



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

TEMA:

**“EL PROCESO DE HOMOLOGACIÓN Y CALIBRACIÓN DE
DISPOSITIVOS Y EQUIPOS TECNOLÓGICOS FOTO RADAR Y LA
NOTIFICACIÓN DE 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:

Oscar Danilo Morales Sailema

Tutor:

Dr. Mg. Klever Alonso Pazmiño Vargas

Ambato-Ecuador

2017

TEMA:

**“EL PROCESO DE HOMOLOGACIÓN Y CALIBRACIÓN DE
DISPOSITIVOS Y EQUIPOS TECNOLÓGICOS FOTO RADAR Y LA
NOTIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO”**

CERTIFICADO DEL TUTOR

En calidad de Tutor del Trabajo de Investigación sobre el tema **“EL PROCESO DE HOMOLOGACIÓN Y CALIBRACIÓN DE DISPOSITIVOS Y EQUIPOS TECNOLÓGICOS FOTO RADAR Y LA NOTIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO”**, del Sr. Oscar Danilo Morales Sailema, 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 sometido a Evaluación del Tribunal de Grado, que el H. Consejo Directivo de la Facultad designe, para su correspondiente estudio y calificación.

Ambato, 06 de diciembre del 2016



Dr. Mg. Klever Alonso Pazmiño Vargas

TUTOR

AUTORÍA DEL TRABAJO

Los criterios emitidos en el trabajo de investigación “**EL PROCESO DE HOMOLOGACIÓN Y CALIBRACIÓN DE DISPOSITIVOS Y EQUIPOS TECNOLÓGICOS FOTO RADAR Y LA NOTIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO**”, como también los contenidos, ideas, análisis, conclusiones y propuestas son de responsabilidad del autor.

Ambato, 06 de diciembre del 2016

EL AUTOR



Oscar Danilo Morales Sailema

C.I. 180428320-6

DERECHOS DE 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, 06 de diciembre del 2016

EL AUTOR



Oscar Danilo Morales Sailema

C.I. 180428320-6

APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO

Los Miembros del Tribunal de grado APRUEBAN el Trabajo de Investigación sobre el tema el **“EL PROCESO DE HOMOLOGACIÓN Y CALIBRACIÓN DE DISPOSITIVOS Y EQUIPOS TECNOLÓGICOS FOTO RADAR Y LA NOTIFICACIÓN DE LA INFRACCIONES DE TRÁNSITO”**, presentado por el Sr. Oscar Danilo Morales Sailema, de conformidad con el Reglamento de Graduación para obtener el Título Terminal de Tercer Nivel de la Universidad Técnica de Ambato.

Ambato,.....

Para constancia firma:

.....
Presidente

.....
Miembro

.....
Miembro

AGRADECIMIENTO

Quiero dar gracias a Dios, por estar conmigo en cada paso que doy, por fortalecer mi corazón e iluminar mi mente y por haber puesto en mi camino a aquellas personas que han sido mi soporte y compañía durante todo el periodo de estudio. A la Universidad Técnica de Ambato especialmente a la Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales, carrera de Derecho y cada uno de los docentes que más que maestros han sido amigos y guías en el trascurso de mis estudios. A mis padres quienes a lo largo de toda mi vida han apoyado y motivado mi formación académica, creyeron en mí en todo momento y no dudaron de mis habilidades.

DEDICATORIA

El presente trabajo está dedicado a Dios y a mis padres. A Dios porque ha estado conmigo a cada paso que doy, cuidándome y dándome fortaleza para continuar, a mis padres, quienes a lo largo de mi vida han velado por mi bienestar y educación siendo mi apoyo en todo momento. Depositando su entera confianza en cada reto que se me presentaba sin dudar ni un solo momento en mi inteligencia y capacidad.

ÍNDICE GENERAL

CONTENIDO	Pág.
Portada.....	i
Tema:.....	ii
Certificado del Tutor.....	iii
Autoría del Trabajo.....	iv
Derechos de Autor.....	v
Aprobación del Tribunal de Grado.....	vi
Agradecimiento.....	vii
Dedicatoria.....	viii
Índice General.....	ix
Índice de Cuadros.....	xiv
Índice de Gráficos.....	xv
Resumen Ejecutivo.....	xvi
Abstract.....	xvii
Introducción.....	1

CAPÍTULO I EL PROBLEMA

Tema.....	3
Planteamiento del Problema.....	3
Contextualización.....	4
Macro.....	4
Meso.....	6
Micro.....	9
Árbol del Problema.....	12
Análisis Crítico.....	13
Prognosis.....	14
Formulación del Problema.....	14
Interrogantes de la Investigación.....	15

Delimitación del Objeto de la Investigación	15
Unidades de Observación.....	15
Justificación.....	15
Objetivos	17
Objetivo General	17
Objetivo Específicos	18

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

Antecedentes Investigativos	19
Fundamentación Filosófica	20
Fundamentación Constitucional.....	22
Constitución de la República del Ecuador	22
Fundamentación Legal	23
Ley De Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial.....	24
Fundamentación Social	30
Categorías Fundamentales	32
Constelación de Ideas de la Variable Independiente.....	33
Constelación de Ideas de la Variable Dependiente	34
Marco Conceptual	35
Contravenciones.....	39
Contravenciones de Tránsito por Exceso de Velocidad.....	40
Exceso de Velocidad	40
Límites y Rangos Moderados de Velocidad	41
Foto Sensor o Dispositivo Electrónico.....	43
Cómo Funciona el Radar de Velocidad	45
Clasificación de los Dispositivos Electrónicos	46
Homologación	47
Cada Cuánto Tiempo debe Homologar los Sensores Tráfico	48
Proceso de Homologación.....	49
Obligación de Calibración.....	49
Reglas de Calibración	50

Constitución de la República del Ecuador	53
Debido Proceso	54
Derecho a la Defensa	56
Notificación de la Infracción de Tránsito.....	58
Evolución de la Notificación.....	60
Marco Conceptual	60
Efectos de la Notificación	62
Naturaleza de las Notificaciones	62
Finalidad de las Notificaciones Procesales	63
Clasificación de las Formas Notificatorias	63
Celeridad Procesal y Notificación.....	65
La Efectiva Notificación a las Partes y, su Relación con el Debido Proceso.	66
Hipótesis Positiva.....	67
Hipótesis Negativa	67
Señalamiento de Variables.....	67
Variable Independiente	67
Variable Dependiente:.....	67

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

Enfoque de la Investigación	68
Modalidad Básica de la Investigación.....	69
Bibliográfica Documental	69
De Campo.....	70
Nivel o Tipo de la Investigación	71
Exploratorio.....	71
Descriptiva	71
Asociación de Variables.....	72
Población y Muestra.....	72
Población.....	72
Muestra.....	73
Determinación del Tamaño de la Muestra	73

Determinación de la Cuota de Muestreo.....	73
Determinación del Tamaño de la Muestra	74
Unidades de Observación para la Entrevista.....	74
Unidades de Observación para la Encuesta	75
Operacionalización de Variables.....	77
Variable Independiente	77
Variable Dependiente.....	78
Guía de Observación para la Entrevista	79
Recolección de la Información.....	80
Procesamiento y Análisis	81

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Preguntas de la Encuesta.....	83
Verificación de la Hipótesis	94
Cálculo del Chi Cuadrado = χ^2	95
Determinación de Grados de Libertad	96
Campana del Contraste o Tés de Hipótesis.....	96

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones:	98
Recomendaciones:.....	99

CAPÍTULO VI

LA PROPUESTA

Datos Informativos.....	100
Antecedentes de la Propuesta.....	101
Objetivos	102
General:	102
Específicos:	102
Justificación.....	102

Análisis de Factibilidad.....	103
Político	103
Socio-Cultural	103
Tecnológica.....	103
Organizacional	104
Financiera.....	104
Legal.....	104
Fundamentación Científico Técnica	105
Metodología Modelo Operativo.....	106
Desarrollo de la Propuesta	107
Bibliografía	112
Cuerpos Legales	113
Linkografía.....	114
Anexos	
Paper	

ÍNDICE DE CUADROS

	Pág.
Cuadro No. 1 Límites de Velocidad.....	43
Cuadro No. 2 Unidades de observación para la entrevista.....	74
Cuadro No. 3 Unidades de observación para la encuesta	75
Cuadro No. 4 Variable Independiente:.....	77
Cuadro No. 5 Variable Dependiente	78
Cuadro No. 6 Entrevista.....	79
Cuadro No. 7 Recolección de la Información	80
Cuadro No. 8 Procesamiento y Análisis	81
Cuadro No. 9 Pregunta No. 1	83
Cuadro No. 10 Pregunta No. 2.....	84
Cuadro No. 11 Pregunta No. 3	85
Cuadro No. 12 Pregunta No. 4	86
Cuadro No. 13 Pregunta No. 5	87
Cuadro No. 14 Pregunta No. 6.....	88
Cuadro No. 15 Pregunta No. 7.....	89
Cuadro No. 16 Pregunta No. 8.....	90
Cuadro No. 17 Pregunta No. 9.....	91
Cuadro No. 18 Pregunta No. 10.....	92
Cuadro No. 19 Resumen De Gráficos.....	93
Cuadro No. 20 Tamaño de la muestra.....	94
Cuadro No. 21 Cálculo del Chi cuadrado = χ^2	95
Cuadro No. 22 Costos de la Propuesta.....	100
Cuadro No. 23 Modelo Operativo.....	106
Cuadro No. 24 Plan de Monitoreo y Evaluación de la Propuesta.....	111

ÍNDICE DE GRÁFICOS

	Pág.
Gráfico No. 1 Árbol del Problema	12
Gráfico No. 2 Categorías Fundamentales	32
Gráfico No. 3 Variable Independiente	33
Gráfico No. 4 Variable dependiente.....	34
Gráfico No. 5 Pregunta No. 1.....	83
Gráfico No. 6 Pregunta No. 2.....	84
Gráfico No. 7 Pregunta No. 3.....	85
Gráfico No. 8 Pregunta No. 4.....	86
Gráfico No. 9 Pregunta No. 5.....	87
Gráfico No. 10 Pregunta No. 6.....	88
Gráfico No. 11 Pregunta No. 7.....	89
Gráfico No. 12 Pregunta No. 8.....	90
Gráfico No. 13 Pregunta No. 9.....	91
Gráfico No. 14 Pregunta No. 10.....	92
Gráfico No. 15 Resumen de Gráficos	93
Gráfico No. 16 Campana del contraste o tés de hipótesis.....	96

RESUMEN EJECUTIVO

La aplicación tecnológica con la que se cuenta en las diferentes ciudades del País han implementado foto sensores, para erradicar los accidentes en las diferentes carreteras, estos equipos tecnológicos se diferencian en tres tipos según el Art. 6, De la Resolución N° 174-DIR-2013-ANT, Reglamento de Homologación, Uso y Validación de Sistemas Dispositivos y Equipos Tecnológicos para la Detección y Notificación de Infracciones de Tránsito, estos son fijos como los de la ciudad de Ambato, estáticos cuando se los pone de forma temporal y móviles cuando el equipo detector de contravenciones se encuentra instalado en un vehículo que está en movimiento o estacionado en un punto determinado, para el estudio de la presente nos centraremos en los sensores móviles los cuales según esta resolución deben estar correctamente homologados y calibrados para su correcto uso. Estos deben ser notificados según esta resolución Art. 19 que establece que la notificación con la información obtenida del sistema, equipos o dispositivos homologados que registran el cometimiento de la contravención de tránsito constituirá prueba tecnológica siempre que en ella aparezcan los datos del vehículo infractor o persona responsable de su cometimiento, acompañado de los datos de fecha, lugar, día, mes y año en que se cumplió la última revisión y certificación operativa del equipo. Los agentes de tránsito entregarán la notificación personalmente al responsable de la comisión de la contravención, una copia de la boleta correspondiente, en la cual se señalará la contravención, el nombre y el número de cédula del conductor del vehículo, o de no poder establecer la identidad del conductor el número de placas del vehículo, junto al cual se entregará la imagen obtenida por el medio electrónico con la tecnología del equipo detector de contravenciones. Se debe observar lo que dispone la (LOTTTSV) Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial y su Reglamento General, los medios electrónicos, lo cual no se hace, se entrega la boleta de citación sin ningún certificado de funcionamiento del equipo y peor aún con la imagen contravención.

PALABRAS CLAVE: Calibración, Debido Proceso, Derecho a la Defensa, Dispositivos, Equipos, Foto Sensor, Homologación, Indefensión, Infracciones de Tránsito, Notificación, Proceso, y Tecnológicos.

ABSTRACT

The technological application with which it is found in the different cities of the country has been implemented in the photo, to eradicate the accidents in the different roads, these technological equipment differ in three types according to the art. 6, Resolution No. 174-DIR-2013-ANT, Regulations for the Homologation, Use and Validation of Systems Devices and Technological Equipment for the Detection and Notification of Traffic Infrastructures, these are fixed as those of the city of Ambato, static When placed temporarily and mobile when the contravention detection equipment is installed in a vehicle that is in motion or parked at a certain point, for the study of the present we will focus on the mobile sensors of which according to this resolution must Be properly homologated and calibrated for correct use. These must be notified in accordance with this resolution Art. 19, which provides that notification with information obtained from the system, equipment or approved devices recording the commission of the traffic violation shall constitute technological proof, provided that the data of the infringing vehicle or person Responsible for its commitment, accompanied by data of date, place, day, month and year in which the last revision and operational certification of the equipment was carried out. Transit agents shall personally notify the person responsible for the contravention of the contravention, a copy of the corresponding ticket, which shall indicate the contravention, the name and the identification number of the driver of the vehicle, or of not being able to establish the Identity of the driver the number of plates of the vehicle, next to which will be delivered the image obtained by the electronic means with the technology of the detection equipment of contraventions. It must be observed what the LOTTTSV Organic Law of Transit, Land Transport and Road Safety and its General Regulation, electronic means, which is not done, is delivered the ticket of citation without any certificate of operation of the equipment and worse Still with the contravention image

KEYWORDS. Calibration, due process, right to defense, devices, equipment, photo radar, homologation, defenselessness, traffic infractions, notification, process, and technological.

INTRODUCCIÓN

Una máquina de foto sensor es una herramienta de tráfico que usa una cámara para sacar fotos de vehículos que han infringido las normas de circulación y con lo que consigue dejar registrado la contravención por exceso de velocidad cometidas por los conductores pero la misma debe estar en correcto funcionamiento esto es homologada y calibrada, así mismo que al momento de notificar esta contravención al contraventor se deba entregar la imagen con la boleta y las certificaciones de homologación y calibración del equipo, caso contrario se estaría violando el procedimiento establecido en la Resolución N° 174-DIR-2013-ANT, Reglamento de Homologación, Uso y Validación de Sistemas Dispositivos y Equipos Tecnológicos para la Detección y Notificación de Infracciones de Tránsito, y en si el debido proceso dejando en indefensión al presunto contraventor, y en caso de no identificar al conductor realizar la citación y notificación de conformidad al Reglamento de (LOTTTSV) Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial.

Capítulo I: El problema de Investigación, el planteamiento del problema, la contextualización macro, meso y micro, misma que nos permitirá conceptualizar y analizar de forma crítica, señalando su delimitación en tiempo y espacio, justificar el porqué de su investigación, indicar sus objetivos, los que serán general y específicos.

En el Capítulo II, que corresponde al Marco Teórico del Trabajo de Investigación, se señalará los antecedentes del estudio, la fundamentación filosófica, legal, sociológica así como también realizará las categorías fundamentales y las redes conceptuales con el respectivo desarrollo del marco teórico sobre el proceso de homologación y calibración de dispositivos y equipos tecnológicos foto radar y la notificación de la contravenciones de tránsito que violenta los preceptos constitucionales, su origen, desarrollo a través de la historia, su atención y aplicación de manera adecuada. Se manifestará también la hipótesis del trabajo y el señalamiento de variables.

En el Capítulo III se muestra la metodología de la investigación como guía para llevar el estudio; de igual manera se indican los argumentos que sustentan el tipo y nivel de la investigación, técnicas e instrumentos, población y muestra a ser investigados, todas

las Instituciones públicas y privadas, las estadísticas, y la correspondiente Operacionalización de variables, datos con los que se sustenta para poder realizar el capítulo IV.

El Capítulo IV.- Denominado recolección de la información, en el cual se realizará la tabulación de la información la misma que se recaudó mediante la técnica de la encuesta por medio de su instrumento el cuestionario, así como la entrevista con su instrumento la guía de observación.

El Capítulo V.- En el que se hace constar las Conclusiones y Recomendaciones provenientes de dicho análisis.

La solución al problema investigado, se propone en el capítulo VI, donde se desarrolla un proyecto de reforma de ley con la que se busca, solucionar el problema planteado en la investigación.

Finalmente, Se concluye con una bibliografía tentativa y los anexos que serán el punto de partida para el presente trabajo de investigación, los mismos que se irán incrementando y afianzando de acuerdo a las necesidades que se vayan presentando.

Línea de Investigación: Ley Orgánica de Transporte, Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

Tema

“EL PROCESO DE HOMOLOGACIÓN Y CALIBRACIÓN DE DISPOSITIVOS Y EQUIPOS TECNOLÓGICOS FOTO RADAR Y LA NOTIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO”

Planteamiento del Problema

Hoy en día la aplicación de los medios tecnológicos para detección de contravenciones es usado a nivel mundial y el Ecuador no es una de las excepciones por lo tanto se cuenta con los mecanismos necesarios para detectar contravenciones especialmente referente a tránsito, donde se ha implementado el uso de fotorradars (sensores) sean estos fijos, estáticos y móviles, así mismo la aplicación de estos equipos trae consigo la existencia de una norma o procedimiento legal para su aplicación a saber de la misma en estos casos se aplica la Resolución N° 174-DIR-2013-ANT, Reglamento de Homologación, Uso y Validación de Sistemas Dispositivos y Equipos Tecnológicos para la Detección y Notificación de Infracciones de Tránsito, pero en la realidad se hace caso omiso a lo que determina esta Resolución, he ahí el problema de investigación.

Al existir una contravención de tránsito por exceso de velocidad detectada por el equipo móvil como en el caso de la ciudad de Latacunga la notificación debería realizarse con la citación elaborada por el Agente de Tránsito, acompañada del certificado de Homologación y calibración del equipo, así como la fotografía de la contravención con determinación exacta del lugar, día y hora, a más de contener la determinación de la velocidad para verificar la existencia o no de la infracción, lo cual no se cumpla, emitiendo la citación de tránsito por la contravención violando de esta manera la Resolución N° 174-DIR-2013-ANT y el debido proceso, atentando contra

la Constitución y su seguridad jurídica.

Contextualización

Macro

La implementación de radares para determinar los excesos de velocidad se encuentran a nivel mundial, y su implementación tiende a evitar o reducir los accidentes de tránsito así como la tasa de mortalidad por esta causa, esta es una herramienta de control de velocidad.

Según el Club Europeo de Automovilistas de Chile, en base a su experiencia en seguridad vial en Europa, *“cree conveniente la implementación de un sistema automatizado de fiscalización de la velocidad. Siendo éste uno de los principales motivos de fallecimiento en las vías, la instalación de foto radares mejorará la seguridad vial y, en definitiva, combatirá las muertes en las carreteras”*.

Según (Club Europeo de Automovilistas de Chile, 2013) *“Hace diez años en España, un 28% de los accidentes de tránsito tenían como causa el exceso de velocidad. Para combatir esta situación, se recurrió a la fórmula: mapa de radares, más gestión eficaz es igual a conductores más responsables. Y los resultados avalan el uso de la implementación de la foto radares”*

Según (Club Europeo de Automovilistas de Chile, 2013) *“En 2001, un 6% de los automovilistas españoles circulaban a más de 150 km/h en autopistas, donde el límite legal es de 120 km/h, aumentando considerablemente el riesgo de accidente mortal. En 2011, una década después, esa cifra de conductores que circulaban a exceso de velocidad, se redujo hasta un 0,6%. La experiencia española concluye que sin foto radares, no hay una gestión segura de la velocidad”*.

Se debe considerar que los medios tecnológicos por su uso y manipulación constante tienen que pasar por varios procesos como son la homologación y calibración que se realiza a nivel mundial es así el caso de México que para tener una certeza en las

mediciones de velocidad que registran los equipos de radar, luego de las inconformidades y amparos que promovieron miles de automovilistas multados por rebasar los límites de velocidad que imponen los reglamentos de tránsito de las respectivas entidades se realizó un procedimiento de homologación y calibración de estos dispositivos.

Según Arturo Ruiz Rueda del Laboratorio del Patrón Nacional México:

“La calibración de los radares automáticos para medir la velocidad de los automóviles se realiza a través de un sistema de velocidad lineal o de referencia que trabaja con un láser que se utiliza para calibrar sensores ópticos de luz blanca”. “La velocidad lineal que se utiliza para calibrar los sensores ópticos de luz blanca es lo que en la industria automotriz se llama la 'quinta rueda', que sirve para medir o calibrar dispositivos, lo que se hace es determinar el IMG 2258minierror que pudiera haber entre la velocidad que están midiendo estos dispositivos con respecto al patrón original, que será el sistema de velocidad lineal o de referencia”.

Según Ruiz Rueda detalló:

“Que cuando estos equipos estén calibrados se obtendrán márgenes de incertidumbre de medición, que estarán certificados para dar mayor certeza a los radares, y los que no se encuentran calibrados, la tolerancia que tienen los dispositivos es hasta de 20 kilómetros más de lo permitido, entonces es un colchón bastante grande, Cuando estén calibrados, tendremos una incertidumbre de medición que será aproximadamente de entre tres o cuatro kilómetros por hora, o tal vez hasta menos, y cuando el automovilista rebase esos límites se generará la multa”.

En definitiva, en todos los países que cuenten con medios tecnológicos para detección de infracciones de tránsito por exceso de velocidad es requisito fundamental contar la homologación y calibración de estos dispositivos con el fin de tener una medición exacta de velocidad, y con ello no afectar económicamente a la ciudadanía por las multas que acarrea esta infracción. De la misma manera como se implementan las tecnologías para la detección de infracciones de tránsito estas deben estar apegada a

derecho y respetar el principio de inocencia, y el derecho a la libertad de las personas que está reconocido dentro de los derechos humanos, y que se encuentra normada en cada una de las legislaciones del mundo en sus Cartas Constitucionales.

Meso

El Ecuador está dividido en 24 provincias, que a su vez se dividen en cantones, los mismos que han asumido las competencias con respecto al tránsito transporte y movilidad por medio de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales.

Dentro de las funciones de los GADs Municipales se encuentran las estipuladas en la Constitución de la República del Ecuador en el Art. 264, debiendo anotar la número 6 respecto a:

“Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal, basado en estas premisas legales y en los convenios de trasferencias de funciones celebrados entre la Agencia Nacional de Tránsito y los GADs Municipales, se ha realizado la implementación de foto radares en la mayoría de cantones con el fin de eliminar los accidentes por exceso de velocidad”.
(Constitución de la República del Ecuador Art 264)

Los infractores que sean detectados por estos medios tecnológicos serán sancionados de conformidad a lo que establece el Código Orgánico Integral Penal en sus artículos 386 numeral 3, y 389, numeral 6, en concordancia con lo que establece el Art. 191, y 328, del Reglamento de la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre, y Seguridad Vial, teniendo el derecho a ejercer su defensa de conformidad a lo que dispone el Art. 76, numeral, 7 de la Constitución de la República del Ecuador.

El Art. 6 de la Resolución N° 174-DIR-2013-ANT, Reglamento de Homologación, Uso y Validación de Sistemas Dispositivos y Equipos Tecnológicos para la Detección y Notificación de Infracciones de Tránsito determina la existencia de radares: fijos como los de la ciudad de Ambato, estáticos, cuando se los pone de forma temporal y móviles cuando el equipo detector de infracciones se encuentra instalado en un

vehículo que está en movimiento o estacionado en un punto determinado en la vía, para el estudio de la presente nos centraremos en los radares móviles los cuales según esta resolución deben estar correctamente homologados y calibrados para su correcto uso, y así mismo que estos deben ser notificados de manera adecuada y según el procedimiento previsto para el efecto.

El Art. 19, de la Resolución N° 174-DIR-2013-ANT, Reglamento de Homologación, Uso y Validación de Sistemas Dispositivos y Equipos Tecnológicos para la Detección y Notificación de Infracciones de Tránsito determina:

“Que la notificación con la información obtenida del sistema, equipos o dispositivos homologados que registran el cometimiento de la infracción de tránsito constituirá prueba tecnológica siempre que en ella aparezcan los datos del vehículo infractor o persona responsable de su cometimiento, acompañado de los datos de fecha, lugar y días, mes y año en que se cumplió la última revisión y certificación operativa del equipo, En las contravenciones los agentes de tránsito entregaran la notificación personalmente al responsable de la comisión de la contravención una copia de la boleta correspondiente, en la cual se señalará la contravención, el nombre y el número de cedula del conductor del vehículo, o de no poder establecer la identidad del conductor el número de placas del vehículo, junto al cual se entregará la imagen obtenida por el medio electrónico con la tecnología del equipo detector de infracciones, en caso de no poder entregar la misma se observara lo que dispone (LOTTTSV) Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial y su Reglamento General, esto es por medios electrónicos”

Esta implementación y los problemas ocasionados por las notificaciones que no respetan la resolución N° 174-DIR-2013-ANT, por ende violan el debido proceso establecido en la Constitución de la República del Ecuador, ha llevado como consecuencia la presentación de impugnaciones en contra de las mismas, las cuales son llevadas mediante un procedimiento expedito, y los cuales en las audiencias de juzgamiento han llevado a determinar la ratificación del estado de inocencia por parte del presunto infractor, por lo cual se debería concientizar a los Agentes de Tránsito para que realicen las notificaciones de la manera adecuada apegada a la norma legal.

Para entender bien el tema es importante comenzar a evaluar cuáles son las entidades involucradas. Existen cuatro entidades principales:

- La primera es la legislación Ecuatoriana vigente, la misma que decreta las multas para las contravenciones de tránsito como es el exceso de velocidad. Además, la ley de tránsito es la que dispone los límites máximos de velocidad en las distintas zonas del País (urbana, rural, perimetral, carretera, etc.).
- El segundo ente involucrado es la ANT (Agencia Nacional de Tránsito) que establece los parámetros técnicos y es la encargada de calibrar y homologar los dispositivos electrónicos, magnéticos, digitales o analógicos, fotografías, videos y similares para la detección y notificación de infracciones de tránsito. En consecuencia la ANT expidió un reglamento para efectos del uso de elementos tecnológicos (Resolución N°. 174-DIR-2013-ANT)
- La tercera entidad involucrada son los Gobiernos Autónomos Descentralizados (Municipios) de las diferentes ciudades del País, quienes tienen la responsabilidad de controlar el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial debidamente establecida por lo que ampara la Ley de Transporte y Tránsito y su Respectivo Reglamento por medio de dispositivos y agentes.
- Finalmente la empresa privada es quien dispone y vende de los dispositivos tecnológicos que deben cumplir con los parámetros técnicos y estar debidamente calibrados/homologados por la Agencia Nacional de Tránsito previo a su utilización para el control de velocidad, y en consecuencia para su juzgamiento. Es indispensable que en la información que emane del dispositivo tecnológico aparezcan los datos del vehículo o persona responsable de la contravención, fecha, hora, lugar del cometimiento de la infracción y día, mes y año en que se cumplió la última revisión y certificación de operatividad del equipo.

Se han establecido un sin número de críticas en diferentes ciudades del País. Los argumentos varían desde fallas de calibración, acreditación y homologación de los dispositivos tecnológicos. Incluso, algunos ciudadanos como han logrado la anulación

de algunas de las citaciones recibidas. Adicionalmente, la autoridad de control de tránsito tiene la obligación de notificar al contraventor dentro de las 72 horas posteriores al cometimiento de la infracción.

Micro

La ciudad y el cantón Latacunga, al igual que las demás localidades ecuatorianas, se rige por una municipalidad según lo estipulado en la Constitución de la República del Ecuador. La Municipalidad de Latacunga es una entidad de gobierno seccional que administra el cantón de forma autónoma al gobierno central.

La municipalidad está organizada por la separación de poderes de carácter ejecutivo representado por el Alcalde, y otro de carácter legislativo conformado por los miembros del concejo cantonal. El Alcalde es la máxima autoridad administrativa y política del cantón Latacunga. Es la cabeza del cabildo y representante del Municipio.

La Constitución de la República del Ecuador en el Art. 264, numeral 6 determina: *“Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal, basado en estas premisas legales y en los convenios de trasferencias de funciones celebrados entre la Agencia Nacional de Tránsito y los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, se ha realizado la implementación de foto radares en la mayoría de cantones con el fin de eliminar los accidentes por exceso de velocidad”*

Sin embargo de lo citado en líneas anteriores este cantón no ha asumido sus funciones respecto al tránsito, por lo cual el ente encargado del control y vigilancia sigue siendo la Policía Nacional de Ecuador quien realiza varios operativos de control de velocidad en la Panamericana Norte con dispositivos electrónicos como los radares móviles, quienes en razón de la norma legal se establecen en una zona indistinta de la carretera y detectan a los contraventores a quienes se les cita mediante una boleta, sin embargo dicha boleta no cuenta con el croquis establecido en la Ley Orgánica de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial, y peor aún respeta los procedimientos establecidos en la Resolución N° 174-DIR-2013-ANT, respecto a la notificación con

el certificado de homologación y calibración del equipo conjuntamente con la imagen de la contravención.

Según www.eltelegrafo.com.ec establece:

“Cotopaxi cuenta con un fotorradar para ayudar a la Policía Nacional en el control de la velocidad, especialmente en la Panamericana Norte que es donde sucede la mayoría de accidentes automovilísticos en el sector La Cangagua, en el límite de los cantones Latacunga y Salcedo”.

“Debido a ello, se le considera uno de los sitios más peligrosos por la velocidad con la que transitan los automotores (el límite máximo en rectas de carretera es de 90 km/h a 100 km/h para buses y livianos, respectivamente). El sector de La Cangagua comprende desde la entrada a la parroquia Belisario Quevedo, en el sur de Latacunga, hasta Las Cuatro Esquinas, en el norte de Salcedo. Cuenta con pequeños asentamientos de viviendas que en su mayoría no superan los 2 pisos”.

Contar con registros de fotografías y radares de control es un avance tecnológico muy importante en cuestión de captación de contravenciones de tránsito; siendo su fin primordial concienciar al conductor sobre su comportamiento como tal y como usuario de la vía, y de esta manera tratar de reducir los accidentes de tránsito en las carreteras, tomando en consideración que la actitud conductual del conductor cambia cuando ve a un agente de tránsito frente a sí o en la vía; pues a falta de éstos, con la implementación de cámaras que capten su comportamiento que al ser negativo lo traduce a una contravención de tránsito, generando una información que es prueba suficiente para la imposición de una sanción

La práctica diaria muestra que muchas de las impugnaciones ante la naturaleza misma de la prueba suficiente por ser captada por un medio electrónico, no atacan ni a la precisión del dispositivo electrónico ni a la efectividad de su notificación; precisamente refiriéndonos a una impugnación direccionada a refutar la falta de calibración adecuada, homologación forzada, así como un factor importante respecto a la calificación de prueba plena y suficiente, es que dichos informes de validación

deben estar actualizados; puesto que para su operación deben haber pasado por un proceso de homologación que conlleva, calibración verificación, certificación, utilización; cuya competencia es de la Agencia Nacional de Tránsito, determinado así en el Art. 207 de la LOTTTSV.

Mientras que una impugnación que ataca al procedimiento o efectividad en su notificación, es aquella que mantiene como fundamento la falta de notificación oportuna o hasta que nunca han sido notificados, que eso obviamente conlleva otros pronunciamientos, y que claro será únicamente aplicable respecto de los dispositivos fijos, en los casos de los estáticos y móviles serán citados inmediatamente, luego de presuntamente cometida la infracción. Art. 19.- Notificación.- (Resolución N° 174-DIR-2013-ANT).

La Constitución de la República del Ecuador es la que garantiza y tutela los derechos de los ciudadanos y basados en este principio las personas que se han sentido afectadas por la imposición de las multas las cuales son llamadas por la mayoría de contravenciones ilegales y abusivas, ha ejercido su derecho a la defensa ante los Jueces competentes quienes mediante audiencia de juzgamiento ha determinado la culpabilidad en el cometimiento de la contravención o a su vez determinará si se ratifica o no el estado de inocencia del contraventor.

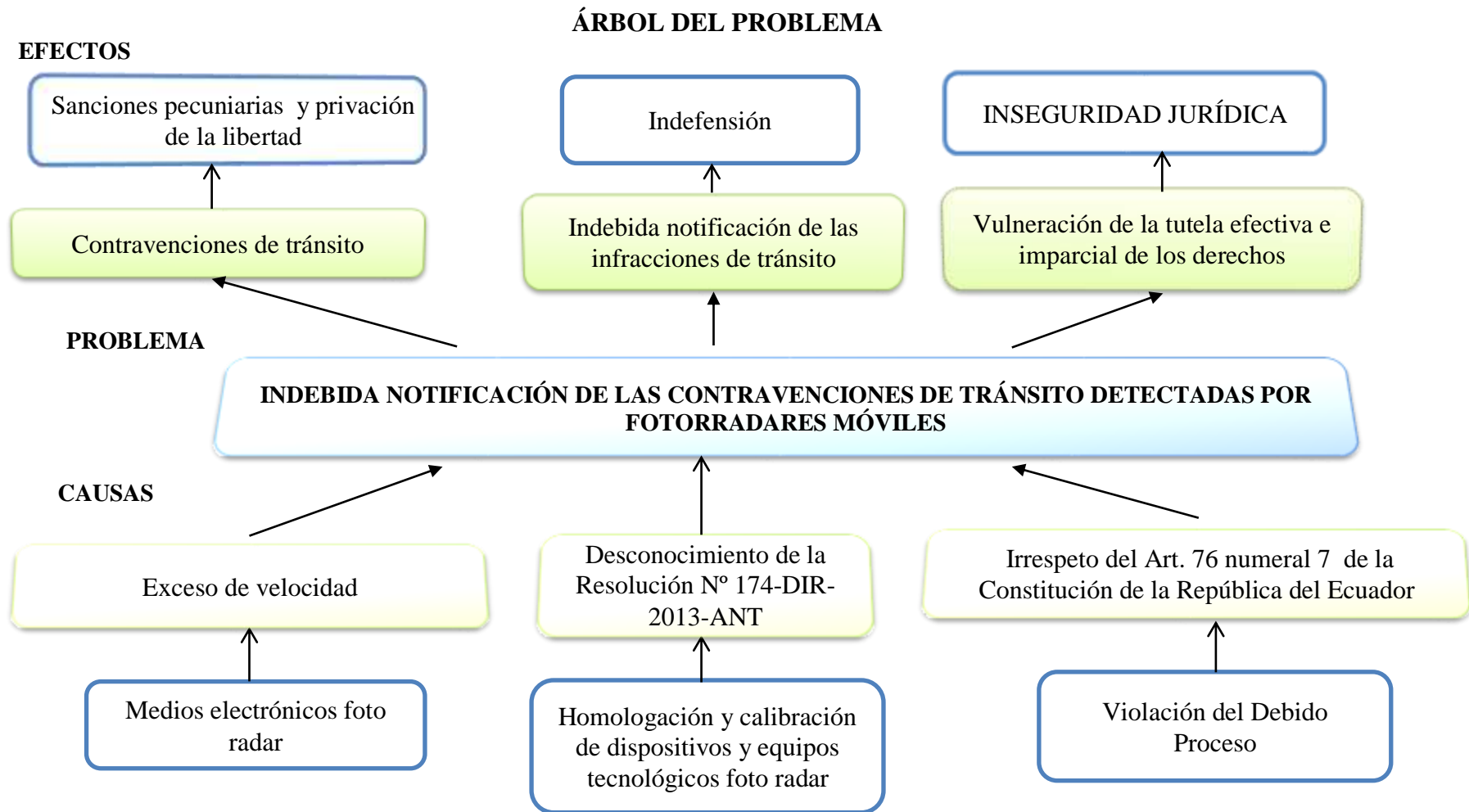


Gráfico No. 1 Árbol del Problema

Fuente: Investigador

Elaboración: Oscar Danilo Morales Saillema

Análisis Crítico

La actual Constitución del Ecuador reconoce el derecho a la defensa en su Art. 76 numeral 7, de la misma manera reconoce el debido proceso como parte fundamental para instaurar o llevar a cabo un procedimiento judicial y administrativo, la Resolución N° 174-DIR-2013-ANT en su Art. 20 establece Juzgamiento y determina que la falta de notificación o que la misma no se lo haga de la manera correcta como se determina en el Art. 19 ibídem se entenderá violación del debido proceso y por tanto indefensión del procesado, dejando en indefensión al presunto contraventor y llegando al punto de encontrarnos con contravenciones que se encuentran prescritas en razón de lo que determina el Art. 417 numeral 6.

Por lo manifestado la indebida notificación de las contravenciones de tránsito detectadas por fotorradars móviles se da por la existencia de una contravenciones detectada por estos medios electrónicos la cual conlleva al cometimiento de una contravención de tránsito según lo determina la Ley y el Código Orgánico Integral Penal (COIP).

Es castigada con una multa pecuniaria así como privación de la libertad en razón del exceso de velocidad si se encuentra dentro o fuera del rango permitido, y al hablar de radares móviles si aplica la privación más no en el caso de los radares fijos los cuales acarrear únicamente sanción pecuniaria.

Han existido varios pronunciamientos al respecto de los radares sobre su margen de error y funcionamiento, por lo que estos equipos específicamente los móviles ocupados en las carreteras del País deben estar correctamente homologados y calibrados según lo determina la Resolución N° 174-DIR-2013-ANT, y de la cual los Agentes de Tránsito o Policías Nacionales que hagan sus funciones deben tener pleno conocimiento, sin embargo la cruda realidad es que no tienen los conocimientos suficientes sobre esta resolución incidiendo en el cometimiento de errores de forma, que acarrear nulidades procesales como es la indebida notificación de la contravenciones, violando de esta manera normas expresas sobre el procedimiento mismo y dejando en indefensión al presunto infractor.

En razón de lo manifestado me permito indicar que la indebida notificación de las contravenciones de tránsito detectadas por radares móviles viola el debido proceso irrespetando de esta manera la norma suprema como lo es la Constitución de la República del Ecuador específicamente lo que determina en el Art. 76 numeral 7, atentando contra la tutela efectiva e imparcial de los derechos produciendo inseguridad jurídica del Estado en razón del Art. 82 de la Constitución de la República del Ecuador.

Dentro de este análisis la inobservancia y desconocimiento por parte de los funcionarios encargados de controlar el tránsito sobre lo que determina la Resolución N° 174-DIR-2013-ANT atenta contra el Art. 76, numeral 7, de la Constitución de la República del Ecuador, vulnera el derecho a la defensa de los infractores, produciendo inseguridad jurídica, violentando la tutela efectiva e imparcial de los derechos de los ciudadanos, produciendo incluso nulidades procesales con respecto al proceso con el cual se realizó la detección de la infracción.

Prognosis

De no darse una pronta solución al problema planteado y persistir el mismo, estaríamos hablando no sólo de un conflicto jurídico, social y económico considerando el cometimiento de contravenciones de tránsito acarrea sanciones pecuniarias así como privación de la libertad en razón del rango en que se exceda el límite de velocidad el infractor. De la misma manera la falta o indebida de notificación de las contravenciones de tránsito detectadas por los radares móviles y que las mismas no se apeguen a lo que determina la Resolución N° 174-DIR-2013-ANT dejan en indefensión a los contraventores, irrespetando la tutela efectiva e imparcial de los derechos así como la seguridad jurídica del Estado determinado en la Constitución de República del Ecuador.

Formulación del Problema

¿El proceso de homologación y calibración de dispositivos y equipos tecnológicos foto radar inciden en la notificación de las infracciones de tránsito?

Interrogantes de la Investigación

1. ¿Cuáles el proceso de homologación y calibración de dispositivos y equipos tecnológicos foto radar?
2. ¿Cómo se debe realizar las notificaciones de las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad detectadas por los radares móviles?
3. ¿Qué alternativa de solución se da al problema planteado para evitar la indebida notificación en las contravenciones de tránsito detectadas por medios electrónicos móviles?

Delimitación del Objeto de la Investigación

Campo: Derecho

Área: Tránsito

Aspecto: El proceso de homologación y calibración de dispositivos y equipos tecnológicos foto radar y la notificación de la infracciones de tránsito.

Espacial: Unidad Judicial Penal y Tránsito con sede en el cantón Latacunga

Temporal: Segundo semestre del año 2016.

Unidades de Observación

- Jueces de la Unidad Judicial Penal y Tránsito con sede en el Cantón Latacunga.
- Jueces de la Sala Especializada de lo Penal y Tránsito Provincial de Cotopaxi.
- Policía Nacional de Latacunga ente encargado del control de tránsito.
- Abogados en libre ejercicio inscritos en el Foro de Abogados del Consejo de la Judicatura de Cotopaxi.
- Personas Afectadas.

Justificación

El presente trabajo de investigación es novedoso porque no se ha encontrado tema parecido en la biblioteca de la Universidad Técnica de Ambato, a más de ello porque vivimos en una sociedad que día a día va evolucionando en la detección de

contravenciones de tránsito con el fin de frenar la mortalidad en las calles.

La Agencia Nacional de Tránsito mediante Resolución N° 174-DIR-2013-ANT, expide el REGLAMENTO DE HOMOLOGACIÓN, USO Y VALIDACIÓN DE SISTEMAS DISPOSITIVOS Y EQUIPOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN Y NOTIFICACIÓN DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO, mismo que es aplicable a los fotos sensores, tanto móviles como fijos, teniendo un impacto social positivo como negativo porque la mayoría de dispositivos se encuentran legalmente calibrados y homologados por la Agencia Nacional Tránsito.

Sin embargo el momento de la detección de las presuntas contravenciones por exceso de velocidad, no se respeta dicho reglamento violando su contenido y afectando al debido proceso que este determina que la notificación del cometimiento de la contravención se lo debe hacer con la imagen que sustente el haber infringido lo estipulado en la ley de conformidad a los límites de velocidad permitidos, sin embargo al momento de detener la marcha de los vehículos no se les da dicha imagen y únicamente se entrega la citación y la misma no reúne lo estipulado en el Art 163, de la Ley de Tránsito.

Es importante el respeto a la Constitución de la República del Ecuador en su Art. 76, numeral 7, sobre las bases del debido proceso, concordante a lo que determina el Reglamento antes indicado en sus Arts. 19 y 20, que establece que la falta de calibración así como homologación del equipo, y de no haberse entregado la imagen de infracción al supuesto contraventor se viola el debido proceso.

Hoy en día se ha evidenciado una completa descoordinación al momento mismo de notificar con el cometimiento de las contravenciones por velocidad, las mismas que han sido detectadas por el foto sensor, ya no se respeta el REGLAMENTO DE HOMOLOGACIÓN, USO Y VALIDACIÓN DE SISTEMAS DISPOSITIVOS Y EQUIPOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN Y NOTIFICACIÓN DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO, y por tal razón los profesionales del derecho al hacer uso de la normativa legal han podido salir adelante en las audiencias de juzgamiento por impugnación de este tipo.

La Misión de la administración de justicia es velar por el acceso a una justicia oportuna, independiente y de calidad, promover la paz social, la plena vigencia de los Derechos Humanos, para lo cual se debe subsanar los vacíos legales existentes.

Es factible realizar este trabajo investigativo, porque se cuenta con los medios necesarios, como son los recursos bibliográficos, así como con el apoyo de los actores directos para el desarrollo de la investigación de campo, como son los señores Jueces de la Unidad Judicial Penal y Tránsito con sede en el cantón Latacunga, los señores de la Policía Nacional encargados del tránsito del cantón, abogados en libre ejercicio y un sin número de perjudicados.

El presente trabajo investigativo sobre los procesos de homologación y calibración de los dispositivos y equipos tecnológicos para la detección de las contravenciones de tránsito por foto sensor y la notificación para poder hacer uso del legítimo derecho a la defensa, una vez realizado su estudio de campo con sus técnicas de investigación como son la encuesta y la entrevista con sus instrumentos como el cuestionario y la guía de observación, darán los resultados suficientes para poder dar una solución al problema planteado. Esto beneficiará a la ciudadanía, y a la administración de justicia, una vez regulado el problema de las notificaciones habrá menos causas ante los señores Jueces de la Unidad Judicial de Tránsito de Latacunga.

La investigación ayudará a impedir la violación de la tutela efectiva e imparcial de los derechos respetando el debido proceso, garantizando la seguridad jurídica e impidiendo que los procesados o infractores sean vulnerados del derecho a la defensa por falta o errónea notificación del cometimiento de la supuesta contravención de tránsito, por lo tanto beneficia a la administración de justicia, a la ciudadanía en general.

Objetivos

Objetivo General

Analizar en qué medida el proceso de homologación y calibración de dispositivos y

equipos tecnológicos foto radar (Resolución N° 174-DIR-2013-ANT) inciden en la notificación de las infracciones de tránsito.

Objetivo Específicos

- Estudiar los procesos de homologación y calibración de dispositivos y equipos tecnológicos foto radar.
- Analizar si las notificaciones realizadas a los presuntos infractores, de las hace en razón de lo que determina el Reglamento de Homologación, Uso y Validación de Sistemas, Dispositivos y Equipos Tecnológicos para la Detección y Notificación de Infracciones de Tránsito.
- Elaborar una propuesta que impida que se siga violando el debido proceso por la indebida notificación de las infracciones de tránsito.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

Antecedentes Investigativos

Toda vez que se ha realizado una revisión documental exhaustiva en algunas universidades de Ambato y del Ecuador se puede indicar que no existen trabajos de investigación similares al presente o que tenga referencia exacta con el tema que se plantea, es un tema novedoso y original que entra en la palestra del País a partir del año 2014 y que ha tomado fuerza en el año 2016 mediante la implementación de los foto sensores o medios tecnológicos fijos, estándar y móviles para detectar los excesos de velocidad, pero revisado que ha sido de manera individual cada una de las variables puedo hacer mención los siguientes antecedentes.

Universidad Nacional de Chimborazo, Facultad de Ciencias Políticas y Administrativas, tesis de grado con el tema: “El documento que emite la foto radar como medio de prueba en el exceso de velocidad fuera del rango moderado cometidas por los transportistas del gremio de taxis y su efecto jurídico en las contravenciones de tránsito, Juzgadas en la Unidad Judicial Penal con sede en el cantón Riobamba en el periodo de julio a diciembre del 2014. Del autor Arguello Pérez Luz karime Rosa año 2016 en la que concluye:

“Se concluye que el documento que emite la foto radar, es una prueba fehaciente al momento de juzgar las contravenciones por el exceso de velocidad fuera del rango moderado; Se puede identificar que el documento que emite la foto radar es el medio por el cual los agentes de tránsito demuestran su actuación y lo presentan en la audiencia de juzgamiento, judicializando y poniendo en consideración a la parte demandada” (Arguello Luz karime, 2016)

Universidad Nacional de Chimborazo, Facultad de Ciencias Políticas y Administrativas, Escuela De Derecho, tesis de grado con el tema: “El exceso de

velocidad detectados por medios tecnológicos y su incidencia jurídica en las contravenciones de tránsito, juzgados en la Unidad Judicial Penal del cantón Riobamba, Período 2012-2013”, del autor Castillo Guilcapi Jairo Bladimir, del año 2015, en la que concluye:

“El exceso de velocidad detectado por medios tecnológicos si incide jurídicamente en las contravenciones de tránsito, juzgadas en la Unidad Judicial Penal del Cantón Riobamba, por cuanto el Juez de Contravenciones de tránsito en muchas ocasiones, valora a los medios tecnológicos como prueba plena que demuestran a criterio del Juez, que el procesado efectivamente ha incurrido en una contravención de tránsito; Los medios tecnológicos que utiliza la Policía Nacional del Ecuador para presumir que una persona ha cometido una contravención de tránsito por exceso de velocidad, son los dispositivos electrónicos como el medidor de velocidad, el cual para que sea considerado como prueba, debe ser calibrado, revisado y homologado por la Agencia Nacional de Tránsito”(Castillo Guilcapi Jairo, 2015)

De lo anotado en líneas anteriores respecto a los trabajos de investigación enunciados se puede evidenciar con facilidad que se refieren a las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad y que el producto del mismo debe ser considerado como prueba fehaciente del hecho sin embargo no se hace referencia a la forma como se debe notificar la misma considerando la Resolución N° 174-DIR-2013-ANT, la connotación jurídica.

Fundamentación Filosófica

Busca centrar el conocimiento del hombre y de cómo es su actuar, frente a diferentes situaciones en la que se puede ver expuesta a lo largo de su vida, la filosofía nos guía en la búsqueda de un conocimiento adecuado, en el cual se abarque todas las necesidades, valores y enseñanza que se quiera dar a un grupo de individuos, si no que incorporar a todo su entorno, para una óptima ejecución de éste.

Según Berkeley, George (1685-1753): *“La filosofía no es más que el cultivo de la sabiduría y la búsqueda o investigación de la verdad, de ahí que pueda esperarse con*

razón que aquellos que le han dedicado mucho tiempo y fatigas gocen de una mayor calma y serenidad del espíritu, de una mayor claridad y evidencia del conocimiento y están menos perturbados por dudas y dificultades que los otros hombres...”. Berkeley, George (1685-1753).

Se realizó la investigación desde el punto de vista del paradigma crítico propositivo; porque es una construcción de la realidad con los conocimientos adquiridos para que estos interrelacionen y poder llegar a una alternativa de solución, para determinar el marco al que tenemos que regirnos y las leyes de las cuales no todas las aplican, o se aplican a conveniencia de las partes procesales como es el caso de la presente investigación.

Es crítico porque cuestiona los efectos jurídicos que devienen de la inobservancia y falta de aplicación de la Resolución N° 174-DIR-2013-ANT sobre los procesos de homologación y calibración de los equipos y dispositivos tecnológicos para la detección de las contravenciones de tránsito (foto sensor) y la notificación violando de esta manera el debido proceso y dejando en indefensión al presunto infractor.

Según Bolaños S. (2012) indica: *“El constructivismo es un modelo social que mantiene una persona, en todos los aspectos como: cognitivos, sociales y afectivos del comportamiento humano, ya que no es sólo el producto del ambiente que nos rodea ni tampoco el resultado de disposiciones internas, sino una construcción que se produce día a día como resultado de la interacción de estos dos factores.*

Por lo manifestado en líneas anteriores se trata de construir una propia realidad basada en el conocimiento técnico jurídico, adquirido mediante toda la vida de estudio y la auto preparación de la normativa legal y constitucional, pero también poniendo en juego el criterio personal en base a los casos prácticos que se viven día a día en la vida jurídica a la que se está expuesto como miembros activos de la sociedad.

Sobre todo en la evolución de la tecnología que se usa como herramienta dentro de la administración de justicia, considerando que todo cambio acarrea responsabilidades y deberes por tal razón vienen acompañada de norma jurídica que permita su aplicación

y establezca su procedimiento como el presente caso, pero con la diferencia que se está volviendo al viejo concepto del derecho que esta resolución antes indicada se está considerando únicamente como letra muerta.

Fundamentación Constitucional

Constitución de la República del Ecuador

Art 1.- *“Somos un Estado constitucional de derechos y justicia, y por supremacía de la ley la Constitución de la República del Ecuador tienen mayor jerarquía que todas las leyes, por el principio de supremacía de la Constitución”.*

Art. 75 *“Toda persona tiene derecho al acceso gratuito a la justicia, a la tutela efectiva, imparcial y expedita de sus derechos e intereses, con sujeción a los principios de inmediación y celeridad, es por tanto deber del Estado así como de sus instituciones velar por la tutela de todos los derechos de las personas”.*

Arts. 76, numeral 7,: *“El derecho de las personas a la defensa incluirá las siguientes garantías”:* (Se toma a consideración las garantías que van enmarcadas en el derecho a la defensa de los infractores).

- a) *“Nadie podrá ser privado del derecho a la defensa en ninguna etapa o grado del procedimiento”.*
- b) *“Contar con el tiempo y con los medios adecuados para la preparación de su defensa”.*
- c) *“Ser escuchado en el momento oportuno y en igualdad de condiciones”.*
- d) *“Los procedimientos serán públicos salvo las excepciones previstas por la ley,”*
- e) *“Las partes podrán acceder a todos los documentos y actuaciones del procedimiento”.*

Art. 82.- *“El derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes”.*

En razón de los artículos antes mencionados tomados de la norma suprema como es la Constitución de la República del Ecuador se puede establecer que el Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia en donde toda persona tiene derecho al acceso gratuito a la justicia, a la tutela efectiva, imparcial y expedita de sus derechos e intereses, con sujeción a los principios de inmediación y celeridad, y que se debe dar la oportunidad a toda persona para que ejerza su legítimo derecho a la defensa sin excepción alguna en todo procedimiento judicial o administrativa para con ello respetar el debido proceso y establecer el verdadero valor de la seguridad jurídica.

Fundamentación Legal

(COIP) Código Orgánico Integral Penal

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

Art. 386, numeral 3.- *“La o el conductor que con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado, establecidos en el reglamento correspondiente”.*

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

Art. 389, numeral 6.- *“La o el conductor que con un vehículo automotor exceda dentro de un rango moderado los límites de velocidad permitidos, de conformidad con los reglamentos de tránsito correspondientes”.*

En razón de los artículos antes mencionados y tomados del Código Orgánico Integral Penal se tiene que existe dos clases de sanciones para las personas que conduciendo un vehículo a motor excedan los límites de velocidad establecidos en el Reglamento General de Aplicación a la LOTTTSV Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre

y Seguridad Vial, estos en razón del rango moderado o fuera de él y las mismas van desde el 30% de un salario básico unificado del trabajador en general y seis puntos de reducción a la licencia de conducir, hasta un salario básico y tres días de cárcel y 10 puntos a la licencia de conducir, por lo cual se debe observar la normatividad así como las señales establecidas en las diferentes carreteras del País y respetar los límites de velocidad con el fin de evitar sanciones.

Ley de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial

Art. 163.- *“El parte policial por delitos y contravenciones de tránsito, debe contener una relación detallada y minuciosa del hecho y sus circunstancias, incluyendo croquis y de ser posible, fotografías que evidencien el lugar del suceso y los resultados de la infracción”.*

“Los organismos o agentes policiales correspondientes, remitirán al agente fiscal de su jurisdicción, los partes policiales y demás documentos relativos a la infracción, en el plazo de veinticuatro horas bajo la responsabilidad legal de dichos jefes o quienes hagan sus veces”.

“El agente de tránsito que, al suscribir un parte policial, incurriere en falsedad en cuanto a las circunstancias del accidente, al estado de embriaguez o intoxicación por sustancias estupefacientes o psicotrópicas del supuesto causante, podrá ser objeto de la acción penal correspondiente y condenada al pago de daños y perjuicios ocasionados”.

“Las instituciones públicas y los Gobiernos Autónomos Descentralizados a cargo de la administración de vías, avenidas y autopistas que posean sistemas de pago de peajes y peaje automático, deberán entregar a la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial un reporte fotográfico que evidencie e identifique el automotor; y, el lugar del suceso sobre el cometimiento de la contravención de evasión de peajes y peaje automático”.

Art. 179 de la Ley De Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial establece: *“En*

las contravenciones, los agentes de tránsito entregarán personalmente al responsable de la comisión de la contravención, copia de la boleta correspondiente, en la cual se señalará la contravención, el nombre y número de cédula del conductor del vehículo, o de no poder establecerse la identidad del conductor el número de placas del vehículo”.

“En caso de que no se pueda entregar la boleta personalmente, ésta de ser posible se remitirá al domicilio del propietario del vehículo en un plazo no mayor de setenta y dos horas contadas desde la fecha en que fue cometida la infracción”

“La boleta llevará impreso el detalle de la contravención y la advertencia de las sanciones correspondientes que para ella prevé la Ley. Las contravenciones podrán ser también detectadas y notificadas por medios electrónicos y tecnológicos en los términos establecidos para tal efecto en el Reglamento en caso de impugnación de la contravención, el impugnante presentará la copia de la boleta de citación ante el Juez o la autoridad competente. El original de la boleta con el parte correspondiente, será elevado al Juez de Contravenciones o a la autoridad competente, quien juzgará sumariamente en una sola Audiencia convocada para el efecto en donde se le dará al contraventor el legítimo derecho a la defensa, e impondrá las sanciones que correspondan”

“Los registros electrónicos de los sistemas de seguridad, cámaras de vigilancia de seguridad en las ciudades, cámaras instaladas en los peajes y otros implementados por las instituciones públicas, o los Gobiernos Autónomos Descentralizados, a cargo de la administración de vías, avenidas y autopistas que posean sistema de pago de peajes y peaje automático serán consideradas pruebas suficientes para la aplicación de los delitos y contravenciones”.

En razón de los artículos antes anotados y tomados de la (LOTTTSV) Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, se determina que la citación de la contravención de tránsito se entregará de manera personal al contraventor y que la misma que señalará la contravención, el nombre y número de cédula del conductor del vehículo, o de no poder establecerse la identidad del conductor el número de placas

del vehículo, además llevará impreso el detalle de la contravención y la advertencia de las sanciones correspondientes, sin embargo esta se contrapone completamente a lo que determina la Resolución N° 174-Dir-2013-ANT Reglamento de Homologación, Uso y Validación de Sistemas, Dispositivos y Equipos Tecnológicos para Detección y Notificación de Infracciones de Tránsito, sobre las notificaciones con las citaciones y peor aún se contrapone con la realidad, que en el cometimiento de las infracciones detectadas por exceso de velocidad los funcionarios encargados de manejar el equipo únicamente entregan la boleta de citación sin croquis y peor aún con la imagen de la presunta infracción.

Reglamento de la Ley De Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial

Art. 191.- *“Los límites máximos y rangos moderados de velocidad vehicular permitidos en las vías públicas, con excepción de trenes y autocarriles, son los siguientes”:*

1. *Para vehículos livianos, motocicletas y similares:*

- *Urbana 50 Km/h.- Rango moderado mayor que 50 km/h; menor o igual km/h que 60 Km/h*
- *Perimetral 90 Km/h.- Rango Moderado mayor que 90 Km/h; menor o igual Km/h que 120 km/h*
- *Rectas en 100 Km/h.- Rango moderado mayor que 100 Km/h menor o igual 135 Km/h*
- *Curvas en 60 Km/h.- Rango Moderado mayor que 60 Km/h: menor o igual 75 Km/h*

Art. 238.- *“En caso de que la contravención de tránsito haya sido detectada por medios electrónicos y/o tecnológicos, y no haya sido posible determinar la identidad del conductor, se aplicará al propietario del vehículo, exclusivamente, la sanción pecuniaria correspondiente a la infracción cometida”*

“Las contravenciones detectadas por medios electrónicos y/o tecnológicos podrán ser notificadas por cualquier medio, incluidos de ser posible los medios electrónicos y/o

tecnológicos y podrán ser impugnadas en el término de tres días, contados a partir de la notificación realizada por la Institución”.

“Para efectos de la notificación de contravenciones, se tomará en cuenta el domicilio civil, correos electrónicos, y demás información que se encuentre registrada en la base de datos de las instituciones que realizan el control de tránsito a nivel nacional o local”.

En razón de los artículos tomados del Reglamento General de Aplicación a la LOTTTSV, se determina que los rangos de velocidad son de 50km/h en zona urbana, 90 en perimetral y 100 en carretera y línea recta para transporte liviano y que el rango moderado está dentro de 10Km/h de los antes indicados, fuera de eso se considerará que ha excedido el límite de velocidad fuera del rango moderado y que en los casos de exceder estos límites se convierten en contravenciones de tránsito que pueden ser notificadas de forma personal a su vez por el uso de los medios tecnológicos y en este último caso solo se aplicará la sanción pecuniaria, sin embargo la investigación se centra en los sensores y dispositivos electrónicos móviles en los cuales se realiza de forma personal la notificación y la misma no cumple con lo que determina el Reglamento de Homologación, Uso y Validación de Sistemas, Dispositivos y Equipos Tecnológicos para Detección y Notificación de Infracciones de Tránsito, existiendo una contradicción en las normas de aplicación con respecto a la forma adecuada de realizar la notificación y que la misma no viole el debido proceso. Resolución N° 174-Dir-2013-ANT Reglamento de Homologación, Uso y Validación de Sistemas, Dispositivos y Equipos Tecnológicos para Detección y Notificación de Infracciones de Tránsito.

Art. 4.- Medios de Prueba: *“Constituyen medios de prueba la información emitida y registrada por los dispositivos de control de tránsito y transporte debidamente calibrados y respectivamente homologados por la ANT, sean estos electrónicos, magnéticos digitales o analógicos, videos similares, cuyos parámetros técnicos serán determinados por la Agencia Nacional de Tránsito”.*

Art. 6.- Clasificación de equipos por su ubicación.- *“Los sistemas, dispositivos o*

equipos detectores de infracciones de tránsito, constituyen un conjunto de equipos y componentes que permiten detectar en forma precisa el cometimiento de una infracción de tránsito, sea a través del flujo de circulación vehicular, sea que se encuentre en movimiento o estacionado en un lugar pudiéndose identificar a tales equipos por su ubicación como”:

- a) “Fijos.- Cuando el equipo detector de infracciones se encuentra instalado en un lugar definido, fijado a una infraestructura estacionaria de carácter permanente”:*
- b) “Estáticos.- Cuando el equipo detector de infracciones se encuentra instalado temporalmente en un local adecuado o para permitir su operación se lo ha fijado a un soporte físico, no permanente, en un vehículo parado o soporte apropiado”.*
- c) “Móviles.- Cuando el equipo detector de infracciones se encuentra instalado en un vehículo que está en movimiento o estacionado en un punto determinado de la vía”.*

Art. 9 Homologación.- “El proceso de homologación permite registrar, validar y autorizar los sistemas, dispositivos y equipos destinados a la detección de infracciones de tránsito dispuestas en la LOTTTSV, garantizando que estos cumplan con los requisitos establecidos en el presente reglamento y características técnicas dispuesta por la ANT”.

“La documentación que sirva de base para la homologación de los sistemas, dispositivos y equipos tecnológicos, estará en todo momento a disposición de los organismos de tránsito competentes, quedando depositado en las dependencias de la ANT y en las del solicitante siempre con las debidas garantías de seguridad y confidencialidad”.

“Para sistemas, equipos o dispositivos de características únicas y aplicación especial la máxima autoridad de la ANT, como entidad responsable de la homologación fijara los criterios de evaluación y certificación de los mismos”.

Art 19.- Notificación.- “La notificación con la información obtenida del sistema,

equipos o dispositivos homologados que registra el cometimiento de la infracción de tránsito constituirá prueba tecnológica siempre que en ella aparezcan los datos del vehículo infractor o persona responsable de su cometimiento, acompañado de los datos de fecha, lugar y día, mes y año en que se cumplió la última revisión y certificación de operatividad del equipo”.

“En las contravenciones los agentes de tránsito entregarán la notificación personalmente al responsable de la comisión de la contravención una copia de la boleta correspondiente, en la cual se señalará la contravención, el nombre y número de cédula del conductor del vehículo, o de no poder establecer la identidad del conductor el número de placas del vehículo, junto al cual se entregará la imagen obtenida por el medio electrónico o con la tecnología del equipo detector de infracciones”.

“En caso de que no se pueda entregar la boleta personalmente, se observará lo dispuesto en la LOTTTSV y su reglamento general de aplicación”.

Art. 20 Juzgamiento.- “Para la notificación de la infracciones de tránsito detectadas y notificadas por medios electrónicos y tecnológicos, en los términos establecidos para tal efecto en este reglamento, como en la LOTTTSV, el original de la boleta con el parte correspondiente y el producto del equipo detector de la infracción, en imagen fija para efectos de cumplir con las garantías constitucionales del debido proceso y conceder al infractor el derecho a la defensa, será remitido al juez competente y con las copias será notificada simultáneamente el propietario del vehículo y la persona que se hubiere podido identificar como presunto responsable”.

“Este procedimiento será efectuado simultáneamente con la notificación que se hará dirigida al Juez de Contravenciones o a la autoridad competente, debiendo el infractor por ser este un acto sancionador de la Administración Pública en materia de tránsito con competencia asignada a un juez en tal materia, quien deberá cumplir la norma legal y juzgar sumariamente en una sola audiencia convocada para el efecto en donde se le dará al contraventor el legítimo derecho a la defensa, e impondrá las sanciones que correspondan , en observancia a las disposiciones constitucionales y

legales vigentes”.

“Los casos en que exista como sanción la privación de la libertad estarán sujetos a la decisión judicial, en la audiencia de juzgamiento, donde la prueba obtenida por los métodos de detección de infracciones tendrá la calidad de prueba que la valoración del Juez le conceda en su decisión”.

En razón de los artículos antes indicados respecto al Reglamento de Homologación, Uso y Validación de Sistemas, Dispositivos y Equipos Tecnológicos para Detección y Notificación de Infracciones de Tránsito es el cual determina el proceso de aplicación y de los equipos tecnológicos y los procedimientos de uso notificación aplicación y validación, el cual determina a más de ello que se considerará como prueba la obtención de estos equipos una vez que el mismo se encuentre homologado y calibrado de manera correcta y que la notificación debe realizarse con estos certificados, indicando que la boleta contendrá la contravención, el nombre y número de cédula del conductor del vehículo, o de no poder establecer la identidad del conductor el número de placas del vehículo, día, mes, año, hora y lugar, así como la determinación de la infracción cometida, junto al cual se entregará la imagen obtenida por el medio electrónico o con la tecnología del equipo detector de contravenciones, lo cual es letra muerta como se ha indicado a lo largo del presente trabajo la misma no se aplica y se realiza únicamente la citación la cual es entregada al infractor a más de no tener ni siquiera el croquis con la especificación exacta del lugar donde sucedió el hecho.

Fundamentación Social

El medio social en que se desenvuelve la población ha ido evolucionando constantemente hasta el punto de contar con la implementación de medios tecnológicos en la detección de contravenciones, especialmente las contravenciones por exceso de velocidad, punto donde ha surgido un sin número de problemas sociales, económicos y jurídicos, por la interposición de multas de conformidad a la tipificación establecida en el Código Orgánico Integral Penal, entendiéndose que todas las personas tenemos derechos los cuales se encuentran consagrados en la Constitución de la República del Ecuador, uno de los más importantes es el derecho a la defensa del cual

se han hecho eco los múltiples reclamos por excesos de velocidad especialmente por la no aplicación de la Resolución No 174-Dir-2013-ANT, que determina la forma correcta de notificar a los contraventores que han incurrido en contravenciones de tránsito por exceso de velocidad y en caso de no realizarlo de esta manera se considera violación del debido proceso.

Categorías Fundamentales

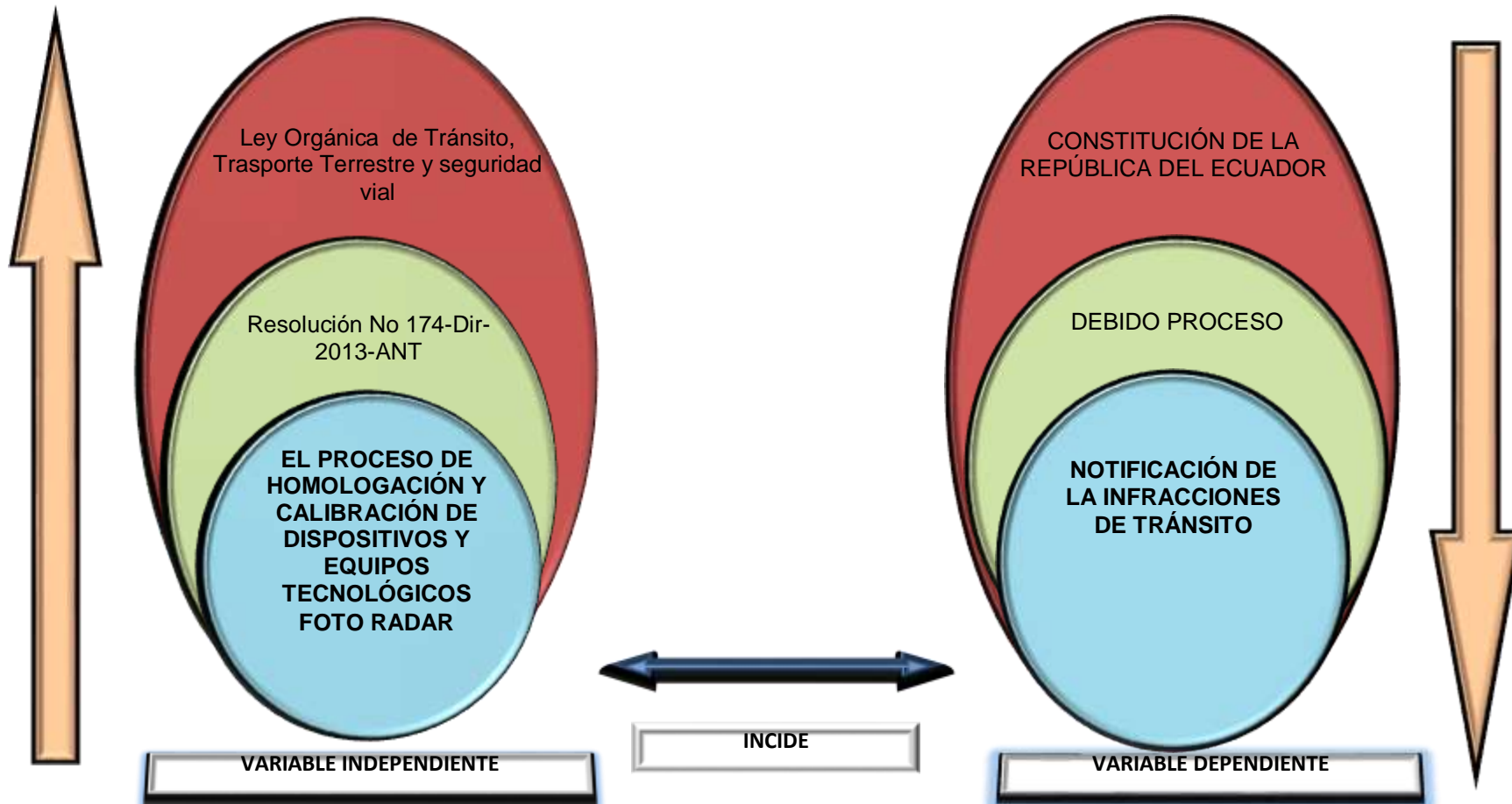


Gráfico No. 2 Categorías Fundamentales
Elaborado por: Oscar Danilo Morales Sailema

Constelación de ideas de la Variable Independiente

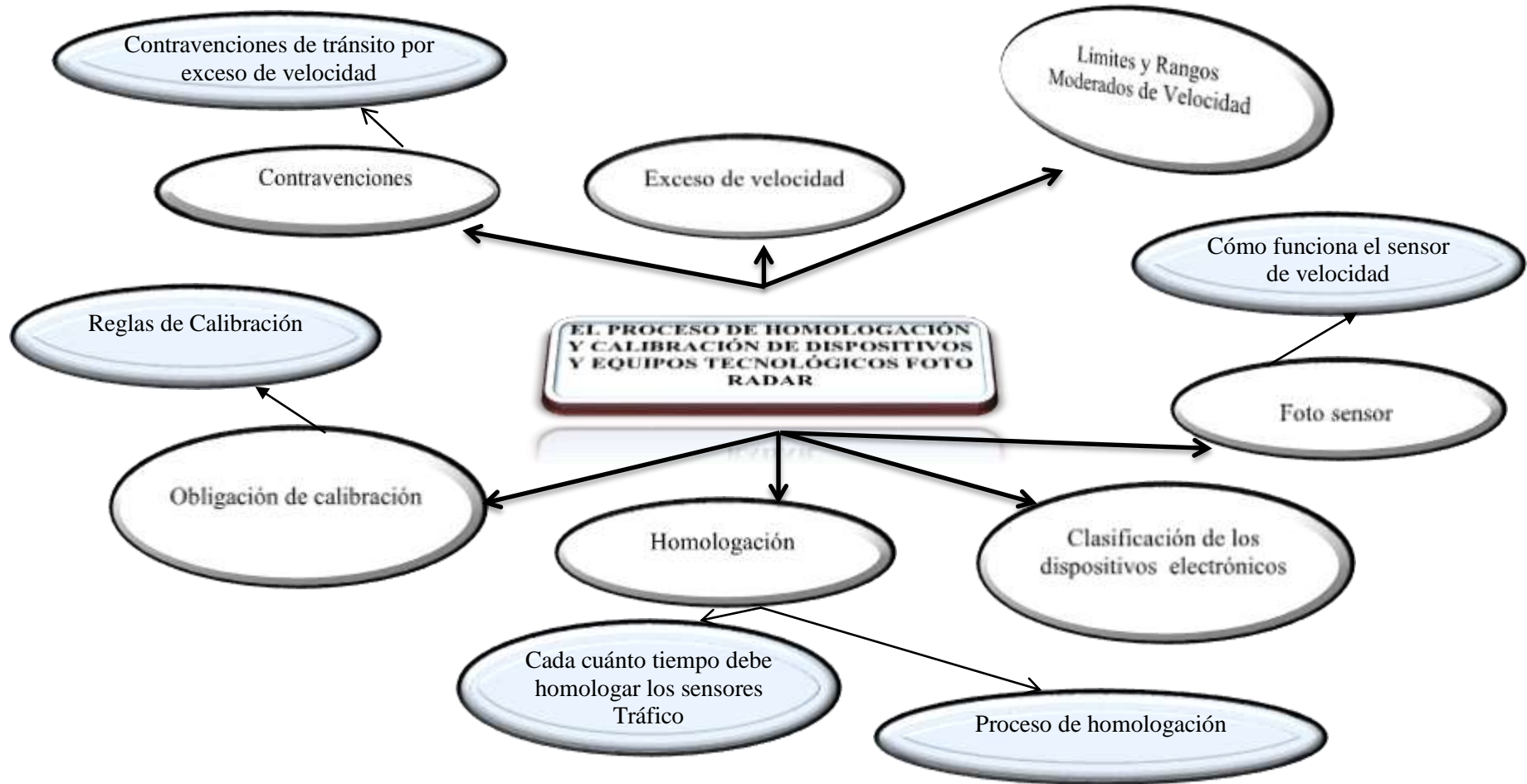


Gráfico No. 3 Variable Independiente
Elaborado por: Oscar Danilo Morales Sailema

Constelación de ideas de la Variable Dependiente

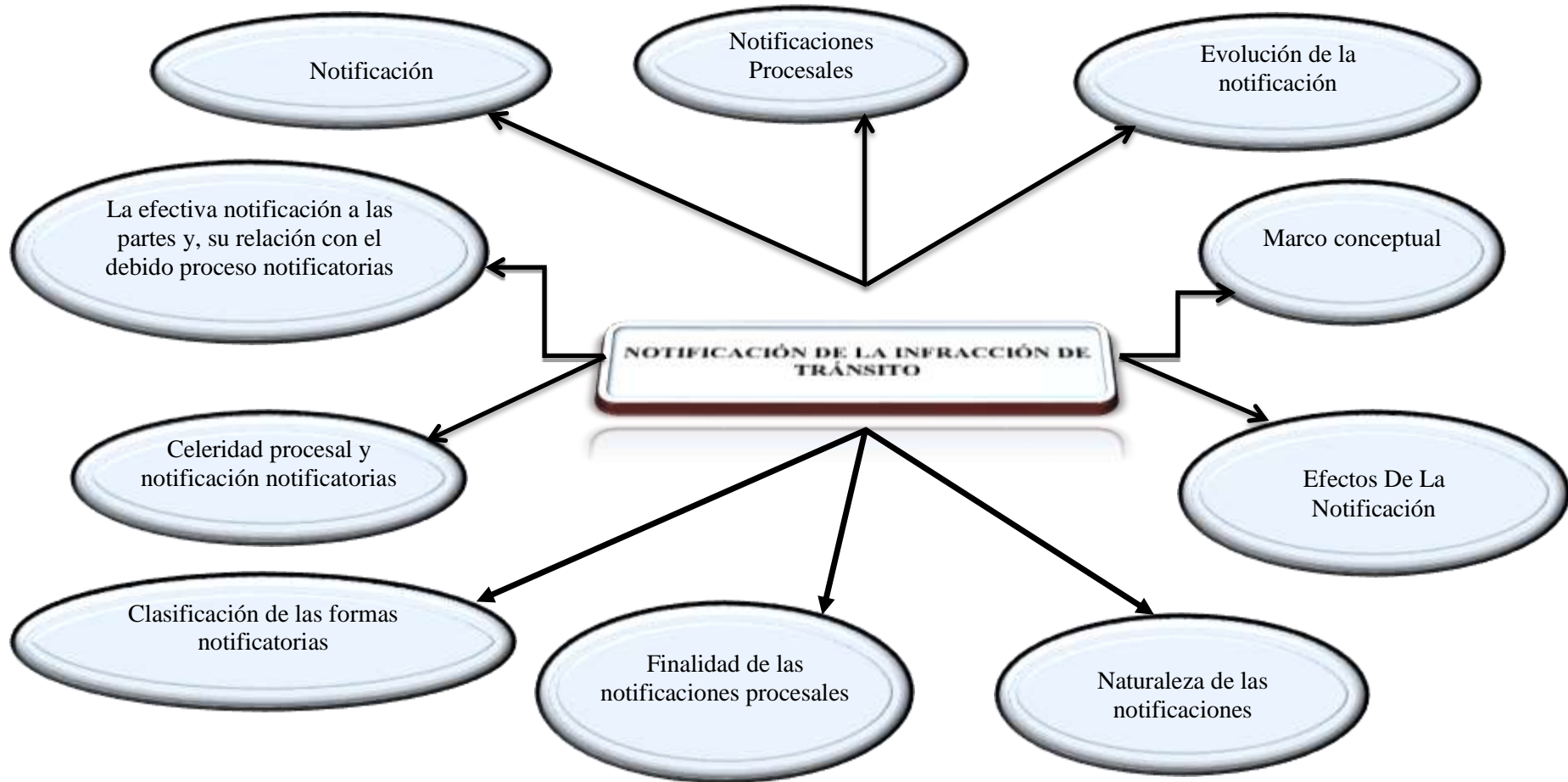


Gráfico No. 4 Variable dependiente
Elaborado por: Oscar Danilo Morales Sailema

Marco conceptual

LEY ORGANICA DE TRANSITO TRASPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL

Según Berlín Valenzuela, Francisco, Diccionario de Términos Parlamentarios, (1997) indica: *“Ley.- Es una norma jurídica dictada por el legislador, es decir, un precepto establecido por la autoridad competente, en que se manda o prohíbe algo en consonancia con la justicia cuyo incumplimiento conlleva a una sanción. Regla o norma establecida por una autoridad superior para regular, de acuerdo con la justicia, algún aspecto de las relaciones sociales”*

En consecuencia ley es un cuerpo de reglas decretadas, acostumbradas y reconocidas por una comunidad como obligatorias. Es una norma jurídica por la que el Estado se dirige a sus gobernados para fijar los límites de lo permitido pues es una cualidad de toda ley en sentido material el poner límites a la libertad personal en general y a la propiedad en especial. Desde un punto de vista puramente formal es lo acordado por los órganos legislativos competentes dentro del procedimiento legislativo prescrito.

Según Gallego Anabitarte A. en su obra Ley y reglamento en el Derecho público occidental, Madrid, 1971, passim y, en especial, pp. 251 y ss. Indica: *“Ley orgánica.- Ley que se deriva directamente de la Constitución y sirve para su mejor aplicación”*.

Una Ley Orgánica tiene como característica principal que es dictada con carácter complementario de la Constitución de un Estado, la ley orgánica se necesita desde el punto de vista constitucional con el fin de regular o normar ciertas materias específicas, siendo una de sus principales funciones la formación de una regla para desenvolver un precepto o institución. Estas leyes por lo general tratan acerca del desarrollo de las libertades públicas y de los derechos fundamentales, colocando límites en su aplicación.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial en si se creó como una norma de ayuda a la Constitución de la República del Ecuador como una carta de

derechos y garantías fundamentales para el pueblo ecuatoriano, si bien en esta norma se establece el contenido del parte policial así como el contenido de la boleta de citación no se establece las contravenciones que a partir de agosto del año 2014 se derogaron de esta Ley y se tipificaron las mismas en el (COIP) Código Orgánico Integral Penal, norma en la cual se tipifica las contravenciones por exceso de velocidad.

Sin embargo para poder establecer el mecanismo de detección de los excesos de velocidad se necesitó de un equipo técnico como el foto sensor el cual no se encuentra reconocido en ninguna de las normas ya mencionadas pero sin embargo el Reglamento a la Ley Orgánica de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial (LOTTTSV) si considera a los medios electrónicos y establece la detección de las contravenciones por medios electrónicos, y a su vez esta implementación se regula por medio de la Resolución No 174-DIR-2013-ANT.

Cabe recalcar que a pesar contravenciones que por la ciudadanía son consideradas como fuertes y que afectan al bolsillo del pueblo, en el catálogo de las infracciones de tránsito, las contravenciones tienen el más bajo nivel de gravedad que por lo general merecen sanciones de carácter administrativo, carácter pecuniario y en ciertos casos como las contravenciones muy graves de tránsito es necesario la aplicación de la pena privativa de libertad.

La ley de tránsito en definitiva se considera como un norma que regula todo lo concerniente a las contravenciones y delitos de tránsito, pero al ponernos a revisar la tipificación de los delitos y contravenciones se encuentran establecidos en el COIP Código Orgánico Integral Penal.

Resolución No 174-DIR-2013-ANT

Según Julián Pérez Porto y María Merino. Publicado: 2014. Actualizado: 2016. (<http://definicion.de/resolucion-administrativa/>) determinan: “*Resolución es la decisión fundada y motivada que pone fin a un procedimiento, con la declaración de un derecho o negativa de una petición o reclamación, posterior al análisis de los*

hechos controvertidos y atendiendo a las normas aplicables”.

De lo anotado me permito considerar a la resolución como una orden que dicta el responsable de un servicio público y que está basada en el área donde rige el servicio en cuestión.

Según Nava Negrete A. tomado del Diccionario Jurídico Mexicano (1994), y de la Suprema Corte de Justicia de la Nación Mexicana:

“Resolución es el acto de autoridad administrativa que define o da certeza a una situación legal o administrativa. Las leyes pueden ser provisionales o definitivas. Las primeras son las que requieren de otra u otras intervenciones administrativas para producir efectos legales y las segundas los producen por sí sin necesidad de otro acto de autoridad. Toda resolución administrativa es un acto administrativo de autoridad, pero existen actos administrativos que no revisten el carácter jurídico de verdaderas resoluciones administrativas”.

Son numerosos los casos en que la autoridad opina o solicita opinión, consulta o propone, investiga, constata o verifica hechos o situaciones. Todos son actos administrativos producidos por mandato legal y con determinadas consecuencias jurídicas, pero sin decidir ni resolver.

Existe una importante actividad material que lleva a cabo la administración y que por no tener naturaleza jurídica es bastante para no reconocer en ella índole de resolución.

Una resolución administrativa es un tipo de resolución dictada por la Administración que implica una decisión fundamentada poniendo fin a un concreto conflicto que hubiera podido surgir.

En general, una resolución contiene tres partes: Parte expositiva: problema, Parte considerativa: se analiza el problema; y Parte resolutive: la decisión.

La Resolución No 174-DIR-2013-ANT, es creada por la Agencia Nacional de Tránsito

del Ecuador, ente regulador del control del tránsito y busca establecer un procedimiento adecuado para que se pueda utilizar los dispositivos electrónicos de detección de radares por exceso de velocidad, por lo cual esta resolución encamina la forma de uso calibración, homologación de los dispositivos, de la misma manera regula la forma de notificación con el fin de encontrarse apegada a derecho y respetar el debido proceso, como se ha indicado en líneas anteriores dentro del presente trabajo ni la LOTTTSV, su Reglamento de Aplicación y el COIP, nos especifican estas partes importantes del proceso que me identifica esta resolución.

El objeto de este cuerpo legal es establecer las condiciones de homologación, uso y validación de los sistemas, dispositivos y equipos tecnológicos que permitan detectar y notificar a través de medios electrónicos el cometimiento de la infracción de tránsito, en observancia a lo dispuesto a la ley de Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su reglamento aplicativo y demás disposiciones emanadas desde la Agencia Nacional de Tránsito.

El Proceso de Homologación y Calibración de Dispositivos y Equipos Tecnológicos Foto Sensor

Los equipos tecnológicos utilizados para la detención de las contravenciones de tránsito deben cumplir con un proceso de validación para su correcto funcionamiento, el mismo que se realiza por parte de la ANT, una vez cumplido con este proceso conocido como homologación y calibración de los dispositivos tecnológicos se emite una certificación la misma que reposa en la entidad encargada de regular el dispositivo y la otra en la dependencia que solicita la homologación, la cual establece si el equipo está o no apto para poder ser utilizado en las diferentes vías del País, en los controles de tránsito establecidos para el efecto por parte de la Policía Nacional en las ciudades y cantones donde la Municipalidad aún no ha asumido las competencias en, materia de Tránsito como es el caso de Latacunga.

Para entender mejor el tema se comenzará hablando desde el concepto mismo de las contravenciones de tránsito, los equipos utilizados para la detección de contravenciones y aspectos importantes como la homologación y calibración con el

fin de identificar la incidencia que este causa en la notificación y como esto viola el debido proceso dejando en indefensión al procesado.

Contravenciones

Según Abg. Quinchuela Villacís C. (2014) manifiesta:

“Las contravenciones se producen al igual que los delitos por cuatro formas de culpa fundamental como son la negligencia, imprudencia, impericia e inobservancia de las Leyes y Reglamentos; sin embargo debemos señalar que las contravenciones de tránsito por su naturaleza tienen sus propias características tanto en la comisión cuanto en su juzgamiento y no es la pena “peculiar” lo que hace la diferencia, sino que la diferencia radica en que las contravenciones son actos distintos con resultados distintos”;

“Es por esto que para criterio del autor, las contravenciones de tránsito son pequeñas irregularidades de la conducta (actos antijurídicos) que vulneran o ponen en inminente peligro tanto a las personas que se trasladan de un lugar a otro por la red vial ecuatoriana como también a las personas, lugares y bienes susceptibles de dicho desplazamiento, es decir, al hablar de contravenciones de tránsito debemos referirnos al irrespeto a la Ley y al Reglamento de esta materia y a las cláusulas del código de convivencia que nos impone la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, la cual, regula el comportamiento de los conductores peatones y usuarios de la red vial del territorio ecuatoriano”

El tratadista Guillermo Cabanellas (1998, pág. 360) define el término contravención como:

“La falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Tránsito a la ley cuando se obra contra ella o en fraude de la misma. En lo Penal.- Dentro de los ordenamientos, como el francés, que se establece una división tripartita de las infracciones penales: crímenes, delitos y contravenciones, la más leve, el simple quebrantamiento de ordenanzas municipales o reglamentos de policía, reprimidos con penas de carácter

más bien administrativo. Vienen a constituir así las faltas de la legislación penal hispanoamericana”

Por lo que se puede manifestar que las contravenciones de tránsito son transgresiones a la ley y el ordenamiento jurídico del Estado que se producen por la negligencia, imprudencia, impericia e inobservancia de las Leyes y Reglamentos por parte de los ciudadanos que conducen vehículos a motor, las mismas que de conformidad a la nueva tipificación penal establecida en el Código Orgánico Integral Penal acarrear sanciones pecuniarias hasta la privación de la libertad en razón del equipo utilizado para la detección de los exceso de velocidad.

Contravenciones de tránsito por exceso de velocidad

Las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad son detectadas por foto sensor, son las contraventores detectadas por los medios electrónicos al exceder los límites de velocidad permitidos por la ley, estas contravenciones se notifican al momento mismo de su cometimiento mediante un mensaje de texto a su número celular a su correo electrónico, datos que deberán constar en la matrícula vehicular, lo cual hoy en día no sucede, que los datos a las cuales se notifican son erróneos en los caso de los sensores fijos, pero como la presente investigación va dirigida a los sensores móviles me permito indicar que se viola la seguridad jurídica del Estado y el debido proceso en razón que las mismas no se notifican como la norma legal lo indica que para eso existe la Resolución No 174-DIR-2013-ANT

Exceso de velocidad

Exceso de velocidad es operar un vehículo a motor a velocidades que superen los límites permitidos por la ley. Al exceder la velocidad, una persona puede ser citada legalmente por un policía o agente civil de tránsito y tendrá que pagar las sanciones y multas correspondientes.

Los límites de velocidad se encuentran estipulados en el Reglamento de la Ley de Tránsito y sus sanciones en el Código Orgánico Integral Penal.

La velocidad excesiva e inadecuada es el principal problema de seguridad vial en muchos países. Además de contribuir a un tercio de los accidentes mortales, la velocidad es un factor agravante de todos los accidentes.

El exceso de velocidad, concepto que engloba *velocidad excesiva* (esto es, la conducción por encima de los límites de velocidad) y *velocidad inadecuada* (conducir demasiado rápido para las condiciones concretas, pero dentro de los límites), es peligroso. Además de ser un factor causal en prácticamente un tercio de los accidentes mortales, la velocidad es un factor agravante de las consecuencias de todos los accidentes.

Al aumentar la velocidad del impacto, las fuerzas que deben absorber los ocupantes del vehículo en caso de accidente aumentan drásticamente, de acuerdo a los principios de la energía cinética.

La velocidad tiene muchos impactos positivos, el más obvio es que permite reducir el tiempo de viaje, mejorando, en consecuencia, la movilidad.

Los avances del último siglo en materia de carreteras, vehículos motorizados y transporte vial han reducido significativamente el tiempo de viaje, contribuyendo así al desarrollo de las economías nacionales y facilitando el acceso al empleo, bienes, servicios e instalaciones como hospitales, centros comerciales y de ocio, ampliando a su vez las oportunidades de empleo, vivienda, etc. Estas ventajas han contribuido claramente a mejorar la calidad de vida.

El exceso de velocidad dentro y fuera del rango moderado es sancionado dentro de las leyes ecuatorianas y por tal razón sus consecuencias son económicas jurídicas y sociales, por el pago de la multa la reducción de puntos y la cárcel pero para el caso de medios tecnológicos únicamente será pecuniaria.

Límites y Rangos Moderados de Velocidad

El exceso de velocidad es la segunda causa de muertes previsibles en accidentes de

tránsito en el Ecuador.

Sin embargo, la mayoría de conductores consideran que conducir a 120 Km/h es normal, que las mejoras aerodinámicas de los vehículos modernos nos dan una mayor estabilidad, pero, lo que muchos no quieren reconocer es que a partir de 90 Km/h un vehículo es cada vez menos gobernable, aumentando así el peligro de muerte de sus ocupantes.

Según el Reglamento de la Ley De Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial determina en su Art. 190 determina.- *“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”*.

Art. 191 del Reglamento de la Ley De Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vía determina: *“Los límites máximos y rangos moderados de velocidad vehicular permitidos en las vías públicas, con excepción de trenes y autocarriles, son los siguientes”*:

2. *Para vehículos livianos, motocicletas y similares:*

- *Urbana 50 Km/h.- Rango moderado mayor que 50 km/h; menor o igual km/h que 60 Km/h*
- *Perimetral 90 Km/h.- Rango Moderado mayor que 90 Km/h; menor o igual Km/h que 120 km/h*
- *Rectas en 100 Km/h.- Rango moderado mayor que 100 Km/h menor o igual 135 Km/h*
- *Curvas en 60 Km/h.- Rango Moderado mayor que 60 Km/h: menor o igual 75 Km/h*

El cuadro que a continuación se presenta es tomado del Reglamento General para la aplicación de la ley de Tránsito Transporte Terrestres y Seguridad Vial, a lo cual debo acotar que las contravenciones de tránsito fueron reformadas y en la actualidad la tipificación por exceso de velocidad se encuentra contemplada en el Código Orgánico

Integral Penal Art. 386, numeral 3, y Art 389, numeral 6.

1. Para vehículos livianos, motocicletas y similares:

Tipo de vía	Límite máximo	Rango moderado (Art. 142.g de la Ley)	Fuera del rango moderado (Art. 145.e de la Ley)
Urbana	50 Km/h	>50 Km/h - <60 Km/h	>60 Km/h
Perimetral	90 Km/h	>90 Km/h - <120 Km/h	> 120 Km/h
Rectas en carreteras	100 Km/h	>100 Km/h - <135 Km/h	> 135 Km/h
Curvas en carreteras	60 Km/h	>60 Km/h - <75 Km/h	> 75 Km/h

2. Para vehículos de transporte público de pasajeros:

Tipo de vía	Límite máximo	Rango moderado (Art. 142.g de la Ley)	Fuera del rango moderado (Art. 145.e de la Ley)
Urbana	40 Km/h	>40 Km/h - <50 Km/h	>50 Km/h
Perimetral	70 Km/h	>70 Km/h - <100 Km/h	> 100 Km/h
Rectas en Carreteras	90 Km/h	>90 Km/h - <115 Km/h	> 115 Km/h
Curvas en carreteras	50 Km/h	>50 Km/h - <65 Km/h	> 65 Km/h

3. Para vehículos de transporte de carga:

Tipo de vía	Límite máximo	Rango moderado (Art. 142.g de la Ley)	Fuera del rango moderado (Art. 145.e de la Ley)
Urbana	40 Km/h	>40 Km/h - <50 Km/h	>50 Km/h
Perimetral	70 Km/h	>70 Km/h - <95 Km/h	> 95 Km/h
Rectas en Carreteras	70 Km/h	>70 Km/h - <100 Km/h	> 100 Km/h
Curvas en carreteras	40 Km/h	>40 Km/h - <60 Km/h	> 60 Km/h

Cuadro No. 1 Límites de Velocidad

Fuente: Reglamento LOTTTSV

Elaborado por: Oscar Danilo Morales Sailema

Foto Sensor o Dispositivo Electrónico

El sensor es un sistema electrónico que permite detectar objetos y determinar la distancia a que se encuentran proyectando sobre ellos ondas de radio que son reflejadas por el objeto y que al ser recibidas de nuevo por la antena del sensor permiten calcular la distancia a la que se encuentra el objeto, en función del tiempo que tardó en ir y

volver la señal de radio.

Es una manera de mantener una presión de fiscalización constante, de alta cobertura y bajo costo, en que no se requiere del uso de recursos humanos los que pueden destinarse a funciones socialmente más eficientes.

El uso de sensores es una medida de fiscalización del tráfico que ha sido aplicada en otros lugares con buenos resultados. En particular, para controlar los límites de velocidad y violaciones a la luz roja del semáforo en lugares sensibles, como intersecciones complejas o aisladas, frente a colegios y hospitales, en tramos de autopistas donde es necesario reforzar el control de la velocidad por motivos de seguridad.

Quizás lo más importante del uso de medios tecnológicos para el control del sistema de tráfico vehicular en el mediano y largo plazo, es el cambio de comportamiento de los conductores, quienes enfrentan un sistema de medición preciso, altamente veraz y que no es capaz de discriminar entre conductores de diferentes condiciones sociales.

Este cambio es fundamental para la seguridad y el respeto mutuo de todos los ciudadanos que comparten el espacio público; es, en definitiva, un cambio hacia una cultura social más madura y justa.

El sensor determina automáticamente el carril en el que el vehículo contraventor está circulando. El mando portátil cuenta con pantalla de observación de imágenes, con mayor fotosensibilidad y a escala de grises

Las fotos sensores proporcionan imágenes de calidad superior, incluso en condiciones de iluminación muy precaria y pueden ser usados en las más variadas condiciones atmosféricas. Cuentan con un sistema de modo nocturno, así como capacidad de detección del conductor. El manejo del equipo es muy simple gracias a su unidad de mando manual.

Se puede visualizar en cualquier momento, pruebas fotográficas. La grabación de los

datos asociados a una infracción y la grabación de la imagen tienen lugar automáticamente. Los datos asociados a una infracción son normalmente: la hora, la fecha, la velocidad, el sentido de marcha, la población y la numeración de las fotos.

Cómo funciona el radar de velocidad

Según <http://www.circulaseguro.com/como-funciona-el-radardevelocidad/> *“Todos los tipos de radar funcionan según mismo principio básico: emiten una onda electromagnética hacia el objeto a detectar, la onda rebota y vuelve a la antena. Analizando la señal devuelta, se pueden saber muchas características del objeto en cuestión”*.

“Las ondas electromagnéticas son oscilaciones del campo electromagnético que se propagan en línea recta a la velocidad constante de 299 792 458m/s, un poco menos de 300 000km/s. Unos mil millones de kilómetros a la hora. A esta velocidad, se daría la vuelta a la tierra siete veces y media cada segundo”.

“El número de oscilaciones que se producen en cada segundo se llama frecuencia. Nuestros ojos son capaces de ver las ondas electromagnéticas que producen entre 400 y 800 mil millones de oscilaciones por segundo; este tipo de frecuencias electromagnéticas reciben el nombre de luz. Sin embargo, las ondas utilizadas en los radares son frecuencias mucho más bajas”.

“Mucha gente piensa que el radar mide el tiempo que tarda el haz electromagnético en volver a la antena, pero no es cierto. Como la velocidad de la luz es tan grande, el radar debería ser capaz de medir tiempos muy cortos, lo cual es muy difícil y costoso. En realidad, el cinemómetro por radar se basa en el efecto Doppler”.

“El efecto Doppler ocurre cuando el receptor de la onda se mueve con respecto al emisor, o viceversa. Si el emisor se está moviendo, significa que cada nueva oscilación parte desde una posición ligeramente diferente. A consecuencia de esto, la distancia entre cada cresta de la onda será diferente. Pensemos, por ejemplo, en la onda emitida en el mismo sentido del movimiento. Tras emitir una oscilación, el emisor se desplaza

hacia adelante, con lo que la siguiente oscilación estará más junta que si el emisor hubiera estado quieto”.

Pero volviendo a los sensores que vigilan nuestras carreteras y en razón de las especificaciones técnicas anotadas anteriormente se debe indicar que cuando la onda rebota en nuestro auto, debido a que éste se mueve a cierta velocidad, cambia su frecuencia, bien, midiendo la diferencia en la frecuencia, el sensor puede saber la velocidad a la que se movía el vehículo.

Pero no es tan sencillo, de nuevo, la diferencia en las frecuencias es muy pequeña, porque la velocidad a la que se circula es muy pequeña en comparación a la velocidad de la luz. Para medir la frecuencia con tanta precisión haría falta un instrumental muy caro y delicado.

En el caso del sensor, como las frecuencias de las dos ondas son un poco diferentes, el ritmo en que cambia la dirección de oscilación de cada una es también diferente, empiezan oscilando ambas hacia el mismo sentido, con lo cual la onda resultante es mayor. No obstante, al cabo de un rato oscilarán en sentido contrario, haciendo que la onda prácticamente desaparezca.

Clasificación de los dispositivos electrónicos

Según la Jurista Deysi Figueroa V, Santo Domingo (2015) indica: *“Es necesario conocer la clasificación de los dispositivos electrónicos por su ubicación, toda vez que de acuerdo al tipo de dispositivo generador de la prueba de la infracción se establece su procedimiento; determinado en el Art. 6 del Reglamento emitido mediante Resolución N° 174-DIR-2013-ANT de 26 de diciembre de 2013”*:

- a. Fijos: Cuando el equipo detector de infracciones se encuentra instalado en un lugar definido, fijado a una estructura estacionaria de carácter permanente;
- b. Estáticos: Cuando el equipo detector de infracciones se encuentra instalado temporalmente en un local adecuado o para permitir su operación se lo ha fijado a un soporte físico, no permanente, en un vehículo parado o en un soporte apropiado;

- y,
- c. Móviles: Cuando el equipo detector de infracciones se encuentra instalado en un vehículo que está en movimiento o estacionado en un punto determinado de la vía.

Recordando que la presente investigación se centra específicamente en los sensores móviles y la forma de notificación que esta violenta los principios constitucionales del debido proceso, así como también atentan contra la tutela efectiva e imparcial de los derechos no existiría seguridad jurídica.

Homologación

El tratadista Guillermo Cabanellas Diccionario Usual (1998, pág. 245 TOMO III) define el término homologación: *“De acuerdo con su etimología griega, aprobación, consentimiento, rectificación; Confirmación judicial de determinados actos de las partes, para la debida constancia y eficacia”*.

Este término se emplea para rectificar o aprobar algo, refiriéndome exclusivamente a los dispositivos electrónicos estos debe estar aprobado por la entidad pertinente que viene a ser la Agencia Nacional de Transito.

Aprobación que una autoridad administrativa, judicial o competente otorga a determinados actos o convenios que entre las partes acordaron.

A consideración de la homologación y los dispositivos electrónicos en los últimos meses, ha disminuido el margen de error a partir del cual multan los radares. El tema es controvertido, partiendo de la base de que los velocímetros de los vehículos no siempre marcan la velocidad exacta a la que circulamos y este margen depende mucho del modelo y la unidad que porte cada vehículo. Lo habitual es que la velocidad que marca nuestro auto sea ligeramente superior a la velocidad que realmente lleva el vehículo.

Lo mismo pasa en cuanto a la precisión de los sensores. Según ha recalado en varias ocasiones el Instituto Nacional de Metrología de los Estado Unidos (encargado de

homologar los radares), *“no son precisos al 100% y todos los dispositivos miden la velocidad con algo de error. El más habitual en España es el cinemómetro por microondas, cuyo funcionamiento es mucho más limitado que los más modernos por láser”*.

Si además contamos con que en el mercado de la regulación de tráfico conviven diferentes tecnologías, marcas y modelos, entenderemos que la rigurosidad de los mismos resulte aún más variable. En todos los casos, independientemente del tipo de equipo empleado, para garantizar la precisión y exactitud de las medidas realizadas, estos aparatos deben pasar las revisiones periódicas pertinentes.

De hecho, aquellos “afortunados” que hayan recibido una multa por exceso de velocidad saben que junto a la foto del sensor (en la que se debe visualizar el número de la matrícula sin ningún género de duda), los datos relativos al vehículo y el lugar de la denuncia, se incluye una copia del certificado de verificación periódica del aparato que realizó la medida de la velocidad.

En cualquier caso, a la hora de coger el vehículo, lo principal es la seguridad.

Por este motivo es de vital importancia no sólo cumplir estos límites cuando nos acercamos a un sensor, sino mantener una velocidad adecuada durante todo el trayecto, que lo importante es disfrutar del camino y llegar sin contratiempos.

Cada cuánto tiempo debe homologar los sensores Tráfico

Cada cuánto tiempo debe homologar la ANT estos dispositivos y en qué medida podría estar caducada dicha homologación.

Según De la Torre A. en su obra *El catálogo razonado de la obra gráfica, 1959* (para la revista KWY), hasta sus últimos ejemplar (2016), indica: *“Cualquier radar, sin importar su tipo o modelo, debe homologarse cada año. Así lo indica la Orden ITC 3123/2010 del Ministerio de Industria de los Estados Unidos, que regula todo lo relativo a radares o cinemómetros, funcionamiento y revisiones...”*

Por otra parte, en caso de que la homologación del sensor sí hubiera caducado, podrías recurrir la sanción enviando un escrito a la judicatura correspondiente en razón de la jurisdicción y la materia en el que solicites su anulación alegando que la homologación del dispositivo no era válida en el momento de la sanción, con ello, deberían retirártela.

Proceso de homologación

- Evaluación de sensor: Comprobamos si los sensores de vehículos de la cámara funcionan según los parámetros operativos configurados por el fabricante.
- Exactitud de la velocidad: Para aumentar la confianza en la exactitud de su tecnología, se comprueban los registros de velocidad de sus cámaras con nuestros equipos de medida de velocidad (radar) independientes, los cuales se configuran según un estándar nacional medible.
- Fiabilidad de la velocidad: Evaluamos la habilidad de las cámaras para capturar la velocidad de grandes volúmenes de tráfico.
- Servicios de calibración: Calibramos los equipos de medida de velocidad (radar) para garantizar la coherencia a nivel nacional.
- Evaluación de las señales de tráfico: Podemos examinar el sistema de semáforos en una serie de condiciones de fallo de señales de tráfico diferentes, así como en condiciones normales.
- Homologación tipo: Proporcionamos un sello de homologación para aquellos equipos aptos para su propósito, incorporando pruebas de compatibilidad electromagnética, medioambiental, de interferencia de vehículos y seguridad eléctrica en los procesos de homologación.
- Identificación de errores: Podemos investigar cualquier discrepancia registrada en sus sistemas de cámara.

Obligación de calibración

Según Roberto Guimerá Ferrer-Sama, Codirector de Sepín Tráfico de la EL UNIVERSAL, Compañía Periodística Nacional S. A. de C. V indica:

“Cuando llegan a nuestras manos boletines de denuncia que nos trae un cliente, un

familiar o un amigo o nosotros mismos, por exceso de velocidad, o cuando se inicia un procedimiento penal por esta infracción vial en su modalidad delictiva, uno de los aspectos defensivos que tratamos de manejar es el de los márgenes de error que se pueden aplicar a los cinemómetros o radares que han medido esa velocidad. Sí, esos aparatos colocados de manera fija o estática en determinados puntos de nuestras carreteras, o móviles en vehículos de los agentes de tráfico, respecto a los que todos los conductores vamos con siete ojos, pues aunque la autoridad nos las presente como mecanismos que contribuyen a la seguridad del tráfico vial, como elemento disuasorio y erradicador de conductas que ponen en peligro esa seguridad, función que no ponemos en duda, muchas veces los concebimos como ratoneras para “hacer caja”, y en algunos casos no nos falta razón”.

Con el fin de evidenciar márgenes de error las entidades de control de tránsito deben solicitar a la entidad reguladora en este caso a la Agencia Nacional de Tránsito, la calibración y homologación de los equipos y dispositivos electrónicos la cual deberá hacerse cada año.

Reglas de Calibración

Tanto en el momento de la fabricación y de forma periódica a lo largo de la vida útil del equipo. La frecuencia con la que se vuelve a calibrar una pistola de radar está determinada por las leyes del Estado y las políticas del departamento de policía de utilizar el equipo.

Aunque los departamentos de policía son capaces de determinar sus propios horarios y las normas para las pruebas de calibración, la mayoría siguen un calendario de las pruebas de calibración que incluye pruebas al comienzo de cada turno, después de cada cita en la que se utiliza la pistola de sensor y al final de cada turno. Hay tres métodos comunes usados en estas pruebas de calibración.

Diapasón de prueba.- Diapasones que se calibran para registrar velocidades específicas pueden colocarse delante de una pistola de radar para la prueba. La velocidad a la que el radar debe mostrar un tenedor de sintonía específica se inscribe en la superficie

metálica. En general, una asignación de más o menos un amperio se considera una variación aceptable en la lectura de una prueba de tenedor de sintonía. Los diapasones ellos a veces pueden resultar dañados o doblados, lo que hace su señal inexacta. Cuando una mala lectura se toma de una prueba de tenedor de ajuste, más pruebas se llevan a cabo para determinar si el fallo está en el tenedor de ajuste o la pistola de sensor. Diapasones defectuosos puede también ser recalibrado por el fabricante a un costo mucho menor que las pistolas de sensor.

Drive a través de pruebas.- La precisión de una pistola de sensor se puede probar, centrándose en un objeto inmóvil mientras el vehículo de la policía se mueve a una velocidad determinada. Para estas pruebas, las lecturas de la pistola de radar se comparan con la velocidad del vehículo como se muestra por el indicador de velocidad del vehículo.

Puesta a punto pruebas de horquilla y controles de las superficies pueden ser empleados en el caso de una discrepancia para determinar el origen del fallo, si se trata de la pistola de sensor o el vehículo. Conduzca a través de pruebas también puede ser llevada a cabo por la conducción de un vehículo a una velocidad conocida hacia un radar fijo y comparando sus lecturas.

Area Check Testing.- Un control de zona, la pistola de sensor se señaló en diferentes direcciones, y se toman lecturas para determinar la presencia de cualquier interferencia. Objetos estacionarios están dirigidos, y se desea una lectura de cero. Si otras lecturas indican un cierto movimiento, la fuente de la interferencia y su potencial para invalidar las lecturas de los vehículos en movimiento se determinan.

Funcionamiento.- El sensor del radar determina automáticamente el carril donde el vehículo infractor está circulando. Los aparatos proporcionan imágenes de calidad superior, incluso en condiciones de iluminación muy precaria y pueden ser usados en las más variadas condiciones atmosféricas. Cuentan con un sistema de modo nocturno, así como capacidad de detección del conductor.

El manejo del equipo es muy simple gracias a su unidad de mando manual, y se puede

visualizar pruebas fotográficas. La grabación de los datos asociados a una infracción de tránsito y la grabación de la imagen tienen lugar automáticamente. La información es normalmente: la hora, la fecha, la velocidad, el sentido de marcha, la población y la numeración de las fotos.

Lo más importante (infracciones, informes, ficheros de log), se pueden transferir a una memoria USB. Juan Pazos, director de Control Técnico Sectorial de la ANT, informó que desde junio se ha potenciado el uso de los fotorradars.

Según Juan Pazos, director de Control Técnico Sectorial de la Agencia Nacional de Tránsito de la página web <http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/judicial/13/112-251-contravenciones-por-exceso-de-velocidad-infografia> “Tenemos cobertura a nivel nacional en las provincias de Imbabura, Cotopaxi, Tungurahua y Carchi”. También, observó que los puntos más altos de siniestralidad son la zona centro de la provincia de Cotopaxi. *“Hacemos un levantamiento de siniestralidad conforme a una estadística con los organismos de control, y de esa manera se conocen los lugares donde serán ubicados los fotorradars”*.

El sistema muestra las contravenciones, las cuales pueden ser entregadas ‘en línea’, porque hay un centro de monitoreo que las evalúa y se validan las imágenes.

Según <http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/judicial/13/1contravenciones-por-exceso-de-velocidad-infografia> Lorena Bravo, directora (e) de la ANT, manifestó *“Que la entidad se preocupa por el alto número de siniestros, por lo que se trabaja con la Policía, Ministerio del Interior y Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE) para reducir el número de accidentes. La ANT cuenta con un taller de reparación independiente para los sensores. Son sitios de calibración para atender las emergencias de los equipos de forma inmediata y devolverlos a los entes de control”*.

Según <http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/judicial/13/112contravenciones-por-exceso-de-velocidad-infografia>: Martha Cecilia Loffredo, Jueza de la Unidad Judicial Penal Norte de Guayaquil, según y que fue magistrada de Tránsito durante 16 años, sostuvo: *“Que el uso de los fotorradars en las carreteras podría ayudar a disminuir*

las contravenciones. Lamentó que algunas veces los conductores cometan dos contravenciones al mismo tiempo: manejan sin licencia y bajo los efectos del alcohol; Deberían tener sanciones más graves quienes cometen dos contravenciones al mismo tiempo”,

El objetivo principal de los fotorradares es reducir los accidentes de tránsito en las carreteras del País, más no el cobro de multas y arrestos a los que contravienen las disposiciones de la ley. La Agencia Nacional de Tránsito, Ministerio del Interior-Policía Nacional, la CTE y los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) coordinan los operativos.

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

La Constitución de la República del Ecuador es el fundamento y la fuente de la autoridad jurídica que sustenta la existencia del Ecuador y de su gobierno.

La supremacía de esta Constitución la convierte en el texto principal dentro de la política ecuatoriana, y está por sobre cualquier otra norma jurídica. La Constitución proporciona el marco para la organización del Estado ecuatoriano, y para la relación entre el gobierno con la ciudadanía ecuatoriana.

Es considerada también como un texto de carácter jurídico-político fruto del poder constituyente que fundamenta (según el normativismo) todo el ordenamiento, situándose en él como norma que recoge, define y crea los poderes constituidos limitándolos al servicio de las personas.

Además, tendrá el carácter de norma suprema, de manera que prevalecerá sobre cualquier otra que fuese posterior y contraria a ella (jerarquía constitucional). Al decir de Kelsen, es la norma que da lógica a todo el sistema. El derecho común surgirá de ella por mecanismos de derivación y aplicación.

Dentro del tema que se trata en la presente investigación al hablar de la motivación se la considera como un principio que se encuentra dentro de las garantías y principios

de la Constitución de la República del Ecuador, así como el debido proceso.

Principio Constitucional.- Los principios constitucionales son todos los enunciados dentro de la Constitución de la República del Ecuador así como cada una de las garantías establecidas en el mismo cuerpo legal que no son otra cosa que reglas aplicables tanto a la administración de justicia como a los administrados dentro de la justicia.

Garantías Constitucionales.- Como su propio nombre lo dice es una garantía y esto es considerado como una institución de Derecho Público de seguridad y de protección a favor del individuo, la sociedad o el Estado que dispone de medios que hacen efectivo, el goce de los derechos subjetivos frente al peligro o riesgo de que sean desconocidos.

Debido Proceso

Es aquel en que se respeten las garantías y derechos fundamentales, previstos en la Constitución, en las leyes que rigen el ordenamiento legal del País, y en los pactos, tratados y convenios que han sido ratificados y que en consecuencia forman parte de la normativa interna del País y que son de forzoso e incuestionable cumplimiento.

El debido proceso penal por su especificidad, tiene que ver con el respeto a las garantías y derechos fundamentales, que le asisten a cualquier ciudadano que es objeto de una imputación delictiva o que es sometido a un proceso penal.

La legalidad del debido proceso penal es un imperativo propio de la vigencia de un Estado de Derecho en el que deben y hacerse efectivos los principios rectores del proceso penal, que en definitiva constituyen y dan contenido a la garantía del debido proceso; esos principios rectores son la columna vertebral de un sistema procesal penal determinado.

Hablar del debido proceso penal es referirnos igualmente al respeto a los derechos humanos en la Administración de justicia Penal, que como sabemos se refieren a aquellos derechos fundamentales que le son reconocidos a cualquier persona que, por

una u otra razón, justa o injustamente entran en contacto con los sistemas de justicia penal en un país, refiriéndonos a un concepto de justicia penal en sentido amplio; teniendo en cuenta no solo la fase judicial - penal, sino que cubre la actividad de los órganos represivos del Estado conforme dijimos precedentemente, es decir seguir el lineamiento Constitucional sobre el respeto a cada proceso.

Sobre el debido proceso, Fernando Velásquez V., citado por Hugo Hernández Bernal Vallejo y Sandra Milena Hernández Rodríguez, en su obra El debido proceso disciplinario (2010), discurre:

"En sentido amplio, el debido proceso es el conjunto no sólo de procedimientos, legislativos, judiciales y administrativos que deben cumplirse para que una ley, sentencia o resolución administrativa que se refiera a la libertad individual sea fundamentalmente válida, sino también para que se constituya en garantía del orden, de la justicia, de la seguridad en cuanto no se lesionan de manera indebida la seguridad propuesta como intangible para el ciudadano en el Estado democrático"

En sentido restringido, la doctrina define el debido proceso como todo ese conjunto de garantías que protegen al ciudadano sometido a cualquier proceso, que le aseguran a lo largo del mismo una recta y cumplida administración de justicia; que le aseguren la libertad y la seguridad jurídica, la nacionalidad y la fundamentación de las resoluciones judiciales conforme a derecho.

Desde este punto de vista, entonces, el debido proceso es el principio madre o generatriz del cual dimanan todos y cada uno de los principios del derecho procesal penal, incluso el del juez natural que suele regularse a su lado, el procedimiento establecido para realizar todo trámite sea este administrativo o judicial.

En efecto, el instituto del debido proceso está contemplado en todas las legislaciones, lo que ha permitido consagrar este principio como pilar fundamental de la tesis que forma el derecho procesal universal. Particularizada así la figura del debido proceso, se convierte en un derecho fundamental constitucional en beneficio de las partes dentro de la relación procesal.

Según Suárez Sánchez, A. (2002) en su obra El debido proceso penal, dice: *"El debido proceso consiste en que nadie puede ser juzgado sino de conformidad con la ritualidad previamente establecida, para que se cumpla aquel axioma de que nadie puede ser condenado sin antes haber sido oído y vencido en juicio con la plenitud de las formalidades legales"*.

Derecho a la Defensa

Según nuestra Constitución es su Art. 76 numeral 7 literal a).- *"Nadie podrá ser privado del derecho a la defensa en ninguna etapa o grado de procedimiento"*.

El Art. 191 de nuestra Constitución determina a la Defensoría Pública como un organismo autónomo de la función judicial, el objetivo principal de esta institución es asegurar el acceso a la justicia de las personas que, por su estado de indefensión o condición económica, social o cultural, no puedan contratar los servicios de defensa legal para la protección de sus derechos.

Cabe destacar inclusive que como innovación de la ley, se establece inclusive que las personas podrán exigir el cumplimiento de sus derechos sin necesidad del patrocinio de abogado en los casos relativos a garantías jurisdiccionales y las causas que conozcan las juezas y jueces de paz, disposición esta que se encuentra determinada en el tercer inciso del Art. 327 del Código Orgánico de la Función Judicial.

La inviolabilidad de la defensa representa la prohibición de trasgredir u ofender los preceptos del debido proceso. Solo cuando se observe terminantemente y sin dilaciones las normas sustantivas y del procedimiento diremos que la defensa del imputado es inviolable. La inobservancia de este principio de inviolabilidad, puede conllevar a responsabilizar penalmente a quien la infringiere.

Se efectiviza el derecho a la defensa cuando el interesado ha tenido la oportunidad de presentar pruebas, realizar alegatos, utilizar todos los recursos legales, sin obstáculos ni limitación alguna.

La legislación ecuatoriana permite que el procesado o imputado ejerza la defensa de una manera técnica, mediante el asesoramiento y patrocinio de un abogado, o bien puede defenderse por sí mismo si lo cree conveniente, siempre que tenga la autorización del Juez o Tribunal competente.

En todo caso podemos concluir que el derecho a la defensa es inalienable, que la Constitución de la República del Ecuador determina que toda persona tiene derecho a ejercer su defensa técnica en todas las etapas procesales.

La defensa desde el punto de vista procesal, se la puede clasificar en general y restrictiva. La defensa general es el derecho subjetivo que el Estado entrega a toda persona para que, en un momento determinado pueda solicitar o exigir la protección para sus bienes jurídicos e intereses antes y durante el desarrollo de un proceso.

El derecho a la defensa tiende en su esencia a evitar que el ciudadano quede en indefensión, por el contrario el ciudadano debe contar con un asesoramiento técnico legal antes del proceso penal y dentro de él, en este proceso se debe contrarrestar la acusación fiscal, del juez o policial a través la realización de actos probatorios de defensa; y después de la etapa de la conclusión del proceso, en la etapa de impugnación, y aún durante la ejecución de la pena.

El derecho de defensa es la facultad de las partes de sostener sus posiciones y de contradecir los fundamentos del contrario.

Es un derecho público constitucional que asiste a toda persona física a quien se le pueda atribuir la comisión de un hecho punible, mediante cuyo ejercicio se garantiza al imputado la asistencia técnica de un abogado defensor y se le concede a ambos la capacidad de postulación necesaria para oponerse eficazmente a la pretensión punitiva y poder hacer valer dentro del proceso el derecho constitucional a la libertad del ciudadano.

El derecho de defensa permite al ciudadano intervenir desde la iniciación de una investigación hasta el desarrollo y conclusión del proceso. Lo contrario sería violentar

un derecho legítimo.

El derecho a la defensa debe ser inviolable, se vulnera la defensa cuando se ponen obstáculos ilegales para que los involucrados en un proceso de cualquier clase no puedan exhibir sus pretensiones jurídicas y hagan efectivas sus recursos probatorios, o se impida que haga sus alegaciones en el momento oportuno.

Notificación de la Infracción de Tránsito

Notificación

Es un acto jurídico procesal por el cual se da conocimiento legal a la parte afectada, que se ha deducido una acción judicial en su contra o que se ha dictado una resolución judicial, para que actúe procesalmente en el juicio mediante los actos que la ley pone a su disposición. Es además, un acto de certeza judicial, porque desde su fecha empiezan a correr los plazos que la ley le confiere para que la parte, ejerza los derechos conferidos por la ley.

Las notificaciones se las pueden hacer en los casos de foto sensor por medios electrónicos según lo determina el Art 238, inciso tercero, ya sea por un mensaje de texto, llamada telefónica o correo electrónico, y en el caso de foto sensores móviles se lo hará en razón de la Resolución No 174-Dir-2013-ANT.

“Es el acto mediante el cual se pone en conocimiento de las partes, o de los terceros, el contenido de una resolución judicial”. (PERROT, Abeledo. Diccionario Jurídico Tomo II pág. 587)

“Acto de hacer saber jurídicamente alguna providencia para que la noticia dada a la parte le depre perjuicio en la omisión de las diligencias que deba practicar en su consecuencia o haga que le corra un término” (CAMIRUAGA CH, José Ramón. De las Notificaciones Tratado II E. J. De Chile 1995 pág. 52)

Es necesario determinar la conceptualización de los aspectos considerados como

fundamentales en la realización de esta investigación, tomando como referencia inmediata el problema que nos ocupa y algún otro elemento que consideramos de importancia establecer su significado según diversos autores y tratadistas del Derecho.

Notificaciones Procesales

Señala Couture, Eduardo J. "Fundamentos del Derecho Procesal Civil. Edición (póstuma) bs. as., Depalma 1978. Pág.205: *“Que la palabra notificación en el lenguaje procesal se utiliza para designar el acto de hacer conocer la decisión, el acto de extender la diligencia por escrito y el documento que registra esa actividad”*.

Según Escriche, Joaquín. Diccionario razonado de la Legislación y Jurisprudencia. Madrid, España 1851. Pág.396 por su lado nos dice: *“Que es el acto de hacer saber alguna cosa jurídicamente para que la noticia dada a la parte le depre perjuicio en la omisión de lo que se le manda o íntima, o para que se le corra término”*.

Para Rocco, Hugo. "Tratado de Derecho Procesal Civil". bs. as., Tesis John Depalma 1970. Tomo 3, Pág.35 *“ la notificación es aquella actividad que se dirige a llevar conocimiento a determinada persona alguna cosa, de modo que ella tenga la percepción de esta, o por lo menos sea probable que tenga dicha percepción a través de un órgano especial”*.

Según Rosemberg, Leo. "Tratado de Derecho Procesal Civil". fr. Romero Vera. bs. as. Ejea. Tomo 1, Pág.418 y 419: *“Entiende por notificación el acto que debe efectuarse y documentarse en forma legal, mediante el cual se da oportunidad al destinatario para tomar conocimiento de un escrito”*.

Devis Echandía, Hernando. "Tratado de Derecho Procesal Civil". Bogotá, Temis 1964. Tomo 4. Pág.488 expresa: *“Que la notificación es un acto de notificación procesal por el cual se pone en conocimiento de las partes y demás interesados las providencias judiciales”*.

En razón de lo manifestado en líneas anteriores por los tratadistas se entiende a la

notificación como el acto jurídico mediante el cual, se comunica de una manera auténtica a una persona determinada o a un grupo de personas la resolución judicial o administrativa de una autoridad, con todas las formalidades preceptuadas por ley.

Evolución de la notificación

Originariamente en la notificación por nota si los litigantes no comparecían en los días señalados el secretario se limitaba a poner en el expediente una nota dejando constancia de su inasistencia; quedando por notificada la parte por el solo hecho de no haber comparecido. Poco a poco la jurisprudencia fue prescindiendo de este sistema el cual era considerado teóricamente perfecto, pero que en la práctica fracasó. Dándosele validez únicamente a la notificación comprobativa.

Perfilada de esta manera la notificación automática, pasó a formar parte de varios ordenamientos procesales donde la nota o constancia actuarial es irrelevante, situación que no debe confundirse con la constancia que exigen los códigos procedimentales y que deben hacer las partes, para que no opere la notificación por ministerio de ley.

De lo expresado surge que la notificación automática tiene semejanza con la notificación por nota incluso en la práctica se le considera términos lógicamente sinónimas.

Pero identificadas en su común carácter de ser fictas o presuntas, la distinción del actuario, comprobativa de la asistencia o inasistencia del interesado.

Marco conceptual

Generalmente las expresiones “citación” (acto por el cual el tribunal ordena a las partes o a los terceros que comparezcan ante él en un momento determinado o término); “emplazamiento” (acto por el cual el tribunal ordena a las partes o a los terceros que comparezcan ante él en un lapso de tiempo o plazo); y “requerimiento” (acto por el cual el tribunal ordena a las partes o a los terceros hacer o no hacer alguna cosa determinada, que no consista en una comparecencia ante él), suelen ser consideradas

por parte de la doctrina como especies de notificación, aunque en realidad según muchos tratadistas, se trata de actos de distinta naturaleza.

Las diferencias entre notificación (por una parte) y citación, emplazamiento y requerimiento (por la otra), se explican según algunos autores españoles, por el hecho de que la notificación se “agota” con la comunicación, de allí que cuando se quiere imponer o invitar a un particular a realizar una determinada conducta, más que de acto de comunicación debe hablarse de acto de intimación del tribunal.

Sin embargo, algunos autores, haciendo caso omiso a esta diferencia conceptual y amparándose en el carácter previo que la notificación tiene respecto de los actos de intimación, han clasificado las notificaciones, atendiendo a su objeto, en citaciones, emplazamientos, requerimientos y notificaciones propiamente.

Según Del Castillo del Valle, Alberto. Derecho Procesal Electoral Mexicano. 2da edición, México 2006. Pág. 50 indica:

“NOTIFICACIÓN Notificar, etimológicamente, proviene del latín notificare, derivado, a su vez, de notus, que significa “conocido”, y de facere, que quiere decir “hacer”. La notificación es un acto procesal que puede llevarse a cabo de diferentes maneras: en forma directa, como por ejemplo, la notificación personal, por cédula o por oficio; o en forma implícita, es decir aquella que surge de actos u omisiones que constan en el expediente, que demuestran en forma inequívoca, que el interesado ha tenido conocimiento de la resolución judicial o del acto procesal, aunque ningún medio de comunicación haya sido empleado.

Así, por ejemplo, la contestación de demanda -o la ampliación en este caso- aunque no se haya notificado el traslado por cédula o por oficio, importa que quien conteste, tiene conocimiento de la demanda, pues los actos procesales que muestran conocimiento fehaciente de una providencia que todavía no se ha notificado, equivalen a la notificación. Al respecto de las notificaciones existen varios autores que opinan al respecto y señalan alguna definición; entre estas encontramos las siguientes: “las notificaciones en materia electoral son las actuaciones judiciales tendientes a hacer

del conocimiento de las partes una determinada resolución dictada en un juicio o recurso electoral”

Perrot, Abeledo (2000) Diccionario Jurídico Tomo II pág. 587 “*Acto de hacer saber jurídicamente alguna providencia para que la noticia dada a la parte le depre perjuicio en la omisión de las diligencias que deba practicar en su consecuencia o haga que le corra un término”*

Efectos De La Notificación

- Corren los plazos procesales desde el día siguiente de la notificación
- Se da publicidad interna (Control del proceso por los sujetos procesales) al proceso
- Presunción de comunicación.
- Interrumpe la Prescripción. La prescripción es un medio de liberarse de una obligación o de adquirir un derecho por el transcurso del tiempo que la ley determinada y,

Naturaleza de las notificaciones

Existen diferencias doctrinarias sobre si la notificación constituye un acto autónomo o sólo es parte de un acto complejo. Así:

- a. Tesis de la Autonomía. Sostiene que es un acto independiente, separado en forma absoluta del que se comunica. Vescovi expresa que la notificación se agota en su función comunicativa. "no va más allá ni va más acá"; también Carnelutti escinde el acto de notificar del acto notificado.
- b. Tesis del Acto Complejo. Encuadrado en esta posición Rosemberg entiende que no es el acto procesal independiente, sino un medio par a la perfección de actos procesales (autos y providencias no publicadas) o para hacer conocer actos procesales ya perfectos.
- c. Posición Ecléptica. Guasp considera que la cuestión no debe resolverse con

criterios absolutos, sino que ello depende en definitiva del punto de vista que se adopte para la distinción entre actos simples y complejos.

A éste respecto se considera como aceptada ésta posición en el sentido de no analizar la cuestión con criterios absolutos; debido que consideramos que la naturaleza de la notificación debe apreciarse únicamente desde el punto de vista procedimental, resultando ser un acto de comunicación procesal. La apreciación de su autonomía o complejidad, a nuestro juicio es una discusión infértil.

Finalidad de las notificaciones procesales

Según Palacio (2012) "Derecho Procesal Civil. Tomo V. Pág.347 indica: *“La finalidad de las notificaciones es asegurar el principio de "bilateralidad de la audiencia o de contradicción"; pero además fija el término inicial en el cómputo de los plazos procesales dentro de los cuales deberá cumplirse el acto procesal ordenado o impugnarse la resolución admitida”*.

En definitiva se considera el inicio de las actuaciones judiciales o administrativas que se tramiten en contra de determinado ciudadano.

Clasificación de las formas notificadorias

Son varias las clasificaciones de los sistemas o modalidades de notificación, esto depende de los criterios doctrinarios utilizados así como las perspectivas de tratamiento del tema.

- i. Chiovenda, encasilla las formas de notificación en tres grandes categorías, la notificación en propia persona o personal; la notificación en mano de tercero, la cual consiste en que otra persona la reciba en el lugar de residencia o domicilio del demandado; y la notificación por medio de edictos.

Esta clasificación se hace desde el punto de vista de la ejecución de los métodos notificadorios.

- ii. Rosemberg, Leo. "Tratado de Derecho Procesal Civil". fr. Romero Vera. bs. as. Ejea. Tomo 1, Pág.418 y 419, señala dos criterios: *“Según quien impulsa la notificación; puede ser esta por impulso de parte o por impulso del personal 2. Según la clase de ejecución; esta puede ser mediante entrega, envío por correo, notificación pública, mediante exhorto a las autoridades y por entrega de escrito”*

- iii. Couture, Eduardo J. "Fundamentos del Derecho Procesal Civil. Y. Edición (póstuma) bs. as., Depalma 1978. Pág.205 señalan dos sistemas fundamentales: *“1.El tribunal llega hasta el domicilio del interesado; 2. El interesado concurre a la sede del tribunal”*

- iv. Vescovi, Enrique. "Teoría General del Proceso". Editorial Temis Librería. Bogotá, Colombia. Edición, Pág. 276 cataloga las siguientes: *“1.Según el lugar en que la notificación se practique, esta puede ser en el domicilio, en el caso de que el funcionario va hacia el notificado; y en la sede judicial cuando el notificado va hacia el tribunal; 2.Si hay o no una comunicación verdadera las divide en reales y fictas; y 3.Por el modo como llega al destinatario; esta puede ser personal, por cédula, por telegrama y por publicación de edictos.*

- v. Gelsi Bidart, adopta los siguientes criterios: *“1.La notificación personal: se realiza en forma directa con el sujeto pasivo; 2.La notificación cuasi-personal: se realiza de forma indirecta con éste.*

- vi. Podetti, J. Ramiro. "Derecho Procesal Civil, Comercial y Laboral". Ediar. Soc. Anónima, Buenos Aires. 1995 Cap. XII pp. 263-264.-. Este autor formula la siguiente clasificación: *1.Según el lugar, esta puede ser en la sede del tribunal o en el domicilio del interesado; y 2.Según exista o no en acto real de transmisión, esta puede ser expresa, cuando hay un acto real de transmisión y tácita si no lo hay*

- vii. Palacio. "Derecho Procesal Civil. Tomo V. Pág.347 la clasifica desde un doble punto de vista: *“1.Atendiendo la forma de practicarse la clasifica en expresa y*

tácita; y 2. En el lugar en que la notificación llega al conocimiento del destinatario, este puede ser en la sede del Organismo Judicial en el domicilio del destinatario y en otro lugar (edictos)”

- viii. Eisner. Este autor lo esquematiza del siguiente modo: *“1. De acuerdo con el lugar; puede ser que el litigante asista al juzgado o que el juzgado se desplace al domicilio del litigante; y 2. Atendiendo la existencia o no del acto real de transmisión, estas pueden ser reales o fictas”*

Celeridad procesal y notificación.

En lo concerniente a la celeridad procesal como uno de los principios rectores que inspiran la Ley Procesal de Familia, se hace referencia no sólo al menor tiempo posible en que se espera tener una resolución de un proceso, evitando con ello la dilatación del mismo y disminuir costos al Estado y a las partes; sino también permitir la oficiosidad por parte del Juzgador, para evitar la retardación de Justicia y llegar a una sentencia lo más pronto posible.

Actualmente legisladores y doctrinarios de la materia, proponen el procedimiento oral, fundamentándose en que el procedimiento escrito prolonga en demasía el curso del proceso; permite el abuso de los recursos y medios encaminados a dilatar el litigio, sirve de medio para crear confusión en el Juez y en la contraparte.

En el proceso oral la concentración y la inmediación operan de manera perfecta, el Juez adquiere una mayor capacidad para Juzgar, en razón del conocimiento y apreciación directa que hace de las personas y hechos sometidos a su examen.

Todo esto permite un mejor predominio de los principios de la inmediación y de la concentración y por ende el de la celeridad, ya que el Juez tiene amplias facultades para la dirección del proceso. De la misma manera el impulso procesal de oficio estipula que una vez comenzado el proceso, debe continuar sin necesidad de petición de parte; se afirma que por la propia naturaleza del problema, es menester que el Juez pueda ordenar el procedimiento adecuándolo, instando el trámite.

La oralidad se funda en el principio de inmediación, como la comunicación directa y personal del Juez con los intervinientes; encontrarse cara a cara con las partes y ellas entre sí; exponer razones y contestar objeciones y dictar sentencia, a esto se le llama audiencias y también favorece la publicidad de los actos de los funcionarios.

El principio de economía Procesal radica en que el proceso oral es más barato para el litigante, pero más caro para el Estado, por lo que debe instrumentarse un proceso breve, sencillo, rápido y que disminuya costos. Por eso debe tenderse a la concentración de las actuaciones y consecuentemente a la celeridad procesal.

De lo anterior se concluye que la oralidad tiene como compañero indisoluble los principios de inmediación y concentración, debido a que en el primero el Juzgador actúa junto a las partes en tanto sea posible su contacto personal con ellos, puesto que es más seguro interrogar a un testigo en persona que por escrito. La concentración pugna por aproximar los actos procesales unos a otros, concentrando en breve espacio de tiempo la realización de ellos de ello es que la vigencia de estos principios permite que el proceso sea más acelerado. En tal sentido, la celeridad procesal no es más que el resultado de la concatenación de los principios de inmediación, concentración, economía procesal e impulso procesal oficioso, enmarcados en el principio de oralidad.

La efectiva notificación a las partes y, su relación con el debido proceso.

Las notificaciones de cualquier acto procesal deben efectuarse debidamente. Tienen relación con el debido proceso que consagra nuestra Constitución de la República, precisamente porque, la notificación de la providencia a las partes es un acto fundamental, por cuanto demarca la iniciación del término para interponer cual acto judicial.

En tal sentido es válido cuestionarse si las formas de notificación que contempla la Ley cumplen con su cometido, cual es hacer del conocimiento cierto de las partes las decisiones del Juez y si aquellas se armonizan con el debido proceso, en especial con el derecho de defensa, de audiencia y en definitiva con el derecho que las partes tienen

de atacar oportunamente la resolución que les perjudique,

El enfoque de nuestro análisis se orienta y se delimita a la notificación de las contravenciones de tránsito detectadas por medios tecnológicos móviles, que estas estas predeterminadas a un procedimiento determinado por medio de una Resolución Administrativa emitida por la Agencia Nacional de Tránsito, y el no realizarlo de esta manera atenta contra el debido proceso dejando en indefensión al procesado.

Hipótesis Positiva

¿El proceso de homologación y calibración de dispositivos y equipos tecnológicos foto radar inciden en la notificación de la infracciones de tránsito?

Hipótesis Negativa

¿El proceso de homologación y calibración de dispositivos y equipos tecnológicos foto radar no inciden en la notificación de la infracciones de tránsito?

Señalamiento de variables

Variable Independiente: El proceso de homologación y calibración de dispositivos y equipos tecnológicos foto radar (sensor).

Variable Dependiente: Notificación de la infracciones de tránsito

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

Enfoque de la Investigación

El presente trabajo de investigación está basado en el paradigma cualitativo-cuantitativo, el mismo que pretende llegar a un conocimiento objetivo y no a un conocimiento memorístico, lo importante de este paradigma es ponerse de acuerdo al momento de la interpretación de todo lo que se está estudiando.

Bernal C. (2006) en su obra Metodología de la Investigación, manifiesta que: *“El enfoque cuantitativo se fundamenta en el razonamiento deductivo, van de lo general a lo particular, es decir, pretende generalizar, de tal forma que si algo se cumple en un segmento de la población debe ser aplicable para toda la población”* (pág. 48).

Hernández Sampieri, Roberto, (2004) en su libro Técnicas de Investigación, indica que: *“El enfoque cualitativo es más flexible y subjetivo que el cuantitativo, varía de acuerdo con cada estudio en particular, su proceso indagatorio se mueve de manera dinámica por las diversas fases del proceso.”*(pág. 35).

Con el paso de los años la investigación ha encontrado diversas rutas o métodos que le conducen a la obtención del conocimiento, proporcionando al investigador herramientas prácticas desde el momento de la detección del problema hasta la fase de solución y presentación de resultados, mediante la utilización de los dos enfoques principales que son el cuantitativo y el cualitativo que, a pesar de tener múltiples diferencias y similitudes entre sí, llegan a un único objetivo que es el de conducir a la obtención del conocimiento por caminos diferentes.

En la presente investigación se analizará, como se da el proceso de homologación y calibración de dispositivos y equipos tecnológicos foto sensor y cuál es su incidencia en la notificación de la contravención de tránsito, en la Unidad Judicial Penal y

Tránsito con sede en el cantón Latacunga, para lo cual se mantendrá diálogos con las personas idóneas en esta materia, como Jueces de la Unidad Judicial Penal y Tránsito con sede en el cantón Latacunga, Jueces de la Sala Especializada de lo Penal y Tránsito Provincial de Cotopaxi, Policía Nacional de Latacunga ente encargado del control de tránsito, Abogados en libre ejercicio inscritos en el Foro de Abogados del Consejo de la Judicatura de Cotopaxi, Personas Afectadas, para poder tener en cuenta si la notificación de las infracciones de tránsito detectadas por los sensores móviles cumplen el debido proceso al momento mismo de su notificación y si esto no afecta al derecho a la defensa del presunto contraventor.

Modalidad Básica de la Investigación

El presente trabajo se desarrollará mediante la Investigación de Bibliográfica Documental y de Campo.

Bibliográfica Documental

Según el libro: Investigación Documental Paso a Paso del autor Suárez de Paredes, N.(2006), la investigación bibliográfica documental:

“La investigación bibliográfica es aquella etapa de la investigación científica, donde se explora qué se ha escrito en la comunidad científica sobre un determinado tema o problema”(pág. 28).

Para el estudio del problema planteado, es de gran utilidad esta modalidad, pues, con la recolección de apuntes bibliográficos, hemerográficos y archivistas, se recopilará la información necesaria y suficiente de los trabajos existentes que tienen relación con el tema de estudio, lo cual me permitirá reforzar mis ideas en cuanto a la propuesta que se sugerirá.

La información respecto a la investigación sobre las contravenciones de tránsito por foto sensor móvil y la notificación, se ha obtenido en textos como: del Dr. Mario Rafael Zambrano Simball, El Derecho Constitucional a la Presunción de Inocencia y los

Requisitos Constitucionales y Legales para Dictar Medidas Cautelares del Dr. José Carlos Falconí, así como en cuerpos legales tales como la Constitución de la República del Ecuador, Código Orgánico Integral Penal, Ley de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial, Reglamento a la Ley, Resolución No 174-DIR-2013-ANT, de diarios, como del internet, en las páginas web: www.gacetajudiciales.gob.ec, www.revistajudicial.gob.ec, entre otras.

De Campo

Según el libro Tutoría de la Investigación Científica de los autores Herrera Luis, Naranjo Galo y, Medina Arnaldo, (2012) la investigación de campo es *“El estudio sistemático de los hechos en el lugar en que se producen. En esta modalidad el investigador toma contacto en forma directa con la realidad, para obtener información de acuerdo con los objetivos del proyecto”*. (pág. 34)

Es la investigación que se realiza en el lugar de los hechos “in situ”, utilizando fuentes primarias de formación.

La recolección de la información se la realizará de forma directa en la Unidad Judicial Penal y Tránsito con sede en el cantón Latacunga mediante diálogos con Jueces de la Unidad Judicial Penal y Tránsito con sede en el cantón Latacunga, Jueces de la Sala Especializada de lo Penal y Tránsito Provincial de Cotopaxi, Policía Nacional de Latacunga ente encargado del control de tránsito, Abogados en libre ejercicio inscritos en el Foro de Abogados del Consejo de la Judicatura de Cotopaxi.

Las personas afectadas, por parte del investigador la misma que se obtendrá por medio encuestas y entrevistas, mismos que ayudaron compartiendo sus conocimientos y vivencias en relación con lo que tiene que ver con las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad detectadas por los sensores móviles y la forma de notificación de las mismas en razón de la Resolución No 174-DIR-2013-ANT, buscado se respete el debido proceso y el derecho a la defensa establecido en la norma Constitucional, apegado a la tutela efectiva e imparcial de los derechos así como a la seguridad jurídica.

Nivel o Tipo de la Investigación

Exploratorio

Según el autor Belmonte Nieto Manuel (2002), en su obra Enseñar a Investigar, manifiesta que la investigación exploratoria: *“tiene como propósito examinar un tema o problema de investigación poco estudiado, del cual se tienen muchas dudas o no se han abordado antes”* (pág. 45).

La presente investigación sobre el proceso de homologación y calibración de dispositivos y equipos tecnológicos foto sensor y cuál es su incidencia en la notificación de la contravención de tránsito, deja abierta nuevas formas de tratar de demostrar que no se da una correcta aplicación a la Resolución No 174-DIR-2013-ANT por parte de las personas o entidades encargadas del control de Tránsito, y por ende se incurre en la violación del debido proceso y se deja en indefensión al presunto infractor.

Descriptiva

Para Cohen, L. y Manion, L. (2011) en su obra Métodos de la investigación Educativa, define al método descriptivo como: *“el camino para llegar a conocer las situaciones, costumbres y actitudes predominantes a través de la descripción exacta de las actividades, objetos, procesos y personas. Su meta no se limita a la recolección de datos, sino a la predicción e identificación de las relaciones que existen entre dos o más variables. Los investigadores no son meros tabuladores, sino que recogen los datos sobre la base de una hipótesis o teoría, exponen y resumen la información de manera cuidadosa y luego analizan minuciosamente los resultados, a fin de extraer generalizaciones significativas que contribuyan al conocimiento”* (pág. 67)

Se trata de analizar todos los factores en el que se hubiera podido identificar cuáles son las deficiencias para que se produzca la falta o indebida notificación conforme lo determina la Resolución No 174-DIR-2013-ANT, para de esta manera tener un conocimiento del porqué de dicha actuación de los funcionarios encargados del control

del tránsito, que a éstos les compete seguir los lineamientos legales; y, por ende saber cómo esto conlleva a la violación del debido proceso.

Asociación de Variables

Según el libro Tutoría de la Investigación Científica de los autores Herrera Luis, Medina Arnaldo y Naranjo Galo (2010), la investigación asociación de variables es *“la que permite predicciones estructuradas análisis de la correlación de las variables, para medir el grado de relación de las mismas, determinando modelos de comportamiento mayoritario”*. (pág. 25)

Para poder entender la indebida forma de notificar con las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad detectados por los sensores Móviles en razón del Reglamento de homologación y calibración de dispositivos y equipos tecnológicos foto sensor, se pretende asociar las variables, para poder determinar desde donde nace, cómo se desarrolla y que efectos produce, así se podrá tener un mejor conocimiento del problema y la solución.

Población y Muestra

Población

Para el sociólogo León, O.G. y Montero, I. (2000) en su obra Método de la Investigación en Psicología y Educación, manifiesta que: *“La población se define como un grupo de individuos o cosas sometido a una evaluación estadística mediante la realización de un muestreo”*. (pág. 59)

La población que va ser considerada para el estudio son Jueces de la Unidad Judicial Penal y Tránsito con sede en el Cantón Latacunga, Jueces de la Sala Especializada de lo Penal y Tránsito Provincial de Cotopaxi, Policía Nacional encargado del control de tránsito, Abogados en libre ejercicio inscritos en el Foro de Abogados del Consejo de la Judicatura de Cotopaxi, personas afectadas.

Muestra

Para los autores Tecla J. Alfredo y Garza A. Alberto, (1999) en su obra Teoría, Métodos y Técnicas de la Investigación Social, manifiestan que muestra es: *“el conjunto de operaciones que se realiza para estudiar la distribución de determinadas características de una población, a partir de la observación de una parte o subconjunto de ella, determinada muestra. El muestreo siempre y cuando sea representativo, tiene múltiples ventajas de tipo económico y práctico, ya que, en lugar de investigar el total de la población, se investiga una parte de ella, además que proporciona datos en forma oportuna, eficiente y exacta. (pág. 34)*

Es la actividad por la cual se toman ciertas muestras de una población de elementos de los cuales vamos a tomar ciertos criterios de decisión, el muestreo es importante porque a través de él podemos hacer análisis de situaciones sociales, económicas, etc.

La población y la muestra no tienen otro fin que ayudarnos a identificar las personas o los actores reales que serán parte de la presente investigación o los que aportarán con sus conocimientos en la elaboración de la misma, conocimientos que los encontraremos luego de determinar la cantidad de persona y cuales va a ser los entrevistados o encuestados, para poder extraer sus criterios.

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, considerando que la población es finita, es decir conocemos la totalidad de personas y deseamos saber cuántos del total debemos encuestar y entrevistar.

Determinación de la Cuota de Muestreo

El muestreo estratégico aleatorio simple es un método de selección de N unidades obtenidas de N, 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, tienen 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:

Determinación del Tamaño de la Muestra

Unidades de observación para la entrevista

UNIDAD DE OBSERVACIÓN	POBLACIÓN	PORCENTAJE
Jueces de la Unidad Judicial Penal y Tránsito con sede en el Cantón Latacunga	4	9%
Sala Especializada de lo Penal y Tránsito Provincial de Cotopaxi	3	6%
Policía Nacional de Latacunga (Tránsito)	40	85%
TOTAL	47	100%

Cuadro No. 2 Unidades de observación para la entrevista

Fuente: Investigador

Elaboración: Oscar Danilo Morales Sailema

Unidades de observación para la entrevista

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

$$N = 47 \text{ (personas)}$$

$$Z = 1.96 \text{ (95\% de Nivel de Confianza)}$$

$$E = 0.05 \text{ (5 \% de error muestra)}$$

P = 0.5 (50% área bajo la curva)

Q = 0.5 (50% área complementaria bajo la curva)

Muestra:

$$n = \frac{47(1.96)^2(0.5)(0.5)}{47 - 1(0.5)^2 + (1.96)^2(0.5)(0.5)}$$

$$n = \frac{47(3.8416)(0.25)}{46(0.0025) + (3.8416)(0.25)}$$

$$n = \frac{45.13}{12.46}$$

$$n = 4$$

Unidades de observación para la encuesta

UNIDAD DE OBSERVACIÓN	POBLACIÓN	PORCENTAJE
Abogados en Libre ejercicio profesional	1142	37%
Personas afectadas encontradas en la Unidad Judicial penal y Tránsito	459	63%
TOTAL	1601	100%

Cuadro No. 3 Unidades de observación para la encuesta

Fuente: Investigador

Elaboración: Oscar Danilo Morales Saillema

Unidades de observación para la encuesta

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

En donde:

N = 1601 (personas)

Z = 1.96 (95% de Nivel de Confianza)

E = 0.05 (5 % de error muestra)

P = 0.5 (50% área bajo la curva)

Q = 0.5 (50% área complementaria bajo la curva)

Muestra:

$$n = \frac{1601(1.96)^2(0.5)(0.5)}{1601 - 1(0.5)^2 + (1.96)^2(0.5)(0.5)}$$

$$n = \frac{1601(3.8416)(0.25)}{1600(0.25) + (3.8416)(0.25)}$$

$$n = \frac{1537.6004}{4.9604}$$

$$n = 309$$

- Encuestas = 309
- Entrevista = 4

OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

Variable Independiente: El proceso de homologación y calibración de dispositivos y equipos tecnológicos foto radar

Conceptualización	Categorías	Indicadores	Ítems Básicos	Técnicas e Instrumentos
Es la aprobación, consentimiento, rectificación; Es decir este término se emplea para rectificar o aprobar algo, refiriéndome exclusivamente a los dispositivos electrónicos estos deben estar aprobados por la entidad pertinente que vienen a ser la ANT; a consideración de la homologación y los dispositivos electrónicos en los últimos meses, ha disminuido el margen de error a partir del cual multan los radares. El tema es controvertido, partiendo de la base de que los velocímetros de los vehículos no siempre marcan la velocidad exacta a la que circulamos y este margen depende mucho del modelo y la unidad que porte cada vehículo.	<ul style="list-style-type: none"> • Aprobación • Homologación • Ente regulador ANT 	<ul style="list-style-type: none"> • Consentimiento • Rectificación • Homologación • Calibración • Uso • Validación 	<p>¿Conoce usted sobre los medios tecnológicos implementados en las diferentes carreteras del País (sensores móviles) para detectar las contravenciones por exceso de velocidad?</p> <p>¿Conoce acerca del proceso de homologación y calibración de los dispositivos tecnológicos para la detección de las contravenciones de tránsito?</p> <p>¿Considera usted necesario realizar una homologación y calibración de estos dispositivos anualmente para evitar errores en la detección de contravenciones de tránsito por exceso de velocidad?</p> <p>¿Conoce la normativa legal que establece la ANT para regular la homologación y calibración de dispositivos tecnológicos para la detección de contravenciones de tránsito?</p> <p>¿Está de acuerdo con la implementación de estos dispositivos en las carreteras del País?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Encuesta <p>Cuestionario</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entrevista <p>Guía de observación</p>

Cuadro No. 4 Variable Independiente:

Fuente: Investigación propia

Elaboración: Oscar Danilo Morales Sailema

OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

Variable Dependiente: Notificación de la infracciones de tránsito

Conceptualización	Categorías	Indicadores	Ítems Básicos	Técnicas e Instrumentos
Es un acto jurídico procesal por el cual se da conocimiento legal a la parte afectada, que se ha deducido una acción judicial en su contra o que se ha dictado una resolución judicial, para que actúe procesalmente en el juicio mediante los actos que la ley pone a su disposición. Es además, un acto de certeza judicial, porque desde su fecha empiezan a correr los plazos que la ley le confiere para que la parte, ejerza los derechos conferidos por la ley; Las notificaciones se las puede hacer en los casos de foto sensor por medios electrónicos, ya sea por un mensaje de texto, llamada telefónica o correo electrónico, y en el caso de foto sensores móviles se lo hará en razón de la Resolución No 174-Dir-2013-ANT..	<ul style="list-style-type: none"> • Acto jurídico • Deducir • Acción Legal • Acto de certeza jurídica 	<ul style="list-style-type: none"> • Conocimiento • Acciones Legales • Ejercer Derechos • Plazos • Términos 	<p>¿Conoce lo qué es la notificación?</p> <p>¿Al ser detectado como infractor de tránsito por exceso de velocidad por un radar móvil, el momento de entregarle la notificación se le entrego la imagen de la infracción con los certificados de homologación y validación del equipo foto sensor?</p> <p>¿Está de acuerdo en ser notificado únicamente con la boleta de citación sin que le presenten la imagen de la supuesta contravención así como las certificaciones de aprobación del sistema?</p> <p>¿Considera que esta inobservancia a la Resolución No 174-Dir-2013-ANT, por la indebida notificación, deja en indefensión al presunto infractor?</p> <p>¿La indebida notificación viola el debido proceso y atenta contra la seguridad jurídica del Estado?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Encuesta • Cuestionario • Entrevista • Guía de observación

Cuadro No. 5 Variable Dependiente

Fuente: Investigación propia

Elaboración: Oscar Danilo Morales Sailema

GUÍA DE OBSERVACIÓN PARA LA ENTREVISTA

CRITERIO/ COMPORTAMIENTO OBSERVABLE	PUNTOS (de 0 a 1)
Conocen lo que son los medios tecnológicos en la detección de infracciones de tránsito por exceso de velocidad	
Conoce sobre el procedimiento de homologación y calibración de los dispositivos tecnológicos para la detección de contravenciones de tránsito	
Tienen conocimiento del contenido de la Resolución No 174-DIR-2013-ANT	
La notificación realizada al infractor inobservando lo que determina la Resolución No 174-DIR-2013-ANT atenta contra el debido proceso y deja en indefensión al presunto infractor.	
La violación del derecho a la defensa en las contravenciones de tránsito debe dar nulidad a la contravención y declarar el estado de inocencia por parte del administrador de justicia.	
Considera viable una reforma a la LOTTTSV y su Reglamento mediante la implementación de normas que permitan tener una sola norma específica que determine el procedimiento para notificar las contravenciones de tránsito detectadas por los radares móviles. .	
Total	

Cuadro No. 6 Entrevista

Fuente: Investigación propia

Elaboración: Oscar Danilo Morales Sailema

Recolección de la Información

PREGUNTAS	EXPLICACIÓN
¿Para qué?	Para relacionar el tema de investigación con fundamentos teóricos científicos, e interpretar los hechos y fenómenos del problema planteado.
¿A qué personas o sujetos?	La recolección de información se la hará a Jueces de la Unidad Judicial Penal y Tránsito con sede en el cantón Latacunga, Jueces de la Sala Especializada de lo Penal y Tránsito Provincial de Cotopaxi, Policía Nacional de Latacunga ente encargado del control de tránsito, Abogados en libre ejercicio inscritos en el Foro de Abogados del Consejo de la Judicatura de Cotopaxi, Personas Afectadas
¿Sobre qué aspectos?	Sobre el proceso de homologación y calibración de dispositivos y equipos tecnológicos foto radar y las notificaciones de las infracciones de tránsito
¿Quién?	Oscar Danilo Morales Sailema
¿Cuándo?	Segundo semestre del año 2016.
¿Lugar de recolección de la información?	Unidad Judicial Penal y Tránsito con sede en el cantón Latacunga
¿Cuántas veces?	Por una sola ocasión
¿Qué técnicas de recolección?	Encuesta y Entrevista
¿Con que?	Cuestionario y guía de observación
¿En qué situación?	En un ambiente de total colaboración por parte del personal involucrado.

Cuadro No. 7 Recolección de la Información

Fuente: Investigación propia

Elaboración: Oscar Danilo Morales Sailema

Procesamiento y Análisis

La información a investigarse se encuentra representada de la siguiente manera:

TÉCNICAS DE INFORMACIÓN	INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN	TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN
Información Primaria	Información de Campo Cuestionario, guía de observación	Observación Encuesta, entrevista
Información Secundaria	Libros, Constitución de la República del Ecuador leyes, reglamentos, códigos, revistas, folletos, internet	Lectura Científica

Cuadro No. 8 Procesamiento y Análisis

Fuente: Investigación propia

Elaboración: Oscar Danilo Morales Sailema

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 309 personas que son el tamaño de la muestra según lo determina el cuadro N° 3 del presente trabajo de investigación.

Una vez aplicadas las encuestas, se realiza la tabulación respectiva para dar mayor significado a la propuesta que pretende establecer el resultado de la investigación, a continuación se detallan los resultados obtenidos de las encuestas las mismas que se representan por cuadros estadísticos y el respectivo análisis e interpretación de acuerdo a cada pregunta formulada en el cuestionario que fue dirigido a las personas que constan en las Unidades de Observación establecidas en el capítulo I del presente trabajo.

Hoy en día la palabra "encuesta" se usa más frecuentemente para describir un método de obtener información de una muestra de individuos. Esta "muestra" es usualmente sólo una fracción de la población bajo estudio.

La encuesta es una técnica de recogida de datos mediante la aplicación de un cuestionario a una muestra de individuos. A través de las encuestas se pueden conocer las opiniones, las actitudes y los comportamientos de los ciudadanos.

En una encuesta se realizan una serie de preguntas sobre uno o varios temas a una muestra de personas seleccionadas siguiendo una serie de reglas científicas que hacen que esa muestra sea, en su conjunto, representativa de la población, las preguntas planteadas son elegidas en base a la investigación realizada, y al problema que se encuentra determinado en el capítulo I con el fin de tener una base para poder plantear una solución.

PREGUNTAS DE LA ENCUESTA

1. ¿Conoce usted sobre los medios tecnológicos implementados en las diferentes carreteras del país (sensores móviles) para detectar la contravención por exceso de velocidad?

Cuadro No. 9 Pregunta No. 1

PREGUNTA No. 1	No. DE RESPUESTAS	PORCENTAJE
SI	197	64%
NO	112	36%
TOTAL	309	100%

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Oscar Danilo Morales Sailema

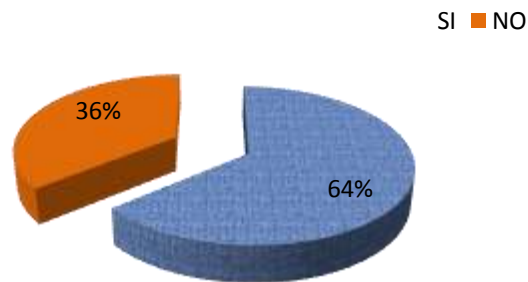


Gráfico No. 5 Pregunta No. 1

Fuente: Cuadro No. 9

Elaborado por: Oscar Danilo Morales Sailema

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Del análisis realizado se determina que de los 309, encuestados que equivalen al 100%, 197 equivalente al 64%, si tienen conocimiento sobre los medios tecnológicos implementados en las diferentes carreteras del país (sensores móviles) para detectar las infracciones por exceso de velocidad, mientras que 112 equivalen 36% no tienen conocimiento de los medios tecnológicos para detectar las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad.

De la interpretación realizada se determina que la mayoría de los encuestados no tienen conocimiento de los medios tecnológicos para detectar las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad, por lo que son más frecuentes que estas se cometan a diario, mientras que la minoría si conoce sobre los medios tecnológicos que ayuda a detectar las contravenciones por exceso de velocidad.

2. ¿Conoce acerca del proceso de homologación y calibración de los dispositivos tecnológicos para la detección de las contravenciones de tránsito?

Cuadro No. 10 Pregunta No. 2

PREGUNTA No. 1	No. DE RESPUESTAS	PORCENTAJE
SI	145	46%
NO	164	54%
TOTAL	309	100%

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Oscar Danilo Morales Sailema

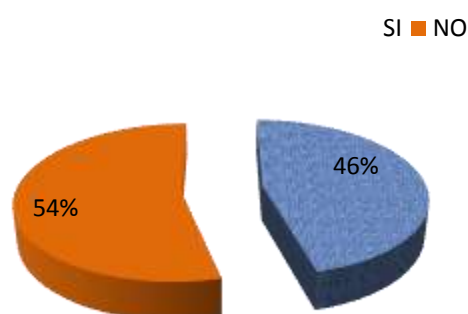


Gráfico No. 6 Pregunta No. 2

Fuente: Cuadro No. 10

Elaborado por: Oscar Danilo Morales Sailema

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Del análisis realizado se determina que de los 309, encuestados que equivalen al 100%, 145 equivalente al 46% si conocen acerca del proceso de homologación y calibración de los dispositivos tecnológicos para la detección de las contravenciones de tránsito, mientras que 164 equivalente 54% no conocen acerca del proceso de homologación y calibración de los dispositivos tecnológicos para la detección de las contravenciones de tránsito.

De la interpretación realizada se determina que la mayoría de los encuestados no tienen conocimiento sobre los procesos de homologación y calibración a los cuales deben presentar los equipos las entidades de control de tránsito, el mismo que se lo hará por medio de la ANT, mientras que la minoría no tienen conocimiento sobre estos procesos específicos para la aprobación del correcto uso de los implementos tecnológicos.

3. ¿Considera usted necesario realizar una homologación y calibración de estos dispositivos anualmente para evitar errores en la detección de contravenciones de tránsito por exceso de velocidad?

Cuadro No. 11 Pregunta No. 3

PREGUNTA No. 1	No. DE RESPUESTAS	PORCENTAJE
SI	219	71%
NO	90	29%
TOTAL	309	100%

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Oscar Danilo Morales Sailema

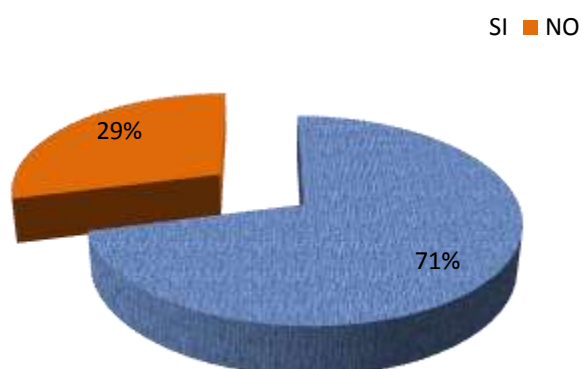


Gráfico No. 7 Pregunta No. 3

Fuente: Cuadro No. 11

Elaborado por: Oscar Danilo Morales Sailema

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Del análisis realizado se determina que de los 309, encuestados que equivalen al 100%, 219 equivalente al 71% si consideran necesario realizar una homologación y calibración de estos dispositivos anualmente para evitar errores en la detección de contravenciones de tránsito por exceso de velocidad, mientras que 90 equivalente 29% no consideran necesaria la homologación y calibración anual para estos dispositivos.

De la interpretación realizada se determina que la mayoría de los encuestados si consideran necesario y como parte fundamental de la seguridad jurídica la homologación y calibración anual de los dispositivos de control de tránsito, mientras que la minoría no lo considera necesario y se encuentran conforme con las sanciones impuestas.

4. ¿Conoce la normativa legal que establece la ANT para regular la homologación y calibración de dispositivos tecnológicos para la detección de contravenciones de tránsito?

Cuadro No. 12 Pregunta No. 4

PREGUNTA No. 1	No. DE RESPUESTAS	PORCENTAJE
SI	78	25%
NO	231	75%
TOTAL	309	100%

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Oscar Danilo Morales Sailema

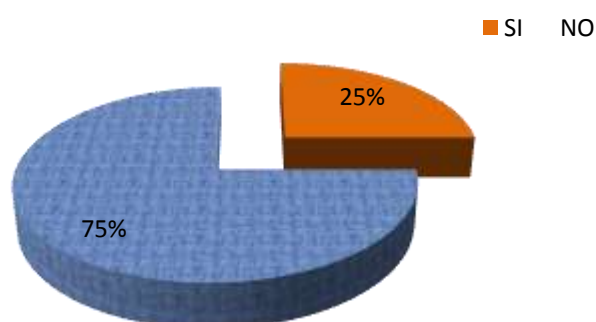


Gráfico No. 8 Pregunta No. 4

Fuente: Cuadro No. 12

Elaborado por: Oscar Danilo Morales Sailema

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Del análisis realizado se determina que de los 309 encuestados que equivalen al 100%, 78 equivalente al 25% si conocen la normativa legal que establece la ANT para regular la homologación y calibración de dispositivos tecnológicos para la detección de contravenciones de tránsito, mientras que 231 equivalente 75% no conocen las normas legales establecidas por la ANT.

De la interpretación realizada se determina que la mayoría de los encuestados no conoce la normativa legal que establece la ANT para regular la homologación y calibración de dispositivos tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito, mientras que la minoría si conoce la norma legal, pero sin embargo cabe indicar que dichas normas no han sido socializadas con la colectividad, y por tanto son letra muerta.

5. ¿Está de acuerdo con la implementación de estos dispositivos en las carreteras del País?

Cuadro No. 13 Pregunta No. 5

PREGUNTA No. 1	No. DE RESPUESTAS	PORCENTAJE
SI	258	83%
NO	51	17%
TOTAL	309	100%

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Oscar Danilo Morales Sailema

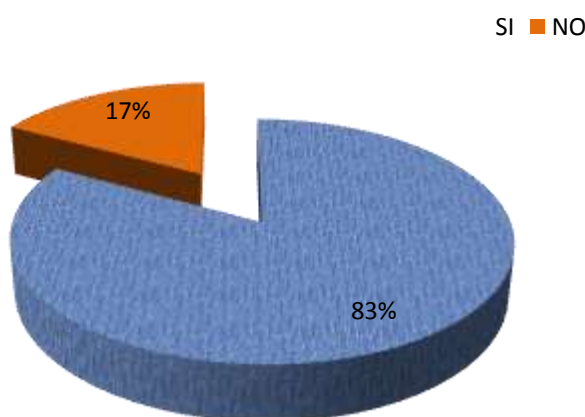


Gráfico No. 9 Pregunta No. 5

Fuente: Cuadro No. 13

Elaborado por: Oscar Danilo Morales Sailema

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Del análisis realizado se determina que de los 309, encuestados que equivalen al 100%, 258 equivalente al 83% si están de acuerdo con la implementación de estos dispositivos en las carreteras del País, mientras que 51 equivalente 17% no están de acuerdo con la implementación de estos dispositivos en las carreteras del País

De la interpretación realizada se determina que la mayoría de los encuestados si considera que es necesario contar con los dispositivos tecnológicos adecuados, y en correcto funcionamiento esto es homologado y calibrado por la ANT, en las carreteras del País con el fin de evitar accidentes de tránsito y para reducir las tasas de mortalidad, mientras que la minoría no considera necesario contar con estos dispositivos porque afectan a la situación económica y social de la ciudadanía.

6. ¿Conoce lo que es la notificación?

Cuadro No. 14 Pregunta No. 6

PREGUNTA No. 1	No. DE RESPUESTAS	PORCENTAJE
SI	179	58%
NO	130	42%
TOTAL	309	100%

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Oscar Danilo Morales Sailema

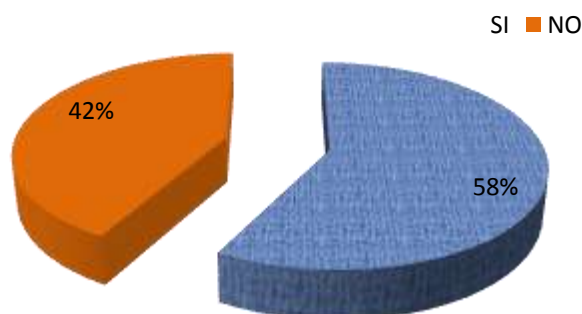


Gráfico No. 10 Pregunta No. 6

Fuente: Cuadro No. 14

Elaborado por: Oscar Danilo Morales Sailema

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Del análisis realizado se determina que de los 309, encuestados que equivalen al 100%, 179 equivalente al 58% si conocen lo que es la notificación en el ámbito de derecho, sus efectos y consecuencias, mientras que 130 equivalente al 42% no conocen lo que es la notificación y sus consecuencias.

De la interpretación realizada se determina que la mayoría de los encuestados si conocen lo que es la notificación en el ámbito jurídico y específicamente en materia de tránsito, para poder recurrir ante la autoridad competente dentro de los términos establecidos en la ley, mientras que la minoría no conoce lo que es la notificación y sus efectos por lo tanto, este conocimiento no lo tienen.

7. ¿Al ser detectado como infractor de tránsito por exceso de velocidad por un sensor móvil, el momento de entregarle la notificación se le entregó la imagen de la infracción con los certificados de homologación y validación del equipo foto radar?

Cuadro No. 15 Pregunta No. 7

PREGUNTA No. 1	No. DE RESPUESTAS	PORCENTAJE
SI	0	0%
NO	309	100%
TOTAL	309	100%

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Oscar Danilo Morales Sailema

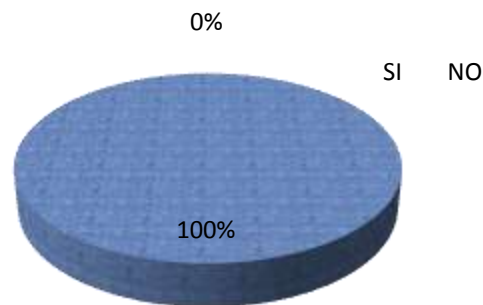


Gráfico No. 11 Pregunta No. 7

Fuente: Cuadro No. 15

Elaborado por: Oscar Danilo Morales Sailema

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Del análisis realizado se determina que de los 309, encuestados que equivalen al 100%, 0 equivalente al 0% manifiestan que al haber cometido una contravención de tránsito detectada por los radares móviles si se les entregó la imagen de la infracción con los certificados de homologación y validación del equipo foto sensor, mientras que 309 que equivalen al 100% indican no haber recibido las notificaciones con la imagen y peor un los certificados de homologación y calibración.

De la interpretación realizada se determina que la mayoría de los encuestados al haber sido parados la marcha de los vehículos por presuntamente haber cometido contravenciones de tránsito, no se les ha entregado la imagen de la infracción y tampoco los respectivos certificados de homologación y calibración.

8. ¿Está de acuerdo en ser notificado únicamente con la boleta de citación sin que le presenten la imagen de la supuesta infracción así como las certificaciones de aprobación del sistema?

Cuadro No. 16 Pregunta No. 8

PREGUNTA No. 1	No. DE RESPUESTAS	PORCENTAJE
SI	91	29%
NO	218	71%
TOTAL	309	100%

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Oscar Danilo Morales Sailema

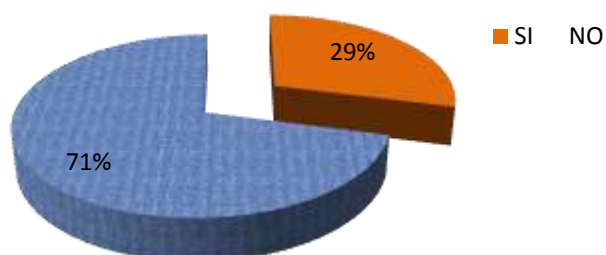


Gráfico No. 12 Pregunta No. 8

Fuente: Cuadro No. 16

Elaborado por: Oscar Danilo Morales Sailema

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Del análisis realizado se determina que de los 309, encuestados que equivalen al 100%, 91 equivalente al 29% si están de acuerdo en ser notificado únicamente con la boleta de citación sin que le presenten la imagen de la supuesta contravención así como las certificaciones de aprobación del sistema, mientras que 218 equivalente al 71% no están de acuerdo en ser notificado únicamente con la boleta de citación sin que le presenten la imagen de la supuesta contravención así como las certificaciones de aprobación del sistema.

De la interpretación realizada se determina que la mayoría no está de acuerdo en ser notificado únicamente con la boleta de citación sin que le presenten la imagen de la supuesta infracción así como las certificaciones de aprobación del sistema, que existe un procedimiento legal establecido para el efecto y que la prueba de la misma sería la imagen de la contravención, mientras que la minoría considera que estaría de acuerdo en ser notificados únicamente con la boleta emitida por el Agente de Tránsito.

9. ¿Considera que esta inobservancia a la Resolución No 174-DIR-2013-ANT, por la indebida notificación deja en indefensión al presunto infractor?

Cuadro No. 17 Pregunta No. 9

PREGUNTA No. 1	No. DE RESPUESTAS	PORCENTAJE
SI	290	94%
NO	19	6%
TOTAL	309	100%

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Oscar Danilo Morales Sailema

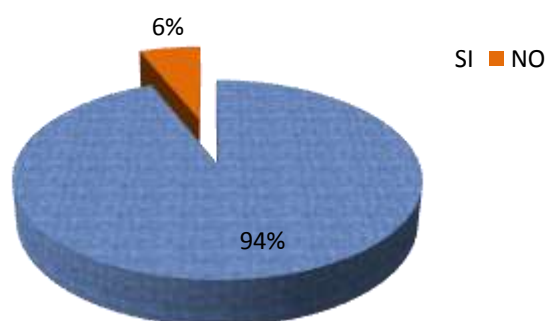


Gráfico No. 13 Pregunta No. 9

Fuente: Cuadro No. 17

Elaborado por: Oscar Danilo Morales Sailema

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Del análisis realizado se determina que de los 309, encuestados que equivalen al 100%, 290 equivalente al 94% si consideran que la inobservancia a la RESOLUCIÓN NO 174-DIR-2013-ANT, por la indebida notificación deja en indefensión al presunto infractor, mientras que 19 que equivale al 6% no considera que la inobservancia a la Resolución NO 174-DIR-2013-ANT, por la indebida notificación deja en indefensión al presunto infractor.

De la interpretación realizada se determina que la mayoría de los encuestados si inobserva la Resolución No 174-DIR-2013-ANT, lo cual se da por el hecho ya mencionado anteriormente que es el desconocimiento de la norma que la misma esta como letra muerta y la misma no ha sido socializada, mientras que la minoría no considera que se ha inobservado la Resolución emitida por el órgano rector del tránsito en el país.

10. ¿La indebida notificación viola el debido proceso y atenta contra la seguridad jurídica del Estado?

Cuadro No. 18 Pregunta No. 10

PREGUNTA No. 1	No. DE RESPUESTAS	PORCENTAJE
SI	247	80%
NO	62	20%
TOTAL	309	100%

Fuente: Encuesta

Elaborado por: Oscar Danilo Morales Sailema

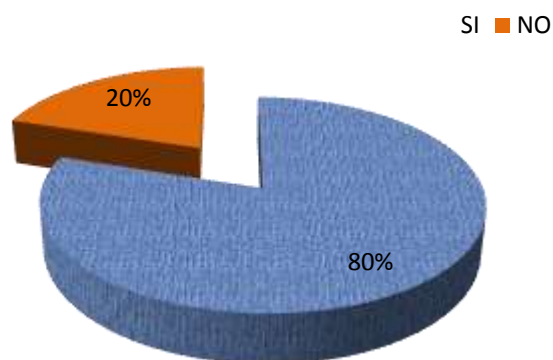


Gráfico No. 14 Pregunta No. 10

Fuente: Cuadro No. 18

Elaborado por: Oscar Danilo Morales Sailema

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Del análisis realizado se determina que de los 309, encuestados que equivalen al 100%, 247 equivalente al 80% si consideran que la indebida notificación viola el debido proceso y atenta contra la seguridad jurídica del Estado, mientras que 62 encuestados que equivalentes al 20%, consideran que la indebida notificación no viola el debido proceso y atenta contra la seguridad jurídica del Estado.

De la interpretación realizada se determina que la mayoría de los encuestados si considera que la errónea forma de realizar la notificación de las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad irrespetando la Resolución No 174-DIR-2013-ANT, viola el debido proceso y atenta contra la seguridad jurídica del Estado, mientras que la minoría no lo considera.

Cuadro No. 19 Resumen De Gráficos

PREGUNTA N°	SI	%	NO	%	TOTAL	%
1	197	64%	112	36%	309	100%
2	145	46%	164	54%	309	100%
3	219	71%	90	29%	309	100%
4	78	25%	231	75%	309	100%
5	258	83%	51	17%	309	100%
6	179	58%	130	42%	309	100%
7	0	0%	309	100%	309	100%
8	91	29%	218	71%	309	100%
9	290	94%	19	6%	309	100%
10	247	80%	62	20%	309	100%
TOTAL	170	55%	139	45%	309	100%

FUENTE: Encuesta

ELABORADO: Oscar Danilo Morales Saillema

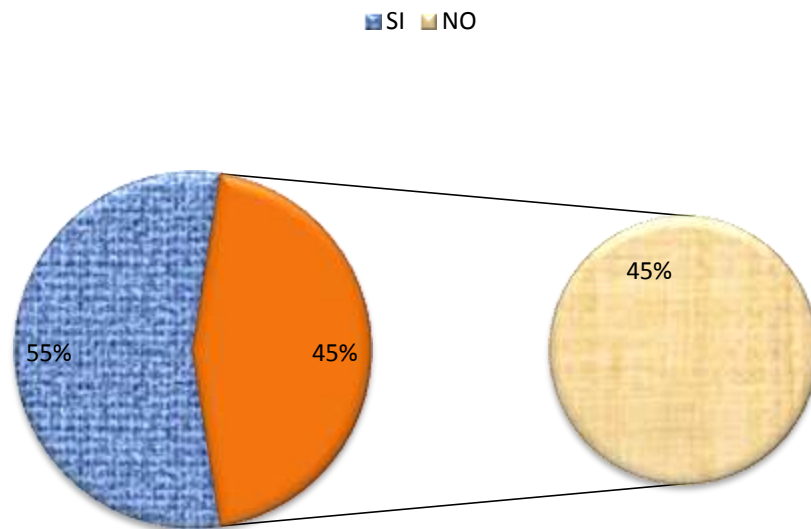


Gráfico No. 15 Resumen de Gráficos

FUENTE: Cuadro N° 19

ELABORADO: Oscar Danilo Morales Saillema

VERIFICACIÓN DE LA HIPÓTESIS

Tamaño de la muestra: 323

N°	PREGUNTAS	SI	NO	SUMA
1	¿Conoce usted sobre los medios tecnológicos implementados en las diferentes carreteras del país (sensores móviles) para detectar las contravenciones por exceso de velocidad?	197	112	309
2	¿Conoce acerca del proceso de homologación y calibración de los dispositivos tecnológicos para la detección de las contravenciones de tránsito?	145	164	309
3	¿Considera usted necesario realizar una homologación y calibración de estos dispositivos anualmente para evitar errores en la detección de contravenciones de tránsito por exceso de velocidad?	219	90	309
4	¿Conoce la normativa legal que establece la ANT para regular la homologación y calibración de dispositivos tecnológicos para la detección de contravenciones de tránsito?	78	231	309
5	¿Está de acuerdo con la implementación de estos dispositivos en las carreteras del país?	258	51	309
6	¿Conoce lo que es la notificación?	179	130	309
7	¿Al ser detectado como contravenciones de tránsito por exceso de velocidad por un radar móvil, el momento de entregarle la notificación se le entrego la imagen de la contravención con los certificados de homologación y validación del equipo foto sensor?	0	309	309
8	¿Está de acuerdo en ser notificado únicamente con la boleta de citación sin que le presenten la imagen de la supuesta contravención así como las certificaciones de aprobación del sistema?	91	218	309
9	¿Considera que esta inobservancia a la Resolución No 174-DIR-2013-ANT, por la indebida notificación deja en indefensión al presunto infractor?	290	19	309
10	¿La indebida notificación viola el debido proceso y atenta contra la seguridad jurídica del Estado?	247	62	309
TOT AL	SUMA	1704	1382	3090
CE		170	139	309

Cuadro No. 20 Tamaño de la muestra

FUENTE: Encuesta

ELABORADO: Oscar Danilo Morales Sailema

$$CE = \frac{\text{Total de preguntas de la columna X} \times \text{Total de casos de investigación}}{\text{Total de respuestas}}$$

Cálculo del Chi cuadrado = χ^2

		Observados	Esperados			
		O	E	O-E	(O-E) ²	(O-E) ² /E
SI		197	170	27	729	4.28
		145	170	-25	625	3.67
		219	170	49	2401	14.12
		78	170	-92	8464	49.78
		258	170	88	7744	45.5
		179	170	9	81	0.47
		0	170	-170	28900	170
		91	170	79	7900	46.4
		290	170	120	14400	84,7
		247	170	77	5929	34.87
NO		112	139	27	729	5.24
		164	139	25	625	4.49
		90	139	-49	2401	17.27
		231	139	92	8464	60.89
		51	139	-88	7744	55.71
		130	139	-9	81	0.58
		309	139	170	28.900	207.91
		218	139	79	6241	44.89
		19	139	-120	14400	103.59
		62	139	-77	5929	42.65
Xi2						997.018

Cuadro No. 21 Cálculo del Chi cuadrado = χ^2

FUENTE: Encuesta

ELABORADO: Oscar Danilo Morales Saillema

Determinación de Grados de Libertad

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

$$gl = (10 - 1) \times (2 - 1)$$

$$gl = 9 \times 1$$

$$gl = 9$$

Ubicación al valor que debía haber asumido χ^2 con la determinación de los grados de libertad 9 y 5% de error del valor que es igual a 16,9190

$$\chi^2 = 997.018$$

$$gl = 9$$

$$\alpha = 0.05$$

$$k = 16,9190$$

Campana del contraste o tés de hipótesis

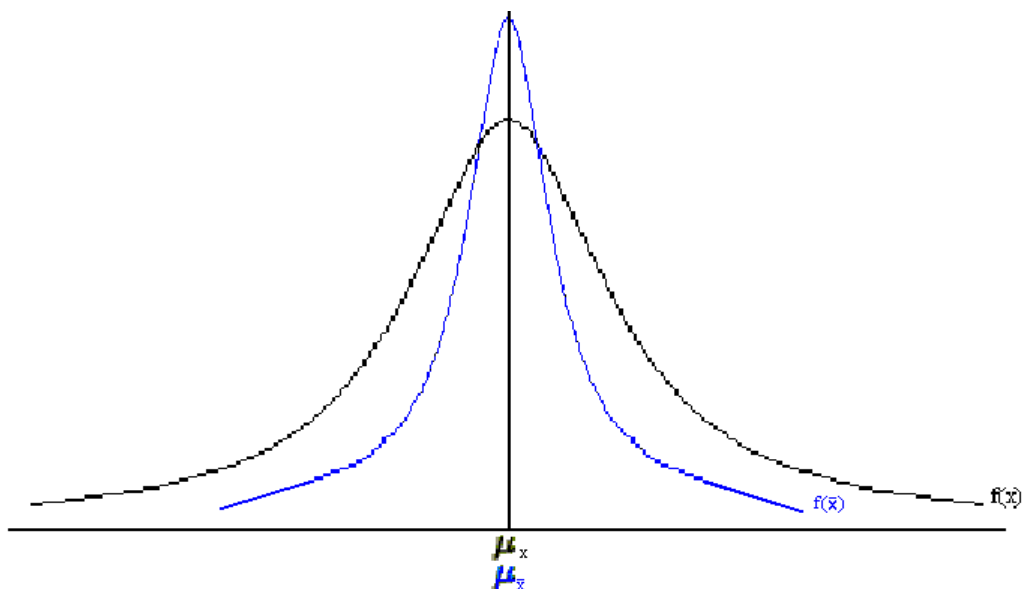


Gráfico No. 16 Campana del contraste o tés de hipótesis

FUENTE: Tés de Hipótesis

ELABORADO: Oscar Danilo Morales Saillema

$$H_0: 997.018 \neq 16,9190$$

$$H_1: 997.018 > 16,9190$$

En el contraste de la hipótesis se estableció bajo el primer parámetro que se ajusta que la hipótesis no es igual que el valor de χ^2 , hipótesis alternativa no es igual a la establecida, hipótesis alternativa es mayor a la establecida, Por lo cual hemos concluido con la siguiente hipótesis

¿El proceso de homologación y calibración de dispositivos y equipos tecnológicos foto sensor inciden en la notificación de la infracciones de tránsito?

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones:

De todo lo manifestado dentro del presente trabajo de investigación he podido llegar a las siguientes conclusiones:

- Según la investigación de campo realizada y amparado en las preguntas 2,3,4,7 y 9 del cuestionario empleado para la realización de la encuesta, y en razón de lo que determina el Art. 1 de la Constitución de la República del Ecuador al ser un Estado Constitucional de Derechos y Justicia, se determina que la implementación de los medios tecnológicos en la detección de contravenciones de tránsito, así como notificaciones de las contravenciones cometidas por exceso de velocidad detectados por los sensores móviles deben basarse en la Resolución No 174-DIR-2013-ANTy realizarse la notificación con la imagen de la contravención conjuntamente con la certificación de homologación y calibración de los equipos.
- La implementación de los medios tecnológicos en la detección de contravenciones de tránsito por exceso de velocidad disminuiría de forma inmediata el número de accidentes mortales y heridos, pero sin embargo esta implementación tecnológica no debe violentar normas constitucionales como el debido proceso y peor aún dejar en la indefensión a los presuntos infractores, recordando el principio de inocencia y la facultad que tienen las personas para recurrir antes las autoridades competentes.
- Según lo determina la investigación de campo las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad detectada por los sensores móviles no son correctamente aplicadas

Recomendaciones:

De las conclusiones planteadas en líneas anteriores podemos recomendar lo siguiente:

- Socializar con la ciudadanía en general así como con los organismos encargados del control de tránsito las reformas realizadas así como el contenido de la Resolución No 174-DIR-2013-ANT.
- Concientizar a la ciudadanía sobre los límites de velocidad desarrollando estrategias en las zonas urbanas, donde pueden obtenerse más rápidamente las mayores mejoras en términos de seguridad, especialmente de cara a los usuarios vulnerables.
- Elaborar un proyecto de ley de reforma a la Ley de Tránsito Transporte Terrestres y Seguridad Vial, mediante la introducción de disposiciones que en materia de tránsito permitan tener una sola norma común que establezca el contenido de las notificaciones que deben realizarse por haber cometido una contravención de tránsito por exceso de velocidad detectadas por el foto sensores móvil y que la misma vaya apegada a lo que determina la Resolución N° 174-DIR-2013-ANT.

CAPÍTULO VI

LA PROPUESTA

DATOS INFORMATIVOS

TÍTULO: Elaborar un proyecto de ley de reforma a la Ley de Tránsito Transporte Terrestres y Seguridad Vial, mediante la introducción de disposiciones que en materia de tránsito permitan tener una solo norma común que establezca el contenido de las notificaciones que deben realizarse por haber cometido una contravención de tránsito por exceso de velocidad detectadas por el foto radar móvil y que la misma vaya apegada a lo que determina la Resolución N° 174-DIR-2013-ANT.

INSTITUCIÓN EJECUTORA: Asamblea Nacional.

BENEFICIARIOS: La Administración de Justicia.

TIEMPO ESTIMADO PARA LA EJECUCIÓN: Inicio: septiembre del 2016; fin: diciembre del 2016.

EQUIPO TÉCNICO RESPONSABLE: Oscar Danilo Morales Sailema

COSTOS:

ACTIVIDADES	GASTOS
Asesoramiento técnico científico	\$ 2000 USD
Asesoramiento investigativo	\$ 2000 USD
Asesoramiento legal	\$ 2000 USD
Materiales de oficina	\$ 500 USD
TOTAL	\$ 6500 USD

Cuadro No. 22 Costos de la Propuesta

FUENTE: Estudio técnico

ELABORADO: Oscar Danilo Morales Sailema

Antecedentes de la propuesta

Por el constitucional principio de seguridad jurídica, y la tutela efectiva de los derechos que toda persona tiene derecho al acceso gratuito a la justicia y a la tutela efectiva, imparcial y expedita de sus derechos e intereses, con sujeción a los principios de inmediación y celeridad; en ningún caso quedará en indefensión.

La falta de notificación obstaculiza se establezca una presunta responsabilidad en contra de los contraventores y se le dé el legítimo derecho a la defensa, tanto más que para dictar una sentencia condenatoria es necesario que el juzgador tenga el convencimiento de la culpabilidad penal de la persona procesada, más allá de toda duda razonable.

Por lo expuesto aplicando los principios y garantías constitucionales contempladas en los Arts. 76 numeral primero, 82 y 83 numeral 1 de la Constitución de la República del Ecuador, así como en aplicación de las reglas y disposiciones al respecto, los principios de duda a favor del reo y la presunción de inocencia se debe estar notificado para que esta contravención surta el efecto de ley.

Por lo manifestado durante el presente trabajo se ha demostrado que existe una contradicción entre lo que determina la LOTTTSV y la Resolución No 174-DIR-2013-ANT, se evidencia la violación de las normas constitucional por tal razón se ve la obligación de establecer normas que tutelen el goce efectivo de los derechos especialmente el derecho a la defensa.

El derecho al debido proceso ha sido entendido doctrinariamente como el trámite mediante el cual se logra oír a las partes, de conformidad con lo consagrado en la Ley y que, ajustado a derecho, otorga a las partes el tiempo y los medios adecuados para imponer sus defensas.

Toda persona tiene derecho a ser notificada de los cargos por los cuales se le investiga en legal y debida forma, de acceder a las pruebas y de disponer del tiempo y de los medios adecuados para ejercer su defensa.

Objetivos

General:

Elaborar un proyecto de ley de reforma a la Ley de Tránsito Transporte Terrestres y Seguridad Vial, mediante la introducción de disposiciones que en materia de tránsito permitan tener una sola norma común que establezca el contenido de las notificaciones que deben realizarse por haber cometido una contravención de tránsito por exceso de velocidad detectadas por el foto sensor móvil y que la misma vaya apegada a lo que determina la Resolución No 174-DIR-2013-ANT.

Específicos:

- Analizar la realidad legislativa en aspectos pertinentes a la especialización de la administración de justicia en materia de tránsito y la implementación de los medios tecnológicos.
- Determinar los aspectos jurídicos de la falta de notificación en las contravenciones por exceso de velocidad detectadas por los radares móviles.

Justificación

Es novedosa la realización de una reforma a la Ley Orgánica de Tránsito Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial, que en sus Art. 163 y 179 tipifica el contenido de la notificación o boleta de infracción, sin embargo ninguna de estas concuerda con lo que determina la Resolución No 174-DIR-2013-ANT, siendo una ley ambigua y que debe actualizarse para poder ir a la par con la implementación de los medios tecnológicos, y la evolución normativa pertinente aplicable a cada caso, considerando la necesidad de contar con ella.

La reforma a la Ley de Orgánica de Tránsito Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Viales de gran importancia que se busca que la misma vaya a la par de la realidad social y jurídica en la que vive la ciudadanía.

Es necesaria la implantación de nuevas normas jurídicas que vayan a la par con la creación de medios tecnológicos, que estos a su vez estén de manera correcta y que permitan realizar todos los procesos legales en base a la norma Constitucional.

Es factible realizar la reforma a la Ley de Orgánica Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para evitar el mal uso de la norma jurídica y permitir que los contraventores ejerzan su legítimo derecho a la defensa, con esta reforma se beneficia a la sociedad con el fin de permitirles ejercer su derecho a la defensa, y no afectar su economía sin antes pasar por un proceso judicial justo.

Análisis de factibilidad

POLÍTICO

La propuesta es factible de concretarse como una decisión política, encaminada a devolver la confianza ciudadana en las instituciones del sector público, en lo particular, en el sistema de justicia, lo cual coadyuvará a una mejor percepción de esta función del Estado.

SOCIO-CULTURAL

Con la concreción legislativa del proyecto de reforma a la Ley Orgánica Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, mediante la introducción de disposiciones que en materia de tránsito permitan tener una sola norma común que establezca el contenido de las notificaciones que deben realizarse por haber cometido una contravención de tránsito por exceso de velocidad detectadas por el foto radar móvil y que la misma vaya apegada a lo que determina la Resolución No 174-DIR-2013-ANT, y que las personas recuperen la confianza en la administración de justicia, a la par crear una cultura de respeto por las normas legales.

TECNOLÓGICA

El programa contará con una infraestructura tecnológica y el soporte de un sistema

informático para la ejecución, evaluación y seguimiento de la concreción legislativa del proyecto de ley de reforma a la LOTTTSV y posterior a ello podrá realizarse la evaluación de la aplicación de la reforma mediante la página web de la función judicial para dar seguimiento a las contravenciones y evidenciar las actuaciones judiciales.

ORGANIZACIONAL

Tratar la formular un proyecto de reforma ala Ley Orgánica Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es con el fin de adecuarse a la realidad organizacional que vive la sociedad.

FINANCIERA

Los órganos públicos establecidos en la Constitución con capacidad de iniciativa en el proceso de formación de las leyes, cuentan con recursos propios y presupuestados para este efecto.

LEGAL

Desde el punto constitucional y legal es deber del Estado tutelar efectivamente los derechos humanos mediante la aplicación de las garantías constitucionales, entre ellas las normativas, que no permitan la impunidad en el cometimiento de las contravenciones, En tal sentido el proyecto de reforma a la Ley Orgánica Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial propuesto operativiza la efectiva realización de las garantías constitucionales en los procedimientos de tránsito detectados por los medios tecnológicos (fotosensores)

Recordemos que somos un Estado de justicia y derechos donde se respeta la seguridad jurídica así como los organismos encargados de la administración de justicia, y por ende los principios constitucionales de inocencia otorgando a los procesados su derecho a la defensa hasta que se demuestre lo contrario, mediante una sentencia en firme y que ésta se ejecutorié para que surta los efectos de ley.

FUNDAMENTACIÓN CIENTÍFICO TÉCNICA

La reforma es un cambio con el que se busca mejorar o renovar alguna situación con la finalidad de responder a nuevas necesidades que se van presentando, realizando un análisis profundo de las causas y consecuencias que se han desprendido de la implementación de los medios tecnológicos en la detección de las contravenciones por exceso de velocidad y si se aplica o no la Resolución N° 174-DIR-2013-ANT sobre las notificaciones de las infracciones de tránsito detectadas por los fotosensores móviles.

El concepto de reforma es un concepto fuertemente ideológico, porque representa los ideales políticos que de alguna forma sintetizan a una sociedad dada en un momento histórico y social particular de una nación. La reforma es una llamada a la innovación, donde existe un desfase percibido con respecto a los valores deseados. Es también una práctica social de ritual y retórica, una forma por la que las instituciones pueden ser reorientadas según los ideales con los que la gente está profundamente comprometida.

Sobre todo, el acto de reforma es un acto de compromiso y reafirmación social (T. Popkewitz).

El sistema penal ecuatoriano tiene por objetivo garantizar los derechos fundamentales de las partes, en oposición a la superada tesis de la disyuntiva entre la pretensión punitiva del Estado y la presunción de inocencia del procesado; objetivo que se alcanza en concreto en el desenvolvimiento procesal, mediante la observancia del debido proceso, pero la ley es tan permisible en ciertos aspectos o artículos legales que permite la distorsión de la misma.

Por la investigación realizada, especialmente la bibliográfica y de campo, pudimos concluir que se está produciendo indefensión dentro de lo que son las contravenciones de tránsito detectadas por fotorradar móviles, por los infractores que exceden los límites de velocidad que no son notificados en legal y debida forma como lo manda la ley.

METODOLOGÍA MODELO OPERATIVO

OBJETIVO:

- Analizar la realidad legislativa en aspectos pertinentes a la especialización de la administración de justicia en materia de tránsito y la implementación de los medios tecnológicos.
- Determinar los aspectos jurídicos de la falta de notificación en las contravenciones por exceso de velocidad detectadas por los sensores móviles.

ACTIVIDADES	TIEMPOS																RESPONSABLES	MATERIALES	PARTICIPANTES				
	MES 1				MES 2				MES 3				MES 4										
Recaudar Información	x	x	x	x															Oscar Morales	Danilo Sailema	Bibliografía jurídica	Oscar Morales	Danilo Sailema
Elaboración de proyecto					x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					Oscar Morales	Danilo Sailema	logísticos	Oscar Morales	Danilo Sailema
Socializar el proyecto															x	x			Oscar Morales	Danilo Sailema	Logísticos	Asambleístas	
Entregar el proyecto a un legislador para la iniciativa de ley																x			Asamblea Nacional	Logísticos	Asambleístas		

Cuadro No. 23 Modelo Operativo

FUENTE: Objetivos específicos de la propuesta

ELABORADO: Oscar Danilo Morales Sailema

DESARROLLO DE LA PROPUESTA

ELABORAR UN PROYECTO DE LEY DE REFORMA A LA LEY DE ORGÁNICA TRANSPORTE TERRESTRES TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, MEDIANTE LA INTRODUCCIÓN DE DISPOSICIONES QUE EN MATERIA DE TRÁNSITO PERMITAN TENER UNA SOLO NORMA COMÚN QUE ESTABLEZCA EL CONTENIDO DE LAS NOTIFICACIONES QUE DEBEN REALIZARSE POR HABER COMETIDO UNA CONTRAVENCIÓN DE TRÁNSITO POR EXCESO DE VELOCIDAD DETECTADAS POR EL FOTO SENSOR MÓVIL Y QUE LA MISMA VAYA APEGADA A LO QUE DETERMINA LA RESOLUCIÓN N° 174-DIR-2013-ANT.



LA ASAMBLEA NACIONAL DEL ECUADOR

CONSIDERANDO:

QUE, la Constitución de la República del Ecuador, en el Art. 1.- establece que somos un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico. Se organiza en forma de república y se gobierna de manera descentralizada.

QUE, la Constitución de la República del Ecuador, en el artículo 3 determina que son deberes primordiales del Estado garantizar sin discriminación alguna el efectivo goce de los derechos establecidos en la Constitución y en los Instrumentos Internacionales:

QUE, la Constitución de la República del Ecuador, en su Art. 75. Tipifica que toda persona tiene derecho al acceso gratuito a la justicia y a la tutela efectiva, imparcial y expedita de sus derechos e intereses, con sujeción a los principios de inmediación y celeridad; en ningún caso quedará en indefensión. El incumplimiento de las resoluciones judiciales será sancionado por la ley.

QUE, la Constitución de la República del Ecuador, en el artículo 3 determina que son deberes primordiales del Estado garantizar sin discriminación alguna el efectivo goce de los derechos establecidos en la Constitución y en los Instrumentos Internacionales:

QUE, en el Art 76 numeral 7 literal a), nadie podrá ser privado del derecho a la defensa en ninguna etapa o grado del procedimiento. b) Contar con el tiempo y con los medios adecuados para la preparación de su defensa.

QUE, la Constitución de la República del Ecuador, en el Capítulo Octavo, dentro de los derechos de protección dispone la aplicación del debido proceso en todo tipo de procesos.

QUE, aunque la Constitución es norma de directa e inmediata aplicación en la realidad de los procesos penales no se produce esta ejecución constitucional.

QUE, la Constitución de la República del Ecuador, en su Art. 82, tipifica que el derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes.

QUE, la Constitución de la República del Ecuador, en el Capítulo Noveno, título III artículo 84, La Asamblea Nacional y todo órgano con potestad normativa tendrá la obligación de adecuar, formal y materialmente, las leyes y demás normas jurídicas a los derechos previstos en la Constitución y los tratados internacionales, y los que sean necesarios para garantizar la dignidad del ser humano o de las comunidades, pueblos y nacionalidades. En ningún caso, la reforma de la Constitución, las leyes, otras normas jurídicas ni los actos del poder público atentarán contra los derechos que

reconoce la Constitución.

QUE, es necesario reformar el Reglamento General para la aplicación de la (LOTTTSV) Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial con el fin de evitar la indefensión por falta de notificación en las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad detectadas por los fotorradars móviles.

En uso de las atribuciones constitucionales y legales, expide la siguiente:

REFORMA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, MEDIANTE LA INTRODUCCIÓN DE DISPOSICIONES QUE EN MATERIA DE TRÁNSITO PERMITAN TENER UNA SOLA NORMA COMÚN QUE ESTABLEZCA EL CONTENIDO DE LAS NOTIFICACIONES QUE DEBEN REALIZARSE POR HABER COMETIDO UNA CONTRAVENCIÓN DE TRÁNSITO POR EXCESO DE VELOCIDAD DETECTADAS POR EL FOTO SENSOR MÓVIL Y QUE LA MISMA VAYA APEGADA A LO QUE DETERMINA LA RESOLUCIÓN N° 174-DIR-2013-ANT.

Art. 179 Inciso Primero

Art. 1 Refórmese el inciso primero del Art. 179 de la LOTTTSV por el siguiente: - *“En las contravenciones, los agentes de tránsito entregarán personalmente al responsable de la comisión de la contravención, copia de la boleta correspondiente con la información obtenida del sistema, equipos o dispositivos homologados que registra el cometimiento de la infracción de tránsito con los datos del vehículo infractor o persona responsable con el nombre y número de cédula del conductor, acompañado de los datos de fecha, lugar y día, mes y año en que se cumplió la última revisión y certificación de operatividad del equipo”*.

Art. 2 Refórmese el inciso segundo del Art. 179 LOTTTSV por el siguiente *“En caso de que no se pueda entregar la boleta personalmente, ésta de ser posible se remitirá al domicilio del propietario del vehículo en un plazo no mayor de setenta y dos horas*

contadas desde la fecha en que fue cometida la infracción o a su vez mediante medios electrónicos según lo determina el Art. 238 del Reglamento”.

Artículo 3.-**Derogatoria:** Se derogan todas las leyes generales y especiales que se opongan a la presente ley reformativa, en especial las referentes a la falta de notificación.

Artículo 4.- **Vigencia:** Esta ley reformativa entrará en vigencia a partir del mes de febrero del año 2017 fecha de su publicación

DISPOSICIÓN TRÁNSITORIA.-En lo no previsto en esta reforma se deberá aplicar lo establecido en el Reglamento General para la aplicación de la LOTTTSV Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

DISPOSICIÓN FINAL.- Esta ley reformativa entrará en vigencia en 120 días a partir de su publicación en el Registro Oficial

Dado y suscrito, en la sede de la Asamblea Nacional ubicada en el Distrito Metropolitano de Quito, provincia de Pichincha a los 25 días del mes de octubre del año 2016.

Cuadro No. 24 Plan de Monitoreo y Evaluación de la Propuesta

PREGUNTAS BÁSICAS	EXPLICACIÓN
1.- ¿Quiénes solicitan evaluar?	<ul style="list-style-type: none"> - La administración de Justicia - Unidad Judicial Penal y Tránsito con sede en el cantón Ambato.
2.- ¿Por qué evaluar?	<ul style="list-style-type: none"> - Para verificar si se están cumpliendo los objetivos planteados. - Para Identificar los factores que podrían estar afectando en los resultados esperados. - Para realizar reajustes y toma de decisiones pertinentes.
3.- ¿Para qué evaluar?	<ul style="list-style-type: none"> - Reajustar la propuesta. - Modificar estrategias - Mejorar las técnicas y procedimientos utilizados
4.- ¿Que evaluar?	<ul style="list-style-type: none"> - La organización y la administración de la propuesta. - El objetivo general y los específicos. -Las metas -Las actividades
5.- ¿Quién evalúa?	La Presidencia de la República, la Asamblea Nacional
6.- ¿Cómo evaluar?	Se aplicará diferentes métodos tanto en la observación, como en los seguimientos de los procesos contravencionales.
7.- ¿Con qué evaluar?	<ul style="list-style-type: none"> - Mediante el seguimiento de las causas en el sistema establecido por la Judicatura. - Entrevista a los funcionarios de la Unidad Judicial de Tránsito con sede en el cantón Ambato -Mediante encuestas con los abogados en libre ejercicio.

Cuadro N° 24

Elaborado por: Oscar Danilo Morales Sailema

Fuente: Investigadora

BIBLIOGRAFÍA

1. ARGUELLO Pérez Luzkarime Rosa (2014) tesis de grado con el tema: “El documento que emite la foto radar como medio de prueba en el exceso de velocidad fuera del rango moderado cometidas por los transportistas del gremio de taxis y su efecto jurídico en las contravenciones de tránsito, Juzgadas en la Unidad Judicial Penal con sede en el cantón Riobamba.
2. BERNAL C. (2006) en su obra Metodología de la Investigación, manifiesta que: (pág. 48)
3. BERKELEY, George (1685-1753): “La filosofía”
4. BERLÍN Valenzuela, Francisco, (1997) Diccionario de Términos Parlamentarios
5. CABANELLAS G. (1998) Diccionario Usual (, pág. 245 TOMO III)
6. CAMIRUAGA CH (1995) José Ramón. De las Notificaciones Tratado II E. J. De Chile pág. 52
7. CASTILLO Guilcapi Jairo Bladimir (2015) tesis de grado con el tema: “El exceso de velocidad detectados por medios tecnológicos y su incidencia jurídica en las contravenciones de tránsito, juzgados en la Unidad Judicial Penal del cantón Riobamba
8. COUTURE, Eduardo J. (1978) "Fundamentos del Derecho Procesal Civil. Edición (póstuma) bs. as., Depalma. Pág.205
9. COHEN, L. y Manion, L. (2011) “Métodos de la investigación Educativa,” (pág. 67)
10. DE LA TORRE A. (2016) en su obra El catálogo razonado de la obra gráfica, 1959 (para la revista KWY), hasta sus últimos ejemplar
11. DEL CASTILLO del Valle, Alberto. Derecho Procesal Electoral Mexicano. 2da edición, México 2006. Pág. 50
12. ECHANDÍA D. (2006) en su libro Compendio del derecho procesal,(pag.56)
13. ESCRICHE, Joaquín (1851). Diccionario razonado de la Legislación y Jurisprudencia. Madrid, España. Pág.396
14. FIGUEROA Deysi, (2015) Revistas Jurídica Santo Domingo
15. GALLEGO Anabitarte (1971), en su obra Ley y reglamento en el Derecho público occidental, Madrid.

16. GUIMERÁ Ferrer-Sama, (2000) Codirector de Sepín Tráfico de la EL UNIVERSAL, Compañía Periodística Nacional S. A. de C. V
17. HERRERA LUIS, NARANJO GALO Y, MEDINA ARNALDO, (2012)” (pág. 34)
18. LEÓN, O.G. y Montero, I. (2000) “Método de la Investigación en Psicología y Educación”(pág. 59)
19. NAVA Negrete A. (1994) tomado del Diccionario Jurídico Mexicano, y de la Suprema Corte de Justicia de la Nación Mexicana
20. NIETO Manuel (2002), en su obra Enseñar a Investigar
21. PALACIO. (1989) "Derecho Procesal Civil. Tomo V. Pág.347
22. PERROT, Abeledo (2000) Diccionario Jurídico Tomo II pág. 587
23. PODETTI, J. Ramiro. (1995) "Derecho Procesal Civil, Comercial y Laboral". Ediar. Soc. Anónima, Buenos Aires. 1 Cap. XII pp. 263-264
24. QUINCHUELA Villacís C. (2014) Teoría del derecho
25. ROCCO, Hugo. (1970)"Tratado de Derecho Procesal Civil". bs. as., Tesis John Depalma Tomo 3, Pág.35
26. ROSEMBERG, Leo. (1987)"Tratado de Derecho Procesal Civil". fr. Romero Vera. bs. as. Ejea. Tomo 1, Pág.418 y 419
27. SUÁREZ Sánchez, A. (2002) en su obra El debido proceso penal
28. SUÁREZ de Paredes, N. (2006), “Investigación Documental Paso a (pág. 28).
29. SUBIRÍA, J. (2009) “Pedagogía Humana, Corporación de Estudios.
30. TECLA J. Alfredo y Garza A. Alberto, (1999) en su obra Teoría, Métodos y Técnicas de la Investigación Social
31. VESCOVI, Enrique. (1980) "Teoría General del Proceso". Editorial Temis Librería. Bogotá, Colombia. Edición, Pág. 276

CUERPOS LEGALES

1. Constitución de la República del Ecuador
2. Ley Orgánica de Transporte, Terrestre Tránsito y Seguridad Vial
3. Código Orgánico Integral Penal
4. Reglamento de la Ley de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial
5. Resolución N° 174-DIR-2013-ANT, Reglamento de homologación, uso y

validación de sistemas dispositivos y equipos tecnológicos para la detección y notificación de infracciones de tránsito

LINKOGRAFÍA

1. Arturo Ruiz Rueda del Laboratorio del Patrón Nacional México
2. www.derechoecuador.com. Derecho Ecuador, consultado 25-10-2016
3. www.derechoonline.com. Libro Virtual, consultado 23-11-2016
4. www.jurimprudencias.com. Libro de Jurisprudencia 10-09-2016
5. www.revistajudicial.gob.ec
6. www.erevistasonlinegacetas.com
7. www.eltelegrafo.com.ec establece:
8. <http://www.circulaseguro.com/como-funciona-el-radardevelocidad/>
9. Club Europeo de Automovilistas de Chile, 2013
10. Juan Pazos, director de Control Técnico Sectorial de la ANT tomado de la página web <http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/judicial/13/112-251-contravenciones-por-exceso-de-velocidad-infografia>

ANEXOS

ENCUESTA

Boletas de encuesta valida a ser aplicada en la Unidad Judicial Penal y Transito con sede en el Cantón Latacunga ha abogados en libre ejercicio profesional del mismo cantón así como presuntos infractores.

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

OBJETIVO: Estudiar el proceso de homologación y calibración de dispositivos y equipos tecnológicos foto radar y su incidencia en la notificación de tránsito.

Instrucciones.- Marque con una X entre los paréntesis de la respuesta que considere correcta.

PREGUNTAS DE LA ENCUESTA

1. **¿Conoce usted sobre los medios tecnológicos implementados en las diferentes carreteras del País (sensores móviles) para detectar las contravenciones por exceso de velocidad?**
Sí () No ()

2. **¿Conoce acerca del proceso de homologación y calibración de los dispositivos tecnológicos para la detección de las contravenciones de tránsito?**
Sí () No ()

3. **¿Considera usted necesario realizar una homologación y calibración de estos dispositivos anualmente para evitar errores en la detección de contravenciones de tránsito por exceso de velocidad?**
Sí () No ()

4. **¿Conoce la normativa legal que establece la ANT para regular la homologación y calibración de dispositivos tecnológicos para la detección de contravenciones de tránsito?**
Sí () No ()

5. ¿Está de acuerdo con la implementación de estos dispositivos en las carreteras del país?

Sí () No ()

6. ¿Conoce lo que es la notificación?

Sí () No ()

7. ¿Al ser detectado como contraventor de tránsito por exceso de velocidad por un sensor móvil, el momento de entregarle la notificación se le entregó la imagen de la contravención con los certificados de homologación y validación del equipo foto sensor?

Sí () No ()

8. ¿Está de acuerdo en ser notificado únicamente con la boleta de citación sin que le presenten la imagen de la supuesta contravención así como las certificaciones de aprobación del sistema?

Sí () No ()

9. ¿Considera que esta inobservancia a la Resolución No 174-Dir-2013-ANT, por la indebida notificación deja en indefensión al presunto contraventor?

Sí () No ()

10. ¿La indebida notificación viola el debido proceso y atenta contra la seguridad jurídica del Estado?

Sí () No ()

RESOLUCIÓN N° 174-DIR-2013-ANT, REGLAMENTO DE HOMOLOGACIÓN, USO Y VALIDACIÓN DE SISTEMAS DISPOSITIVOS Y EQUIPOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN Y NOTIFICACIÓN DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO



RESOLUCIÓN N° 174-DIR-2013-ANT

REGLAMENTO DE HOMOLOGACIÓN, USO Y VALIDACIÓN DE SISTEMAS,
DISPOSITIVOS Y EQUIPOS TECNOLÓGICOS PARA DETECCIÓN Y NOTIFICACIÓN
DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO

EL DIRECTORIO DE LA AGENCIA NACIONAL DE REGULACIÓN Y CONTROL DEL
TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

CONSIDERANDO:

Que, la Constitución en su artículo 76, numeral 4 determina que las pruebas actuadas u obtenidas con violación de la Constitución y la ley carecen de eficacia probatoria y no tendrán validez alguna;

Que, el artículo 394 de la Constitución de la República dispone 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. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias."

Que, de acuerdo al párrafo tercero del artículo 130 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomías y Descentralización (COOTAD), la rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, le corresponde al Ministerio del ramo y se ejecuta por el organismo técnico nacional de la materia;

Que, el artículo 1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, determina que esta Ley tendrá "por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio- económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos".

Que, el artículo 16 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, señala que la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es el ente encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, en el ámbito de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del Sector; así como del control del tránsito en las vías de la red estatal-troncales nacionales, en coordinación con los GAD'S y tendrá su domicilio en el Distrito Metropolitano de Quito.

Que, los numerales 2 y 10 del artículo 20 de la Ley ibidem señala entre las funciones y atribuciones del Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial el "Establecer las regulaciones de carácter nacional en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, controlar y auditar en el ámbito de sus competencias su cumplimiento por parte de los Gobiernos

RESOLUCIÓN N° 174-DIR-2013-ANT
REGLAMENTO DE HOMOLOGACIÓN, USO Y VALIDACIÓN DE SISTEMAS, DISPOSITIVOS Y EQUIPOS TECNOLÓGICOS PARA
DETECCIÓN Y NOTIFICACIÓN DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO

APÁRTECES:

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO
Dirección de Secretaría General
Av. Huelmo Soto RDA 103 y José Guayasán
Sector La Piedad, parroquia Estación del Ferrocarril
Quito - Ecuador
www.ants.gov.ec

Autónomos Descentralizados, de acuerdo al Reglamento que se expida para la presente Ley;" y, " Aprobar las normas de homologación, regulación y control de los medios y sistemas de transporte terrestre y tránsito, en el ámbito nacional;"

Que, el artículo 30.3 de la Ley ibídem, señala que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales son responsables de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, planificación que estará enmarcada estrictamente en las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y deberán informar sobre las regulaciones locales que se legislen.

Que, el artículo 84 de la LOTTTSV al referirse a las sanciones de las operadoras de transporte terrestre que serán impuestas por el cometimiento de infracciones, ordena que las mismas se aplicarán mediante resolución motivada y deben contener la referencia expresa a las disposiciones legales y reglamentarias pertinentes, y a la documentación y actuaciones que las fundamenten; ellas decidirán sobre todas las cuestiones planteadas en la notificación y su contestación y en las alegaciones pertinentes de los interesados; esta resolución será notificada en debida forma a quien cometa la infracción correspondiente;

Que, la LOTTTSV, en su artículo 106 define como infracciones de tránsito a las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito; y, en el Art. 107 a las infracciones de tránsito las dividen en delitos y contravenciones;

Que, por otra parte, el Código Procesal Civil en su artículo 121, al establecer los medios de prueba, en el segundo inciso, admite también como tales a las grabaciones magnetofónicas, las radiografías, las fotografías, las cintas cinematográficas, los documentos obtenidos por medios técnicos, electrónicos, informáticos, telemáticos o de nueva tecnología, entre otros de distinta naturaleza técnica o científica, los que además pueden ser reproducidos y se considerará como copias a las reproducciones del original, debidamente certificadas que se hicieren por cualquier sistema;

Que, es necesario fijar los parámetros técnicos de la prueba material en las contravenciones e infracciones de tránsito, en el marco legal definido en la LOTTTSV, en especial en su artículo 149 que dispone: "Para el juzgamiento de las infracciones de tránsito constituyen medios de prueba la información emitida y registrada por los dispositivos de control de tránsito y transporte debidamente calibrados, sean electrónicos, magnéticos, digitales o analógicos, fotografías, videos y similares, cuyos parámetros técnicos serán determinados en el Reglamento respectivo.";

Que, la norma citada *up supra*, completa lo anterior disponiendo que sin perjuicio de las pruebas previstas en la norma legal de tránsito, dentro de un proceso penal de tránsito podrán actuarse todos los actos probatorios previstos en los códigos de procedimiento, lo que procede considerando que son aplicables para las infracciones de tránsito las

RESOLUCIÓN N° 174-DIR-2013-ANT
REGlamento de HOMOLOGACIÓN, USO Y VALIDACIÓN DE SISTEMAS, DISPOSITIVOS Y EQUIPOS TECNOLÓGICOS PARA
DETECCIÓN Y NOTIFICACIÓN DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO

474/07TTSV

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO
Oficina de Secretaría General
14 - Mariscal Sucre RDB-102 y José Saracho
Calle La Vía, edificio instalaciones de tránsito
Quito - Ecuador
www.ana.gov.ec

normas que, respecto de la prueba y su valoración contiene las normas procesales penales;

Que, el proceso de juzgamiento de las infracciones de tránsito, fijado en la ley, precisa que los medios tecnológicos que con precisión, seguridad y actualidad puedan registrar las condiciones y situaciones en que la infracción se produjo, aún en zonas donde no está presente el agente de tránsito que vigila el flujo vehicular;

Que, por todo lo anterior se hace indispensable fijar la regulación de los medios tecnológicos de prueba que permitan operar un sistema de detección de los casos de infracciones de tránsito, los equipos a utilizarse, su validación y condiciones de instalación, operación y señalización, siendo indispensable regular, a través de un instructivo con carácter reglamentario el proceso técnico de obtener pruebas y elementos de convicción para que las autoridades judiciales competentes, puedan valorar la prueba presentada dentro de un proceso de juzgamiento de infracciones;

Que, el artículo 21 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, preceptúa que el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito, emitirá sus pronunciamientos mediante resoluciones motivadas, las mismas que serán publicadas en el Registro Oficial; y,

En uso de sus facultades legales.

RESUELVE:

Emitir el siguiente:

"REGLAMENTO DE HOMOLOGACIÓN, USO Y VALIDACIÓN DE SISTEMAS, DISPOSITIVOS Y EQUIPOS TECNOLÓGICOS PARA DETECCIÓN Y NOTIFICACIÓN DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO"

CAPÍTULO I GENERALIDADES

Artículo 1.- Objeto: El objeto del presente reglamento es establecer las condiciones de homologación, uso y validación de los sistemas, dispositivos y equipos tecnológicos que permitan detectar y notificar a través de medios electrónicos el cometimiento de infracciones de tránsito, en observancia a lo dispuesto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su Reglamento aplicativo y demás disposiciones emanadas desde la Agencia Nacional de Tránsito.

Artículo 2.- Observancia: En lo que respecta a la homologación de equipos, darán plena observancia a las disposiciones del presente Reglamento los proveedores de sistemas, dispositivos y equipos tecnológicos destinados a la detección de infracciones de tránsito, quienes se sujetarán al control que ejerza para el efecto la ANT previo a su comercialización, con sujeción estricta a lo dispuesto por Ley.

RESOLUCIÓN N° 174-DIR-2013-ANT
REGLAMENTO DE HOMOLOGACIÓN, USO Y VALIDACIÓN DE SISTEMAS, DISPOSITIVOS Y EQUIPOS TECNOLÓGICOS PARA
DETECCIÓN Y NOTIFICACIÓN DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO

AN/DIRTTTV

Respecto a la adquisición, uso y validación de los equipos, la presente resolución es de obligatoria aplicación y observancia para los Gobiernos Autónomos Descentralizados que tienen atribuida la competencia en control de tránsito y la Comisión de Tránsito del Ecuador, en el ámbito de su competencia, y demás organismos de control competentes debidamente autorizados por la ANT para ejercer el control del tránsito en las vías terrestres del país.

Artículo 3.- Detección electrónica de infracciones: La detección de infracciones por medios electrónicos es un proceso tecnológico que transmitido por un sistema de medios magnéticos, permite registrar automáticamente, con o sin intervención del agente de control de tránsito, en forma simultánea y con precisión, en imágenes fijas o videos de hechos reales producidos, por uno o más vehículos de igual o diferente tipo y características, el cometimiento de una infracción de tránsito estipulada en el Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, quedando constancia del hecho con los datos de fecha y hora ciertos y determinados, el lugar donde se produjeron, el vehículo infractor, las condiciones en las que se encontraba el mismo y más detalles que permitan a la autoridad de tránsito, sus agentes de control y autoridades judiciales, establecer las circunstancias y tipo de infracción conforme lo determina la normativa.

Artículo 4.- Medios de prueba: Constituyen medios de prueba la información emitida y registrada por los dispositivos de control de tránsito y transporte debidamente calibrados y respectivamente homologados por la ANT, sean éstos electrónicos, magnéticos, digitales o analógicos, fotografías, videos y similares, cuyos parámetros técnicos serán determinados por la Agencia Nacional de Tránsito.

CAPÍTULO II DE LOS SISTEMAS, EQUIPOS Y DISPOSITIVOS DE CONTROL

Artículo 5.- Tecnología: La tecnología para establecer el cometimiento de infracciones de tránsito, constituye un equipamiento de medios que funcionan en forma autónoma y poseen un registro electrónico, propio o independiente, que puede reportar de forma simultáneamente o no a una central, operando automáticamente, sin o con intervención del agente de control autorizado para maniobrarlo.

Artículo 6.- Clasificación de equipos por su ubicación: Los sistemas, dispositivo o equipos detectores de infracciones de tránsito, constituyen un conjunto de equipos y componentes que permiten detectar en forma precisa el cometimiento de una infracción de tránsito, sea a través del flujo de circulación vehicular, sea que se encuentren en movimiento o estacionados en un lugar, pudiéndose identificar a tales equipos por su ubicación como:

- a) **Fijos:** Cuando el equipo detector de infracciones se encuentra instalado en un lugar definido, fijado a una infraestructura estacionaria de carácter permanente;
- b) **Estáticos:** Cuando el equipo detector de infracciones se encuentra instalado temporalmente en un local adecuado o para permitir su operación se lo ha fijado

a un soporte físico, no permanente, en un vehículo parado o en soporte apropiado; y,

- c) **Móviles:** Cuando el equipo detector de infracciones se encuentra instalado en un vehículo que está en movimiento o estacionado en un punto determinado de la vía.

Artículo 7.- Clasificación de equipos por su función: Por la forma de establecer la infracción, según el fin que persiga la autoridad con su uso, los equipos detectores de infracciones se clasifican en:

- a) **Medidor de velocidad:** Cuando la finalidad es la medición de la velocidad de un vehículo automotor, por lo que el mismo está destinado a detectar infracciones de tránsito por exceder los límites de velocidad permitidos para los vehículos en circulación de conformidad a la Ley de la materia;
- b) **No metroológico:** Cuando el equipo se instala con el fin de establecer la detección de infracciones que no miden la velocidad, con parámetros que permiten establecer otro tipo; y,
- c) **Híbrido:** Cuando el equipo está habilitado para operar en las dos circunstancias indicadas en las letras anteriores.

CAPÍTULO III DE LA HOMOLOGACIÓN

Artículo 8.- Autoridad de homologación: De conformidad a las disposiciones contenidas en la LOTTTSV, la máxima autoridad de la Agencia Nacional de Tránsito, ejerce la facultad exclusiva de homologación de sistemas, equipos o dispositivos de detección de infracciones, quien a través de las unidades responsables, validará su instalación y funcionamiento, con base a los parámetros técnicos establecidos por la Dirección Ejecutiva para cada uno de los tipos de equipos señalados en los artículos precedentes.

Artículo 9.- Homologación.- El proceso de homologación permite registrar, validar y autorizar los sistemas, dispositivos y equipos destinados a la detección de infracciones de tránsito dispuestas en la LOTTTSV, garantizando que estos cumplan con los requisitos establecidos en el presente reglamento y características técnicas dispuestas por la ANT.

La documentación que sirva de base para la homologación de los sistemas, dispositivos y equipos tecnológicos, estará en todo momento a disposición de los organismos de tránsito competentes, quedando depositada en las dependencias de la ANT y en las del solicitante, siempre con las debidas garantías de seguridad y confidencialidad.

Para sistemas, equipos o dispositivos de características únicas y aplicación especial, la máxima autoridad de la ANT, como entidad responsable de la homologación, fijará los criterios de evaluación y certificación de los mismos.

Artículo 10.- Solicitud: La solicitud de homologación será dirigida al Director o Directora Ejecutiva de la ANT, por parte del representante legal de la empresa

proveedora del sistema, dispositivos o equipos tecnológicos de detección de infracciones, adjuntando la siguiente información y documentación de respaldo:

1. La identidad del peticionario incluyendo, al menos, los siguientes datos:
 - a. Nombre completo o razón social. El proveedor deberá encontrarse debidamente domiciliado en el país.
 - b. Nombre abreviado o siglas (si existen).
 - c. Nombramiento del representante legal del proveedor.
 - d. Registro Único de Contribuyentes (RUC).
 - e. Datos de ubicación.
 - f. Datos de localización de otros establecimientos (sucursales, concesionarios).
 - g. Datos generales: teléfonos, correo electrónico, domicilio, etc.
2. Denominación y descripción general con el detalle de las especificaciones técnicas del sistema, dispositivos o equipos tecnológicos de detección de infracciones.
3. Certificación del Fabricante.
4. Certificación de Garantías, vigente al menos por 2 años.
5. Certificados de Mantenimiento y/o soporte tecnológico, vigentes (hardware y software) al menos por el tiempo de vida útil del sistema, equipo o dispositivo.
6. Certificado de calibración vigente de los equipos y dispositivos a ser homologados.
7. Manuales de uso del equipo o dispositivo.
8. Declaración del proveedor que detalle el lote de equipos o dispositivos a ser comercializados en el país, con el número de serie de cada uno.

Los documentos entregados deben encontrarse vigentes a la fecha de la solicitud y deben ser emitidos por organismos certificadores acreditados que demuestren el funcionamiento del sistema, equipo o dispositivo objeto de la homologación.

Artículo 11.- Proceso: Una vez examinada la solicitud, la Agencia Nacional de Tránsito, a través de la Dirección de Regulación de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, evaluará el contenido de los documentos entregados, comprobando que se cumplan los requisitos establecidos en el presente reglamento.

Las deficiencias documentales encontradas en la solicitud serán comunicadas al solicitante en un término no mayor a quince (15) días laborables.

Se conformará una comisión técnica entre las direcciones de Tecnologías de la Información, Regulación, Estudios y Proyectos y personal técnico del solicitante, con quienes se coordinará fecha, lugar y hora a fin de efectuar las pruebas de campo de los sistemas y equipos, que permitan determinar el rango de error aproximado que pueden tener en sus mediciones. Las Direcciones antes mencionadas emitirá el informe que certifique:

1. Si el sistema, equipos o dispositivo cumple con alguna norma de seguridad informática y garantizan la integridad de la información.

RESOLUCIÓN N° 174-DR-2013-AMT
REGlamento de HOMOLOGACIÓN, USO Y VALIDACIÓN DE SISTEMAS, DISPOSITIVOS Y EQUIPOS TECNOLÓGICOS PARA
DETECCIÓN Y NOTIFICACIÓN DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO

ATA/DRTTSSV

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO
Secretaría de Secretaría General
Av. Paredón Base RDA-104 y 104A Eje Vial
Sector La Piedad, Distrito de Pichincha de QUITO
Quito - Ecuador
www.ata.gob.ec

2. Si el sistema, equipos o dispositivo realiza el proceso necesario para generación de información veraz, que permita a las entidades de control de tránsito competentes imponer las sanciones correspondientes establecidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento.

El informe será dirigido a la máxima autoridad de la Agencia Nacional de Tránsito, quien emitirá el certificado de homologación con vigencia de dos (2) años, sobre el lote de equipos o dispositivos debidamente declarados por el proveedor, o en su defecto, con las características del sistema sujeto al proceso y el número a la homologación concedido.

La homologación será publicada en la página web de la ANT.

Art. 12.- De la anulación del certificado de homologación: El certificado de homologación quedará sin efecto y será anulado cuando ocurra lo siguiente:

- a. Se compruebe un incumplimiento fraudulento por parte del solicitante, de las condiciones que permitieron la homologación.
- b. Se observen defectos ocultos de diseño o fabricación que puedan alterar las condiciones de homologación.
- c. El solicitante dificulte las actuaciones de comprobación de los representantes de los organismos oficiales.

En caso de comprobarse estas particularidades, el organismo de tránsito competente deberá ejecutar las garantías presentadas por el proveedor del sistema, equipo o dispositivo, el mismo que será excluido del listado publicado en la página web de la ANT.

Artículo 13.- Verificación: Para el proceso de homologación se efectuará inicialmente una revisión documental y las pruebas de campo que se realizarán sobre los sistemas y equipos presentados, por lo que la ANT se reserva el derecho de realizar posteriormente la verificación en una muestra aleatoria representativa a los equipos comercializados, en función de aquello que fuese inicialmente homologado.

En tal virtud, constituye obligación de los proveedores de los equipos y dispositivos que permitan detectar infracciones de tránsito garantizar a los organismos de tránsito competentes, mantener a los equipos debidamente y periódicamente calibrados.

La homologación concedida al amparo de este reglamento no exime a los proveedores de los sistemas, dispositivos o equipos tecnológicos de las responsabilidades en que incurriese si el resto de su lote de producción no fuera conforme a la del equipo homologado.

CAPÍTULO IV ADQUISICIÓN Y USO

Artículo 14.- Adquisición: Conforme las disposiciones contenidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, constituye obligación de los organismos de tránsito competentes adquirir sistemas, equipos y dispositivos exclusivamente homologados por la ANT y que cuenten con su certificado de homologación vigente.

Artículo 15.- De la ubicación.- Es competencia exclusiva de la autoridad de control tránsito competente, a través de sus funcionarios o agentes de control autorizados, fijar los sitios donde deben localizarse los dispositivos con los detectores de infracciones, los mismos que deberán contar con la infraestructura física de soporte de los equipos y cuidar de la operación de ellos, sea directamente o a través del sistema de delegación, para lo cual deberá seguir los procedimientos legales establecidos.

Dentro del proceso de homologación la Agencia Nacional de Tránsito velará por el cumplimiento de la presente disposición.

Artículo 16.- De la instalación: Las Direcciones Provinciales de la ANT velarán porque en las vías de su circunscripción donde se vayan a instalar los detectores de infracciones, estén debidamente ubicados bajo los estándares fijados internacional y nacionalmente para señalización vehicular, los avisos que informen a los conductores y usuarios el límite de velocidad permitido, las condiciones de circulación o prohibiciones de parqueo y detención de circulación vehicular en el área, y otras infracciones relacionadas.

Para efectos de la medición de velocidad, con instrumentos o equipamientos fijos o estáticos, se debe observar la distancia mínima entre la señalización de velocidad permitida localmente y el medidor. La medición de velocidad con instrumentos o equipamientos móviles, solamente puede efectuarse con señalización de velocidad fija o portátil, conforme esté regulado, y con una distancia inferior a 01 Km. del medidor.

Artículo 17.- Protocolo de uso: Los organismos de tránsito enunciados en el artículo 2 del presente Reglamento darán plena observancia a los protocolos de uso a los que hubiere lugar, debidamente determinados por la máxima de la Agencia Nacional de Tránsito.

CAPÍTULO V DE LA VALIDACIÓN

Artículo 18.- Valor probatorio: Los productos obtenidos en imágenes, lijas o videos, a través de los medios tecnológicos y electrónicos, como permite la ley, se constituyen en medios de prueba de las infracciones de tránsito y transporte terrestre, siempre que las mismas hayan sido obtenidas y registradas a través de los sistemas, dispositivos o equipos electrónicos y tecnológicos de control de tránsito y transporte terrestre, debidamente calibrados y homologados por la Agencia Nacional de Tránsito, con imágenes y/o videos, en los parámetros legales establecidos en este reglamento, de tal forma que permitan probar el cometimiento de una infracción, el medio y el agente y la relación entre la infracción, el vehículo y el presunto responsable del mismo.

Artículo 19.- Notificación: La notificación con la información obtenida del sistema, equipos o dispositivo homologado que registra el cometimiento de la infracción de tránsito constituirá prueba tecnológica siempre que en ella aparezcan los datos del vehículo infractor o persona responsable de su cometimiento, acompañada de los datos de fecha, hora, lugar y día, mes y año en que se cumplió la última revisión y certificación de operatividad del equipo.

RESOLUCIÓN Nº 176-DIN-2013-ANT
REGLAMENTO DE HOMOLOGACIÓN, USO Y VALIDACIÓN DE SISTEMAS, DISPOSITIVOS Y EQUIPOS TECNOLÓGICOS PARA
DETECCIÓN Y NOTIFICACIÓN DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO

APA/DIRETIV

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO
Dirección de Servicios Generales
Av. Nacional Sur de 854-021 y José Sábido
Sector La Piedad, edificio de Infracciones de Tránsito
Quito - Ecuador
80662013@ant.gob.ec

En las contravenciones los agentes de tránsito entregarán la notificación personalmente al responsable de la comisión de la contravención una copia de la boleta correspondiente, en la cual se señalará la contravención, el nombre y número de cédula del conductor del vehículo, o de no poder establecerse la identidad del conductor el número de placas del vehículo, junto a lo cual se le entregará la imagen obtenida por el medio electrónico o con la tecnología del equipo detector de infracciones.

En caso de que no se pueda entregar la boleta personalmente, se observará lo dispuesto en la LOTTTSV y su reglamento general de aplicación.

Artículo 20.- Juzgamiento: Para la notificación de infracciones de tránsito detectadas y notificadas por medios electrónicos y tecnológicos, en los términos establecidos para tal efecto en este reglamento, como la LOTTTSV, el original de la boleta con el parte correspondiente y el producto del equipo detector de la infracción, en imagen fija, para efectos de cumplir con la garantía constitucional del debido proceso y conceder al infractor el derecho a la defensa, será remitido al Juez competente y con las copias será notificado simultáneamente el propietario del vehículo y la persona que se hubiere podido identificar como presunto responsable.

Este procedimiento será efectuado simultáneamente con la notificación que se hará dirigida al Juez de Contravenciones o a la autoridad competente; debiendo el infractor, por ser este un acto sancionador de la Administración Pública en materia de tránsito, con competencia asignada a un juez en tal materia, quien deberá cumplir la norma legal y juzgar sumariamente en una sola audiencia convocada para el efecto en donde se le dará al contraventor el legítimo derecho a la defensa, e impondrá las sanciones que correspondan, en observancia a las disposiciones constitucionales y legales vigentes.

Los casos en que exista como sanción la privación de libertad estarán sujetos a la decisión judicial, en la audiencia de juzgamiento, donde la prueba obtenida por los métodos de detección de infracciones tendrá la calidad de prueba que la valoración del Juez le conceda en su decisión.

DISPOSICIONES GENERALES:

PRIMERA.- Notificar con el contenido de la presente Resolución a la Comisión de Tránsito del Ecuador y a los Gobiernos Autónomos Descentralizados que hayan asumido la competencia.

SEGUNDA.- Encárguese de la socialización de la presente Resolución a la Dirección de Regulación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y a la Dirección de Transferencia de Competencias de la Agencia Nacional de Tránsito.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA:

PRIMERA.- En el plazo de 90 días contados a partir de la emisión de la presente Resolución, los organismos de control de tránsito competentes que cuenten con sistemas, equipos y/o dispositivos de detección de infracciones de tránsito, ya

RESOLUCIÓN N° 174-DIR-2013-ANT
REGlamento de HOMOLOGACIÓN, USO Y VALIDACIÓN DE SISTEMAS, DISPOSITIVOS Y EQUIPOS TECNOLÓGICOS PARA
DETECCIÓN Y NOTIFICACIÓN DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO

ATAJIBITTSV/

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO
Secretaría de Servicios Generales
Av. Mariscal Sucre 504-503 y José Sánchez
Sector La Piedad, cantón industrialización de TIBICIGUÁ
Quito - Ecuador
www.ant.gob.ec



adquiridos y/o instalados, presentarán la documentación que permita ejecutar el proceso de homologación y validación dispuesto en el presente Reglamento.


La Dirección de Regulación, Dirección de Estudios y Proyectos, y, Dirección de Tecnologías de la Información de la ANT, conformarán la comisión técnica dispuesta en los artículos precedentes para la verificación en campo de los medios electrónicos ya instalados, quienes levantarán el informe previo que servirá de sustento para la emisión del certificado de homologación por parte de la Dirección Ejecutiva.

La Agencia Nacional de Tránsito, no será responsable de aquellos equipos que ya adquiridos e instalados por parte de los organismos de control de tránsito, no emitan los resultados que permita cumplir su función de conformidad con la LOTTTSV.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA.- Deróguese la Resolución No. 146-DIR-2010-CNTTTSV, dada el 14 de octubre de 2010, emitido por el Directorio de la ex Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

DISPOSICIÓN FINAL.- La presente Resolución, entrará en vigencia a partir de su expedición, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

Dado y firmado en la ciudad de Quito, Distrito Metropolitano, a los 26 días del mes de diciembre de 2013, en la Sala de Sesiones de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su Décima Segunda Sesión Ordinaria de Directorio,


Ing. Alex Pérez Cajilema
PRESIDENTE DEL DIRECTORIO


Abg. Andrés Jiménez Franco
SECRETARIO AD-HOC DEL DIRECTORIO

PAPER DE INVESTIGACIÓN

TEMA

**“EL PROCESO DE HOMOLOGACIÓN Y CALIBRACIÓN DE
DISPOSITIVOS Y EQUIPOS TECNOLÓGICOS FOTO RADAR Y LA
NOTIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO”**

AUTORA

Oscar Danilo Morales Sailema

RESUMEN

El trabajo de graduación bajo la modalidad de Proyecto de investigación titulado “EL PROCESO DE HOMOLOGACIÓN Y CALIBRACIÓN DE DISPOSITIVOS Y EQUIPOS TECNOLÓGICOS FOTO RADAR Y LA NOTIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO”. Tiene por objeto el precautelar el debido proceso de las infracciones de tránsito detectada por medios tecnológicos para que se respete el derecho a la defensa garantizando la tutela efectiva e imparcial de los derechos así como la seguridad jurídica establecida en el art 82 de la Constitución de la República del Ecuador.

En razón de aplicación tecnológica con la que se cuenta hoy en día las diferentes ciudades del país han implementado fotorradares, con el fin de erradicar los accidentes en las diferentes carreteras, estos equipos tecnológicos se diferencian en tres tipos según lo determina el Art. 6 De la Resolución N° 174-DIR-2013-ANT, Reglamento de homologación, uso y validación de sistemas dispositivos y equipos tecnológicos para la detección y notificación de infracciones de tránsito y estos son fijos como los de la ciudad de Ambato, estáticos cuando se los pone de forma temporal y móviles cuando el equipo detector de infracciones se encuentra instalado en un vehículo que está en movimiento o estacionado en un punto determinado en la vía, para el estudio de la presente nos centraremos en los radares móviles los cuales según esta resolución deben estar correctamente homologados y calibrados para su correcto uso, y así mismo que estos deben ser notificados según esta resolución en su Art. 19 que establece que la notificación con la información obtenida del sistema, equipos o dispositivos homologados que registran el cometimiento de la infracción de tránsito constituirá prueba tecnológica siempre que en ella aparezcan los datos del vehículo infractor o persona responsable de su cometimiento, acompañado de los datos de fecha, lugar y día, mes y año en que se cumplió la última revisión y certificación operativa del equipo, En las contravenciones los agentes de tránsito entregarán la notificación personalmente al responsable de la comisión de la contravención una copia de la boleta correspondiente, en la cual se señalará la contravención, el nombre y el número de cédula del conductor del vehículo, o de no poder establecer la identidad del conductor el número de placas del vehículo, junto al cual se entregará la imagen obtenida por el

medio electrónico con la tecnología del equipo detector de infracciones, en caso de no poder entregar la misma se observara lo que dispone (LOTTTSV) Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial y su Reglamento General, esto es por medios electrónicos, lo cual en la actualidad no se hace ya que al infractor únicamente se le entrega la boleta de citación sin ningún certificado de funcionamiento del equipo y peor aún con la imagen de la supuesta infracción violando de esta manera el derecho a la defensa establecido en la Constitución de la República art, 76 numeral 7, y el debido proceso.

PALABRAS CLAVES.

Calibración, debido proceso, derecho a la defensa, dispositivos, equipos, foto radar, homologación, indefensión, infracciones de tránsito, notificación, proceso, y tecnológicos.

ABSTRACT

Graduation work under the modality of Research project entitled "THE PROCESS OF APPROVAL AND CALIBRATION OF DEVICES AND TECHNOLOGICAL EQUIPMENT PHOTO RADAR AND THE NOTIFICATION OF THE INFRACTIONS OF TRANSIT". Its purpose is to protect the due process of traffic violations detected by technological means so that the right to defense is respected, guaranteeing the effective and impartial protection of the rights as well as the legal certainty established in art. 82 of the Constitution of the Republic of Ecuador.

Due to technological application with which it is nowadays the different cities of the country have implemented photoradars, in order to eradicate accidents on different roads, these technological equipment are differentiated into three types as determined by Art. 6 of Resolution No. 174-DIR-2013-ANT, Regulations for the approval, use and validation of systems and technological equipment for the detection and notification of traffic violations, and these are fixed as those of the city of Ambato, static when the Places temporarily and mobile when the infraction detection equipment is installed in a vehicle that is in motion or parked at a certain point on the road, for

the study of this we will focus on the mobile radars which according to this resolution must Be properly approved and calibrated for their correct use, and also that these must be notified according to this resolution in its Article 19 that establishes that the notification with the information obtained from the system, approved equipment or devices recording the commission of the infringement of Transit shall constitute a technological test, provided that the data of the infringing vehicle or person responsible for its execution appear together with the date, place and date, month and year in which the last revision and operational certification of the equipment was carried out. The traffic agents shall personally notify the person responsible for the violation of the offense, a copy of the corresponding ticket, which shall indicate the contravention, the name and the identification number of the driver of the vehicle, or of not being able to establish the Identity of the driver the number of plates of the vehicle, next to which the image obtained by the electronic medium with the technology of the equipment of infractions will be delivered, in case of not being able to deliver the same it will be observed what it has available (LOTTTSV). Traffic, Land Transport and Road Safety and its General Regulation, this is by electronic means, which at present is not done since the offender is only given the report card without any certificate of operation of the equipment and worse still with the Image of the alleged violation violating in this way the right to the defense established in the Constitution of the Republic art, 76 numeral 7, and due process.

KEYWORDS.

Calibration, due process, right to defense, devices, equipment, photo radar, homologation, defenselessness, traffic infractions, notification, process, and technological.

Introducción

Una máquina de foto radar es una herramienta de tráfico que usa una cámara para sacar fotos de vehículos que han infringido las normas de circulación y con lo que consigue dejar registrado la infracción por exceso de velocidad cometidas por los conductores pero la misma debe estar en correcto funcionamiento esto es homologada y calibrada,

así mismo que al momento de notificar esta infracción al contraventor se deba entregar la imagen con la boleta y las certificaciones de homologación y calibración del equipo, caso contrario se estaría violando el procedimiento establecido en la Resolución N° 174-DIR-2013-ANT, Reglamento de homologación, uso y validación de sistemas dispositivos y equipos tecnológicos para la detección y notificación de infracciones de tránsito, y en si el debido proceso dejando en indefensión al presunto infractor, y en caso de no identificar al conductor realizar la citación y notificación de conformidad al Reglamento de (LOTTTSV) Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial.

Considerando que el Debido Proceso es aquel en que se respeten las garantías y derechos fundamentales, previstos en la Constitución, en las leyes que rigen el ordenamiento legal del país, y en los pactos, tratados y convenios que han sido ratificados y que en consecuencia forman parte de la normativa interna del país y que son de forzoso e incuestionable cumplimiento.

El debido proceso penal por su especificidad, tiene que ver con el respeto a las garantías y derechos fundamentales, que le asisten a cualquier ciudadano que es objeto de una imputación delictiva o que es sometido a un proceso penal.

A más de ello entender que notificación es un acto jurídico procesal por el cual se da conocimiento legal a la parte afectada, que se ha deducido una acción judicial en su contra o que se ha dictado una resolución judicial, para que actúe procesalmente en el juicio mediante los actos que la ley pone a su disposición. Es además, un acto de certeza judicial, porque desde su fecha empiezan a correr los plazos que la ley le confiere para que la parte, ejerza los derechos conferidos por la ley.

METODOLOGIA

Sujetos:

El estudio sistemático de los hechos en el lugar en que se producen. En esta modalidad el investigador se toma contacto con la realidad, para obtener información de acuerdo

con los objetivos del proyecto, para lo cual se trabaja de manera directa mediante las técnicas de investigación con los señores Jueces de la Unidad Judicial Penal y Tránsito con sede en el Cantón Latacunga, Jueces de la Sala Especializada de lo Penal y Tránsito Provincial de Cotopaxi, Policía Nacional de Latacunga ente encargado del control de tránsito, Abogados en libre ejercicio inscritos en el Foro de Abogados del Consejo de la Judicatura de Cotopaxi, Personas Afectadas, por parte del investigador, el mismo que se obtendrá por medio de encuestas y diálogos mantenidos con los actores, los que ayudaran compartiendo sus conocimientos y vivencias en relación al PROCESO DE HOMOLOGACIÓN Y CALIBRACIÓN DE DISPOSITIVOS Y EQUIPOS TECNOLÓGICOS FOTO RADAR Y LA NOTIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO.

Técnicas e Instrumentos.

Para la presente investigación se utilizó la técnica de encuestas, estudio observacional en el que el investigador busca recopilar datos por medio de un cuestionario previamente diseñado, sin modificar el entorno ni controlar el proceso que está en observación, cuyas preguntas normalizadas van dirigidas a una muestra representativa o al conjunto total de la población estadística en estudio, en el caso que nos opera dirigida a los señores Jueces de la Unidad Judicial Penal y Tránsito con sede en el Cantón Latacunga, Jueces de la Sala Especializada de lo Penal y Tránsito Provincial de Cotopaxi, Policía Nacional de Latacunga ente encargado del control de tránsito, Abogados en libre ejercicio inscritos en el Foro de Abogados del Consejo de la Judicatura de Cotopaxi, Personas Afectadas, por parte del investigador, con el fin de conocer opiniones, conocimientos y hechos específicos sobre el PROCESO DE HOMOLOGACIÓN Y CALIBRACIÓN DE DISPOSITIVOS Y EQUIPOS TECNOLÓGICOS FOTO RADAR Y LA NOTIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO.

Procedimiento.

En primer lugar se procedió a estudiar las diferentes problemáticas de la sociedad, con sus respectivas causas y efectos del cual se obtuvo el tema de investigación, a partir de

la técnica de la observación del entorno que se encuentra en la sociedad, y una vez detectado el problema como es la indebida notificación de las contravenciones de tránsito detectadas por fotorradars móviles, afectando al debido proceso y atentando contra derechos constitucionales, actuando en contra del ordenamiento jurídico social.

Buscado salvaguardar lo prescrito en la norma constitucional como es el debido proceso, como los pasos a seguir para realizar las notificaciones de las infracciones de tránsito.

Para poder especificar el impacto social del tema seleccionado se elaboró contextualización, macro, meso y micro, identificando el problema, y haciendo un análisis crítico del mismo, previendo que puede pasar a futuro como una prognosis de no existir una pronta solución.

Se justifica el trabajo de investigación por su importancia, así como la necesidad de poder establecer soluciones al problema, para plantearnos objetivos sobre el estudio de los procesos de homologación y calibración de dispositivos y equipos tecnológicos foto radar y la notificación de las infracciones de tránsito, tanto general como específico.

Se elaboró el Marco Teórico que sirvió de fundamento científico al objeto de estudio, en donde se especificó los antecedentes investigativos, la fundamentación filosófica, redes conceptuales de cada una de las variables que se desarrollan como cuerpo mismo de la investigación, y la que da los conocimientos científicos necesarios sobre el tema investigado, llegando a establecer la hipótesis, misma que será verificada una vez concluida la verificación de datos para determinar si es o no factible el trabajo.

Para lograr el cumplimiento de cada uno de los objetivos planteados y corrobora la hipótesis se realiza la recolección de información, mediante la técnica de encuesta, dirigida a los señores Jueces de la Unidad Judicial Penal y Tránsito con sede en el Cantón Latacunga, Jueces de la Sala Especializada de lo Penal y Tránsito Provincial de Cotopaxi, Policía Nacional de Latacunga ente encargado del control de tránsito, Abogados en libre ejercicio inscritos en el Foro de Abogados del Consejo de la

Judicatura de Cotopaxi, Personas Afectadas, por parte del investigador, para poder tabularla mediante cuadros numéricos y porcentuales representados de forma gráfica, obteniendo resultados que ayudan en la verificación de la hipótesis.

En base a los resultados obtenidos se establecen las conclusiones de conformidad al trabajo realizado y a cada una de las variables, así como las preguntas directrices y objetivos específicos, para poder establecer las recomendaciones necesarias que irán en función de la propuesta buscando dar una solución al problema planteado que para el presente es **ELABORAR UN PROYECTO DE LEY DE REFORMA A LA LEY DE TRÁNSITO TRANSPORTE TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL, MEDIANTE LA INTRODUCCIÓN DE DISPOSICIONES QUE EN MATERIA DE TRÁNSITO PERMITAN TENER UNA SOLO NORMA COMÚN QUE ESTABLEZCA EL CONTENIDO DE LAS NOTIFICACIONES QUE DEBEN REALIZARSE POR HABER COMETIDO UNA CONTRAVENCIÓN DE TRANSITO POR EXCESO DE VELOCIDAD DETECTADAS POR EL FOTO RADAR MÓVIL Y QUE LA MISMA BAYA APEGADA A LO QUE DETERMINA LA RESOLUCIÓN NO 174-DIR-2013-ANT.**

RESULTADOS

El Ecuador es un Estado Constitucional de derechos y justicia, donde se respetan los derechos fundamentales establecidos en la Constitución de la República del Ecuador, entre los más importantes el derecho al debido proceso como una garantía, así como el derecho a la defensa en el tiempo y mediante los medios adecuados.

La implementación de los medios tecnológicos en la detección de contravenciones de tránsito por exceso de velocidad disminuiría de forma inmediata el número de accidentes mortales y heridos, pero sin embargo esta implementación tecnológica no debe violentar normas constitucionales como el debido proceso y peor aún dejar en la indefensión a los presuntos infractores, recordando el principio de inocencia y la facultad que tienen las personas para recurrir antes las autoridades competentes.

Recomendando elaborar un proyecto de ley de reforma a la Ley de Tránsito Transporte

Terrestres y Seguridad Vial, mediante la introducción de disposiciones que en materia de tránsito permitan tener una sola norma común que establezca el contenido de las notificaciones que deben realizarse por haber cometido una contravención de tránsito por exceso de velocidad detectadas por el foto radar móvil y que la misma baya apegada a lo que determina la Resolución No 174-DIR-2013-ANT.

DISCUSION O REFERENCIA CRÍTICA

Una vez que se analizado los datos obtenidos de las encuetas y se ha realizado la correspondiente interpretación datos, se llega a la parte final de la investigación en donde corresponde verificar la hipótesis planteada y conocer si coincide con el enfoque del investigador, y de esta manera se alcanza a las siguientes conclusiones:

La norma legal vigente en el Ecuador establece y el derecho a la defensa y garantiza el debido proceso.

Elaborar un proyecto de ley de reforma a la Ley de Tránsito Transporte Terrestres y Seguridad Vial, mediante la introducción de disposiciones que en materia de tránsito permitan tener una sola norma común que establezca el contenido de las notificaciones que deben realizarse por haber cometido una contravención de tránsito por exceso de velocidad detectadas por el foto radar móvil y que la misma baya apegada a lo que determina la Resolución No 174-DIR-2013-ANT.

Socializar con la ciudadanía en general así como con los organismos encargados del control de tránsito las reformas realizadas así como el contenido de la Resolución No 174-DIR-2013-ANT.

Concientizar a la ciudadanía sobre los límites de velocidad desarrollando estrategias en las zonas urbanas, donde pueden obtenerse más rápidamente las mayores mejoras en términos de seguridad, especialmente de cara a los usuarios vulnerables.

Luego del análisis realizado se comprueba la hipótesis alterna de la investigación que dice: **El proceso de homologación y calibración de dispositivos y equipos**

tecnológicos foto radar inciden en la notificación de la infracciones de tránsito

Referencias Bibliográficas

1. ARGUELLO Pérez Luzkarime Rosa (2014) tesis de grado con el tema: “El documento que emite la foto radar como medio de prueba en el exceso de velocidad fuera del rango moderado cometidas por los transportistas del gremio de taxis y su efecto jurídico en las contravenciones de tránsito, Juzgadas en la Unidad Judicial Penal con sede en el cantón Riobamba.
2. BERNAL C. (2006) en su obra Metodología de la Investigación, manifiesta que: (pág. 48)
3. BERKELEY, George (1685-1753): “La filosofía”
4. BERLÍN Valenzuela, Francisco, (1997) Diccionario de Términos Parlamentarios
5. CABANELLAS G. (1998) Diccionario Usual (, pág. 245 TOMO III)
6. CAMIRUAGA CH (1995) José Ramón. De las Notificaciones Tratado II E. J. De Chile pág. 52
7. CASTILLO Guilcapi Jairo Bladimir (2015) tesis de grado con el tema: “El exceso de velocidad detectados por medios tecnológicos y su incidencia jurídica en las contravenciones de tránsito, juzgados en la Unidad Judicial Penal del cantón Riobamba
8. COUTURE, Eduardo J. (1978) "Fundamentos del Derecho Procesal Civil. Edición (póstuma) bs. as., Depalma. Pág.205
9. COHEN, L. y Manion, L. (2011) “Métodos de la investigación Educativa,” (pág. 67)
10. DE LA TORRE A. (2016) en su obra El catálogo razonado de la obra gráfica, 1959 (para la revista KWY), hasta sus últimos ejemplar
11. DEL CASTILLO del Valle, Alberto. Derecho Procesal Electoral Mexicano. 2da edición, México 2006. Pág. 50
12. ECHANDÍA D. (2006) en su libro Compendio del derecho procesal,(pag.56)
13. ESCRICHE, Joaquín (1851). Diccionario razonado de la Legislación y Jurisprudencia. Madrid, España. Pág.396
14. FIGUEROA Deysi, (2015) Revistas Jurídica Santo Domingo
15. GALLEGO Anabitarte (1971), en su obra Ley y reglamento en el Derecho público

occidental, Madrid.

16. GUIMERÁ Ferrer-Sama, (2000) Codirector de Sepín Tráfico de la EL UNIVERSAL, Compañía Periodística Nacional S. A. de C. V
17. HERRERA LUIS, NARANJO GALO Y, MEDINA ARNALDO, (2012)” (pág. 34)
18. LEÓN, O.G. y Montero, I. (2000) “Método de la Investigación en Psicología y Educación”(pág. 59)
19. NAVA Negrete A. (1994) tomado del Diccionario Jurídico Mexicano, y de la Suprema Corte de Justicia de la Nación Mexicana
20. NIETO Manuel (2002), en su obra Enseñar a Investigar
21. PALACIO. (1989) "Derecho Procesal Civil. Tomo V. Pág.347
22. PERROT, Abeledo (2000) Diccionario Jurídico Tomo II pág. 587
23. PODETTI, J. Ramiro. (1995) "Derecho Procesal Civil, Comercial y Laboral". Ediar. Soc. Anónima, Buenos Aires. 1 Cap. XII pp. 263-264
24. QUINCHUELA Villacís C. (2014) Teoría del derecho
25. ROCCO, Hugo. (1970)"Tratado de Derecho Procesal Civil". bs. as., Tesis John Depalma Tomo 3, Pág.35
26. ROSEMBERG, Leo. (1987)"Tratado de Derecho Procesal Civil". fr. Romero Vera. bs. as. Ejea. Tomo 1, Pág.418 y 419
27. SUÁREZ Sánchez, A. (2002) en su obra El debido proceso penal
28. SUÁREZ de Paredes, N. (2006), “Investigación Documental Paso a (pág. 28).
29. SUBIRÍA, J. (2009) “Pedagogía Humana, Corporación de Estudios.
30. TECLA J. Alfredo y Garza A. Alberto, (1999) en su obra Teoría, Métodos y Técnicas de la Investigación Social
31. VESCOVI, Enrique. (1980) "Teoría General del Proceso". Editorial Temis Librería. Bogotá, Colombia. Edición, Pág. 276