que los conductores que dieron positivos en el análisis, fuesen impedidos de conducir. Con ello se evitó que condujesen por las rutas en un estado físico que disminuye las funciones cognitivas de atención, que impide las reacciones óptimas para enfrentar los estímulos cambiantes del tránsito.

En la salud es una metodología que permite hacer estudios y controles psicofísicos, antes de que instale un desorden o una enfermedad.

En el uso de los accidentes de tránsito terrestre, se trata de aplicar medidas tendientes a disminuir el número de colisiones, en primer lugar, y en segundo término a que haya menos lesionados. Actualmente también se tiende a evitar que las heridas o injurias que ocurren inevitablemente se agraven en el transcurso posterior al accidente.

En lo que respecta a la definición del estado de necesidad las corrientes jurídicas nos han puesto de acuerdo. Todas coinciden en liberar de responsabilidad a quien actúa amparado por un estado de urgencia sin embargo hacen algunas diferenciaciones.

El estado de necesidad en el evento situación en el cual selecciona un bien jurídico protegido por las leyes, enmarcándose en una conducta tipificada penalmente, en el cual no se produce el efecto antijurídico de la acción, justamente por la presencia de una circunstancia justificante. Partiendo de este estado de necesidad, la ley de otorga al particular la potestad de dañar o poner en una situación riesgosa un bien jurídico determinado, con el objetivo de proteger otro bien jurídico de igual o mayor importancia jurídica.

Doctrinalmente se diferencian dos clases de estado de necesidad, a saber: Estado de necesidad defensivo, en el que el bien jurídicamente protegido, pertenece a la propia persona de la que emana el peligro.

En lo que respecta a la definición del estado de necesidad las corrientes jurídicas nos han puesto de acuerdo. Todas coinciden en liberar de responsabilidad a quien actúa amparado por un estado de urgencia sin embargo hacen algunas diferenciaciones.

El estado de necesidad en el evento situación en el cual selecciona un bien jurídico protegido por las leyes, enmarcándose en una conducta tipificada penalmente, en el cual no se produce el efecto antijurídico de la acción, justamente por la presencia de una circunstancia justificante. Partiendo de este estado de necesidad, la ley de otorga

al particular la potestad de dañar o poner en una situación riesgosa un bien jurídico determinado, con el objetivo de proteger otro bien jurídico de igual o mayor importancia jurídica.

Doctrinalmente se diferencian dos clases de estado de necesidad, a saber: Estado de necesidad defensivo, en el que el bien jurídicamente protegido, pertenece a la propia persona de la que emana el peligro.

Estado de necesidad agresivo, cuando el bien jurídicamente protegido no pertenece a la persona de la que emana el peligro sino a un tercero.

La doctrina penal respecto al estado de necesidad es extensa y como mencionamos al principio no es unánime. Hay muchas corrientes que pueden alegar distintas variaciones.

La discusión respecto del fundamento del estado de necesidad muestra que cualquier tratamiento del estado de necesidad justificante y en general del sistema de derechos de necesidad requiere claridad, ante todo, respecto del conflicto que este supone.

El concepto de solidaridad constituye una forma de designación de este conflicto esta es su función sistemática-, antes que una forma de solución. Considerado de cerca, la solución del conflicto es, en realidad, interna a este y no simplemente externa. Con ello, pese al valor del mantenimiento de la distinción entre dos funciones del concepto de solidaridad, se trata en realidad de un concepto unitario. En lo que sigue, pretendo demostrar esto.

El estado de necesidad justificante es la sede de tratamiento entre una comprensión de sí mismo del derecho, de acuerdo con ello este reconoce posiciones formalizadas

de autonomía y las protege de forma perentoria -ello caracteriza al derecho abstracto o absoluto en la filosofía del derecho de Hegel-, con la función que el reconocimiento y protección de esferas formalizadas de autonomía pretende cumplir, a saber, permitir el bienestar de los ciudadanos. En una situación de necesidad justificante, lo absoluto de las posiciones formalizadas aparece como obstáculo al bienestar de un sujeto.

La función del reconocimiento de posiciones absolutas parece estar de esta forma en conflicto consigo misma, ya que puede ser representada como obstáculo a la consecución de su propio fin. Ese obstáculo es, sin embargo, a la vez una condición de posibilidad abstracta del estado de libertad del destinatario de la agresión, el otro individuo involucrado en el conflicto. Este tiene, además, interés en el mantenimiento de sus bienes, los que pueden ser considerados condiciones concretas de su propia libertad.

El estado de necesidad es, por ello, a la vez, un conflicto entre definiciones de intereses materiales y un conflicto entre dos momentos del derecho que resultan distinguibles e inconmensurables entre sí. No se trata de que simplemente entren en colisión intereses del agente en estado de necesidad y del destinatario de la agresión (mi casa contra su auto), sino que el bienestar material del agente de necesidad está en conflicto con la propia configuración abstracta de la autonomía por medio del derecho. Ambos conflictos tienen que ser tenidos en cuenta al tematizar la situación de necesidad como situación de justificación; las condiciones de valoración del conflicto no pueden, por ello, reducirse a pura evaluación material de intereses.

La valoración de la situación de necesidad debe reproducir el conflicto interno al derecho. Pero los dos momentos que se enfrentan entre sí -el derecho abstracto y la moralidad en la filosofía de Hegel; posiciones formalizadas de autonomía e intereses materiales en la terminología de la dogmática del estado de necesidad- son por definición inconmensurables. Esto es: aunque no sea completamente preciso, es posible comparar el interés en la conservación de una vivienda y el interés en la

conservación de un auto caro que debe ser sacrificado para evitar que se propague un incendio. ¿Pero cómo puede ser ya lógicamente posible comparar el interés en el mantenimiento de la conformación formal de autonomía por medio del derecho y la no pérdida de esa vivienda?

La inconmensurabilidad del conflicto solo puede ser superada si se reconocen dos partes analíticamente distinguibles en la evaluación del conflicto.

Así, el peligro para intereses materiales de otro solo excepcionalmente puede fundar un derecho de desconocimiento de su autonomía formal -el mal que se quiere evitar no puede, por ello, ser cualquier mal, sino que tiene que tratarse de un mal sensible; y la regla que fije la medida de la concesión de preferencia a los intereses del agente en necesidad tiene que tomar en cuenta la pretensión de reconocimiento de un derecho formal del destinatario de la agresión; en otras palabras, no puede ser que la mera mayor cuantía de los intereses del afectado por la necesidad impliquen justificación.

Las pretensiones de satisfacción o mantenimiento de intereses materiales, la que por definición tiene que existir en ambos involucrados en el conflicto, es en cambio conmensurable, pese a que en la práctica la cuestión de cómo se comparan intereses de distinta entidad pueda generar problemas.

Ello permite explicar precisamente las razones que hacen justificable la imposición de obligaciones de solidaridad individual: si se dan las condiciones bajo las cuales los intereses (formales y materiales) del destinatario de la agresión resultan derrotados por los intereses del agente en necesidad, entonces la acción de necesidad puede considerarse como condición de realización de la libertad, es decir, como acción lícita.

Estado de necesidad agresivo, cuando el bien jurídicamente protegido no pertenece a la persona de la que emana el peligro sino a un tercero.

La doctrina penal respecto al estado de necesidad es extensa y como mencionamos al principio no es unánime. Hay muchas corrientes que pueden alegar distintas variaciones.

Fundamentación Legal

Constitución de la República del Ecuador

“...Art. 394.- El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza.

El Ecuador al ser un estado garantista de derechos, nos manifiesta que no habrá privilegio para ninguna entidad, persona o institución en la aplicación de esta norma, permitiendo el libre transporte.

Código Orgánico Integral Penal

"...Art. 24.- No se impondrá ninguna pena al que, en la necesidad de evitar un mal, ejecuta un acto que produzca daño en la propiedad ajena, siempre que sea real el mal que se haya querido evitar, que sea mayor que el causado para prevenirlo, y que no haya habido otro medio practicable y menos perjudicial para impedirlo."

Para comenzar con analizando el Estado de Necesidad en el Código Orgánico Integral Penal es de suma importancia mencionar el Art. 24, las personas que de forma consiente eviten dañar un bien y de esta manera causan daños en otro bien

pero de menor jerarquía se podrá justificar aplicando normativa señalada anteriormente.

En el Artículo 32 en su literal uno nos exterioriza que por legítima defensa, cuando defendiere cualquier derecho, propio o ajeno, siempre y cuando sea a la Agresión actual e ilegítima, haya la necesidad racional de repeler la agresión.

Enfatizándonos en el estado de necesidad, cabe mencionar el numeral segundo del Art. 32 que nos expone que, cuando al proteger un derecho propio o ajeno se causare lesión o daño a otro, teniendo en cuenta que el derecho protegido hubiere estado en real y actual peligro, el resultado del acto de protección no fuere mayor que la lesión o daño que se quiso evitar y que no hubiere otro medio practicable y menos perjudicial para defender el derecho.

De esta manera se ha sustentado lo que nos expresa el Código Orgánico Integral Penal al tema planteado dentro de esta investigación, existiendo un vacío fundamental, que se tratará más adelante.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

En el Art. 123 acerca de las penas aplicables a los delitos y contravenciones de tránsito nos centraremos en la reclusión, multa, reducción de puntos en la licencia de conducir siendo las penalidades más frecuentes y establecidas den la ley. Según el tipo penal se aplicará una o varias de estas. Teniendo en cuenta que en todos los casos de delitos y contravenciones de tránsito se condenará obligatoriamente al infractor con la reducción de puntos en la licencia de conducir de conformidad con la tabla contenida en el artículo 97 de la presente ley y sin perjuicio de la pena peculiar aplicable a cada infracción.

Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial

Es de gran importancia mencionar el presente reglamento, siendo un nexo con el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización para su precisa explicación siendo las Unidades Administrativas y los GADs, en sus correspondientes jurisdicciones territoriales, determinarán los límites máximos de velocidad en las diferentes vías del país, pero de manera general se sujetarán a los límites establecidos en el presente capítulo.

En el Art. 192 del presente reglamento nos pronuncia sobre los límites máximos de velocidad vehicular permitido en las vías públicas, en este caso nos centraremos dentro del perímetro urbano, en vehículos livianos es de 50 k/h, en Vehículos de transporte público y comercial de pasajeros es de 40 k/h, Vehículos de transporte de carga, en carretera es de 50k/h, Motocicletas y similares 20k/h.

Teniendo en cuenta que la Agencia Nacional de Tránsito y los GADs de ser el caso y manteniendo la debida coordinación, podrán establecer límites menores de velocidad, por razones de prevención y seguridad, así por ejemplo para el transporte escolar, o, en áreas de seguridad o carga, o limitar el acceso a determinadas vías respecto de determinado tipo de vehículos, según Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial

Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (C.O.O.T.A.D.)

El Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte. En el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, según el Art. 130 se desarrollará de acuerdo a los gobiernos autónomos descentralizados municipales, les corresponde de

forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal.

La rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia. Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código.

Los gobiernos autónomos descentralizados regionales tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte regional; y el cantonal, en tanto no lo asuman los municipios.

Ello permite explicar precisamente las razones que hacen justificable la imposición de obligaciones de solidaridad individual, es decir como acción lícita.

CATEGORÍAS FUNDAMENTALES

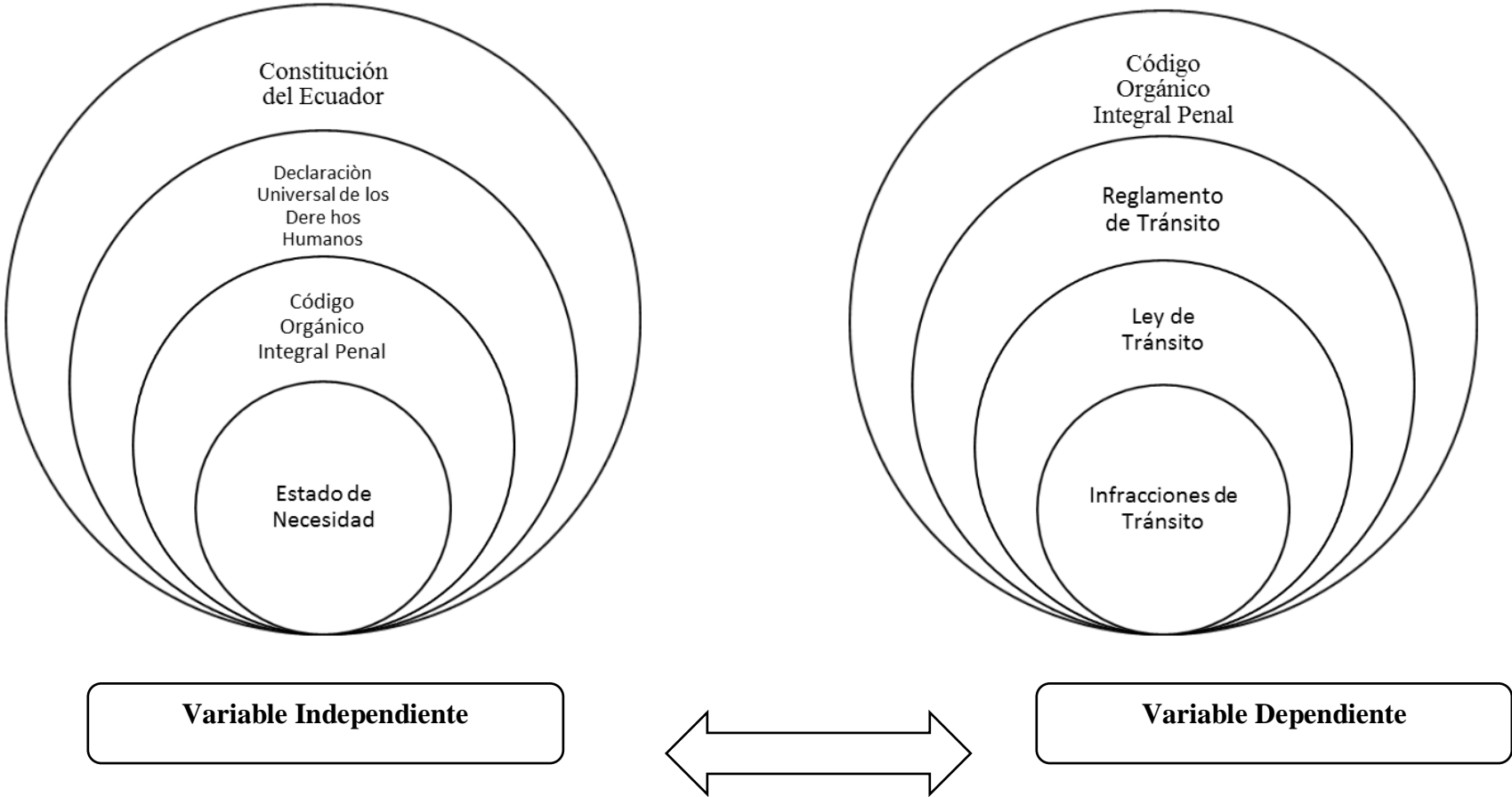


Gráfico No. 2 Categorías Fundamentales
Fuente: Investigación
Elaboración: Andrés Andino

Constelación de Ideas de la Variable Independiente

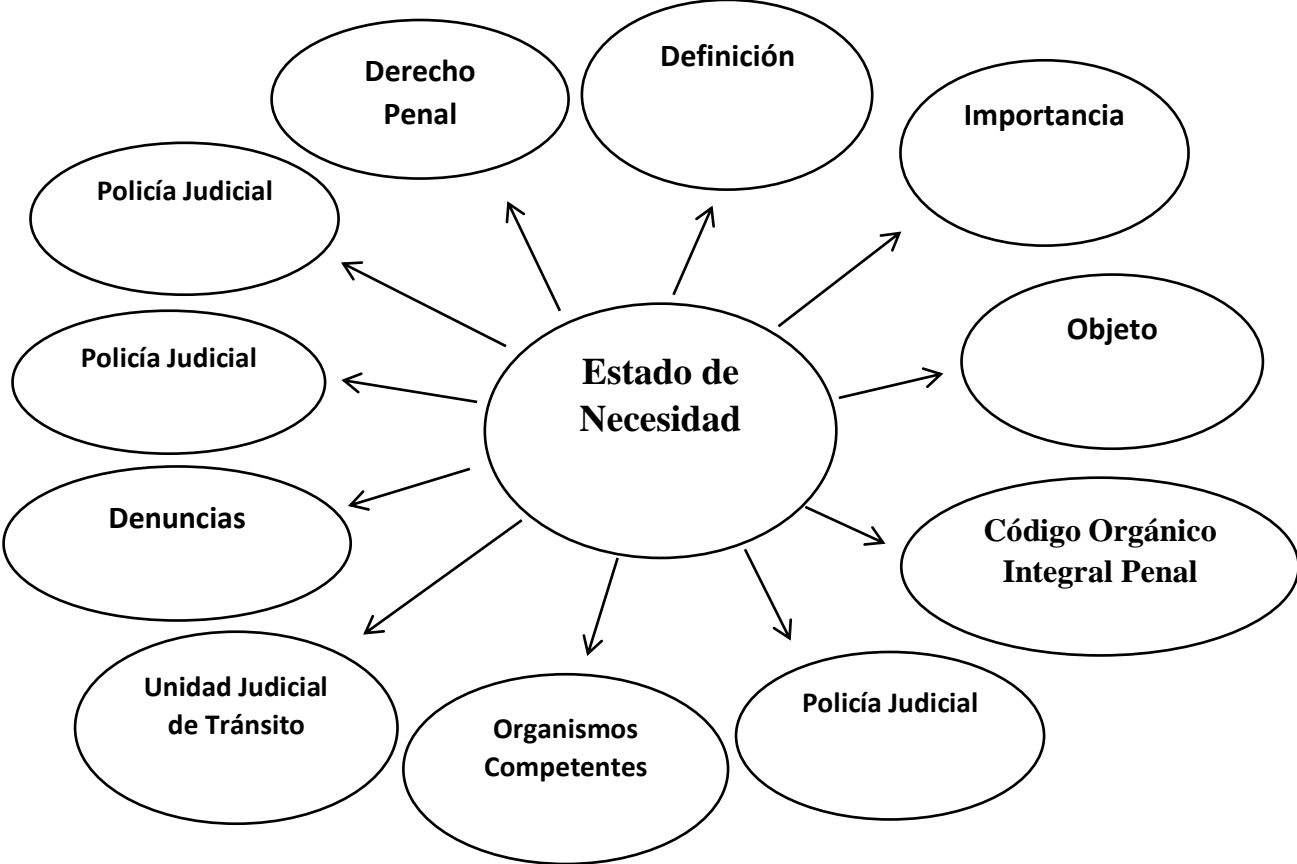


Gráfico No. 3: Constelación de Ideas (Variable Independiente)
Fuente: Andrés Andino
Elaboración: Investigador

Constelación de Ideas de la Variable Dependiente

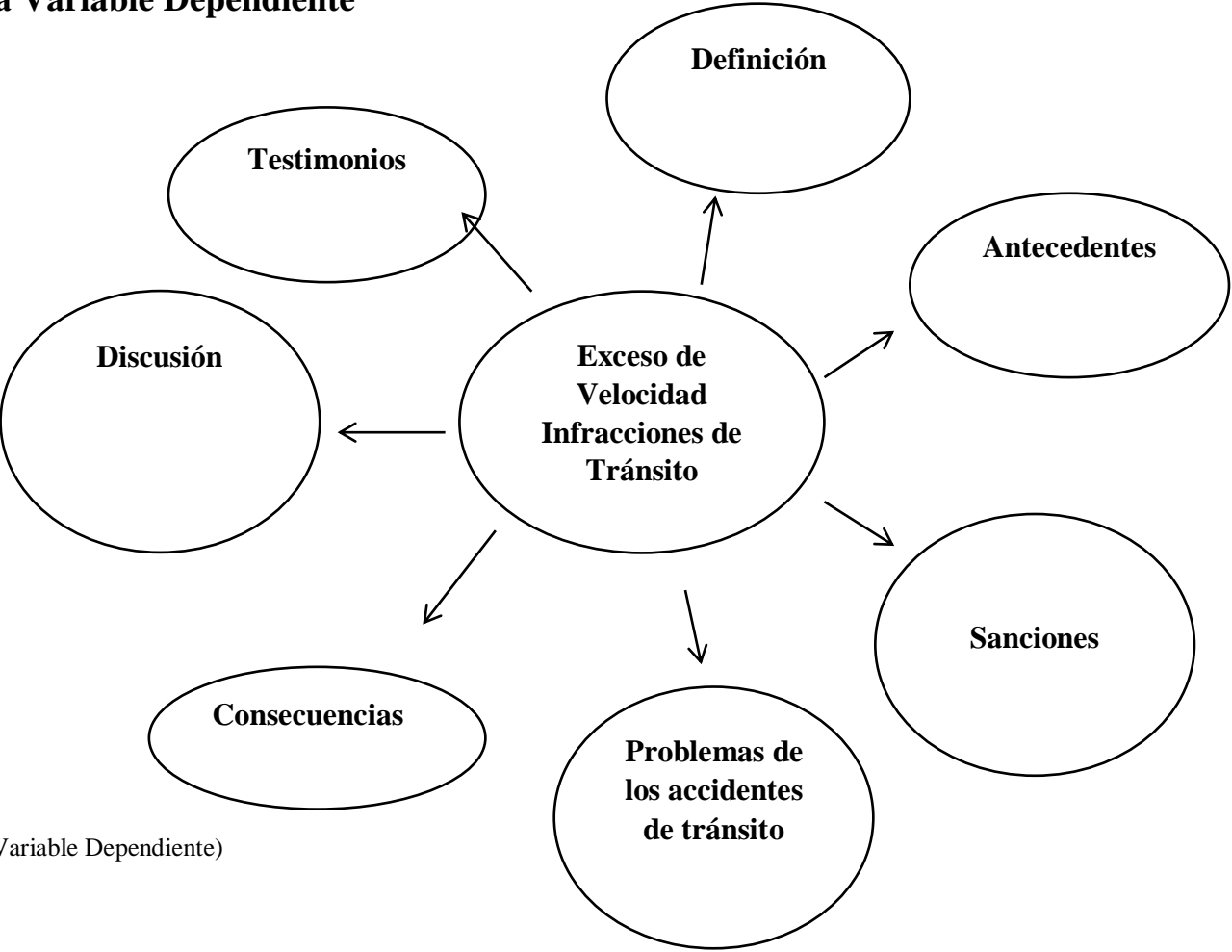


Gráfico No. 4 Constelación de Ideas (Variable Dependiente)
Fuente: Andrés Andino C.
Elaboración: Investigador

ANÁLISIS DE LA CONSTELACIÓN DE IDEAS DE LA VARIABLE INDEPENDIENTE

ESTADO DE NECESIDAD

Definición

En lo que respecta a la definición del estado de necesidad las corrientes jurídicas nos han puesto de acuerdo. Todas coinciden en liberar de responsabilidad a quien actúa amparado por un estado de urgencia sin embargo hacen algunas diferenciaciones.

El estado de necesidad en el evento situación en el cual selecciona un bien jurídico protegido por las leyes, enmarcándose en una conducta tipificada penalmente, en el cual no se produce el efecto antijurídico de la acción, justamente por la presencia de una circunstancia justificante. Partiendo de este estado de necesidad, la ley de otorga al particular la potestad de dañar o poner en una situación riesgosa un bien jurídico determinado, con el objetivo de proteger otro bien jurídico de igual o mayor importancia jurídica.

Doctrinalmente se diferencian dos clases de estado de necesidad, a saber: Estado de necesidad defensivo, en el que el bien jurídicamente protegido, pertenece a la propia persona de la que emana el peligro.

Estado de necesidad agresivo, cuando el bien jurídicamente protegido no pertenece a la persona de la que emana el peligro sino a un tercero.

La doctrina penal respecto al estado de necesidad es extensa y como mencionamos al principio no es unánime. Hay muchas corrientes que pueden alegar distintas variaciones.

Objeto

La discusión respecto del fundamento del estado de necesidad muestra que cualquier tratamiento del estado de necesidad justificante y en general del sistema de derechos de necesidad requiere claridad, ante todo, respecto del conflicto que este supone. El concepto de solidaridad constituye una forma de designación de este conflicto siendo función sistemática, antes que una forma de solución. Considerado de cerca, la solución del conflicto es, en realidad, interna a este y no simplemente externa. Con ello, pese al valor del mantenimiento de la distinción entre dos funciones del concepto de solidaridad, se trata en realidad de un concepto unitario. En lo que sigue, pretendo demostrar esto.

El estado de necesidad justificante es la sede de tratamiento entre una comprensión de sí mismo del derecho, de acuerdo con ello este reconoce posiciones formalizadas de autonomía y las protege de forma perentoria -ello caracteriza al derecho abstracto o absoluto en la filosofía del derecho de Hegel-, con la función que el reconocimiento y protección de esferas formalizadas de autonomía pretende cumplir, a saber, permitir el bienestar de los ciudadanos. En una situación de necesidad justificante, lo absoluto de las posiciones formalizadas aparece como obstáculo al bienestar de un sujeto.

La función del reconocimiento de posiciones absolutas parece estar de esta forma en conflicto consigo misma, ya que puede ser representada como obstáculo a la consecución de su propio fin. Ese obstáculo es, sin embargo, a la vez una condición de posibilidad abstracta del estado de libertad del destinatario de la agresión, el otro individuo involucrado en el conflicto. Este tiene, además, interés en el

mantenimiento de sus bienes, los que pueden ser considerados condiciones concretas de su propia libertad.

El estado de necesidad es, por ello, a la vez, un conflicto entre definiciones de intereses materiales y un conflicto entre dos momentos del derecho que resultan distinguibles e inconmensurables entre sí. No se trata de que simplemente entren en colisión intereses del agente en estado de necesidad y del destinatario de la agresión (mi casa contra su auto), sino que el bienestar material del agente de necesidad está en conflicto con la propia configuración abstracta de la autonomía por medio del derecho. Ambos conflictos tienen que ser tenidos en cuenta al tematizar la situación de necesidad como situación de justificación; las condiciones de valoración del conflicto no pueden, por ello, reducirse a pura evaluación material de intereses.

La valoración de la situación de necesidad debe reproducir el conflicto interno al derecho. Pero los dos momentos que se enfrentan entre sí -el derecho abstracto y la moralidad en la filosofía de Hegel; posiciones formalizadas de autonomía e intereses materiales en la terminología de la dogmática del estado de necesidad- son por definición inconmensurables. Esto es: aunque no sea completamente preciso, es posible comparar el interés en la conservación de una vivienda y el interés en la conservación de un auto caro que debe ser sacrificado para evitar que se propague un incendio. ¿Pero cómo puede ser ya lógicamente posible comparar el interés en el mantenimiento de la conformación formal de autonomía por medio del derecho y la no pérdida de esa vivienda?

La inconmensurabilidad del conflicto solo puede ser superada si se reconocen dos partes analíticamente distinguibles en la evaluación del conflicto.

Así, el peligro para intereses materiales de otro solo excepcionalmente puede fundar un derecho de desconocimiento de su autonomía formal -el mal que se quiere evitar no puede, por ello, ser cualquier mal, sino que tiene que tratarse de un mal sensible; y

la regla que fije la medida de la concesión de preferencia a los intereses del agente en necesidad tiene que tomar en cuenta la pretensión de reconocimiento de un derecho formal del destinatario de la agresión; en otras palabras, no puede ser que la mera mayor cuantía de los intereses del afectado por la necesidad impliquen justificación.

Las pretensiones de satisfacción o mantenimiento de intereses materiales, la que por definición tiene que existir en ambos involucrados en el conflicto, es en cambio conmensurable, pese a que en la práctica la cuestión de cómo se comparan intereses de distinta entidad pueda generar problemas.

Ello permite explicar precisamente las razones que hacen justificable la imposición de obligaciones de solidaridad individual: si se dan las condiciones bajo las cuales los intereses (formales y materiales) del destinatario de la agresión resultan derrotados por los intereses del agente en necesidad, entonces la acción de necesidad puede considerarse como condición de realización de la libertad, es decir, como acción lícita.

Importancia

Esta doctrina parte de la consideración unitaria, tanto de la relación entre bienes iguales como de la relación entre bien superior e inferior. De esta manera, considera que ambas categorías suponen un desvalor en el resultado, y que por ello, ninguna de ellas podrá considerarse positiva o negativamente. Así, ambas tienen un mero papel justificante, siendo indiferente el hecho de que el bien dañado sea igual o inferior al bien salvado. Cabe señalar que hoy en día es la doctrina mayoritaria.

Existe una alta probabilidad de daño para el bien jurídico a proteger. Tal peligro habrá de ser suficiente como para motivar la actuación del actor. Además, el peligro habrá de ser objetivamente real, de manera que no cabe aplicar la causa de

justificación de estado de necesidad en el supuesto de que tan sólo exista la creencia subjetiva de que existe peligro.

No obstante, en este supuesto podría considerarse la existencia de un error sobre la causa de justificación, o la exculpación por existencia de miedo insuperable. Hay que destacar también que el hecho de que sea una creencia fundada o no determinará si existe o no error invencible. Además, el peligro de ser destruido o dañado ha de ser inminente, es decir, no puede realizarse de forma preventiva.

Por otro lado, este peligro real ha de motivar la actuación salvadora impulsada "por un estado de necesidad", provocando así una situación de conflicto entre intereses en la que se daña otro bien para salvar el bien jurídico en peligro, realizando así una conducta típica que en el supuesto de aplicar la causa de justificación no sería antijurídica.

Finalmente, los bienes jurídicos susceptibles de ser salvados podrán ser propios o ajenos. Cierta sector doctrinal amplía el margen, incluyendo los bienes comunitarios. No obstante, la gran mayoría de la doctrina se inclina por pensar que no cabe el estado de necesidad en una acción que busque salvar el interés comunitario, o en todo caso, sobre personales, precisamente por el peligro que supondría legitimar una actuación en pro de bienes que trascienden la esfera del individuo y competen al Estado, como pudiera ser el orden público o la integridad territorial.

Antijuridicidad

Es el acto voluntario típico que contraviene el presupuesto de la norma penal, lesionando o poniendo en peligro bienes e intereses tutelados por el Derecho. La antijuridicidad es un juicio impersonal objetivo sobre la contradicción existente entre el hecho y el ordenamiento jurídico.

La condición o presupuesto de la antijuridicidad es el tipo penal. El tipo penal es el elemento descriptivo del delito, la antijuridicidad es el elemento valorativo. Por ejemplo, el homicidio se castiga sólo si es antijurídico, si se justifica como por un Estado De Necesidad como la legítima defensa, no es delito, ya que esas conductas dejan de ser antijurídicas, aunque sean típicas.

La Antijuridicidad Formal es la violación de la norma penal establecida en el presupuesto hipotético de la ley penal que no encuentra amparo en una causa de justificación de las que el código penal expresamente recoge.

La Antijuridicidad Material es la lesión o puesta en peligro de un bien jurídico por una conducta antisocial y dañosa, aunque no siempre tipificada en los códigos penales. Por ejemplo, la mendicidad que es un peligro porque puede generar robos.

El ordenamiento jurídico penal boliviano se guía por el Principio de antijuridicidad formal.

Doctrinalmente se discute si la antijuridicidad tiene carácter objetivo o subjetivo, se sigue la Teoría de que la antijuridicidad es objetiva porque es una oposición entre la conducta humana y las reglas del Derecho positivo. Estas dos últimas son objetivas.

Antijuridicidad Genérica y Específica se refiere al injusto sin precisarlo en sus peculiaridades. Específica, es aquella en que lo injusto está referido a una descripción específica de un delito.

El tipo tiene carácter descriptivo, la tipicidad, encaje, subsunción (al tipo), la antijuridicidad es valorativa.

Para la Escuela Clásica, el delito es un acto contrario a la ley, esto es, atendía al elemento descriptivo de la infracción. Modernamente el delito viola la norma penal, no en sí la ley penal; por eso la conducta debe ser valorada ante la norma. De ahí que delitos iguales en su revestimiento son valorados de distinta manera, por ejemplo, en dos homicidios, si uno de ellos es en legítima defensa deja de ser antijurídico.

La valoración es sobre la conducta desarrollada del sujeto (valoración objetiva), se valora el impulso volitivo no el contenido de la voluntad, esta última es valorada subjetivamente dentro la culpabilidad.

Límite de la Antijuridicidad, si decimos que la antijuridicidad es la conducta humana contraria al ordenamiento jurídico, tendríamos con esta afirmación una antijuridicidad genérica, para delimitar se apela al tipo, con lo que se tiene una antijuridicidad específicamente penal.

Gobierno Autónomo Descentralizado de la Municipalidad de Ambato

Ambato, a través de su programa Seguridad Vial, nos da a conocer unos cuatro puntos donde son de vital importancia analizarlos enfocándonos de una mejor manera en los puntos 1 y 2 que van encaminados hacia el tema que se está analizando.

- Sistematizar el control de tránsito en la ciudad.
- Operación del sistema de vigilancia de cámaras.
- Vigilancia de las calles de la ciudad por parte de Agentes Civiles de Tránsito.
- Implementación de equipos con tecnología de punta para el parqueo tarifado.

Como una fecha histórica fue calificada la del viernes 24 de enero del 2014, cuando en acto oficial desarrollado en el Salón de la Ciudad, la Municipalidad de Ambato asumió la transferencia de la competencia del control del tránsito y transporte en el cantón, actividad que hasta esta fecha estuvo bajo la responsabilidad de la Policía Nacional.

Autoridades de la ciudad y provincia, acudieron a esta cita, en la cual se firmó un acta de traspaso, suscrita por el Arq. Fernando Callejas Barona Alcalde de la ciudad y el Coronel Ludwing Coronel como representante de la Policía Nacional.

El Arq. Fernando Callejas, Alcalde de la ciudad, en su intervención recordó varios pasos importantes generados en su administración y entre ellos está el haber logrado el traspaso de la competencia del tránsito y transporte, pidió a los ambateños cumplir con la ley y evitarse inconvenientes y sobre todo respetar a los Agentes Civiles, ya que ellos tienen la responsabilidad de sancionar a quienes no respeten la ley.

El Arq. Trajano Sánchez, Director de la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte, señaló que este fue un proceso progresivo en cuanto a las competencias “Con este traspaso Ambato es parte de las siete ciudades a nivel del país, que tienen la competencia de control operativo de tránsito en la vía pública” señaló.

El Coronel Ludwing Coronel, Comandante Provincial de la Policía Nacional, manifestó que se evidencia que el Municipio está facultado para asumir la competencia del tránsito. “La tarea que va a asumir es muy delicada y para ello se necesita una logística adecuada”, dijo.

Posterior al evento, El señor Alcalde y Autoridades acudieron a la calle Bolívar frente al Edificio principal de la Municipalidad, para presentar a la ciudad a través de

los medios de comunicación, los vehículos y equipamiento, entregado a los agentes civiles para su trabajo.

Los foto radares aparatos encargados de controlar la velocidad en las autopistas del país, cumplen un año desde su puesta en funcionamiento, en este lapso los aparatos han multado a 129.636 conductores.

Las “multas en seco”, como lo denomina Movidelnor, quiere decir que se avisará al infractor que cometió una infracción, pero no se la sancionará económicamente, ni se hará la retención de la persona ni del vehículo. Este proceso arrancará concluida la semana de pruebas técnicas.

La infracción se impone al vehículo, por el número de placa. Ante esto, se recomendó que se haga el traspaso de titularidad de los autos cuando los hayan vendido, “porque lo que vamos a extraer de la base de datos de la ANT (Agencia Nacional de Tránsito) es la información del dueño del vehículo”.

Las sanciones económicas van desde el 30% hasta el 100% de un salario básico unificado. En caso de que un conductor transite entre los 50 kilómetros por hora y los 60, la multa será de 106,20 dólares (30% del salario mínimo). “En caso de que sobrepase el rango moderado deberá pagar 354 dólares, es decir un salario básico”.

La notificación se realizará por medio de correo electrónico o por el número de celular del titular. “Va a llegar un mensaje de texto, al celular o al correo, y luego también lo que se puede hacer es ingresar a la página web de la ANT y ver si se tiene infracciones pendientes a la placa del vehículo, porque la multa no va a ir a la persona”.

El foto radar móvil entrará en funcionamiento después de instalar los fijos. “Estamos en el proceso de capacitación al personal que va a operar este radar móvil, que requerirá una homologación que hay que hacerlo con la Agencia Nacional de Tránsito.

Las zonas que son de acceso a la ciudad, sin haber ingresado a zona urbana, el límite es de 90 kilómetros por hora en vías perimetrales, 100 por hora en vías estatales, 50 en la zona urbana, 30 para zonas estudiantiles y de salud. (FCDL).

El funcionamiento de las foto radares utilizados para demostrar el exceso de velocidad y las infracciones de tránsito fueron los temas analizados por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) con los jueces de materia Penal de la provincia del Guayas.

Bolívar Vergara, director provincial del Consejo de la Judicatura, agradeció la presentación y explicación detallada de la institución pública sobre el funcionamiento de los equipos que determinan si una persona cometió una infracción, antes, durante y después de haber pasado el poste informativo de la velocidad, generalmente ubicado en las vías cantonales.

Darwing Valencia, Juez de la Unidad Penal, calificó de positiva la implementación de los foto radares porque colabora en dilucidar las faltas cometidas. Sin embargo, aclaró que el magistrado tiene toda la potestad de solicitar los análisis respectivos, antes de emitir su fallo.

“Los equipos tecnológicos siempre necesitan que se realicen el respectivo mantenimiento con los parámetros de calidad establecidos; por ellos sería excelente que estos procedimientos se realicen cada periodo para evitar fallas y ocasionar perjuicio al ciudadano”, destacó.

Patricio Vidal, Juez de la unidad Penal de Florida, indicó que, si un ciudadano considera que el sistema del foto radar se equivocó, se aceptará la impugnación, y se convocará a una audiencia en la que comparecerán los delegados de la Agencia Nacional de Tránsito y el impugnante.

“Quienes comparecen darán sus explicaciones y darán fe de las multas impuestas; y se sancionará de acuerdo a la ley”, detalló.

El año pasado, según datos de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), se registraron 36.658 accidentes de tránsito, de los cuales 13.334 fueron por impericia.

Unidad Judicial de Tránsito del Cantón de Ambato

Se entiende por infracción de manera general; según el tratadista Guillermo Cabanellas en su diccionario jurídico de que consiste en: *“Infracción es trasgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de una Ley, pacto o tratado. Denominación genérica de todo lo punible, sea delito o falta”* (Cabanellas, 2007, p. 205). Esta definición del tratadista nos habla en definitiva que la infracción es una violación a la norma jurídica, por parte del agente que actúa fuera de la Ley que rige para todos los ciudadanos.

Esta definición es incompleta y esencialmente doctrinaria por cuanto no se indica a quien se dirige los actos imputables, ya que son las personas sujetas de imputación de una infracción, debe constar entonces o añadirse que dichos actos imputables son típicos, antijurídicos y culpables; y, en todo caso sometidos a una sanción. Circunstancia que ahora el Código Orgánico Integral Penal lo considera en el Art. 18 donde se establece: *“Infracción penal. - Es la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en este Código”* por lo que esta definición ahora está más completa.

En materia de tránsito la definición de infracción que trae el Código Orgánico Integral Penal se encuentra determinada en el Art. 371 que indica: *“Infracciones de tránsito. - Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.”* De conformidad a lo que dispone el *Artículo 19 ibídem*: *“Clasificación de las infracciones. - Las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones”*. Por lo que las infracciones de tránsito también se dividen en delitos y contravenciones, los delitos de tránsito están determinados en los Arts. 376 al 382 del Código Orgánico Integral Penal y en cambio las contravenciones de tránsito están determinadas en los Arts. 383 al 392 del mencionado cuerpo legal.

Además, ahora se habla de infringir un deber de cuidado considerando el Art. 377 del Código Orgánico Integral Penal, por ello los delitos de tránsito se adecuan a los delitos culposos o imprudentes, Eugenio Raúl Zaffaroni, en su obra Manual de Derecho Penal, Pág. 455 a 462, en esencia señala que:

“El tipo culposo no individualiza la conducta por la finalidad sino porque en la forma en que se obtiene esa finalidad se viola un deber de cuidado. La circunstancia de que el tipo no individualice la conducta culposa por la finalidad en sí misma, no significa que la conducta no tenga finalidad (...) El tipo es una figura que crea el legislador, una imagen que da a muy grandes trazos y al solo efecto de permitir la individualización de algunas conductas. (...) Asentado que el tipo culposo prohíbe una conducta que es tan final como cualquiera otra, cabe precisar que, dada su forma de deslindar la conducta prohibida, el más importante elemento que debemos tener en cuenta en esta forma de tipicidad es la violación de un deber de cuidado. (...)

Es importante también señalar que el deber de cuidado opera en dos dimensiones, en forma activa o en forma pasiva; cuando la culpa es activa se está en presencia de la

imprudencia y cuando es pasiva, en presencia de la negligencia. - Con relación al término Imprudencia, según el Dr. Ernesto Albán en su Manual de Derecho Penal se: *“manifiesta en actos realizados con ligereza y sin considerar riesgos, que así mismo causan daños a terceros”* por lo que el autor debe responder por el resultado.

Se considera que la imprudencia aparece en el supuesto del sujeto que al obrar precipitadamente no prevé las circunstancias perjudiciales a las que arriba con posterioridad. Se caracteriza por la falta de atención o cautela en el actuar del individuo, incurriendo en ella ya sea por acción o ya sea por omisión. El imprudente es aquel sujeto que actúa con audacia y por impulso sin detenerse a percibir los efectos que su accionar haya podido acarrear. Además, este término no puede definirse sino en relación con la prudencia, que de acuerdo al diccionario de la Real Academia de la Lengua es el discernimiento, el buen juicio, la cautela, la circunspección, la precaución. Prudente es, entonces, quien actúa con tales cualidades o virtudes, e imprudente, quien carece de ellas y actúa con desprecio por las consecuencias que se puedan derivar de su conducta.

Al poner especial atención a la violación del deber objetivo de cuidado y a la naturaleza de los delitos impudentes o culposos que según Zaffaroni

“(...) son tipos abiertos los que deben ser completados (cerrados) por el juez, acudiendo a una disposición o norma de carácter general que se encuentra fuera del tipo. El tipo abierto, por sí mismo, resulta insuficiente para individualizar la conducta prohibida. Esto es lo que sucede siempre con los tipos culposos: no es posible individualizar la conducta prohibida si no se acude a otra norma que nos indique cuál es el “cuidado a su cargo” que tenía el sujeto activo (...).

Por lo que es importante considerar que el Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) seguirá en vigencia ya

que el Código Orgánico Integral Penal no lo afecta, será donde se establece la forma de violación del deber de cuidado.

Las sanciones establecidas por las normas de las leyes penales reciben la denominación específica de penas, por lo que la pena es la forma más característica del castigo o condena, es la sanción proveniente de una ley penal en el caso de tránsito ahora están las penas inmersas en el Código Orgánico Integral Penal, por lo que la palabra pena debe entenderse, únicamente con este significado. Al respecto el Código Orgánico Integral Penal considera en el Artículo 51 que es pena cuando determina:

“La pena es una restricción a la libertad y a los derechos de las personas, como consecuencia jurídica de sus acciones u omisiones punibles. Se basa en una disposición legal e impuesta por una sentencia condenatoria ejecutoriada”

Con respecto a las penas en la materia de tránsito es importante indicar que el Art. 123 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) que estará en vigencia hasta el 10 de agosto del 2014) establece:

“Las penas aplicables a los delitos y contravenciones de tránsito son: a) Reclusión; b) Prisión; c) Multa; d) Revocatoria, suspensión temporal o definitiva de la licencia o autorización para conducir vehículos; e) Reducción de puntos; y f) Trabajos comunitarios. Una o varias de estas penas se aplicarán de conformidad con lo establecido en cada tipo penal.

Ahora el Código Orgánico Integral Penal en el Art. 58 establece la clasificación en cuando a las penas que se imponen en virtud de sentencia firme, con carácter principal o accesorio, son privativas, no privativas de libertad y restrictivas de los derechos de propiedad, de conformidad con este Código.

La o el juzgador podrá imponer una o más de estas sanciones, sin perjuicio de las penas previstas en cada tipo penal. Por lo que normalmente a sancionar una infracción de tránsito especialmente un delito, el juez de tránsito debería establecer una pena privativa de libertad, multa, suspensión de la licencia de conducir y reducción de puntos, en el caso de contravenciones podría ser las mismas y la multa correspondiente dependiendo del tipo de contravención. Incluso a en lo referente a la multa se debería aplicar en lo que fuera correspondiente lo establecido en el Art. 70 del Código Orgánico Integral Penal.

Como se ha indicado los delitos de tránsito están tipificados en el Código Orgánico Integral Penal desde el artículo 376 hasta el artículo 382, inclusive. Dentro de este articulado existe una gran variedad de delitos que pueden ser cometidos por conductores de vehículos o por peatones que hacen uso de las vías, y su conducta ilegal, o el acto jurídico imputable se verifica por acción u omisión del infractor.

Derecho Penal

La Ciencia que estudia el conjunto de normas jurídicas que definen determinadas conductas como infracciones (delitos o faltas) y dispone la aplicación de sanciones (penas y medidas de seguridad) a quienes los cometen.

El Derecho Penal aparece como el medio de control más drástico, al cual se debe recurrir en última instancia cuando todos los demás medios de solucionar el problema han fracasado (ultima ratio).

El Derecho Penal se compone de la suma de todos los preceptos que regulan los presupuestos o consecuencias de una conducta conminada con una pena o medida de seguridad.

El Derecho Penal realiza su misión de protección de la Sociedad, castigando las infracciones ya cometidas, por lo que es de naturaleza represiva. En segundo lugar, cumple esa misma misión por medio de la prevención de infracciones de posible comisión futura, por lo que posee naturaleza preventiva.

Ambas funciones del derecho Penal no son contradictorias, sino que deben concebirse como una unidad.

El Derecho Penal tiene una función represiva, en tanto interviene para reprimir o sancionar el delito ya cometido. Pero esta función represiva siempre va acompañada de una función preventiva, pues con el castigo del delito se pretende impedir también que en el futuro se cometa por otros o por el mismo delincuente.

Principios Constitucionales Del Derecho Penal

Se entiende por “principios constitucionales del derecho penal” al conjunto de garantías, derechos e ideas fundamentales que rigen las actuaciones de quienes participan o toman parte en un proceso penal. Estos principios constituyen un límite al poder “punitivo o sancionador” del Estado.

Una característica fundamental y básica para conocer el tipo de Estado, es el del alcance de su poder punitivo. Entonces, podemos afirmar que un Estado con un poder punitivo ilimitado será un Estado autoritario; mientras que un Estado con un poder punitivo limitado será un Estado en donde primen principios en pro de las personas y, por lo tanto, estaremos frente a un Estado de derecho. Los principios del derecho penal, son de origen político y jurídico; son de origen político aquellos que se plasman en la constitución de la República y, de origen jurídico aquellos principios derivados de la ley.

Principio De Acción u Omisión

La exigencia de la acción u omisión humana como antecedente para la aplicación de una pena constituye el pilar fundamental del denominado “*derecho penal de acto*” que pretende regular conductas y prevé sanciones para el incumplimiento de los cuerpos normativos. En el derecho penal de acto, no son objeto de sanción la personalidad de determinado individuo, sus ideas ni sus características, puesto que se respeta la libertad y la diferencia de todos. Sólo la acción y nada más que ella puede ser desvalorada por el derecho y, consecuentemente, merecedora de una reacción punitiva.

Se contrapone al derecho penal de acto el llamado “*derecho penal de autor*”, en el cual se sanciona a modo de prevención, la peligrosidad que puede presentar para la sociedad un individuo; así, el sujeto peligroso deber ser alcanzado por la ley para evitar que cometa ciertos delitos.

El sentido político del principio de la acción es negar el derecho penal de autor, priorizando a la acción como condición indispensable para la imposición de una pena. Este principio se hace presente en los Arts. 76 núm. 3 y 66 núm. 29 lit. d) de Constitución de la República, cuya referencia a la acción es evidente y nos permite descartar de plano el derecho penal de autor y todas sus derivaciones.

El sentido penal de este principio de la acción, es la expresión del principio de igualdad y de los derechos a la existencia, personalidad e identidad individual. Para cumplir con esta función, la ley debe establecer con anterioridad al acto el tipo penal, al que se define “*como la descripción concreta y material de la conducta penalmente relevante*”. Por lo tanto, del principio constitucional de la acción se deriva el principio de tipificación o tipicidad, según el cual, no puede haber delito sin una descripción legal de la conducta penalmente relevante. Esta garantía es independiente de la de legalidad, pero a la vez la complementa.

Principio De Legalidad

Es de aplicación universal y se fundamenta en la tríadica “*Nullum crimen, nulla poena, sine lege*”, que significa “No hay delito, no hay pena, sin ley previa”. Conforme a lo expuesto, se deduce que la ley penal debe ser *previa, escrita, formal y escrita*.

El principio de legalidad, se encuentra plasmado en el Art. 76 núm. 3 de la Constitución de la República y, en el Art. 2 del Código Penal y de Procedimiento Penal. Del principio de legalidad se derivan diversas prohibiciones: la prohibición de retroactividad de la ley penal más gravosa; la prohibición de aplicación de pena sin ley formal; la prohibición de analogía; y la prohibición de indeterminación.

El principio de legalidad es una garantía contra la arbitrariedad, por cuanto impide al Estado sancionar personas mediante el simple recurso de tipificar hacia el pasado las conductas que éstas cometieron, sea mediante la promulgación de leyes retroactivas, o mediante el dictado de sentencias constitutivas de la ilegitimidad de la conducta.

Principio De Lesividad

Sólo puede existir un delito cuando las acciones ejecutadas por un individuo afectan al derecho de otro; en consecuencia, el poder punitivo del Estado se manifiesta sólo cuando la conducta de un sujeto afecta a los demás. Es la consagración de la libertad como valor supremo; la libertad para hacer lo que se quiera sin más límite que la libertad de los otros. Encontramos referencia expresa a este principio en los Arts. 66 núm. 5 y 66 núm. 9 lit. d) de la Constitución de la República.

Como consecuencia del “*principio de lesividad*” y la idea de afectación a los derechos de terceros, nace lo que se constituye en la esencia del derecho penal, esto es, la violación a un bien jurídico. Los bienes jurídicos son el conjunto de garantías, derechos e intereses que se hallan protegidos a lo largo de la Constitución de la República y en otras leyes, tales como el derecho a la vida, a la libertad, a la honra, a la propiedad, en suma, todo aquello a lo tenemos derecho de disponer. Con los bienes jurídicos colectivos ocurre lo mismo, sólo que son muchos los titulares.

Cuando esa libertad, esos derechos, son afectados por la acción de otro, estamos en presencia de una conducta que menoscaba un bien jurídico, y que, por consiguiente, puede ser tipificada como delito si el legislador lo considera conveniente y si ningún otro límite constitucional se lo impide.

ANÁLISIS DE LA CONSTELACIÓN DE IDEAS DE LA VARIABLE DEPENDIENTE

EXCESO DE VELOCIDAD EN LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO

Definición

El exceso de velocidad es operar un vehículo de carretera a velocidades excesivas o ilegales. Al exceder la velocidad, una persona puede ser citada legalmente por un policía y tendrá que pagar las multas apropiadas. En la mayoría de los estados, la ley establece el límite máximo de velocidad. Casi todos los estados tienen leyes de límite de velocidad que están vigentes, aunque los límites no estén anunciados, también conocidos como límites de velocidad estatutarios. Los límites típicos de velocidad son 65 millas por hora en la mitad oeste del país y 55 millas por hora en la mitad este.

Si recibe una multa por exceso de velocidad puede costarle dinero adicional por la multa, especialmente en lo que se refiere al seguro de su vehículo. Una multa por exceso de velocidad puede aumentar sus tarifas de seguro por varios años. Para poder cuestionar una multa por exceso de velocidad Ud. debe presentarse en el tribunal ante un juez. En la sala del tribunal Ud. debe seguir un procedimiento establecido mientras defiende su caso A.

Antecedentes

Una infracción es un incumplimiento de algún tipo de norma que regula un comportamiento en un contexto determinado. Dada esta circunstancia, es posible hacer referencias al término en diversos contextos como por ejemplo civiles, deportivos, administrativos, etc. El concepto de infracción por lo general se aplica a normas de menor jerarquía, es decir, que están exentas de implicancias legales importantes. En el peor de los casos se suele aplicar una multa que sirve como elemento de corrección de actividades impropias. Lamentablemente, en muchos lugares específicos se abusa en muchas circunstancias de este mecanismo, generando una forma de recaudación más que poco tiene que ver con el cuidado del bien común.

Un ámbito en el que es harto frecuente este tipo de transgresiones y en donde existen diversos procedimientos para intentar limitarlas es en el terreno vial. En efecto, en este caso las infracciones tienen que ver con un uso indebido del vehículo que puede entrañar un riesgo para terceros. Como hemos visto, las infracciones suelen hacer referencia a faltas menores, circunstancia que hace colegir que en este caso los riesgos que están asociados a un tipo específico de comportamiento suelen tener poca trascendencia. En el caso de que existiese un accidente, seguramente existiría una demanda de índole más grave.

Otro ámbito en el que el uso del término es muy extendido es en el deportivo. En este caso, la infracción remite a la violación de una de las normas que rigen el juego. Para determinar esta circunstancia suele haber una persona que ejerce un servicio de árbitro y que está atento a los distintos comportamientos de los jugadores, haciendo resaltar una falta en este sentido y sancionándola con una situación beneficiosa para el equipo contrario. Dado que en algunas circunstancias existe dificultad para dar cuenta de todas las situaciones que merecen algún tipo de apercibimiento, en algunos deportes, por lo general los que tienen mayor trayectoria y aceptación del público, existe la posibilidad de apelar a diversos elementos tecnológicos, como por ejemplo grabaciones.

Cabe señalar que en muchas oportunidades el sentido de una infracción suele perderse de vista. En efecto, solo existe una infracción si existe una violación de una determinada norma, y solo debería existir una norma si se viese afectado el bien común de alguna manera con algún comportamiento. Lamentablemente, en algunas circunstancias las normas parecen crearse sin ton ni son y es por ello que existe una clara tendencia a la transgresión.

Sanciones

El artículo 371 indica que son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.

Seguidamente, en el artículo 372 indica que en caso de pena natural probada, en las infracciones de tránsito y cuando la o las víctimas sean parientes del presunto infractor hasta el cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad, la o el juzgador podrá dejar de imponer una pena o imponer exclusivamente penas no privativas de libertad.

En el artículo 373 consta que cuando el responsable del accidente no sea la o el conductor de un vehículo, sino la o el peatón, pasajero, controlador u otra persona, será sancionado con las penas previstas en los artículos correspondientes, según las circunstancias de la infracción, a excepción de la pérdida de puntos que se aplica en forma exclusiva a las o los conductores infractores.

También, en este capítulo en el artículo 374, se habla sobre agravantes en infracciones de tránsito. Para la imposición de la pena, en las infracciones de tránsito, se consideran las siguientes circunstancias:

En relación a las contravenciones, estas se encuentran divididas en contravenciones generales y siete tipos de contravenciones de distinta clase, las cuales son clasificadas gradualmente según su peligrosidad. Entre las contravenciones generales tenemos las siguientes:

Luego de haber reconocido el posible peligro, se debe decidir que es necesario hacer para evitar accidentes de tránsito. Para cada situación de riesgo, existen diferentes acciones que se debe realizar en la conducción.

Tras haber reconocido el peligro y haber elegido mentalmente la defensa apropiada, para evitar un accidente de tránsito, se puede actuar correctamente y a tiempo. Como recomendaciones y consejos para evitar accidentes de tránsito en primera instancia no hay que exceder la velocidad, así como tampoco conducir embriagado, hay que tener un total respeto a las señales de tránsito y no confiar la conducción a personas inexpertas, de la misma manera hay que hacer una revisión periódica del vehículo, en el caso de viajes hay que planificarlos con antelación de tiempo y finalmente ser respetuoso cediendo el paso a quién lo necesite.

El Problema De Los Accidentes De Tránsito.

Hace algún tiempo la Organización Mundial de la Salud (OMS), consideró necesario su intervención y comenzó a establecer programas de control sobre los accidentes de tránsito. En ese entonces se empezó a concebir la accidentalidad como un problema prioritario de salud pública mundial. (Organización Mundial de la Salud (OMS), 2006)

Durante el siglo XX el número de muertos por accidentes superó los 35 millones de personas, a lo que hay que añadir una cifra de heridos que probablemente superó los 1.500 millones.

Los accidentes de tránsito hoy en día son un problema de gran impacto social y económico y se ha convertido en una de las mayores preocupaciones de las sociedades modernas.

En el Ecuador en el año 2012, la Agencia Nacional de Tránsito registró 23.842 accidentes en el país, que dejaron 15.915 víctimas y 2.042 muertos. De éstos, 11.397 se dieron por imprudencia del chofer y 2.134 por embriaguez. (EL UNIVERSO, 2014)

COVIAL, sin embargo, considera que existe un subregistro y que el número podría llegar a 13 muertos y 154 heridos por día. (COVIAL, 2013). Accidentes e incidentes.

Mucha gente cree que los accidentes de tránsito son un fenómeno azaroso o causal. Según esto, nos enfrentamos a hechos fortuitos, incontrolables, fruto del destino o de la causalidad y en definitiva inevitables.

Estas creencias son falsas ya que las investigaciones demuestran claramente que detrás de cada accidente hay una serie de factores de riesgo que se relacionan directamente con su ocurrencia. Entre ellos se destacan principalmente aquellos relacionados con las circunstancias del propio conductor, factor humano.

Por ejemplo, la velocidad, el consumo de alcohol u otras drogas, la fatiga, el sueño y el estrés, junto a las condiciones meteorológicas y ambientales (por ejemplo, si es de día o es de noche), entre otros muchos son los factores que se esconden detrás de la mayoría de los siniestros.

En consecuencia, se tiene un conocimiento preciso de cuándo, cómo, dónde y por qué ocurren los accidentes de tránsito. Se sobreentiende que antes de sufrir un accidente de tránsito se tiene que enfrentar a diferentes incidentes.

Los incidentes son sucesos que se producen durante la conducción como consecuencia de una actuación o circunstancia insegura pero que no llega a producir ningún tipo de daño o lesión (aunque bien podrá haber derivado en un accidente).

Por ejemplo, un conductor que todos los días se salta una señal de stop en un cruce “porque nadie viene nadie”. Un determinado día, al saltarse la señal aparece un vehículo por la derecha lo que obliga hacer una maniobra evasiva para esquivarlo.

A esto es lo que se le llama incidente, ya que no ha llegado a producirse una colisión (lo que sería un accidente), pero sí ha sido una situación peligrosa en la que se podían haber producido daños. Los incidentes son muy importantes porque nos indican lo que con el tiempo puede acabar siendo un accidente.

Los incidentes que se sufre en el tránsito son buenos predictores de lo que con el tiempo puede llegar a ser un accidente. El accidente de tránsito es un hecho involuntario e imprevisto que involucra a uno o más vehículos que ocasionan lesiones o muerte a las personas, daños materiales a la propiedad y que ocurre en la vía pública o entregada al uso público. (ENCALADA, 2009).

Consecuencias

Cuando el exceso de velocidad sale en los medios de comunicación para justificar un siniestro ocurrido en la vía pública, automáticamente pensamos en la gravedad del suceso y relacionamos los daños ocasionados con la velocidad del vehículo, pero no siempre es así. Un aparatoso siniestro puede ocurrir en un tramo curvo por el mero hecho de circular su conductor a una velocidad inadecuada pero no por ello excesiva.

Dos formas de expresar el tipo velocidad a la que puede circular cualquier conductor si queremos determinar las causas, por ejemplo, de una salida de la vía pero que estaríamos ante una información errónea si no tenemos en cuenta otros factores como, por ejemplo, la influencia del trazado con sus condiciones ambientales, tipo de vehículo y estado del conductor.

Discusión

La Comisión Europea a lo largo de esta serie dejaremos claro que la velocidad excesiva es una velocidad por encima del límite de velocidad recomendada como, por ejemplo, en un tramo recto y aparentemente sin obstáculos pero que ante: una distracción o desatención en la conducción, un animal que se nos cruza, una imprevista deformación del asfalto por deterioro, etcétera, nos puede llevar a perder el control del vehículo.

Por otro lado, la velocidad inadecuada es una velocidad demasiado alta para las condiciones imperantes, pero dentro del límite de velocidad establecido, bien por el titular de la vía en base a las características de la misma, o de forma circunstancial ante un trazado en obras o ante cualquier peligro conocido que requiera informar a sus usuarios. No obstante, el exceso de velocidad engloba velocidad excesiva e inadecuada.

Pues bien, si nos centramos en los efectos de la velocidad, está claro que el número y gravedad de los siniestros viales aumenta con la velocidad. En primer lugar porque las velocidades elevadas reducen el tiempo disponible para procesar la información, decir si reaccionar o no y, finalmente, realizar la acción. En segundo lugar, como la distancia de frenado es proporcional al cuadrado de la velocidad, la distancia entre el inicio del frenado y la parada aumenta también al aumentar la velocidad.

En definitiva, el exceso de velocidad es un problema social muy popularizado que afecta a las autopistas, autovías, carreteras convencionales y vías urbanas y también implica a todo tipo de vehículos con motor. La mayor parte de la población reconoce la velocidad como un problema de seguridad básico pero, al mismo tiempo, considera que es un problema que afecta a los demás conductores. Digamos que nos aprovechamos del alcance o cobertura que nos proporciona el vehículo sin llegar a reconocer los riesgos reales como, por ejemplo, confundir un tramo recto de travesía por una vía interurbana.

Testimonios

Los siguientes testimonios fueron narrados por personas especializadas en el tema de las infracciones de tránsito tanto como peritos como jueces de las Unidades de Tránsito.

El exceso de velocidad es una de las causas más comunes que influyen en la producción de los accidentes de tráfico y es un grave problema de seguridad.

Según la OMS en múltiples de sus anuncios en revistas jurídicas han establecido mediante porcentajes que el problema es evidente y los trataré de resumir a continuación. El exceso de velocidad es uno de los mayores problemas de seguridad vial y un factor determinante en alrededor del 30 % de los accidentes mortales de tráfico. Entre el 40 y el 50% de los conductores conducen más rápido de lo que recomienda el límite de velocidad, y entre el 10 y el 20% superan tal límite en más de 10 km/h. El exceso de velocidad duplica el número de fallecidos cada 100 accidentes y causa lesiones más graves. En más de uno de cada tres accidentes la velocidad es inadecuada, lo que hace que el número de fallecidos aumente hasta cuotas del 50%.

Un aumento de un kilómetro por hora en la velocidad promedio de una vía, aumenta en un 5% las lesiones y en un 7% los accidentes fatales. Las primeras consecuencias mortales aparecen a partir de una velocidad final de unos 25 km/h para los ocupantes de un vehículo no provistos de cinturón de seguridad, y de unos 40 km/h para los ocupantes que se lo han colocado. La probabilidad de muerte es de un 50% a unos 50-55 km/h en el primer caso, y a 65 km/h en el segundo. Un choque a 120 km/h equivale a una caída vertical de 54 metros.

El exceso de velocidad reduce el tiempo que tiene el conductor ante un imprevisto, tiempo que le permitiría evitar un accidente mediante alguna acción evasiva, como por ejemplo frenar.

Al superar el límite de velocidad para la que se fue diseñada la vía, se deterioran aspectos como la estabilidad del vehículo y la visibilidad del conductor, reduciéndose, por ejemplo, la distancia hasta donde puede ver el camino.

El factor que más limita la velocidad es la curvatura en planta debido a la sensación que causa en el conductor de aceleración centrífuga (de dentro hacia fuera) y que no está compensada por el peralte. Las curvas suaves son los tramos más peligrosos cuando se circula con exceso de velocidad.

Cuando se circula de noche con luz de cruce no se debería rebasar los 90 km/h, con lluvia de intensidad media reducir la velocidad del vehículo de 10 a 20 km/h.

No basta con respetar los límites de velocidad. Las características de la vía y la meteorología, entre otros factores, hacen que la velocidad adecuada sea aquella que le permita dominar el vehículo ante cualquier obstáculo o imprevisto que se le presente.

No existe una solución única para el problema del exceso de velocidad. Se requiere una combinación de un mejor trazado de las carreteras, los límites de velocidad y la concienciación de los conductores. Los límites de velocidad deben indicarse con claridad y vienen dados por la función de la vía, la composición del tráfico y el trazado. Sistemas como los badenes y los estrechamientos pueden resultar efectivos para controlar la velocidad. Conducir a exceso de velocidad (produciendo vuelcos, salida del automóvil de la carretera, derrapes).

La OMS y la UE apuestan por los controles de velocidad para reducir los accidentes de tráfico. La mayoría de los conductores jóvenes conducen más deprisa que la media, según la Dirección General de Tráfico. La nueva reforma de la Ley de Seguridad Vial aprobada recientemente en el Congreso de los Diputados no varía para nada los límites establecidos. Por tanto la velocidad genérica para turismos y motos en autopistas y autovías sigue siendo de 120 km/h. En carreteras secundarias, de 100 km/h o 90 km/h en función de la anchura del arcén y en vías urbanas dicha velocidad genérica es de 50 km/h.

Hipótesis

¿De qué manera el Estado de Necesidad incide en las Infracciones de Tránsito por exceso de velocidad?

Hipótesis de Trabajo.

- El Estado de Necesidad incide en El Exceso De Velocidad En Las Infracciones De Tránsito.

Hipótesis Nula.

- El Estado de Necesidad no incide en El Exceso De Velocidad En Las Infracciones De Tránsito.

Señalamiento de Variables

Variable Independiente: El Estado De Necesidad.

Variable Dependiente: Infracciones De Tránsito por El Exceso De Velocidad.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

Enfoque de la Investigación

El presente trabajo de investigación se orientó en un paradigma crítico propositivo, de carácter cualitativo y cuantitativo a la vez, es decir, en primera instancia se realizó un análisis de la realidad que día a día viven los conductores que transitan por las calles y avenidas del cantón Ambato y tiene como finalidad la transformación de la estructura de las relaciones sociales y dar respuesta a la problemática planteada.

Es Cuantitativo, porque se recabó información que fue sometida a análisis estadístico. Se utilizó Técnicas cuantitativas, además se buscó las causas y la explicación de los hechos que se estudió y finalmente se obtuvo una medición controlada del problema.

Es Cualitativo, porque estos resultados pasaron a la criticidad con soporte del marco teórico. Se privilegió técnicas cualitativas, además de buscar la comprensión de los fenómenos sociales, tiene un enfoque contextualizado, orientado al descubrimiento de hipótesis, con énfasis en el proceso, finalmente no fue generalizable ya que se estudió el caso en su contexto que asumió una realidad dinámica.

Modalidad básica de investigación.

El trabajo de investigación propuesto se desarrolló a través encuestas a los conductores tanto profesionales como no profesionales y a los Profesionales del Derecho del Cantón Ambato, para luego utilizando la deducción inductiva y deductiva analizar e interpretar los resultados obtenidos.

Es una investigación Aplicada, pues estuvo encaminada a determinar directrices para la propuesta que se aplicó al problema planteado, para así contribuir con la

disminución de los índices de accidentes de tránsito que se producen en el cantón Ambato.

Es documental e Investigativa, porque el trabajo se desarrolló tomando como base la información existente y mediante la investigación bibliográfica.

Según el Lugar constituye una investigación de campo puesto que la información se recabó directamente de la fuente y en el lugar de los hechos.

Nivel o Tipo de Investigación

Exploratorio.

La presente investigación sobre los factores de riesgo y los accidentes de tránsito, nos deja abierto a nuevas formas de tratar de aportar con la sociedad para combatir con las causas que provocan los accidentes de tránsito, pues esta información nos arroja, cuando y como tener en cuenta los factores de riesgo, para con ello tratar de evitar los accidentes de tránsito y especialmente dar un poco más de espacio para el conocimiento sobre seguridad vial.

Descriptiva

Se trata de analizar todos los accidentes de tránsito que se han suscitado, en el cantón Ambato, para que de esta manera obtener un análisis de cuál es el factor de riesgo que más incide para que se den los accidentes de tránsito, a la vez que nos ayude al evitar los mismos y por ende llegar a tener un mejor control del vehículo en las vías y con esto salvaguardar vidas humanas.

Asociación de variables

La investigación llevó a nivel de asociación de variables porque permite estructurar predicciones a través de la medición de relaciones entre variables. Además, se puede medir el grado de relación entre variables y a partir de ello determinar modelos de comportamiento y de prevención de accidentes de tránsito.

Población y Muestra

Población.

La Población o universo es la totalidad de elementos a investigar respecto a ciertas características. El concepto de población viene del latín *populatio*, en su término habitual hace referencia al conjunto de personas que habitan la tierra o cualquier división geográfica de ella. Para la sociología se trata de un conjunto de individuos o cosas sometidas a una evaluación estadística mediante la realización de un muestreo.

De los conceptos anteriormente descritos, al hacer referencia al presente trabajo de investigación se dice que la investigación se encuentra delimitada solo para la población de conductores profesionales y no profesionales que transitan por el cantón Ambato ya que es este cantón o esta zona territorial, la que es parte de nuestro estudio, y por ende solo sólo estas personas serán parte de nuestra investigación.

Muestra

La muestra es una parte representativa del universo que en este caso se refiere a los conductores profesionales y no profesionales que transitan por el cantón Ambato,

provincia de Tungurahua, y a los Profesionales del Derecho que de aquí en adelante se denominarán universo poblacional.

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

Determinación del tamaño de la muestra

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

$$n = \frac{N \times P \times Q \times Z^2 \alpha/2}{N \times e^2 + P \times Q \times Z^2 \alpha/2}$$

| | | | |
|-------|---|------------------------------|---------|
| n | = | Tamaño de la muestra | ? |
| N | = | Tamaño de la población | 632.294 |
| P | = | Probabilidad de éxito 50% | 0,5 |
| Q | = | Probabilidad de fracaso 50% | 0,5 |
| e | = | Error admitido - 5% | 0,05 |
| Z a/2 | = | Variable de distribución 95% | 1,96 |

Con estos datos, aplicando la siguiente fórmula, podemos obtener el resultado de la muestra.

$$n = \frac{N \times P \times Q \times Z^2 \alpha / 2}{N \times e^2 + P \times Q \times Z^2 \alpha / 2}$$

$$n = \frac{632.294(0.5)(0.5)(1.96)}{(632.294)(0.05)^2 + (0.5)(0.5)(1.96)}$$

$$n = \frac{309.824,06}{(632.294)(0.0025) + (0.49)}$$

$$n = \frac{309.824,06}{1581.225}$$

$$n = 196$$

Determinación de la cuota de muestreo

El muestreo estratégico aleatorio simple es un método de selección de n unidades obtenidas de N, de tal manera que cada una de las muestras tienen la misma probabilidad de ser elegida en la práctica, una muestra aleatoria simple es extraída numerando las unidades de la población del 1 al N en una urna, se extraen sucesivamente n números, o a su vez son seleccionados al azar conforme se presenta la oportunidad de ser parte de la investigación, las unidades que se presentan al azar se constituyen en la muestra.

El método elegido debe de verificar que en cualquier fase de la obtención de la muestra cada individuo que no ha sido sacado previamente, tiene la misma probabilidad de ser elegido. Para que el muestreo sea igualitario se procede a determinar la cuota de muestreo en base a la representatividad de la población, donde se aplicó la investigación, como se detalla en el cuadro siguiente:

1. Profesionales del Derecho inscritos en el Foro de Abogados en el Cantón de Ambato y de conductores profesionales y no profesionales que transitan por el cantón Ambato.

| ÍTEMS | DETALLE | N° DE HABITANTES |
|-------|---------------------------|------------------|
| 1 | Mujeres | 270.026 |
| 2 | Hombres | 359.830 |
| 3 | Profesionales del Derecho | 2.438 |
| 3 | Total | 632.294 |

Cuadro No. 1: Población

Elaborado Por: Andrés Andino

Fuente: Comisión de Tránsito del Ecuador y Foro de Abogados del cantón Ambato INEC

Para este proyecto se considerará la siguiente población

Población: 632.294

Muestra:

Debido a que la población es conocida, la muestra se calcula con la siguiente ecuación:

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

Donde:

n= Tamaño de la muestra de la población

E= Error de muestreo

N= Población o universo

$$n = \frac{632.294}{0.05^2 (632.294 - 1) + 1}$$

Usuarios = 399

OPERACIÓN DE VARIABLES

VARIABLE INDEPENDIENTE: El Estado de Necesidad

| CONCEPTO | DIMENSIONES | INDICADORES | ÍTEMS | TÉCNICA INSTRUMENTAL |
|---|--|--|---|---|
| <p>Causa eximente de responsabilidad criminal por la que una persona para proteger un bien jurídico y evitar los Factores que le genere un peligro actual, inminente, grave, injusto, ilegítimo, e inevitable de otra forma legítima, menoscaba otro bien jurídico cuyo daño no puede ser mayor al que intenta evitar, señalando los Principios Constitucionales, siempre y cuando el mal que intenta evitar no haya sido provocado intencionadamente por el propio sujeto y éste no tenga obligación de sacrificarse por razón de su oficio o cargo.</p> | <p>Factores</p> <p>Principios Constitucionales</p> | <p>Humanos Económicos</p> <p>Proporcionalidad Acción u Omisión Lesividad</p> | <p>¿Conoce usted el concepto del Estado de Necesidad?</p> <p>¿Sabe en qué momento se efectuaría el Estado de Necesidad?</p> <p>¿Cree usted que el Estado de Necesidad incide en los accidentes de tránsito?</p> <p>¿Conoce la importancia del Estado de Necesidad para mejorar la justicia en el país?</p> <p>¿Cree usted que teniendo en cuenta el Estado de Necesidad disminuirá con el alto índice de las multas de tránsito?</p> | <p>Encuesta</p> <p>Cuestionario, Entrevista</p> |

Cuadro No. 2 Variable Independiente

Fuente: Cuadro 1 y 2

Elaboración: Andrés Andino

VARIABLE INDEPENDIENTE: El exceso de velocidad en las Infracciones de Tránsito

| CONCEPTO | DIMENSIONES | INDICADORES | ÍTEMS | TÉCNICA INSTRUMENTAL |
|--|------------------------------------|--|---|--|
| <p>Son infracciones de tránsito las acciones por causas u omisiones culposas producidas en el ámbito de la ley transporte y seguridad vial.</p> <p>El exceso de velocidad es operar un vehículo de carretera a velocidades excesivas o ilegales y por consecuencia acarrear un accidente o una multa a sí mismo. Al exceder la velocidad, una persona puede ser citada legalmente por un policía, o una foto radar y tendrá que pagar las multas apropiadas.</p> | <p>Causas</p> <p>Consecuencias</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Condiciones Adversas • Emergencia • Acaecimientos Desfavorables • Accidentalidad • Daños Materiales • Costos Administrativos • Costos de Salud | <p>¿Conoce usted los límites de velocidad?</p> <p>¿Ha estado en algún conflicto penal por exceder el límite de velocidad?</p> <p>¿Cree usted que incidió algún factor para que incurra en alguna normativa de tránsito?</p> <p>¿Estaría usted de acuerdo en implementar una norma donde el juez permita justificar de forma clara y concisa por qué usted ha cometido algún tipo de infracción?</p> | <p>Encuesta</p> <p>Entrevista - Cuestionario</p> |

Cuadro No. 3 Variable Dependiente

Fuente: Capítulo 2

Elaboración: Andrés Andino

Técnicas e Instrumentos

Encuesta.

Es un estudio observacional en el cual el investigador busca recaudar datos por medio de un cuestionario prediseñado, y no modifica el entorno ni controla el proceso que está en observación. Los datos se obtienen a partir de realizar un conjunto de preguntas normalizadas dirigidas a una muestra representativa o al conjunto total de la población estadística en estudio, formada a menudo por personas, empresas o entes institucionales, con el fin de conocer estados de opinión, características o hechos específicos. El investigador debe seleccionar las preguntas más convenientes, de acuerdo con la naturaleza de la investigación.

La encuesta será aplicada en el Cantón Ambato, Provincia de Tungurahua a las siguientes personas:

- Conductores profesionales y no profesionales que transitan por el cantón Ambato.
- Profesionales del Derecho inscritos en el Foro de Abogados en el Cantón Ambato.

Validez y Confiabilidad

La validez de los instrumentos está dada por un nivel de confiabilidad del 95% y un error muestra de 0.05%.

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

La recolección, tabulación, análisis e interpretación de datos se realiza mediante la técnica de la encuesta con su instrumento esencial que es el cuestionario, misma que será aplicada a 399 personas que son el tamaño de la Muestra de acuerdo al número de Abogados en el cantón de Ambato.

1.- ¿Conoce usted el concepto del Estado de Necesidad?

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje Válido | Porcentaje acumulado |
|----|------------|------------|----------------------|----------------------|
| SI | 290 | 72.7 | 72.7 | 72.7 |
| No | 109 | 27.3 | 27.3 | 27.3 |

Cuadro No. 4 Pregunta 1
Elaborado Por: Andrés Andino

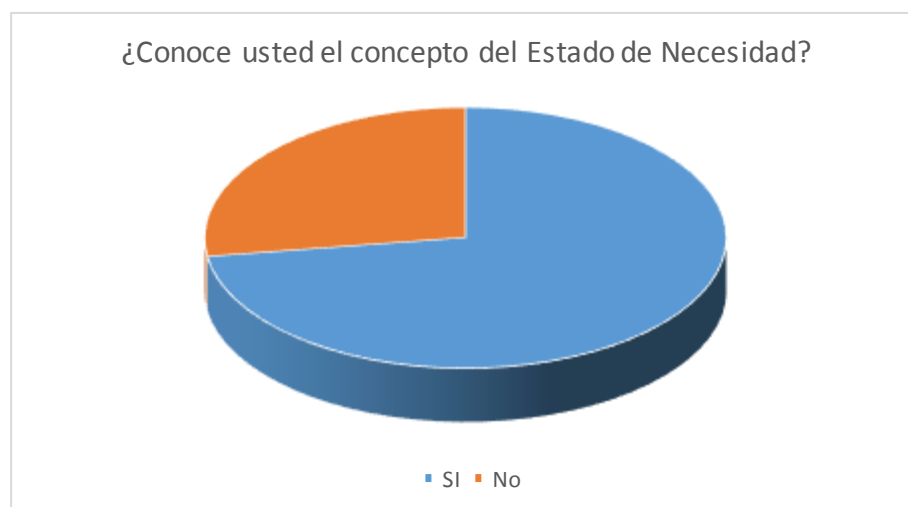


Gráfico No. 5 Pregunta 1
Fuente: Cuadro N° 5
Elaborado Por: Andrés Andino

ANÁLISIS DE DATOS

Realizado el análisis minucioso, observamos que de los 399 encuestados, 290 responden que, si conocen el concepto del Estado de Necesidad, esto corresponde a un 72,7% de la muestra, mientras que 109 responden lo contrario, esto es el 27,3% de la muestra.

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Claramente podemos darnos cuenta que la mayoría de los conductores que circular por las calles de la ciudad de Ambato y los Profesionales del Derecho si conocen acerca del concepto del Estado de Necesidad, mientras que una poca minoría lo desconoce.

2.- ¿Sabe en qué momento se efectuaría el Estado de Necesidad?

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje Válido | Porcentaje Acumulado |
|----|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Si | 265 | 66.4 | 66.4 | 66.4 |
| No | 134 | 33.6 | 33.6 | 100 |

Cuadro No. 5 Pregunta 2
Elaborado Por: Andrés Andino

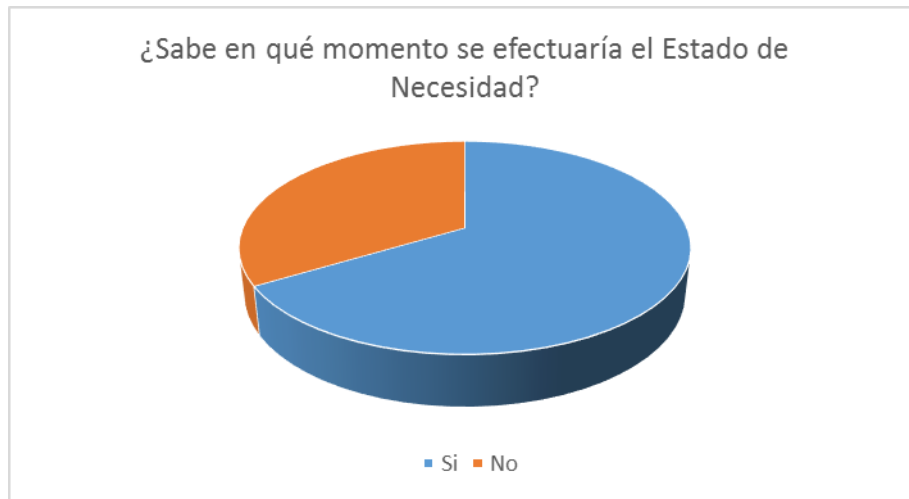


Gráfico No. 6 Pregunta 2
Fuente: Cuadro N° 6
Elaborado Por: Andrés Andino

ANÁLISIS DE DATOS

Realizado el análisis minucioso, observamos que de los 399 encuestados, 265 responden que si conocen cuando se efectúa del Estado de Necesidad, esto corresponde a un 66,4% de la muestra, mientras que 134 responden lo contrario, esto es el 33,6% de la muestra.

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Claramente podemos darnos cuenta que la mayoría de los conductores que circular por las calles de la ciudad de Ambato y los Profesionales del Derecho si conocen cuando se efectuaría el Estado de Necesidad, mientras que una poca minoría lo desconoce.

3.- ¿Cree usted que el Estado de Necesidad incide en los accidentes de tránsito?

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje Válido | Porcentaje Acumulado |
|----|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Si | 280 | 70.2 | 70.2 | 70.2 |
| No | 119 | 29.8 | 29.8 | 100 |

Cuadro No. 6 Pregunta 3
Elaborado Por: Andrés Andino

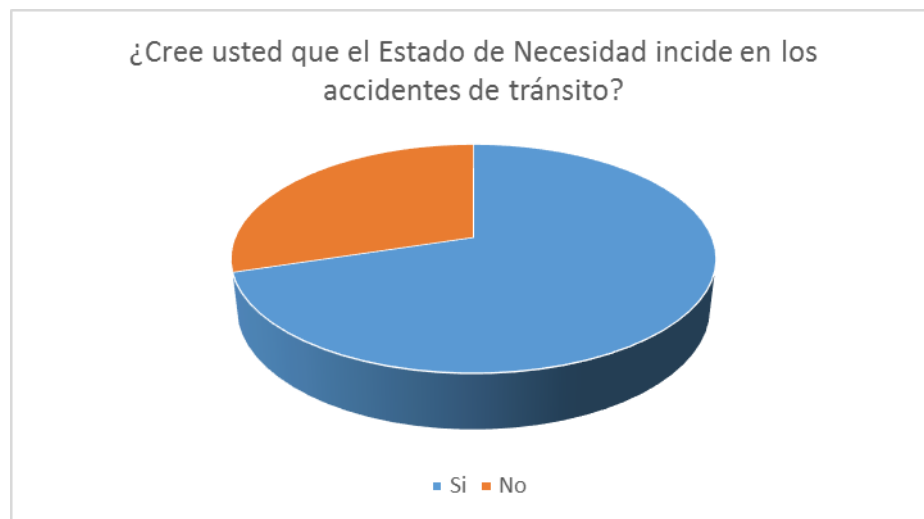


Gráfico No. 7 Pregunta 3
Fuente: Cuadro N° 7
Elaborado Por: Andrés Andino

ANÁLISIS DE DATOS

Realizado el análisis minucioso, observamos que de los 399 encuestados, 280 responden que, si están de acuerdo con que el Estado de Necesidad incide en los accidentes de tránsito, esto corresponde a un 70.2% de la muestra, mientras que 119 responden lo contrario, esto es el 29.8% de la muestra.

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Claramente podemos darnos cuenta que la mayoría de los conductores que circular por las calles de la ciudad de Ambato y los Profesionales del Derecho si están de acuerdo con que el Estado de Necesidad incide en los accidentes de tránsito mientras que una poca minoría lo desconoce.

4.- ¿Conoce la importancia del Estado de Necesidad para mejorar la justicia en el país?

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje Válido | Porcentaje Acumulado |
|----|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Si | 254 | 63.7 | 63.7 | 63.7 |
| No | 145 | 36.3 | 36.3 | 36.3 |

Cuadro No. 7 Pregunta 4
Elaborado Por: Andrés Andino



Gráfico No. 8 Pregunta 4
Fuente: Cuadro N° 8
Elaborado Por: Andrés Andino

ANÁLISIS DE DATOS

Realizado el análisis minucioso, observamos que de los 399 encuestados, 254 responden que, si conoce la importancia del Estado de Necesidad para mejorar la justicia en el país, esto corresponde a un 63.7% de la muestra, mientras que 145 responden lo contrario, esto es el 36.3% de la muestra.

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Claramente podemos darnos cuenta que la mayoría de los conductores que circular por las calles de la ciudad de Ambato y los Profesionales del Derecho si conocen la importancia del Estado de Necesidad para mejorar la justicia en el país, mientras que una poca minoría lo desconoce

5.- ¿Cree usted que teniendo en cuenta el Estado de Necesidad disminuirá con el alto índice de las multas de tránsito?

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje Válido | Porcentaje Acumulado | Columna 1 |
|----|------------|------------|-------------------|----------------------|-----------|
| Si | 310 | 77.7 | 77.7 | 77.7 | 77.7 |
| No | 89 | 22.3 | 22.3 | 22.3 | 100 |

Cuadro No. 8 Pregunta 5
Elaborado Por: Andrés Andino

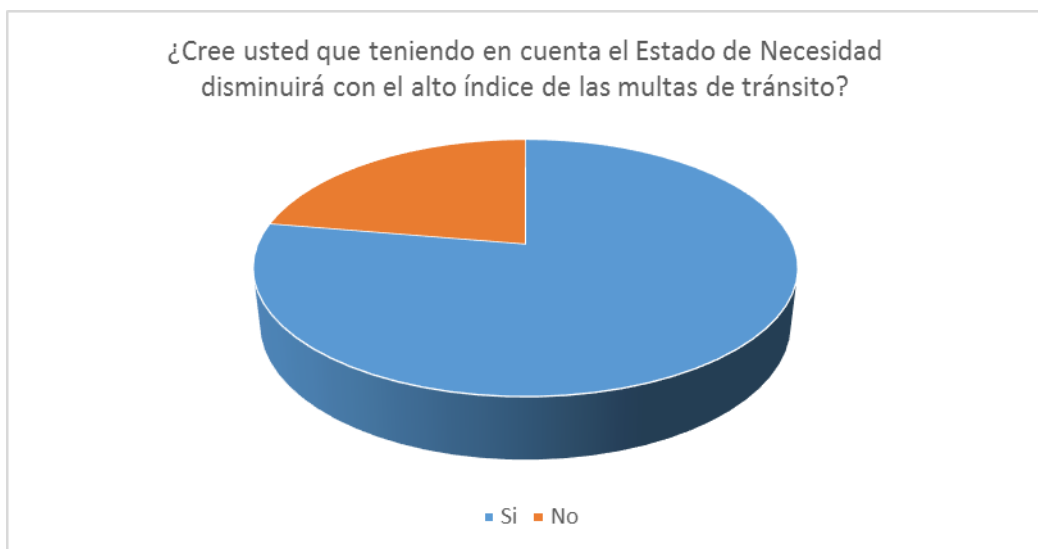


Gráfico No. 9 Pregunta 5
Fuente: Cuadro N° 9
Elaborado Por: Andrés Andino

ANÁLISIS DE DATOS

Realizado el análisis minucioso, observamos que de los 399 encuestados, 310 responden que, si creen usted que teniendo en cuenta el Estado de Necesidad disminuirá con el alto índice de las multas de tránsito, esto corresponde a un 77.7% de la muestra, mientras que 89 responden lo contrario, esto es el 22.3% de la muestra.

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Claramente podemos darnos cuenta que la mayoría de los conductores que circular por las calles de la ciudad de Ambato y los Profesionales del Derecho si creen usted que teniendo en cuenta el Estado de Necesidad disminuirá con el alto índice de las multas de tránsito, mientras que una poca minoría lo desconoce.

6.- ¿Conoce usted los límites de velocidad?

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje Válido | Porcentaje Acumulado |
|----|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Si | 340 | 85.2 | 85.2 | 85.2 |
| No | 59 | 14.8 | 14.8 | 100 |

Cuadro No. 9 Pregunta 6
Elaborado Por: Andrés Andino

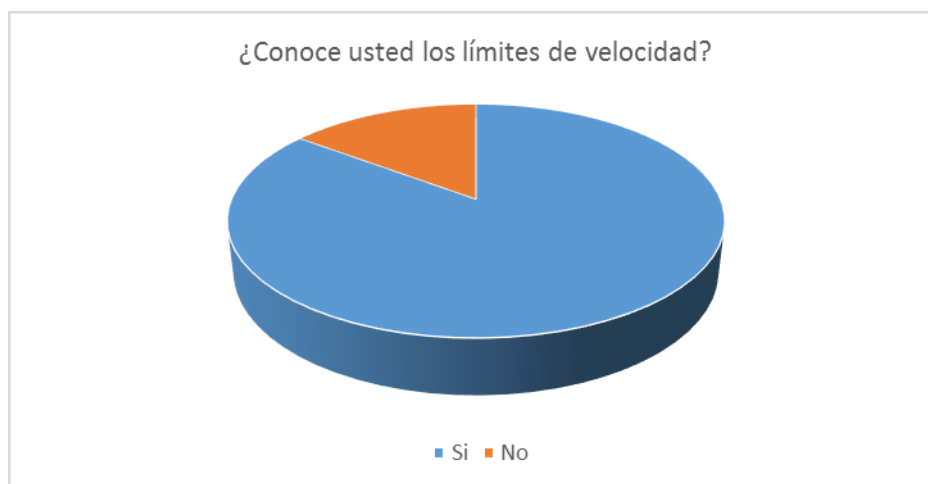


Gráfico No. 10 Pregunta 6
Fuente: Cuadro N° 10
Elaborado Por: Andrés Andino

ANÁLISIS DE DATOS

Realizado el análisis minucioso, observamos que de los 399 encuestados, 340 responden que, si conocen los límites de velocidad, esto corresponde a un 85.2% de la muestra, mientras que 59 responden lo contrario, esto es el 14.8% de la muestra.

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Claramente podemos darnos cuenta que la mayoría de los conductores que circular por las calles de la ciudad de Ambato y los Profesionales del Derecho si conocen los límites de velocidad, mientras que una poca minoría lo desconoce.

7.- ¿Ha estado en algún conflicto penal por exceder el límite de velocidad?

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje Válido | Porcentaje Acumulado |
|----|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Si | 298 | 74.7 | 74.7 | 74.7 |
| No | 101 | 25.3 | 25.3 | 100 |

Cuadro No. 10 Pregunta 7
Elaborado Por: Andrés Andino

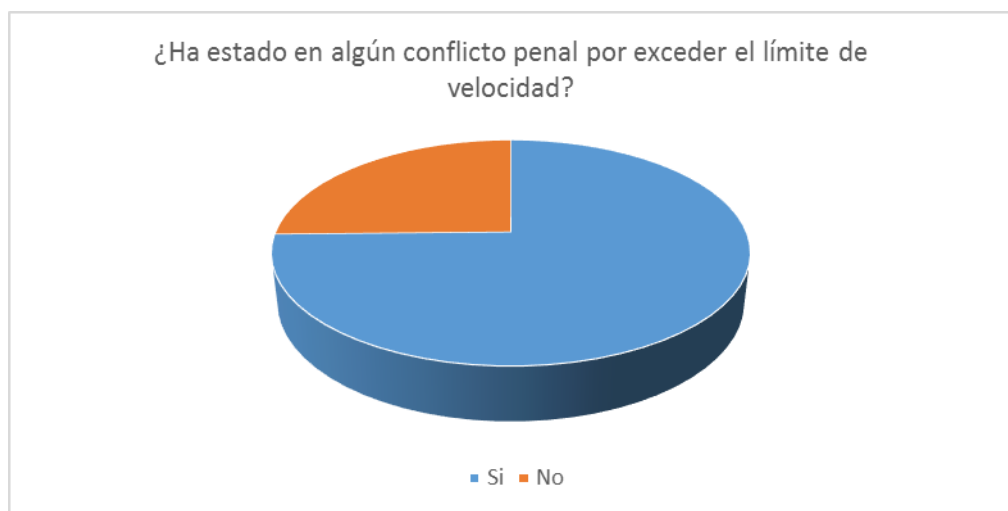


Gráfico No. 11 Pregunta 7
Fuente: Cuadro N° 11
Elaborado Por: Andrés Andino

ANÁLISIS DE DATOS

Realizado el análisis minucioso, observamos que de los 399 encuestados, 298 responden que, si han estado en algún conflicto penal por exceder el límite de velocidad, esto corresponde a un 74.7% de la muestra, mientras que 101 responden lo contrario, esto es el 25.3% de la muestra.

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Claramente podemos darnos cuenta que la mayoría de los conductores que circular por las calles de la ciudad de Ambato y los Profesionales del Derecho han estado en algún conflicto penal por exceder el límite de velocidad, mientras que una poca minoría lo desconoce.

8.- ¿Cree usted que incidió algún factor para que incurra en alguna normativa de tránsito?

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje Válido | Porcentaje Acumulado |
|----|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Si | 273 | 68.4 | 68.4 | 68.4 |
| No | 126 | 31.6 | 31.6 | 100 |

Cuadro No. 11 Pregunta 8
Elaborado Por: Andrés Andino



Gráfico No. 12 Pregunta 8
Fuente: Cuadro N° 12
Elaborado Por: Andrés Andino

ANÁLISIS DE DATOS

Realizado el análisis minucioso, observamos que de los 399 encuestados, 273 responden que si creen usted incidió algún factor para que incurra en alguna normativa de tránsito, esto corresponde a un 68.4% de la muestra, mientras que 126 responden lo contrario, esto es el 31.6% de la muestra.

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Claramente podemos darnos cuenta que la mayoría de los conductores que circular por las calles de la ciudad de Ambato y los Profesionales del Derecho si creen incidieron algún factor para que incurra en alguna normativa de tránsito, mientras que una poca minoría lo desconoce.

9.- ¿Estaría usted de acuerdo en implementar una norma donde el juez permita justificar de forma clara y concisa por qué usted ha cometido algún tipo de infracción?

| | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje Válido | Porcentaje Acumulado |
|----|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Si | 364 | 91.2 | 91.2 | 91.2 |
| No | 35 | 8.8 | 8.8 | 8.8 |

Cuadro No. 12 Pregunta 9
Elaborado Por: Andrés Andino

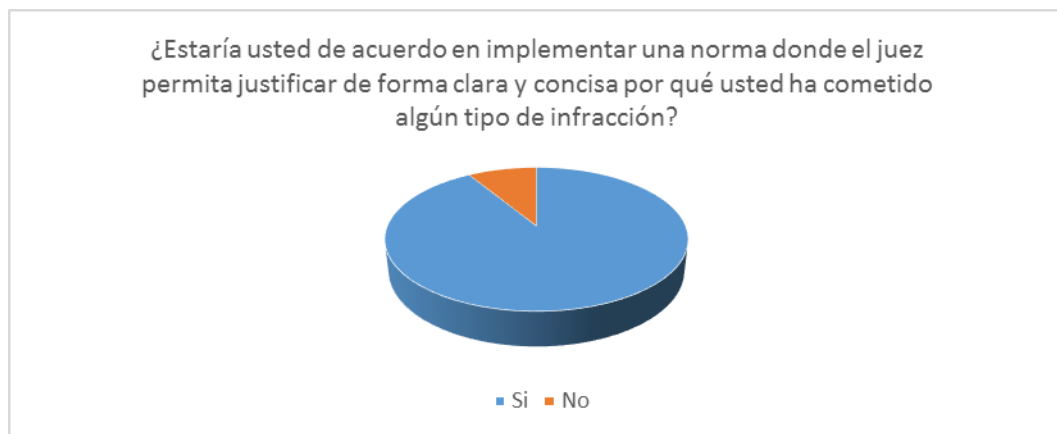


Gráfico No. 13 Pregunta 9
Fuente: Cuadro N° 13
Elaborado Por: Andrés Andino

ANÁLISIS DE DATOS

Realizado el análisis minucioso, observamos que de los 399 encuestados, 364 responden que si están de acuerdo en implementar una norma donde el juez permita justificar de forma clara y concisa por qué usted ha cometido algún tipo de infracción, esto corresponde a un 91.2% de la muestra, mientras que 35 responden lo contrario, esto es el 8.8% de la muestra.

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Claramente podemos darnos cuenta que la mayoría de los conductores que circular por las calles de la ciudad de Ambato y los Profesionales del Derecho si están de acuerdo en implementar una norma donde el juez permita justificar de forma clara y concisa por qué usted ha cometido algún tipo de infracción, mientras que una poca minoría lo desconoce.

Verificación de Hipótesis

En la verificación de la hipótesis, se aplicó la fórmula $\chi^2 = \sum (O-E)^2/E$ a efecto del cálculo estadístico con la prueba de Chi cuadrado; con base en el análisis de datos e interpretación de resultados alcanzados de la aplicación de las preguntas de la encuesta ejecutada de acuerdo a la muestra hecha a Profesionales del Derecho, conductores tanto profesionales como no profesionales que circulan por las calles de la ciudad de Ambato.

Cuadro No. 13 Verificación de Hipótesis

| Variable | | Pregunta | Si | No | Suma |
|--|----|--|-------|------|------------|
| | | | C1 | C2 | |
| Vi | F1 | 1.- ¿Conoce usted el concepto del Estado de Necesidad? | 290 | 109 | 399 |
| | F2 | 5.- ¿Cree usted que teniendo en cuenta el Estado de Necesidad disminuirá con el alto índice de las multas de tránsito? | 310 | 89 | 399 |
| Vd | F3 | 6.- ¿Conoce usted los límites de velocidad? | 340 | 59 | 399 |
| | F4 | 7.- ¿Ha estado en algún conflicto penal por exceder el límite de velocidad? | 298 | 101 | 399 |
| | F5 | 9.- ¿Estaría usted de acuerdo en implementar una norma donde el juez permita justificar de forma clara y concisa por qué usted ha cometido algún tipo de infracción? | 364 | 35 | 399 |
| Suma | | | 1602 | 393 | 1995 |
| Valor promedio esperado por respuestas | | | 320.4 | 78.6 | 399 |

Fuente: Encuestas

Elaborado Por: Andrés Andino

Cuadro No. 14 Cálculo del coeficiente de chi cuadrado (Chi o χ^2)

| Cálculo del coeficiente de chi cuadrado (Chi o χ^2) | | | | | |
|---|----------------------|---------------------|-------|--------------------|-----------------------|
| RESPUESTA | CASOS OBSERVADOS (O) | CASOS ESPERADOS (E) | O-E | (O-E) ² | (O-E) ² /E |
| SI | 290 | 320.4 | -30.4 | 924.16 | 2.9 |
| | 310 | 320.4 | -10.4 | 108.16 | 0.34 |
| | 340 | 320.4 | 19.6 | 384.16 | 1.2 |
| | 298 | 320.4 | -22.4 | 501.76 | 1.7 |
| | 364 | 320.4 | 43.6 | 1900.96 | 5.93 |
| NO | 109 | 78.6 | 30.4 | 924.4 | 11.8 |
| | 89 | 78.6 | 10.4 | 108.16 | 1.4 |
| | 59 | 78.6 | -19.6 | 384.16 | 4.9 |
| | 101 | 78.6 | 22.4 | 501.76 | 6.4 |
| | 35 | 78.6 | -43.6 | 1900.96 | 24.2 |
| | | | 0.0 | | |
| Coeficiente de Chi cuadrado | | | | | 60.77 |

Fuente: Encuesta

Elaborado Por: Andrés Andino

Determinación de Grados de Libertad

$$gl = (\text{número de filas} - 1) \times (\text{número de columnas} - 1)$$

$$gl = (5 - 1) \times (2 - 1)$$

$$gl = (4) \times (1)$$

$$gl = 4$$

Ubicación al valor que debía haber asumido χ^2 con la determinación de los grados de libertad 4 y 5% de error del valor que es igual a 9,49

$$\chi^2 = 60.77$$

$$gl = 4$$

$$e = 0.05$$

$$k = 9.49$$

$$H1 = 60.77 > 9.49$$

Hipótesis de trabajo.

- El Estado de Necesidad incide en El Exceso De Velocidad En Las Infracciones De Tránsito.

Hipótesis Nula.

- El Estado de Necesidad no incide en El Exceso De Velocidad En Las Infracciones De Tránsito.

En consecuencia, se prueba la hipótesis, de los datos y resultados obtenidos, se llega a verificar que la hipótesis planteada, “El Estado de Necesidad inciden en El Exceso De Velocidad En Las Infracciones De Tránsito.”

Del resultado obtenido del cálculo de Chi cuadrado, al 5% con 4 gl es igual a 9.49, con un nivel de significación del 5%; y los grados de libertad de 4 gl; el Chi cuadrado tabular es de 60.77, representada en la Campana de Gauss a continuación:

Campana de Gauss (verificación de hipótesis)

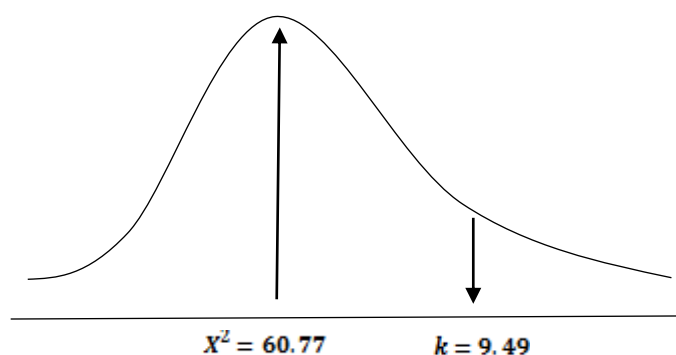


Gráfico No. 14 Campana de Gauss (verificación de hipótesis)

Fuente: Encuestas

Elaborado Por: Andrés Andino

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES:

- La presente investigación se inició planteando el objetivo de establecer de qué manera incide el estado de necesidad y el exceso de velocidad en las infracciones de tránsito en el cantón Ambato, para determinar el índice de accidentes en relación al desconocimiento de los del estado de necesidad en una emergencia al conducir.
- Los conductores que circulan por el casco vial de la ciudad de Ambato, carecen de los conocimientos necesarios a cerca del estado de necesidad y de las infracciones de tránsito caudas por el exceso de velocidad al conducir y de su incidencia en los accidentes de tránsito.
- Importante es señalar que el 62,8%, de los encuestados que en este caso fueron Profesionales del Derecho y conductores profesionales y no profesionales que circulan por las calles y avenidas de la ciudad de Ambato han sido víctimas o han estado implicadas en algún accidente de tránsito.
- Se establece que las infracciones de tránsito que más inciden en un accidente de tránsito son con un 53.1%, velocidad excesiva.
- Se concluye finalmente que la investigación es factible puesto que existe apoyo tanto de la Universidad Técnica de Ambato, Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales, Profesionales del Derecho inscritos en el foro de abogados del cantón Ambato como de los conductores tanto profesionales como no profesionales de la Ciudad de Ambato.

RECOMENDACIONES:

- De las conclusiones expuestas, se recomienda dictar talleres para capacitar a los choferes tanto profesionales como no profesionales de la Ciudad de Ambato, en el ámbito de las infracciones de tránsito y su modo de actuar ante una emergencia y su incidencia en la ocurrencia de accidentes de tránsito.
- La garantía del conocimiento en materia de tránsito, permitirá disminuir el índice de accidentes de tránsito en el Cantón Ambato.
- Es fundamental profundizar la temática de prevención de accidentes de tránsito, puesto que es de vital importancia disminuir los índices de accidentalidad vial y con la capacitación adecuada del estado de necesidad y las infracciones de tránsito puntualizando el exceso de velocidad al conducir contribuirá afirmativamente a aquello.
- En el marco jurídico de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se recomienda capacitar en temas inherentes a la Ley, por lo que es factible implementar una norma relacionada al tema planteado para minimizar riesgos y accidentes de tránsito al conducir, en el cantón Ambato.
- Se recomienda finalmente que la investigación es posible a realizarse, existiendo el apoyo incondicional de la Universidad Técnica de Ambato, del Área Administrativa, de los estudiantes, de los Choferes Profesionales y Abogados del cantón Ambato.

CAPITULO VI

PROPUESTA

Datos Informativos

TÍTULO: “AÑADIR UN ARTÍCULO A CONTINUACIÓN DEL ARTÍCULO 32 DEL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL PARA LA ÓPTIMA APLICACIÓN DEL ESTADO DE NECESIDAD.”

INSTITUCIÓN EJECUTORA: Universidad Técnica de Ambato, Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales, Carrera de Derecho.

BENEFICIARIOS: Profesionales del Derecho, conductores profesionales y no profesionales que transitan por las calles y avenidas del cantón Ambato.

TIEMPO ESTIMADO PARA LA EJECUCIÓN: 12 Meses.

UBICACIÓN: Provincia de Tungurahua, Cantón Ambato.

EQUIPO TÉCNICO RESPONSABLE: Investigador; Andrés Patricio Andino Carrión.

COSTOS:

Cuadro No. 15

| ACTIVIDADES | GASTOS |
|-----------------------------------|----------------|
| Asesoramiento Técnico Científico. | \$540 |
| Recurso Humano de Tránsito. | \$420 |
| Recursos Físicos. | \$330 |
| Materiales de Oficina. | \$60 |
| TOTAL | \$1.350 |

Antecedentes de la Propuesta

Los resultados de la investigación evidencian que, en las calles y avenidas de la ciudad de Ambato, se han producido varias infracciones de tránsito especialmente por el exceso de velocidad, pero en su mayoría se han encontrado en un estado de emergencia donde los conductores quienes han violado la ley, se han visto en la posición de ponderar un bien por otro en este caso, uno de mayor importancia como puede ser el bienestar o la vida de un ser humano. Estos conductores son producto de causas de naturales que inciden en la conducción, esto indica que, dentro de las normas y leyes de prevención de accidentes de tránsito, no se contemple una respuesta eficaz y oportuna para evitar dichas infracciones para disminuir de esta manera la injusticia en el Ecuador.

En cuanto a los Profesionales del Derecho inscritos en el Foro de Abogados del cantón Ambato, no tienen un artículo puntual donde en su defensa le permita justificar de manera concreta la inculpabilidad de su cliente, existiendo casos donde logran conseguir las pruebas que verifican la inocencia del conductor el juez o jueza no dan paso a esto.

En cuanto a los conductores profesionales y no profesionales que transitan por las vías de la ciudad de Ambato, no adaptan las condiciones de su persona para con la conducción, es decir en cualquier condición que éstos se encuentren, conducen, descuidando de esta manera los posibles accidentes que se puedan dar.

A nivel de la provincia del País y obviamente de la Provincia de Tungurahua, no existe ningún tipo de campaña que promueva una capacitación adecuada en cuanto al Estado de Necesidad que inciden en las infracciones de tránsito en el exceso de velocidad es por ello que siguen ocurriendo y los índices de aquello siguen aumentando cada día más, así mismo se desconoce de la existencia de un manual o reglamento preventivo para evitar esta problemática.

En general, el estudio, determinó, que los conductores profesionales y no profesionales desconocen de alguna manera el estado de necesidad y el exceso de velocidad en las infracciones de tránsito encontrándose de esta manera expuestos a muchas injusticias generando accidentes de esta índole.

Consecuentemente, evidenciada la vulnerabilidad de los conductores ante una posible eventualidad de defensa por parte de los Abogados, la investigación requiere para su vinculación efectiva a la realidad de la realización de campañas sobre los casos en donde se aplicaría el Estado de Necesidad, y cómo prevenir accidentes, mismas que brinden herramientas acordes a la realidad de este grupo, para reducir los índices de injusticia por motivos de tránsito.

Justificación.

El punto de partida de esta propuesta es considerar la vulneración del principio de ponderación de los derechos que están en juego. El necesitado debe estar en una situación tal que no le quede sino la posibilidad de perjudicar el bien jurídico de un tercero.

Este requerimiento fundamental puede provenir de la acción de un hombre o de las fuerzas de la naturaleza. Si "A" reacciona contra "C" quien inconsultamente fue hipnotizado con el propósito de atacarlo, obra en estado de necesidad. Igual situación se dará, si se daña la propiedad ajena para guarecerse dentro de ella, cuando se quiere eludir la fuerza de un vendaval que, de otro modo, dañaría nuestra integridad física. En el primer caso, no hay acción en el atacante, pero sí en el hipnotizador; el segundo caso, corresponde a un ejemplo en el que el peligro proviene de la naturaleza.

Sólo si el apremio es real, hay necesidad de evitarlo; de lo contrario, estaríamos frente a un estado de necesidad putativo que, salvo casos excepcionales, no eximirá de pena.

La situación de necesidad proviene del "peligro" señalado en el código. Ello no significa que cualquier situación peligrosa genere un estado de necesidad; pues, si ésta es originada por el comportamiento delictuoso del propio agente, no hay estado peligroso en el sentido jurídico-penal puntualizado; ya que el sujeto estaría obligado a soportar las consecuencias de su actuar originario (así, el asesino que por escapar de la policía causa destrozos en la propiedad de terceros, nunca, por más preocupante que sea su condición, podría alegar que los daños los ejecutó en estado de necesidad).

Tampoco configura un peligro la representación de quien realmente se ve constreñido por un mal inminente no desvalorado como tal por la comunidad jurídicamente organizada. Así, el malestar y los temores de quien sufre el rigor del acuartelamiento por servicio militar obligatorio no meritan la deserción en estado de necesidad. Los castigos disciplinarios y el agotamiento físico impuesto al soldado carecen de juicio disvalioso jurídico-penalmente relevante y son más bien valorados positivamente aunque, en concreto, constituyan un mal.

Cualquier bien jurídico individual tutelado por el Estado puede ser protegido en situación de necesidad. La ley enumera, primero y a título de ejemplo, "la vida, la integridad corporal, la libertad" y, luego, mediante una fórmula general dice " u otro bien jurídico".

Estando expresamente admitido el auxilio de un tercero, el aborto terapéutico del nos parece un caso perfectamente subsumible dentro del estado de necesidad justificante; por tanto, su inclusión como tipo permisivo independiente, resulta hoy sobranter. (En el que no se preveía expresamente el auxilio necesario en favor de terceros).

La acción necesaria en beneficio ajeno puede revestir la modalidad denominada colisión de deberes. Se presenta esta colisión cuando, por la necesidad apremiante de salvaguardar un bien jurídico de otro, se infringe simultáneamente un deber de socorro (quien, siendo médico y bombero a la vez, tiene que operar de emergencia a un accidentado y, en el trayecto al hospital, debe salvar la vida a un niño que corre el riesgo inminente de morir abrasado por un incendio descomunal). Basta que se cumpla con uno de los deberes (cualquiera de ellos) para quedar liberado del otro. Suele distinguirse entre el conflicto de deberes justificante y el exculpante; el primero se dará si se sacrifica el deber de menor valor; el segundo, cuando ambos valores son equivalentes.

Objetivos

General:

- Añadir un artículo a continuación del artículo 32 del Código Orgánico Integral Penal para la óptima aplicación del estado de necesidad.

Específicos:

- Diseñar un artículo a continuación del artículo 32 del Código Orgánico Integral Penal para la óptima aplicación del estado de necesidad.
- Difundir un artículo a continuación del artículo 32 del Código Orgánico Integral Penal para la óptima aplicación del estado de necesidad.

Análisis de Factibilidad

Política

La Universidad Técnica de Ambato conjuntamente con la Carrera de Derecho, prestarán su respaldo para presentar este proyecto, ya que es importante que se ejecute en el cantón Ambato.

Socio-Cultural

Con esta propuesta estamos seguros que los conductores tanto profesionales como no profesionales y los Abogados van a tener una orientación adecuada sobre el estado de necesidad y el exceso de velocidad en las infracciones de tránsito

Tecnológica

En término general es factible ya que se aplica al proceso a través del cual los seres humanos diseñan herramientas y máquinas para incrementar su control y su comprensión del entorno material.

El mundo de la tecnología ha evolucionado en forma fantástica y ha permitido un adelanto abismal en el campo de las ciencias jurídicas, por cuanto tenemos leyes, reglamentos, códigos, civiles, penales, de tránsito, procedimientos, en internet, etc.

Organizacional

La Universidad Técnica de Ambato, Carrera de Derecho están en la suficiente capacidad de llevar a cabo esta propuesta de difundir y aplicar las normas y el estado de necesidad y el exceso de velocidad en las infracciones de tránsito

Equidad de Género.

Para la ejecución de esta propuesta se contará con personal capacitado con sujeción a la paridad de género respetando la igualdad y equidad de género que consagra nuestra Constitución.

Ambiental

En la presente propuesta se ha tomado en cuenta el tema del cuidado ambiental, ya que la misma no contiene actividades que puedan perjudicar al medio ambiente, respetando así derechos constitucionales como el vivir en un medio ambiente sano.

Fundamentación Legal

A lo largo de este proyecto de investigación se ha pretendido de mejor manera llegar al lector y sea de su fácil entendimiento el objetivo explicativo acerca del tema principal, de la misma manera amparándome en las leyes del Ecuador, Constitución de la República del Ecuador, el Código Orgánico Integral Penal y la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que en relación

tienen el libre transporte terrestre, regulando a su vez todo tipo de conducta que llegue afectar a la sociedad.

Desarrollo de la Propuesta

La propuesta se encuentra dividida en dos partes, debido a que la misma como primera parte es añadir un artículo a continuación del artículo 32 del Código Orgánico Integral Penal para la óptima aplicación del estado de necesidad.; y la segunda parte en cambio se trata de Elaborar una un artículo a continuación del artículo 32 del Código Orgánico Integral Penal para la óptima aplicación del estado de necesidad., para su presentación ante las autoridades competentes, por lo manifestado a continuación se detalla el contenido de la presente propuesta:

PRIMERA PARTE

Desarrollo del objetivo específico 1 de la propuesta: Añadir un artículo a continuación del artículo 32 del Código Orgánico Integral Penal para la óptima aplicación del estado de necesidad



AÑADIR UN ARTÍCULO A CONTINUACIÓN DEL ARTÍCULO 32 DEL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL PARA LA ÓPTIMA APLICACIÓN DEL ESTADO DE NECESIDAD.

CONSIDERANDO:

Que, la Constitución de la República del Ecuador, en su Art. 394. Instituye que el Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias.

Que, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su Art. 5 establece que el Estado controlará y exigirá la capacitación integral, permanente, la formación tecnificación a conductoras y conductores profesionales y no profesionales y el estricto cumplimiento del aseguramiento social; así también el Art 29, numeral 17 que el Estado Promoverá y mantendrá campañas masivas de educación, concienciación, prevención y capacitación en temas relacionados con la movilidad, tránsito, seguridad vial y medio ambiente y, editar y supervisar las publicaciones oficiales relacionadas con el sector.

CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL

SECCIÓN SEGUNDA

ANTI JURIDICIDAD

Artículo 32.- Estado de Necesidad. - Existe estado de necesidad cuando la persona, al proteger un derecho propio o ajeno, cause lesión o daño a otra, siempre y cuando se reúnan todos los siguientes requisitos:

1. Que el derecho protegido esté en real y actual peligro.
2. Que el resultado del acto de protección no sea mayor que la lesión o daño que se quiso evitar.
3. Que no haya otro medio practicable y menos perjudicial para defender el derecho.

ARTÍCULO AÑADIDO AL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL.

Artículo 33.- Aplicación del Estado de Necesidad. - La normativa tiene por objeto contribuir a la prevención de accidentes de tránsito, la justificación real de un daño causado, así como a la capacitación y concientización de los conductores en cuanto a los factores de riesgo al conducir, a través de métodos y técnicas adecuadas según las necesidades y requerimientos.

Si una persona que se encontrare conduciendo y ha sobrepasado el límite de velocidad por razones de precautelar la vida de un tercero, se le permitirá la justificación de la infracción cometida y el juez tomará en cuenta las pruebas presentadas por el acusado para así precautelar la vida y la justicia de los ciudadanos.

SEGUNDA PARTE

Desarrollo del objetivo específico 2 de la propuesta: Difundir un artículo a continuación del artículo 32 del Código Orgánico Integral Penal para la óptima aplicación del estado de necesidad

Información a difundir:

1. Estado de Necesidad.
2. Infracciones de tránsito.
3. Leyes de tránsito.
4. CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL

Medio de difusión:

Medios primarios (medios propios): están ligados al cuerpo humano. No necesitan el empleo de técnica alguna para la comunicación, que a su vez es sincrónica. En este caso se utilizará la narración del investigador.

| ACTIVIDAD | ENCARGADO | TIEMPO | DETALLE |
|--|--------------------------------------|------------|---|
| 1. Recepción | Colaborador | 25 minutos | Recibir a los asistentes, y entrega de material de información |
| 2. Bienvenida | Ejecutor de la propuesta | 15 minutos | Agradecimiento por la presencia |
| 3. Desarrollo de la difusión de la información | Ejecutor de la propuesta | 45 minutos | Exposición del tema. |
| 4. Preguntas | Asistentes. Ejecutor de la Propuesta | 20 minutos | Los Asistentes podrán hacer preguntas al Ejecutor de la propuesta |

| | | | |
|---|--------------------------|------------|---|
| 5. Conclusiones | Ejecutor de la Propuesta | 10 minutos | Aspectos relevantes del tema |
| 6. Presentación de la Normativa para maximizar la justicia en la aplicación del estado de necesidad y el exceso de velocidad en las infracciones de tránsito en el cantón Ambato. | Ejecutor de la Propuesta | 10 minutos | Manual para minimizar riesgos y accidentes de tránsito al conducir, en el cantón Ambato |
| 7. Despedida | Ejecutor de la Propuesta | 5 minutos | Agradecimiento y salida |

Cuadro No. 16

Fuente: Objetivo N° 2 de la propuesta

Elaborado Por: Andrés Andino

RECOMENDACIONES:

- De las conclusiones expuestas, se recomienda dictar talleres para capacitar a los choferes tanto profesionales como no profesionales de la Ciudad de Ambato, en el ámbito de las infracciones de tránsito y su modo de actuar ante una emergencia y su incidencia en la ocurrencia de accidentes de tránsito.
- La garantía del conocimiento en materia de tránsito, permitirá disminuir el índice de accidentes de tránsito en el Cantón Ambato.
- Es fundamental profundizar la temática de prevención de accidentes de tránsito, puesto que es de vital importancia disminuir los índices de accidentalidad vial y con la capacitación adecuada del estado de necesidad y las infracciones de tránsito puntualizando el exceso de velocidad al conducir contribuirá afirmativamente a aquello.
- En el marco jurídico de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se recomienda capacitar en temas inherentes a la Ley, por lo que es factible implementar una norma relacionada al tema planteado para minimizar riesgos y accidentes de tránsito al conducir, en el cantón Ambato.

Metodología, Modelo Operativo de la Propuesta

OBJETIVO: Diseñar la Normativa para maximizar la justicia en la aplicación El Estado De Necesidad Y El Exceso De Velocidad En Las Infracciones De Tránsito en el cantón Ambato.

| ACTIVIDAD | TIEMPOS | | | | | | | | | | | | | | | | RESPONSABLES | MATERIALES | PARTICIPANTES | COSTOS | |
|---|---------|---|---|---|-------|---|---|---|-------|--|---|---|-------|---|--|--|--------------|---------------|--|---------------------------|--------|
| | MES 1 | | | | MES 2 | | | | MES 3 | | | | MES 4 | | | | | | | | |
| Recolectar Información. | x | | | | | | | | | | | | | | | | | Andrés Andino | Internet Libros Impresiones | Investigador | \$300 |
| Selección de personal para trabajar en la elaboración de la normativa | | x | x | x | | | | | | | | | | | | | | Andrés Andino | Internet Hojas de vida. Experiencia | Profesional en el área. | \$3500 |
| Gestionar Financiamiento | | | | | | x | x | x | | | | | | | | | | Andrés Andino | Proformas de crédito | Ejecutor de la propuesta. | \$150 |
| Elaboración de la Normativa para maximizar la justicia en la aplicación del estado de necesidad y el exceso de velocidad en las infracciones de tránsito en el cantón Ambato. | | | | | | | | | | | x | x | x | x | | | | Andrés Andino | Computadora Internet Impresora Libros Revistas enciclopedias | Ejecutor de la propuesta. | \$200 |

Cuadro No. 17 Modelo Operativo de la Propuesta

Fuente: Objetivos de la propuesta.

Elaborado Por: Andrés Andino

Modelo Operativo de la Propuesta

OBJETIVO: Difundir la Normativa para maximizar la justicia en la aplicación del el estado de necesidad y el exceso de velocidad en las infracciones de tránsito en el cantón Ambato.

| ACTIVIDADES | TIEMPO | | | | | | | | | | | | RESPONSABLES | MATERIALES | PARTICIPANTES | COSTOS | | | | | |
|--|--------|---|---|-------|---|---|-------|---|---|-------|---|---|--------------|------------|---------------|--------------------------------|--------------|---------------|------------------------|---|------|
| | MES 1 | | | MES 2 | | | MES 3 | | | MES 4 | | | | | | | | | | | |
| Gestionar Materiales informativos | x | x | x | | | | | | | | | | | | Andrés Andino | Internet, Libros, Impresiones | Investigador | \$300 | | | |
| Identificar beneficiarios del proyecto. | | | | x | x | x | x | | | | | | | | Andrés Andino | Llamadas telefónicas, internet | Investigador | \$180 | | | |
| Preparación de invitaciones. | | | | | | | | x | x | | | | | | Andrés Andino | Oficios | Investigador | \$120 | | | |
| Gestionar local para difusión. | | | | | | | | | | x | x | x | | | Andrés Andino | Proformas de crédito | Investigador | \$100 | | | |
| Difundir la Normativa para maximizar la justicia en la aplicación del el estado de necesidad y el exceso de velocidad en las infracciones de tránsito en el cantón Ambato. | | | | | | | | | | | | | | x | x | x | x | Andrés Andino | Volantes y publicidad. | Investigador, Director de la Agencia Nacional de Tránsito, GADMA. | \$75 |

Cuadro No. 18 Modelo Operativo de la Propuesta

Fuente: Objetivos de la propuesta.

Elaborado Por: Andrés Andino

PREVISIÓN DE LA EVALUACIÓN

| EVALUACIÓN | |
|-----------------------------|--|
| PREGUNTAS | |
| ¿Quiénes solicitan evaluar? | - Ejecutor de la Propuesta |
| ¿Por qué evaluar? | -Verificar el impacto de propuesta |
| ¿Para qué evaluar? | -Constatar la efectividad con la que se está efectuando la propuesta. |
| ¿Qué evaluar? | -Calidad de la propuesta. -Efectividad del reglamento. -Competencias adquiridas. |
| ¿Quién evalúa? | -Ejecutor de la Propuesta |
| ¿Cuándo evaluar? | -Cada semana |
| ¿Cómo evaluar? | -Herramientas -Técnicas |
| ¿Con qué evaluar? | -Test -Hojas de ruta -Cuestionarios -Notas |

Cuadro No. 19 Prevención de la Evaluación

Fuente: Investigación.

Elaborado Por: Andrés Andino

BIBLIOGRAFÍA

1. (2012). *Agencia Nacional de Tránsito*. Quito - Ecuador. *Agencia Nacional de tránsito*. (20 de noviembre de 2013). Obtenido de <http://www.ant.gob.ec/>
2. AUTO-ESCUELA SKALA. (2006). *Manual de Normas, Señales y Seguridad Vial 3*. Madrid – España: Pons S.L.
3. CAIZA, Á. A. (2012). *Curso Básico para los tipos de licencia de conductores profesionales Segunda ed.*). Riobamba - Ecuador: Editext.
4. CIFUENTES, C. F. (2011). *Seguridad al Conducir*. Buenos Aires - Argentina.
5. COVIAL. (2013). *Estadísticas de Accidentes de tránsito*. Quito - Ecuador.
6. *Departamento de Estadística Jefatura de Tránsito de Tungurahua*. (2013). *Accidentes y Mortalidad*. Ambato - Ecuador.
7. *Diccionario Jurídico Básico (Segunda ed.)*. (2007). Madrid: Colex.
8. *Ecuador, Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional y la Comisión de Tránsito del Ecuador*. (2012). *Accidentes de Tránsito*. Quito Ecuador.

9. EL COMERCIO. (05 de marzo de 2013). El Alcohol, tercera causa de accidentes. pág. 18.
10. EL UNIVERSO. (08 de enero de 2014). Cada 2 horas alguien muere en vías del país. pág. 8.
11. ENCALADA, M. (2009). *El Conductor Seguro*. Santiago - Chile: Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito.
12. GAMBOA, F. (2010). *Factor de Reacción en los Accidentes de Tránsito*. Cuenca - Azuay.
13. JUAREZ, J. (2009). *Límites de Velocidad*. San Juan - Costa Rica.
14. LÓPEZ, M. A. (2012). *Accidentalidad por Velocidad Inadecuada*. Quito - Ecuador:
15. Editext Diseño de Impresión.
16. Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (20 de noviembre de 2013). Obtenido de <http://www.obraspublicas.gob.ec/el-ministerio>
17. Organización Mundial de la Salud (OMS). (2006). *Programas de control de accidentes de tránsito*. Estados Unidos: Publicaciones O.M.S.
18. Universidad del Valle. (20 de noviembre de 2013). Obtenido de <http://saludocupacional.univalle.edu.co/factoresderiesgocupacionales.htm>

CUERPOS LEGALES

1. *Constitución de la República del Ecuador*. (2008). Quito - Ecuador: Corporación de Estudios y Publicaciones.
2. *Código Orgánico Integral Penal*. (2014). Quito – Ecuador: Corporación de Estudios y Publicaciones.
3. *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. (2012). Quito - Ecuador: Corporación de Estudios y Publicaciones.
4. *Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. (2012). Quito - Ecuador: Corporación de Estudios y Publicaciones.
5. *Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización*. (2012). Quito - Ecuador: Corporación de Estudios y Publicaciones. Registros Oficiales

LINKOGRAFIA

1. www.derechoecuador.com
2. www.revistajudicial.com
3. www.gacetasjudiciales.com
4. www.diccionariojuridicosen.com
5. <https://el-punto-penal.blogspot.com>
6. <http://dspace.uazuay.edu.ec>
7. <https://jorgemachicado.blogspot.com>

ANEXOS

ENCUESTAS



Boleta de encuesta validada a ser aplicada a los conductores profesionales y no profesionales que transitan por el Cantón Ambato y a los Profesionales del Derecho inscritos en el Foro de Abogados de Ambato.

| Fecha | día | mes | año | |
|-------|-----|-----|-----|--|
| | | | | |

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES

Objetivo: Establecer de qué manera incide el estado de necesidad y el exceso de velocidad en las infracciones de tránsito.

Señale con una X solo una de las respuestas.

1.- ¿Conoce usted el concepto del Estado de Necesidad?

SI () NO ()

2.- ¿Sabe en qué momento se efectuaría el Estado de Necesidad?

SI () NO ()

3.- ¿Cree usted que el Estado de Necesidad incide en los accidentes de tránsito?

SI () NO ()

4.- ¿Conoce la importancia del Estado de Necesidad para mejorar la justicia en el país?

SI () NO ()

5.- ¿Cree usted que teniendo en cuenta el Estado de Necesidad disminuirá con el alto índice de las multas de tránsito?

SI () NO ()

6.- ¿Conoce usted los límites de velocidad?

SI () NO ()

7.- ¿Ha estado en algún conflicto penal por exceder el límite de velocidad?

SI () NO ()

8.- ¿Cree usted que incidió algún factor para que incurra en alguna normativa de tránsito?

SI () NO ()

9.- ¿Estaría usted de acuerdo en implementar una norma donde el juez permita justificar de forma clara y concisa por qué usted ha cometido algún tipo de infracción?

SI () NO ()

GLOSARIO DE TÉRMINOS

Alegato: Escrito en el cual el abogado expone las razones que sirven de fundamento al derecho de su representado, impugnando a las de la parte contraria.

Aprehensión: Detención o captura de una persona o cosa, especialmente de una mercancía ilegal: la policía ha confirmado la noticia de la aprehensión de una banda de delincuentes.

Caso fortuito: El suceso inopinado, que no se puede prever ni resistir. El Código Civil lo define, en el art. 1.105, como "aquellos sucesos que no hubieran podido preverse; o que, previstos, fueran inevitables". En Derecho Penal el caso fortuito constituye circunstancia eximente de la responsabilidad en los delitos o faltas.

Circunstancias eximentes: Aquellas particularidades de la acción o de la omisión que imprimen, al acto definido como delito, cierto carácter que lo justifica o que determina la impunidad del agente.

Deliberar: Considerar, examinar, ponderar, pesar, decidir una cuestión, un asunto. Consultar con otros para llegar a una decisión.

Deponer: Declarar ante un tribunal, juez o autoridad judicial.

Factor Vehicular: Este factor está integrado por el móvil que circula por la vía pública, vehículo motor o tracción a sangre o tracción mecánica. El vehículo debe contar con una serie de requisitos de seguridad activa y pasiva para poder circular en perfectas condiciones de estado por la vía pública.

Impericia: Falta de conocimiento o de la práctica que cabe exigir a uno en su profesión, arte u oficio. Torpeza. Inexperiencia.

Inimputabilidad: Condición de la persona que en el momento de la acción u omisión no tiene la capacidad para comprender la criminalidad o ilicitud del acto o de la omisión, por diversos motivos. De determinarse que la persona imputada no tenía dicha capacidad, se considera inimputable es decir no responsable criminalmente, por lo que nunca se le podría someter al proceso criminal por tal delito.

Lesión negligente: Toda persona que negligentemente ocasione a otra una lesión corporal que requiera hospitalización, tratamiento prolongado o genere un daño permanente o lesiones graves.

Minoridad: Según la ley, aquella edad que incapacita todavía a una persona para poder disponer de sí, gobernar sus bienes, etc. En el ámbito criminal se considera menor de edad a toda persona natural menor de 18 años.

Occiso: Significa muerto violentamente, por lo que no es aplicable a una persona que muere por enfermedad ni por otra causa no violenta.

Orden de allanamiento: Una orden de allanamiento o registro es el mandamiento expedido a nombre de El Pueblo de Puerto Rico, firmado por un magistrado y dirigido a un funcionario del 86 orden público, agente de rentas internas, o inspector de contribución sobre ingresos, dentro de las funciones de su cargo, ordenándole que proceda a buscar y ocupar determinada propiedad mueble y traerla al magistrado.

Presunción. Conjetura. Indicio. Decisión legal salvo prueba en contrario. Hay dos especies de presunción, a saber: una determinada por la ley, que se llama presunción legal o de derecho, y otra que forma el juez, por las circunstancias, antecedentes, concomitantes o subsiguientes al hecho principal que se examina, y se llama presunción del hombre (Art. 1.249 CC). La primera es de dos clases; pues o tiene tal grado de fuerza que contra ella no se admite prueba, y entonces se llama presunción juris et de jure, de derecho y por derecho; o sólo se considera cierta mientras no se pruebe lo contrario, y en tal caso se llama presunción juris tantum.

Portación: Significa la posesión inmediata o la tenencia física de un arma, cargada o descargada, sobre la persona del portador, entendiéndose también cuando no se esté transportando un arma de conformidad a como se dispone en la Ley.

Querrela: Acto por el que el fiscal o un particular ejercen ante un juez o un tribunal la acción penal contra quienes se estiman responsables de un delito.

Remisorio: Dícese de lo que tiene virtud o facultad de remitir, perdonar o conmutar.

Tentativa: Existe tentativa cuando una persona realiza acciones o incurre en omisiones inequívoca e inmediatamente dirigidas a iniciar la ejecución de un delito el cual no se consuma por circunstancias ajenas a su voluntad.

PAPER

EL ESTADO DE NECESIDAD Y EL EXCESO DE VELOCIDAD EN LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO

Autor: Andrés Patricio Andino Carrión

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO

Resumen:

El trabajo de titulación con el tema “EL ESTADO DE NECESIDAD Y EL EXCESO DE VELOCIDAD EN LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO” plantea una mejor aplicación en la normativa tanto dentro del Código Orgánico Integral Penal como en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial garantizando el bienestar de las y los conductores que transiten por el cantón de Ambato provincia de Tungurahua.

Es necesario partir indicando, que las causas de justificación eliminan el injusto para todos, de manera que quienes están en el círculo de los acontecimientos, no pueden ser perjudicados posteriormente.

Para Borja Mapelli Caffarena *“se trata de situaciones en que el legislador considera más útil tolerar el delito que castigarlo, aun conociendo que existe una infracción y que hay personas que pudieran responder (...)”* (DONNA, 1978).

Una vez entendida las causas de justificación como ciertas circunstancias que eximen de responsabilidad al autor, es necesario indicar lo que se menciona en el artículo 30 del Código Orgánico Integral Penal el mismo que indica que las causas de exclusión de la antijuridicidad serán entendidas como que si *“No existe infracción penal cuando la conducta típica se encuentra justificada por estado de necesidad o legítima defensa.*

Tampoco existe infracción penal cuando se actúa en cumplimiento de una orden legítima y expresa de autoridad competente o de un deber legal.” (Código Orgánico Integral Penal, 2014)

El exceso de velocidad en las infracciones de tránsito en nuestro país están completamente detalladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por lo tanto una persona que incurra en cualquiera de ellas, tendrá ya prevista una sanción. En muchos casos quien va manejando ha presenciado algún tipo de situación de emergencia y se ha visto en la necesidad de superar el límite de velocidad por precautelar un bien o derecho de mayor jerarquía por ejemplo la vida o el bienestar de una persona. El autor será notificado por la infracción que cometió y quedará a decisión del juez si la prueba de la parte autora justifica o no su desacato.

El presente trabajo de titulación está encaminado hacia la problemática que viven a diario muchos conductores profesionales en los juzgados sin que se les permita una justificación clara y verdadera para no recibir la multa prescrita en la ley.

Todas las personas estamos en la libertad plena de nuestra defensa ante cualquier problema suscitado, por lo tanto, el estudio de esta norma sobre todo el Artículo 32 del Código Orgánico Integral Penal debe ser de total aplicación.

PAPER

THE STATE OF NECESSITY AND SPEEDING IN TRAFFIC VIOLATIONS

Author: Andrés Patricio Andino Carrión

TECHNICAL UNIVERSITY OF AMBATO

Abstract:

The titling work with the theme "THE STATE OF NECESSITY AND SPEEDING IN TRAFFIC VIOLATIONS" proposes a better application in the regulations both within the Integrated Criminal Code and in the Organic Law of Land Transport, Traffic and Road Safety, guaranteeing the welfare of the and drivers who travel through the canton of Ambato province of Tungurahua.

It is necessary to start by indicating that the causes of justification eliminate the unjust for all, so that those who are in the circle of events, can't be harmed later.

For Borja Mapelli Caffarena "these are situations in which the legislator considers it more useful to tolerate the crime than to punish him, even knowing that there is an infraction and that there are people who could respond..." (DONNA, 1978).

Having understood the causes of justification as certain circumstances that exempt the author from liability, it is necessary to indicate what is mentioned in article 30 of the Code of Criminal Integral, which indicates that the causes of exclusion of the provisions will be understood as if "There is no criminal offense when the typical conduct is justified by a state of necessity or self-defense.

There is also no criminal offense when acting in compliance with a legitimate and express order of competent authority or a legal duty. "(Code of Criminal Organic Comprehensive, 2014)

The excess speed in traffic violations in our country are fully detailed in the Organic Law of Land Transport, Traffic and Road Safety, therefore a person who incurs in any of them, will already be provided for a sanction. In many cases those who are driving have witnessed some type of emergency situation and have been forced to overcome the speed limit by guarding a good or higher level of law, for example the life or welfare of a person. The author will be notified for the infraction that he committed and will remain at the judge's decision if the proof of the author justifies or not his contempt.

The present titling work is directed towards the problem that many professional drivers live daily in the courts without being allowed a clear and true justification for not receiving the fine prescribed by law.

All persons are in full freedom of our defense against any problem raised, therefore, the study of this rule especially Article 32 of the Code of Criminal Comprehensive Organic must be fully applicable.

INTRODUCCIÓN

Se considera de forma prácticamente unánime que el artículo 32 del Código Orgánico Integral Penal, establece una causa de justificación. Ello quiere decir que la exclusión de la pena en casos de lesión de propiedad ajena para salvar intereses de mayor cuantía es considerada como expresiva de un permiso y de un deber de tolerancia correlativo. En otras palabras: de acuerdo con el artículo 10 número 7 CP, la necesidad propia (o ajena) puede otorgar un "derecho" de lesionar la propiedad ajena no involucrada en la misma puesta en peligro. Pese a lo claro del problema de legitimación que le subyace -porque puede encontrarse obligado alguien no involucrado en una situación de peligro a sacrificar sus propios derechos para salvar intereses ajenos-, ello tiende a ser tematizado de forma estrecha en la literatura nacional y asumiendo las fórmulas legadas por los manuales tradicionales.

En parte, esto puede tener como explicación el aura de normalidad que una institución positiva y relativamente antigua como el estado de necesidad tiende a exhibir. Pero esa aura de normalidad es precisamente la que es engañosa.

Si una parte de la base que el principio central del derecho es el establecimiento de esferas de autonomía, es decir, el reconocimiento y aseguramiento de ámbitos de exclusividad (exclusividad sobre el cuerpo y sobre los bienes propios, "lo mío jurídico" en la filosofía del derecho de Kant) y, con ello, la concesión de un derecho general de exclusión sin consentimiento de ese ámbito de exclusividad (prohibición general de lesión), la explicación de la existencia de una facultad de salvar bienes propios mediante el uso o de la lesión de bienes ajenos es cualquier cosa menos autoevidente.

El estado de necesidad no es una institución que se deje integrar naturalmente al derecho como, por ejemplo, la legítima defensa, sino una aparente contradicción de su estructura central.

Una segunda fundamentación solo aparente del estado de necesidad puede denominarse "consecuencialismo". Esta forma de fundamentación invierte la estructura general de este: en vez de justificar las consecuencias que se siguen de una construcción dogmática por medio de la entrega de argumentos que sostengan la construcción dogmática, se afirma la necesidad de aceptar una cierta construcción dogmática justamente para llegar a las conclusiones en cuestión.

En el caso del estado de necesidad agresivo, no es inusual encontrar de esta forma contribuciones que afirman la propiedad justificante del estado de necesidad agresivo para negarle derechos de defensa al destinatario de la agresión. Un argumento formalmente consecuencialista de esta clase no puede ya por su estructura servir para la legitimación del estado de necesidad justificante. Precisamente aquello que debe ser legitimado es la denegación de derechos de defensa y la imposición de deberes de tolerancia al destinatario de la agresión. Ello significa, por una parte, que el argumento es circular. Por otra parte, el argumento pasa por alto el problema subyacente a la legitimación del estado de necesidad justificante. Si se asume que el derecho otorga fundamentalmente ámbitos formales de autonomía, entonces precisamente aquello que debe ser explicado es el reconocimiento de una excepción en el caso del estado de necesidad.

La intuición moral respecto de que el propietario de un bote debiera estar obligado a soportar el uso de este para salvar a alguien que de otra forma se ahogaría puede constituir un perjuicio plausible en la construcción del fundamento de la institución que lo permite, pero no puede ser en sí suficiente para legitimar ese fundamento.

METODOLOGÍA

Esta investigación es realizada fundamentalmente a través de La Encuesta, siento también una investigación exploratoria ya que se desconocía la magnitud del presente problema, de esta manera se obtuvo información

valiosa para su desarrollo, buscando manifestar el problema de una forma entendible para todas las personas y a la vez es explicativa realizando un extenso detalle del presente trabajo de titulación.

El trabajo de investigación propuesto se desarrolló a través encuestas a los conductores tanto profesionales como no profesionales y a los Profesionales del Derecho del Cantón Ambato, para luego utilizando la deducción inductiva y deductiva analizar e interpretar los resultados obtenidos.

Es una investigación Aplicada, pues estuvo encaminada a determinar directrices para la propuesta que se aplicó al problema planteado, para así contribuir con la disminución de los índices de accidentes de tránsito que se producen en el cantón Ambato.

Es documental e Investigativa, porque el trabajo se desarrolló tomando como base la información existente y mediante la investigación bibliográfica.

Según el Lugar constituye una investigación de campo puesto que la información se recabó directamente de la fuente y en el lugar de los hechos.

PROCEDIMIENTO

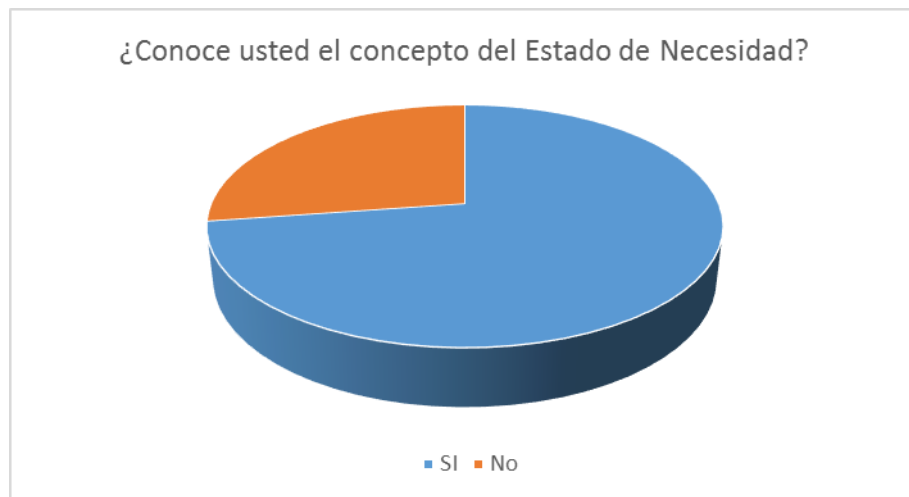
Es un estudio observacional en el cual el investigador busca recaudar datos por medio de un cuestionario prediseñado, y no modifica el entorno ni controla el proceso que está en observación. Los datos se obtienen a partir de realizar un conjunto de preguntas normalizadas dirigidas a una muestra representativa o al conjunto total de la población estadística en estudio, formada a menudo por personas, empresas o entes institucionales, con el fin de conocer estados de opinión, características o hechos específicos. El investigador debe seleccionar las preguntas más convenientes, de acuerdo con la naturaleza de la investigación.

La encuesta será aplicada en el Cantón Ambato, Provincia de Tungurahua a las siguientes personas:

- Conductores profesionales y no profesionales que transitan por el cantón Ambato.
- Profesionales del Derecho inscritos en el Foro de Abogados en el Cantón Ambato.

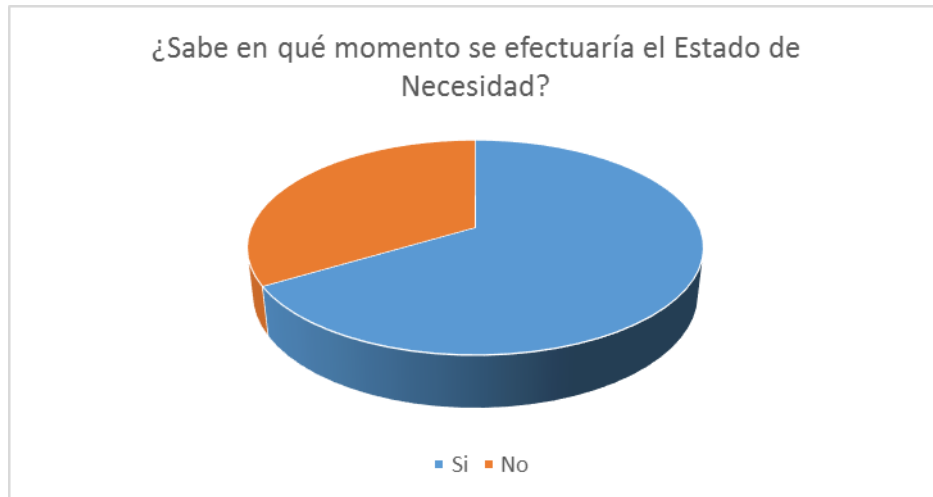
RESULTADOS

Los resultados obtenidos en la presente investigación son los siguientes:

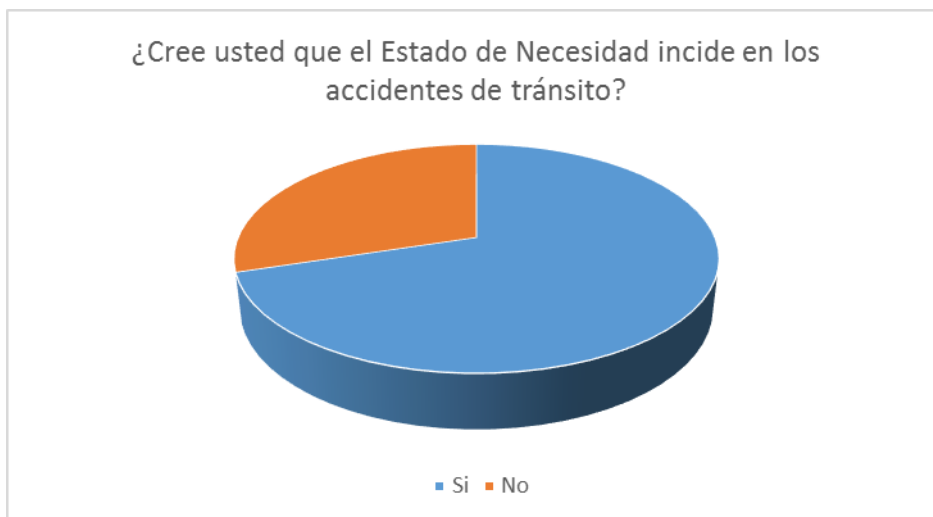


La presente investigación se inició planteando el objetivo de establecer de qué manera incide el estado de necesidad y el exceso de velocidad en las infracciones de tránsito en el cantón Ambato, para determinar el índice de accidentes en relación al desconocimiento de los del estado de necesidad en una emergencia al conducir.

La mayoría de los Profesionales del derecho han actuado según rige la ley en problemas de infracciones de tránsito.



Es importante señalar que el 62,8%, de los encuestados que en este caso fueron conductores profesionales y no profesionales que circulan por las calles y avenidas de la ciudad de Ambato han sido víctimas o han estado implicadas en algún accidente de tránsito sin tener oportunidad alguna de justificación.



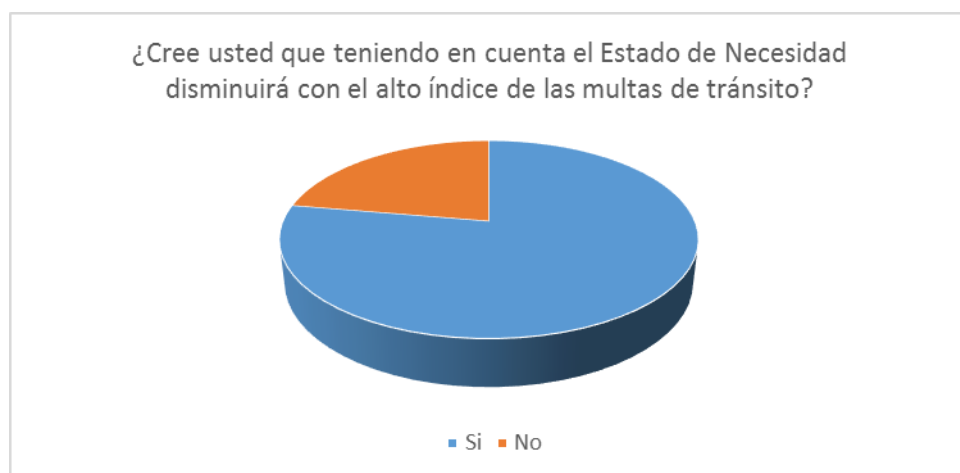
Los conductores que circulan por el casco vial de la ciudad de Ambato, carecen de los conocimientos necesarios a cerca del estado de necesidad y de las infracciones de tránsito causadas por el exceso de velocidad al conducir y de su incidencia en los accidentes de tránsito.

Los profesionales del derecho están conscientes de la grave problemática que existe dentro de los juzgados, sintiéndose vulnerados al estar en la

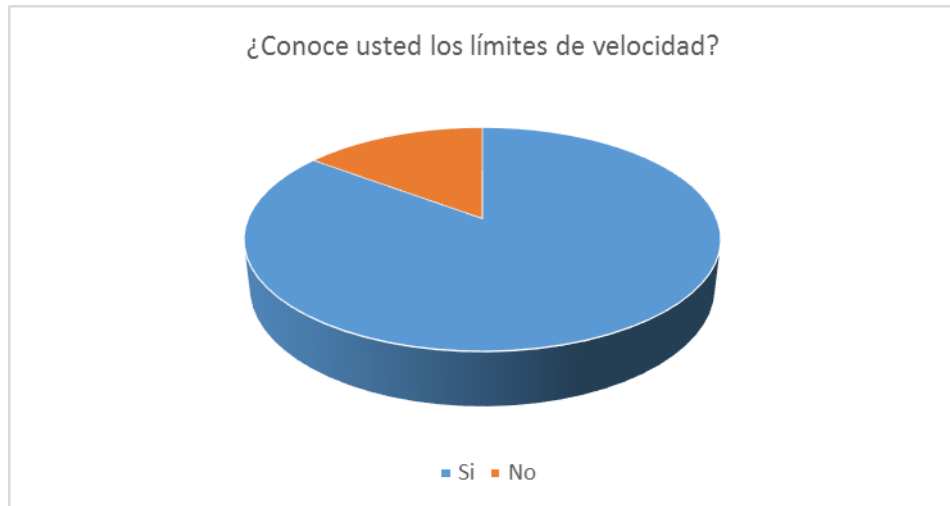
cuerda floja ya que ellos podrían verse dentro de una sanción al no poder defender a su cliente dentro de esta problemática.



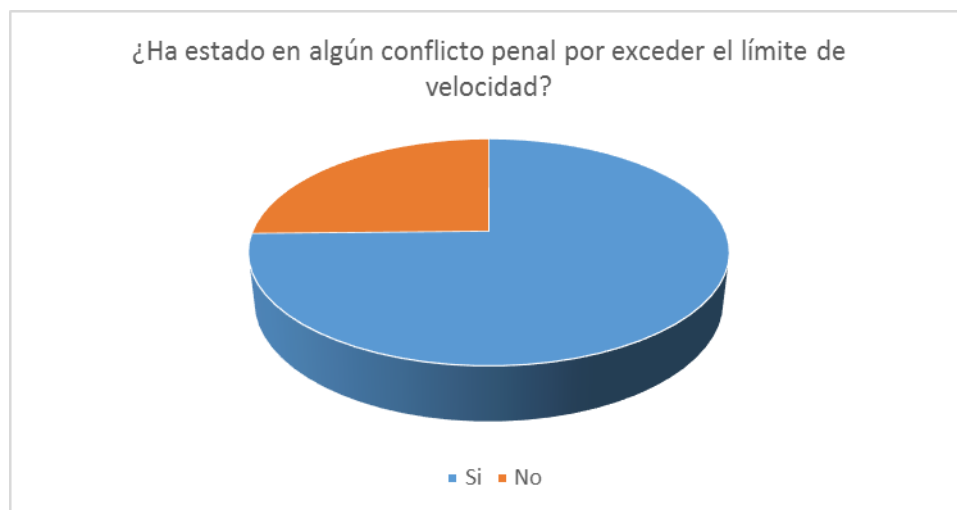
Claramente podemos darnos cuenta que la mayoría de los conductores que circular por las calles de la ciudad de Ambato y los Profesionales del Derecho si conocen la importancia del Estado de Necesidad para mejorar la justicia en el país, mientras que una poca minoría lo desconoce.



Con la aplicación del Estado de Necesidad en el cantón de Ambato, las infracciones de tránsito de cierta forma disminuirán los accidentes de tránsito y la errónea aplicación de las leyes en nuestro país.



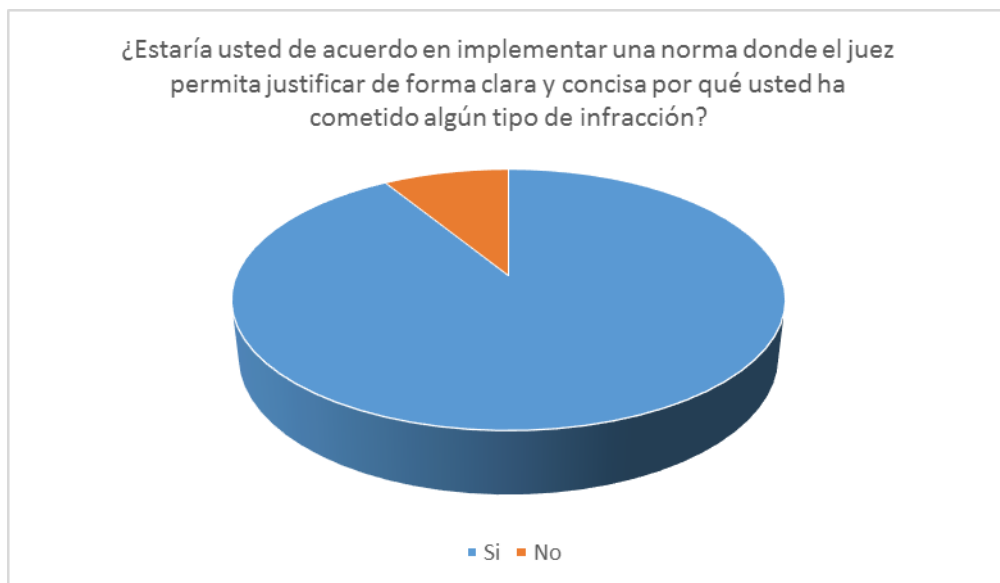
Las personas encuestadas en su mayoría conocen los límites de velocidad pero a la vez se han visto inmersos en algún tipo de accidente de tránsito.



En lo que respecta al estado de necesidad las corrientes jurídicas nos han puesto de acuerdo todas coinciden en liberar de responsabilidad a quien actúa amparado por un estado de urgencia sin embargo hacen algunas diferenciaciones.



En el caso del estado de necesidad, y a pesar de existir justificación, puede exigírsele responsabilidad civil por los males causados a las personas en cuyo favor se haya precavido el mal



Se concluye finalmente que la investigación es factible puesto que existe apoyo tanto de la Universidad Técnica de Ambato, Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales, Profesionales del Derecho inscritos en el foro de abogados del cantón Ambato como de los conductores tanto profesionales como no profesionales de la Ciudad de Ambato.

DISCUSIÓN

El punto de partida de esta propuesta es considerar la vulneración del principio de ponderación de los derechos que están en juego. El necesitado debe estar en una situación tal que no le quede sino la posibilidad de perjudicar el bien jurídico de un tercero.

Este requerimiento fundamental puede provenir de la acción de un hombre o de las fuerzas de la naturaleza. Si "A" reacciona contra "C" quien inconsultamente fue hipnotizado con el propósito de atacarlo, obra en estado de necesidad. Igual situación se dará, si se daña la propiedad ajena para guarecerse dentro de ella, cuando se quiere eludir la fuerza de un vendaval que, de otro modo, dañaría nuestra integridad física. En el primer caso, no hay acción en el atacante, pero sí en el hipnotizador; el segundo caso, corresponde a un ejemplo en el que el peligro proviene de la naturaleza.

Sólo si el apremio es real, hay necesidad de evitarlo; de lo contrario, estaríamos frente a un estado de necesidad putativo que, salvo casos excepcionales, no eximirá de pena.

La situación de necesidad proviene del "peligro" señalado en el código. Ello no significa que cualquier situación peligrosa genere un estado de necesidad; pues, si ésta es originada por el comportamiento delictuoso del propio agente, no hay estado peligroso en el sentido jurídico-penal puntualizado; ya que el sujeto estaría obligado a soportar las consecuencias de su actuar originario (así, el asesino que por escapar de la policía causa destrozos en la propiedad de terceros, nunca, por más preocupante que sea su condición, podría alegar que los daños los ejecutó en estado de necesidad).

Tampoco configura un peligro la representación de quien realmente se ve constreñido por un mal inminente no desvalorado como tal por la comunidad jurídicamente organizada. Así, el malestar y los temores de quien sufre el

rigor del acuartelamiento por servicio militar obligatorio no meritan la deserción en estado de necesidad. Los castigos disciplinarios y el agotamiento físico impuesto al soldado carecen de juicio inválido jurídico-penalmente relevante y son más bien valorados positivamente, aunque, en concreto, constituyan un mal.

Cualquier bien jurídico individual tutelado por el Estado puede ser protegido en situación de necesidad. La ley enumera, primero y a título de ejemplo, "la vida, la integridad corporal, la libertad" y, luego, mediante una fórmula general dice " u otro bien jurídico".

Estando expresamente admitido el auxilio de un tercero, el aborto terapéutico del nos parece un caso perfectamente subsumible dentro del estado de necesidad justificante; por tanto, su inclusión como tipo permisivo independiente, resulta hoy sobranante. (En el que no se preveía expresamente el auxilio necesario en favor de terceros).

La acción necesaria en beneficio ajeno puede revestir la modalidad se ha denominado colisión de deberes. Se presenta está colisión cuando, por la necesidad apremiante de salvaguardar un bien jurídico de otro, se infringe simultáneamente un deber de socorro (quien, siendo médico y bombero a la vez, tiene que operar de emergencia a un accidentado y, en el trayecto al hospital, debe salvar la vida a un niño que corre el riesgo inminente de morir abrasado por un incendio descomunal). Basta que se cumpla con uno de los deberes (cualquiera de ellos) para quedar liberado del otro. Suele distinguirse entre el conflicto de deberes justificante y el exculpante; el primero se dará si se sacrifica el deber de menor valor; el segundo, cuando ambos valores son equivalentes.

BIBLIOGRAFÍA

- Balestra, F. (1885). *La estructura Penal de la Culpa*. Paris: Malamud.
- Código Orgánico Integral Penal, Registro Oficial Suplemento 180 (10 de febrero de 2014).
- Constitución de la República del Ecuador, Registro Oficial 449 (20 de octubre de 2008).
- DONNA, E. A. (1978). *La peligrosidad en el Derecho Penal*. Buenos Aires: Astrea.
- Homicidio, Gaceta Judicial, serie 18 (24 de abril de 2007).
- Zaffaroni, E. R. (1987). *Tratado de Derecho Penal Parte General*. Buenos Aires: Ediar.