



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

TEMA:

**“LA APLICACIÓN DE FOTO RADARES FIJOS Y EL DERECHO
CONSTITUCIONAL A LA DEFENSA”**

Proyecto de Graduación previo a la obtención del título de Abogada de los Juzgados y Tribunales de la República del Ecuador.

AUTORA:

Gladys Elizabeth Chacha Caiza

TUTOR:

Dr. Mg. Kléver Alonso Pazmiño Vargas

AMBATO – ECUADOR

2016

TEMA:

**“LA APLICACIÓN DE FOTO RADARES FIJOS Y EL DERECHO
CONSTITUCIONAL A LA DEFENSA”**

CERTIFICACIÓN DEL TUTOR

En calidad de Tutor del Trabajo de Investigación sobre el tema “**LA APLICACIÓN DE FOTO RADARES FIJOS Y EL DERECHO CONSTITUCIONAL A LA DEFENSA**” de la Sra. Gladys Elizabeth Chacha Caiza, Egresada de la Carrera de Derecho de la Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales de la Universidad Técnica de Ambato, considero que dicho Trabajo de Graduación reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometidos a Evaluación del Tribunal de Grado, que el H. Consejo Directivo de la Facultad designe, para su correspondiente estudio y calificación.

Ambato, 19 de Agosto del 2016



Dr. Mg. Kléver Alonso Pazmiño Vargas

TUTOR

AUTORÍA DEL TRABAJO

Los criterios emitidos en el trabajo de investigación “**LA APLICACIÓN DE FOTORADARES FIJOS Y EL DERECHO CONSTITUCIONAL A LA DEFENSA**”, como también los contenidos, ideas, análisis, conclusiones y propuesta son de responsabilidad de la autora.

Ambato, 19 de Agosto del 2016

AUTORA



Gladys Elizabeth Chacha Caiza

C.C.1804178281

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 autora.

Ambato, 19 de Agosto del 2016

AUTORA



Gladys Elizabeth Chacha Caiza

C.C.1804178281

APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO

Los Miembros del Tribunal de Grado APRUEBAN el Trabajo de Investigación sobre el tema: **“LA APLICACIÓN DE FOTO RADARES FIJOS Y EL DERECHO CONSTITUCIONAL A LA DEFENSA”** presentado por la Sra. Gladys Elizabeth Chacha Caiza, de conformidad con el Reglamento de Graduación para obtener el Título Terminal de Tercer Nivel de la U.T.A.

Ambato.....

Para constancia firman:

.....
Presidente

.....
Miembro

.....
Miembro

DEDICATORIA

El presente Trabajo Investigativo, lo dedico a mi esposo José Luis, por su apoyo incondicional y la confianza depositada en mí en toda esta etapa de mi vida estudiantil.

A mi hijo Josué Mateo por ser mi inspiración, mi fuerza y mi impulso para cumplir este trabajo.

A mis padres Rosa y Enrique por su cariño y comprensión y ser un ejemplo a seguir de trabajo, esfuerzo y superación en la vida.

Gladys

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por cuidarme y bendecirme siempre por iluminar mi mente y llenarme de conocimiento día a día. Mi más sincero agradecimiento de todo corazón al tutor de este trabajo de investigación Dr. Kléver Alonso Pazmiño Vargas, por compartir sus conocimientos, por el tiempo brindado y ser un gran docente. A mi hermana por ser la segunda madre de mi hijo, la misma que ha sabido brindar su amor y cariño cuando yo no he estado presente. A mis amigas Alejandrina Varela Gamboa, Ana Paola Escobar y Jessica Vásquez gracias por brindarme su amistad y apoyo cuando lo he necesitado siempre las llevaré en mi corazón, a mi mejor amigo Jorge Luis Tixilema gracias (Jorgito) por todo tu apoyo incondicional sincero y desinteresado. Al Dr. Tarquino Tipantasig por ser más que un docente un verdadero amigo, gracias doctor por la amistad brindada. Y finalmente a la Universidad Técnica de Ambato porque en sus aulas he aprendido que el conocimiento y la amistad dura para siempre.

Gladys

ÍNDICE GENERAL

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

CAPÍTULO I EL PROBLEMA

Tema de Investigación:	2
Planteamiento del Problema.....	2
Contextualización.....	2
Macro	2
Meso.....	4
Micro.....	5
Árbol de Problemas.....	8
Análisis Crítico.....	9
Prognosis	9
Formulación del Problema	10
Interrogantes de la Investigación	10

Delimitación del Objeto de Investigación.....	11
Delimitación del Contenido	11
Delimitación Espacial	11
Delimitación Temporal	11
Unidades de Observación.....	11
Justificación.....	11
Objetivos	12
General	12
Específicos	12

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

Antecedentes de la Investigación	13
Fundamentación	17
Filosófica.....	17
Legal.....	17
Constitución de la República del Ecuador	17
Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.....	18
Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial	22
Código Orgánico Integral Penal.....	24
Constitución de la República del Ecuador	26
Convención Americana de Derechos Humanos.....	30
Categorías Fundamentales	33
Constelación de Ideas de la Variable Independiente.....	34
Constelación de Ideas de la Variable Dependiente	35
Hipótesis.....	36
Señalamiento de Variables.....	36
Variable Independiente	36
Variable Dependiente.....	36
Desarrollo de la Variable Independiente.....	36
La Aplicación de Fotoradares Fijos	36
Código Orgánico Integral Penal.....	36

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	38
Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.....	39
Foto Radares Fijos.....	40
Características	40
Aprobación y Homologación de las Cámaras de Control de Velocidad.....	42
Límites y Rangos Moderados de Velocidad	43
Ubicación de los Foto Radares Fijos en la Ciudad de Ambato.....	45
Contravención	48
De las Contravenciones Detectadas por Medios Electrónicos	50
Notificación.....	51
Impugnación de las Contravenciones Detectadas por Medios Electrónicos.....	51
Sanción.....	52
Derecho Comparado.....	52
Desarrollo de la Variable Dependiente	54
Derecho Constitucional a la Defensa	54
Constitución Del Ecuador 2008	54
Derecho Constitucional.....	55
Garantías Básicas del Debido Proceso	56
El Debido Proceso.....	56
Derecho a la Defensa	58
Norma Legal del Derecho a la Defensa	58
Cuerpos Legales que Protejen el Derecho a la Defensa.....	61
Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional.....	65
Convención Americana sobre Derechos Humanos o Pacto de San José 1.969.	66
Eficacia Probatoria	69
Derecho a la Seguridad Jurídica.....	71
Hipótesis.....	71
Hipótesis Alterna.....	71
Hipótesis Nula.....	71
Señalamiento de las Variables	72
Variable Independiente	72
Variable Dependiente.....	72

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

Enfoque de la Investigación	73
Modalidad Básica de la Investigación.....	73
Bibliográfica o Documental	73
Investigación de Campo.....	74
Nivel o Tipo de Investigación	75
Investigación Aplicada.....	75
Investigación Descriptiva.....	75
Asociación de Variables.....	75
Población y Muestra.....	75
Población.....	75
Muestra.....	77
Operacionalización de Variables.....	79
Variable Independiente: La Aplicación de Foto Radares Fijos	79
Variable Dependiente: Derecho Constitucional a la Defensa	80
Técnicas e Instrumentos	81
Encuesta	81
La Entrevista	81
Validez y Confiabilidad	81
Validez	81
Confiabilidad.....	81
Plan de Recolección de Información.....	82
Plan de Procesamiento de la Información.....	83
Procesamiento y Análisis de la Información.....	83

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Estructura de la Encuesta y Entrevista	84
Tabulación, Análisis e Interpretación de Resultados	84
Encuesta	85
Entrevista.....	95

Entrevista Realizada al Doctor Kléver Pazmiño Juez “A”	96
Comprobación de la Hipótesis	98

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones	101
Recomendaciones.....	102

CAPÍTULO VI

LA PROPUESTA

Datos Informativos.....	103
Antecedentes de la Propuesta.....	103
Justificación.....	105
Objetivos	106
Objetivo General	106
Objetivos Específicos.....	106
Análisis de Factibilidad.....	106
Político	107
Social.....	107
Económico.....	107
Legal.....	107
Fundamentación Legal	107
Desarrollo de la Propuesta	109
Modelo Operativo	117
Administración.....	118
Recursos Institucionales.....	118
Recursos Humanos.....	118
Recursos Materiales	119
Recursos Tecnológicos.....	119
Recurso Financiero.....	119
Previsión de la Evaluación	119
Matriz del Plan de Evaluación	120

Bibliografía	121
Linkongrafía.....	122
Anexos	
Glosario	
Paper	

ÍNDICE DE CUADROS

	Pág.
Cuadro No. 1 Límites y Rangos de Velocidad.....	44
Cuadro No. 2 Población	76
Cuadro No. 3 Muestra	78
Cuadro No. 4 Operacionalización de la Variable Independiente.....	79
Cuadro No. 5 Operacionalización de la Variable Dependiente.	80
Cuadro No. 6 Plan de recolección de información.	82
Cuadro No. 7 Pregunta N° 1	85
Cuadro No. 8 Pregunta N° 2	86
Cuadro No. 9 Pregunta N° 3	87
Cuadro No. 10 Pregunta N° 4	88
Cuadro No. 11 Pregunta N° 5	89
Cuadro No. 12 Pregunta N° 6	90
Cuadro No. 13 Pregunta N° 7	91
Cuadro No. 14 Pregunta N° 8	92
Cuadro No. 15 Pregunta N° 9	93
Cuadro No. 16 Pregunta N° 10	94
Cuadro No. 17 Comprobación de la Hipótesis.....	99
Cuadro No. 18 Modelo Operativo.....	117
Cuadro No. 19 Plan de Evaluación	120

ÍNDICE DE GRÁFICOS

	Pág.
Gráfico No. 1 Árbol de Problemas (Relación Causa-Efectos).....	8
Gráfico No. 2 Categorías Fundamentales	33
Gráfico No. 3 Constelación de Ideas de la Variable Independiente.	34
Gráfico No. 4 Constelación de Ideas de la Variable Dependiente.....	35
Gráfico No. 5 Ubicación de Foto Radares Ambato.	46
Gráfico No. 6 Pregunta N° 1	85
Gráfico No. 7 Pregunta N° 2	86
Gráfico No. 8 Pregunta N° 3.....	87
Gráfico No. 9 Pregunta N° 4.....	88
Gráfico No. 10 Pregunta N° 5.....	89
Gráfico No. 11 Pregunta N° 6.....	90
Gráfico No. 12 Pregunta N° 7.....	91
Gráfico No. 13 Pregunta N° 8.....	92
Gráfico No. 14 Pregunta N° 9.....	93
Gráfico No. 15 Pregunta N° 10.....	94

RESUMEN EJECUTIVO

El 10 de agosto del 2014, con la publicación del nuevo Código Orgánico Integral Penal en la legislación ecuatoriana, se da un paso importante en la administración de justicia con el cual nace un nuevo sistema jurídico, pues este cuerpo legal a más de reunir todos los delitos abarca también las contravenciones de tránsito para un mejor estudio y aplicación de la ley.

A través de esta nueva normativa en un país en desarrollo se ha optado por la aplicación de dispositivos tecnológicos para la detección de contravenciones de tránsito por exceso de velocidad foto sensores (foto radares fijos), en las vías y carreteras de algunas ciudades de nuestro País, sin ser la excepción la nuestra por cuanto se han aplicado ocho foto sensores fijos para el control de velocidad dentro de la urbe ambateña.

Estos dispositivos de control tienen como finalidad detectar y notificar a los infractores de una contravención de tránsito por exceso de velocidad, debido a que estos ciudadanos han infringido la ley y con ello los límites y rangos de velocidad establecidos en el reglamento. Cabe también mencionar que la notificación es la base principal en un procedimiento, de esta manera se da a conocer al supuesto contraventor, de las acciones legales que se realizarán en su contra y con ello garantizaremos el derecho de toda persona, a la defensa y de esta manera también garantizamos el debido proceso en un procedimiento judicial.

Al ser nuestro País un Estado constitucional de derechos, y justicia social se debe garantizar la efectiva aplicación de los derechos garantizados en nuestra norma suprema sólo así podremos decir que el cambio en la administración de justicia es efectivo, por cuanto al vulnerar los derechos constitucionales se vulnera también el derecho a la seguridad jurídica de un Estado.

Después de lo manifestado es primordial e importante que en nuestro País se busque otros mecanismos para la notificación de una contravención de tránsito detectada por foto sensores o detectores de infracciones de tránsito (foto radares fijos), debido a

que la notificación por medios electrónicos o tecnológicos no es la más adecuada para dar a conocer al supuesto infractor de que ha cometido una contravención de tránsito sólo así se logrará evitar que esta persona quede en indefensión por falta de una notificación en legal y debida forma.

Palabras claves: Foto sensores (foto radares), detectores, notificación, equipos tecnológicos, derecho a la defensa, debido proceso.

ABSTRACT

On August 10, 2014, with the publication of the new Organic Comprehensive Criminal Code in Ecuadorian legislation, an important step is taken in the administration of justice with which a new legal system is born, since this legal body, besides gathering all the Offenses also covers traffic violations for better study and enforcement.

Through this new legislation in a developing country has opted for the application of technological devices for the detection of traffic violations by speeding photo sensors (photo fixed radars), on the roads and highways of some cities of our Country, Without being the exception ours because eight photo sensors have been applied fixed for the control of speed within the city.

These control devices are intended to detect and notify the offenders of a traffic violation for speeding, because these citizens have violated the law and with it the limits and speed ranges established in the regulation. It should also be mentioned that the notification is the main basis in a procedure, in this way is made known to the alleged offender, of the legal actions that will be carried out against him and with this we will guarantee the right of every person, the defense and This way we also guarantee due process in a judicial proceeding.

Since our country is a constitutional State of rights, and social justice must guarantee the effective application of the rights guaranteed in our supreme rule only so we can say that the change in the administration of justice is effective, because in violating constitutional rights Also violates the right to legal certainty of a State.

After what has been said, it is of the utmost importance that our country should seek other mechanisms for the notification of a traffic violation detected by photo sensors or detectors of traffic violations (fixed photo radars), because notification by electronic or technological means Is not the most appropriate to inform the alleged offender that he has committed a traffic violation only so it will be possible to avoid that this person is defenseless for lack of a notice in legal and due form.

Keywords: Photo sensors (photo radars), detectors, notification, technological equipment, right to defense, due process.

INTRODUCCIÓN

La presente investigación sobre **“LA APLICACIÓN DE FOTO RADARES FIJOS Y EL DERECHO CONSTITUCIONAL A LA DEFENSA”**, Busca que se garantice este derecho constitucional, en cualquier etapa del procedimiento.

CAPÍTULO I, que se estructura con El Problema, Planteamiento del Problema, Contextualización, Análisis Crítico, Prognosis, Formulación del Problema, Interrogantes de la Investigación, Delimitación del Objeto de Investigación, Justificación, Objetivos: General y Específicos.

CAPÍTULO II, contiene el Marco Teórico, con los Antecedentes Investigativos, Fundamentación: Filosófica, Legal, Categorías Fundamentales, Hipótesis, Señalamiento de Variables.

CAPÍTULO III, se integra por la Metodología, Modalidad básica de la investigación, Nivel o Tipo de la investigación, Población y Muestra, Operacionalización de Variables, Plan de Recolección de la Información, Plan de Procesamiento de la Información.

CAPÍTULO IV, se encuentra el Análisis e Interpretación de los Resultados, Interpretación de Datos, Verificación de la Hipótesis.

CAPÍTULO V, abarca las Conclusiones y Recomendaciones de la investigación realizada.

CAPÍTULO VI, encontramos la Propuesta, la Solución a la Investigación realizada, que está compuesta por Datos Informativos, Antecedentes de la Propuesta, justificación, objetivos, análisis de factibilidad, fundamentación, metodología, Administración, Previsión de la Evaluación, además de Materiales de Referencia, Bibliografía, Anexos y Glosario.

Línea de investigación: Derecho Constitucional y Transito.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

TEMA DE INVESTIGACIÓN:

“LA APLICACIÓN DE FOTO RADARES FIJOS Y EL DERECHO CONSTITUCIONAL A LA DEFENSA”

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

CONTEXTUALIZACIÓN

MACRO

El Ministerio del Interior y la Agencia Nacional de Tránsito preocupados por las vidas humanas, en un esfuerzo común han emprendido acciones y nuevas estrategias para disminuir los accidentes de tránsito en las carreteras del Ecuador. En esta perspectiva, iniciaron un proceso de inducción sobre el manejo de los foto sensores o detectores electrónicos (foto radares) y seguridad vial dirigido a servidores policiales de tránsito y a directores provinciales de la Agencia Nacional de Tránsito. (FOTO RADARES-MINISTERIO DEL INTERIOR, 2015)

El compromiso es educar y concientizar al conductor para que conduzca con responsabilidad y los ciudadanos lleguen a su destino con tranquilidad. La aplicación de estos dispositivos permitirá hacer conciencia y estimular para que los conductores sean más cuidadosos en no exceder rangos moderados de velocidad permitidos a vehículos livianos, pesados, motocicletas y similares.

En el Ecuador de acuerdo a las nuevas leyes en materia de tránsito se ha optado por dar una solución al problema que genera el exceso de velocidad, problema que ha producido un sin número de accidentes en las vías de nuestro País, provocando con

ello la muerte del conductor del vehículo que ha infringido la ley, y también se ha apagado la vida de algunos de sus seres queridos.

Los foto sensores (foto radares fijos) son dispositivos o equipos tecnológicos que se han implementado en el Ecuador, para el control de velocidad los mismos que se encuentran ubicados en sitios estratégicos de las carreteras ecuatorianas, estos dispositivos se han implementado para concientizar a los ciudadanos mediante las foto multas sobre el alto índice de accidentes de tránsito en nuestro País.

De acuerdo a la Comisión de Tránsito del Ecuador, se ha instalado hasta la actualidad 300 dispositivos tecnológicos de foto sensores a lo largo de toda la República con la finalidad de reducir la muerte en las carreteras ecuatoriana por exceso de velocidad, mismos que han sido ubicados en el pie de las carreteras, los mismos que poseen una cámara digital de alta tecnología las mismas que captan la placa de los automotores, la fecha y la hora de la infracción, este dispositivo tecnológico tiene la función de notificar al presunto infractor que ha cometido una contravención de tránsito por exceso de velocidad.

Según el jefe operativo de la Comisión de Tránsito de Ecuador, manifiesta que en las grandes ciudades de nuestro País como son Quito y Guayaquil se ha visto una cantidad inmensa de infractores que han sido sancionados por recaer en dicha contravención. Manifiesta por otra parte que un alto índice de muertes y accidentes de tránsito han ocurrido en las carreteras por el irrespeto de los conductores a los límites de velocidad y por este motivo se ha buscado implementar un dispositivo de control y sanción para los conductores que no respeten las señales de tránsito vigentes en el territorio ecuatoriano.

El Ecuador siendo un Estado constitucional de derechos y justicia social como bien lo establece el Art. 1 de la Constitución de la República, aprobada por el pueblo ecuatoriano mediante referéndum y publicada en el Registro Oficial N° 449, del 20 de octubre del 2008, brinda garantías constitucionales para el pleno cumplimiento de los derechos de los ciudadanos que habitan en el territorio nacional, para lo cual es menester y fundamental garantizar y velar el cumplimiento de los derechos que tiene

cada uno de los ciudadanos, y por ello cabe resaltar como uno de los más importantes el derecho constitucional a la defensa, el mismo que es garantizado en nuestra principal norma jurídica en el Art.76 numeral. 7, literal a), bajo este artículo que se encuentra prescrito en nuestra Constitución se busca la autenticidad del derecho a la defensa de un ciudadano en cualquier problema que éste se halle implicado y con ello garantizar el debido proceso, por cuanto es menester mencionar que el derecho a la defensa, es de gran importancia y que no sólo se lo encuentra prescrito en la Constitución de la República, sino que también lo garantiza la Declaración Universal de los Derechos Humanos, y demás Convenios Internacionales a los que nuestro País está suscrito.

MESO

La provincia de Tungurahua se encuentra ubicada en la zona centro de nuestro País, siendo una provincia muy visitada por nacionales y extranjeros por su gran diversidad de flora, fauna y su rica gastronomía, cuenta con este nuevo sistema de control de velocidad que se ha implementado en el Ecuador.

Mediante los ocho foto sensores (foto radares fijos), que se han colocado en las vías y carreteras ambateñas de norte a sur y en lo principal en lugares estratégicos donde las carreteras se han vestido de sangre por la imprudencia, impericia o negligencia de los conductores, sean estos del servicio público como particular, que no han respetado los límites de velocidad establecidos en el Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Son muchas las campañas de concienciación que se han realizado por parte de la Policía Nacional y la Agencia Nacional de Tránsito, para concientizar a todos los conductores al respeto por la vida y no al exceso de velocidad, constituyéndose este como principal factor que provoca los accidentes de tránsito, razón por lo cual se ha optado por la instalación de estos dispositivos y equipos tecnológicos de control de velocidad en la provincia de Tungurahua, y planteándose como objetivo principal que los transportistas se den cuenta de su responsabilidad en la carretera debido a que en sus manos no llevan solo su vida, sino de todas las personas que utilizan este

servicio de transporte.

En todo proceso judicial seguido en contra de una persona, se debe garantizar el fiel cumplimiento del debido proceso y por ende el derecho constitucional a la defensa, pues por ningún medio, ni motivo, puede ser vulnerado mucho menos negado. El derecho a la defensa es un derecho principal, fundamental y de ordenamiento jurídico, pero sobre todo constitucional, mismo que trae consigo varias garantías básicas para la defensa de una persona, garantías que son necesarias para el pleno cumplimiento de la ley.

MICRO

La ciudad de Ambato capital de la provincia de Tungurahua, tierra de las flores y de las frutas y porque no decir cuna de hombres ilustres, se ha visto en la necesidad de implementar este nuevo dispositivo de foto sensores fijos para el control de velocidad.

Los ocho foto sensores o detectores electrónicos (fotos radares fijos), que se encuentran instalados en la ciudad de Ambato, fueron instalados hace casi ya dos años, con el fin de disminuir el alto índice de mortalidad por accidentes de tránsito.

Los sensores de velocidad han sido colocados bajo la calzada y las cámaras con las que se identifica al vehículo infractor a pocos metros del dispositivo tecnológico detector de contravenciones de tránsito por exceso de velocidad.

Estos dispositivos de control están ubicados en la Avenida Indoamérica y Calle Mérida, frente a la gasolinera América (50Km/h), en la avenida Rodrigo Pachano, sector La Victoria (50Km/h), avenida Rodrigo Pachano, cerca al Parque El Sueño (50Km/h), avenida Manuelita Sáenz, cerca de la agencia sur del Servicio de Rentas Internas (50Km/h), avenida Bolivariana, junto al Estadio Alterno (50Km/h), avenida Atahualpa y Carlos Contreras ,(Huachi Chico) a 200 metros de cementos Holcin (50Km/h), avenida Bolivariana e Hipócrates, al ingreso del barrio la Universal (50Km/h) y en la avenida los Guaytambos y Pasaje Arcos, sector Las Palmas

(50Km/h). Estos puntos son los de mayor accidentabilidad por el irrespeto a los límites de velocidad en las vías de la urbe ambateña, donde el límite de velocidad es de 50 km/h, estos dispositivos de control fueron instalados en la ciudad de Ambato, hace casi ya dos años con el fin de concientizar a los conductores por el respeto a la vida y así disminuir el alto índice de mortalidad por accidentes de tránsito.

El Director de Tránsito Transporte y Movilidad del Gobierno Autónomo Descentralizado de la ciudad de Ambato, dio a conocer que se ha registrado una alta cifra de contravenciones, por exceder los límites de velocidad permitidos por el Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, contravenciones que son notificadas al presunto contraventor a través de correo electrónico, llamada telefónica, mensaje de texto o en la página web del Municipio de Ambato.

De acuerdo a la información recabada por el director de la Institución encargada de controlar el Tránsito Transporte y Movilidad del Gobierno Autónomo Descentralizado de la ciudad de Ambato, podemos decir que la aplicación de los ocho foto sensores fijos implementados en nuestra ciudad, registran día a día la velocidad de los vehículos que transitan en las vías ambateñas y ha ayudado a sancionar a muchos infractores, la inobservancia de la Ley de Tránsito ha ocasionado que los propietarios de los vehículos captados por el foto sensor paguen una multa establecida en el Código Orgánico Integral Penal, Arts. 386, numeral 3 y 389, numeral 6, multa que incluso puede acceder hasta un salario básico unificado del trabajador.

De este modo hay que tener en cuenta que los foto sensores (foto radares fijos) al ser dispositivos tecnológicos cuentan con una cámara digital de alta tecnología la misma que capta la placa del automotor, la fecha y hora del cometimiento de la infracción, y este mismo dispositivo es el encargado de la notificación a través de medios tecnológicos o electrónicos, la notificación se realiza vía email, por mensaje de texto o llamada telefónica (a la dirección de correo electrónico y al teléfono móvil que constan en los registros de matriculación del vehículo), lo que ha ocasionado un sin número de impugnaciones argumentando falta de notificación y de la misma manera

se han propuesto varias acciones de protección por violentar el derecho a la defensa.

De esta manera la falta de notificación efectiva a los propietarios de los vehículos vulnera el derecho a la defensa y las garantías básicas del debido proceso contemplado en la Constitución de la República, y en los Tratados y Convenios Internacionales, garantistas de derechos de los ciudadanos.

ÁRBOL DE PROBLEMAS

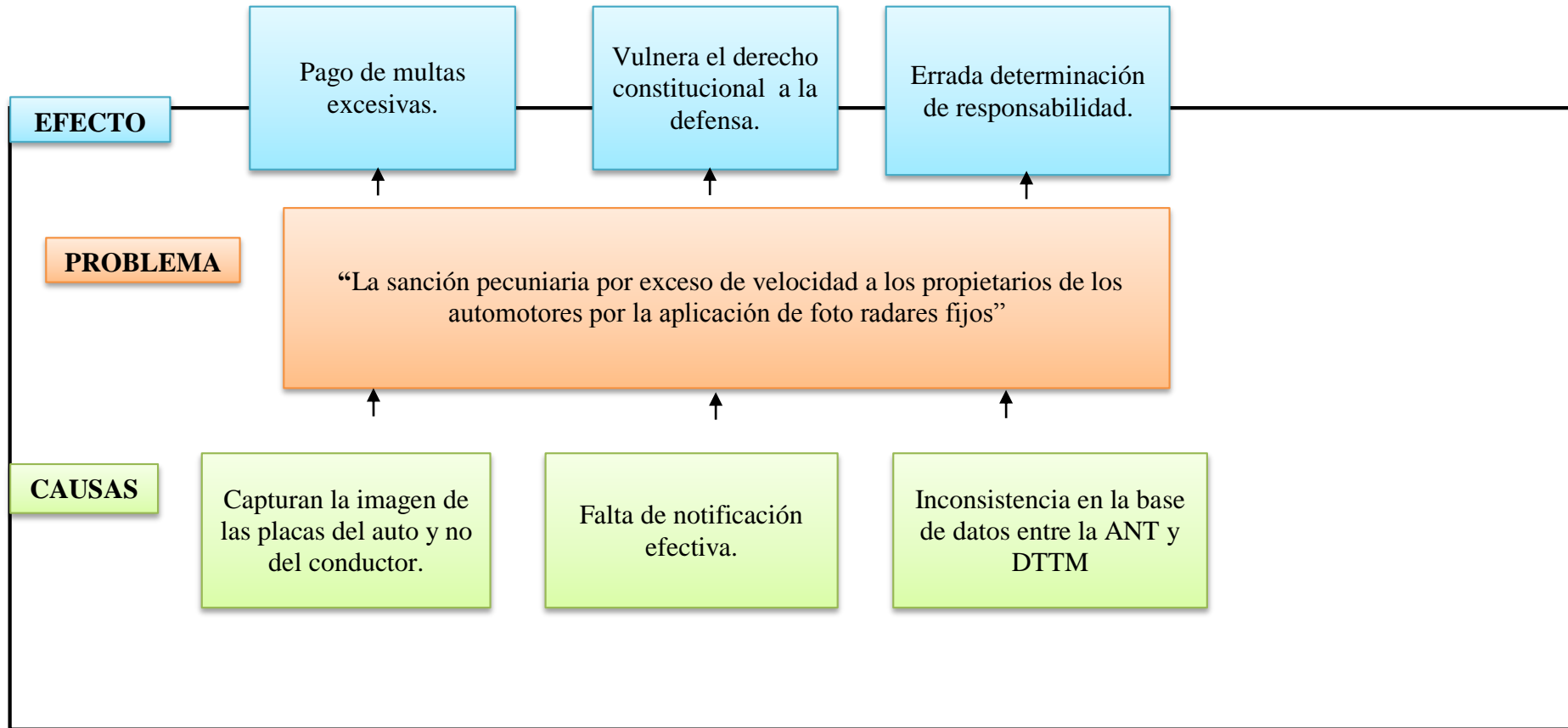


Gráfico No. 1 Árbol de Problemas (Relación Causa-Efectos)

Fuente: Contextualización

Elaboración: Gladys Elizabeth Chacha Caiza.

ANÁLISIS CRÍTICO

La sanción por exceso de velocidad a los propietarios de los automotores por la aplicación de foto sensores (foto radares fijos) es consecuencia de la captura de la imagen de las placas del auto y no del conductor lo que produce el pago de multas excesivas, en consideración con lo que percibe como ingreso una persona de un sueldo promedio lo cual genera un déficit en el presupuesto familiar e incluso esto ocasiona que la persona dueña del automotor tenga deudas excesivas con la Agencia Nacional de Tránsito, las mismas que generan intereses muy altos por mora en el pago de dicha contravención.

De igual manera la falta de notificación efectiva ocasiona la sanción al propietario del automotor que excedió los límites de velocidad marcados por el foto sensor, notificación que se la debe realizar en persona de quien cometió dicha infracción para que no produzca incertidumbre en la sociedad por que el simple hecho de que la notificación se realice vía email, llamada telefónica, mensaje de texto o se la publique en la página web de la Agencia Nacional de Tránsito vulnera el derecho constitucional a la defensa del propietario del vehículo.

Cabe también mencionar que la notificación de la sanción por exceso de velocidad a los propietarios de los automotores por la aplicación de foto sensores fijos no se da, puesto que al existir inconsistencias o irregularidades en la base de datos entre estas dos instituciones como son la Agencia Nacional Tránsito y la Dirección de Tránsito, Transporte y Movilidad, ocasiona que el dueño del automotor no se entere de dicha contravención, más aun de la multa la misma que si caen en mora ocasiona interés, tomando en cuenta que para el pago de la multa tiene solo diez días y una vez transcurrido este plazo se cobrará con un interés que es del dos por ciento de la misma por mes o por fracción hasta el cien por ciento de la multa.

PROGNOSIS

De no investigarse la aplicación de foto sensores (foto radares fijos), esto generaría una serie de problemas en la sociedad ecuatoriana, lo que llevaría a que se

interpongan acciones de protección en contra de la Agencia Nacional de Tránsito e incluso en contra del Municipio debido a que los GADs, municipales son los que en la actualidad tienen la competencia para planificar controlar y regular el tránsito dentro de su jurisdicción territorial. La ciudad de Ambato ha asumido con responsabilidad dicha competencia que se le ha otorgado mediante mandato de la Constitución de la República en el Art. 264, numeral 6, del Régimen de Competencias y prescrita también en el Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización Art. 55, literal f) y de conformidad con el Art. 130, del mismo cuerpo legal.

Hay que tomar en cuenta que el pago de multas excesivas impuestas para este tipo de contravención de tránsito por exceso de velocidad al propietario del vehículo, ocasiona un déficit en la economía familiar provocando con esto un endeudamiento en entidades financieras e incluso con la Agencia Nacional de Tránsito y con ello este ciudadano no podrá disfrutar de los demás derechos como son salud, vivienda, educación, alimentación debido a que todo su salario será destinado al pago de la multa. La inconsistencia en la base de datos entre la Agencia Nacional Tránsito (ANT) y la Dirección Tránsito, Transporte y Movilidad (DTTM), provoca una inconformidad total con la ley, por cuanto, al no existir notificación alguna al dueño del vehículo contraventor de la Ley de Tránsito, vulnera las garantías del debido proceso.

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cómo la aplicación de foto radares fijos incide en el incumplimiento del derecho constitucional a la defensa?

INTERROGANTES DE LA INVESTIGACIÓN

1. ¿En qué consiste la aplicación de foto radares fijos en las contravenciones de tránsito?
2. ¿En qué consiste el derecho constitucional a la defensa?
3. ¿Cuál es una alternativa de solución al problema planteado?

DELIMITACIÓN DEL OBJETO DE INVESTIGACIÓN

DELIMITACIÓN DEL CONTENIDO

- **Campo:** legal
- **Área:** Tránsito y constitucional
- **Aspecto:** La aplicación de foto radares fijos y el derecho constitucional a la defensa.

DELIMITACIÓN ESPACIAL

La investigación se realizará en la ciudad de Ambato en la Unidad Judicial de Tránsito con sede en la ciudad antes mencionada y de igual manera en el Municipio de la misma ciudad.

DELIMITACIÓN TEMPORAL

El proyecto se realizará en el año 2015.

UNIDADES DE OBSERVACIÓN

- Presidente de la Comisión de Tránsito Transporte y Movilidad del Gobierno Autónomo Descentralizado de la ciudad de Ambato.
- Jueces de la Unidad Judicial de Tránsito con Sede en la ciudad de Ambato.
- Abogados Penalistas en el libre ejercicio.

JUSTIFICACIÓN

La investigación es original por lo que en la ciudad de Ambato no existe investigación alguna acerca de esta problemática que ocasiona la aplicación de foto sensores (foto radares fijos), los mismos que se encuentran situados en sitios estratégicos de nuestra ciudad, debido a que esto trae consigo multas a los propietarios de los vehículos que han cometido esta infracción.

La investigación acerca de la aplicación de foto sensores (foto radares fijos) es de suma importancia en nuestra sociedad, para evitar la vulneración de derechos constitucionales tipificados en nuestra Constitución, garantizando el derecho al debido proceso, principio jurídico procesal o sustantivo, que busca un resultado equitativo y justo, permitiéndole a la persona defenderse en cualquier etapa del proceso. Los beneficiarios de esta investigación son la ciudadanía en general, debido a que la sanción por la aplicación de foto sensores (foto radares fijos), es para toda persona que sea dueña de un automotor, y si no ha existido notificación de la infracción no es constitucional, por cuanto se vulnera la seguridad jurídica de un Estado.

Es factible porque poseo todos los recursos para dicha investigación como lo son: tecnológicos, humano, económicos y sobre todo la Constitución y Convenios Internacionales, ampara el derecho a la defensa tipificado en el Art. 76, numeral 7 literal a), el cual abarca varias garantías constitucionales que busca proteger a las personas en todo proceso judicial en su contra. El tema de investigación es de interés público porque afecta a un gran porcentaje de la ciudadanía ecuatoriana, y de esta manera se garantiza un conocimiento pleno acerca de la existencia de la aplicación de foto sensores (foto radares fijos) en las vías y carreteras, y a su vez la sanción que ésta acarrea por infringir la Ley de Tránsito.

OBJETIVOS

GENERAL

Investigar si la aplicación de foto radares fijos incide en el incumplimiento del derecho constitucional a la defensa en el Cantón Ambato.

ESPECÍFICOS

- Conocer la aplicación de foto radares fijos en la ciudad de Ambato.
- Analizar doctrinariamente el derecho constitucional a la defensa.
- Plantear una propuesta al problema.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

Después de haber realizado una búsqueda minuciosa en las diferentes bibliotecas de las distintas universidades de la ciudad de Ambato, ejecute también un estudio técnico en los diferentes repositorios de las universidades tanto públicas como privadas de nuestro País, llegando a la conclusión que, en el repositorio de la Universidad Técnica de Ambato, existen trabajos similares al presente tema de investigación, mismo que serán detallados a continuación:

AUTOR: CARRILLO ZEA MARTÍN SEBASTIÁN

AÑO: 2016

TEMA: LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO POR FOTO RADAR Y EL DERECHO A LA DEFENSA

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO

Objetivo General

Determinar en qué medida las contravenciones de tránsito por foto radar inciden el derecho la defensa de los infractores.

Objetivos Específicos

1. Analizar la incidencia que tienen las contravenciones de tránsito por foto radar en la ciudadanía ambateña.
2. Determinar en qué medida se ejerce el derecho a la defensa en las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad ante la Unidad Judicial de Tránsito con sede en el cantón Ambato.

3. Plantear una alternativa de solución al problema mediante la introducción de disposiciones que en materia de tránsito impidan la vulneración del derecho a la defensa.

Conclusiones:

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

Según la investigación de campo amparado en las preguntas 1, 7, 8 y 10 del cuestionario empleado, se determina que la implementación de los medios tecnológicos en la detección de infracciones de tránsito, así como notificaciones de las contravenciones cometidas por exceso de velocidad, violan el derecho constitucional a la defensa debido a que los infractores no han sido legalmente notificados impidiéndoles ejercer su derecho a la defensa, ante la autoridad competente quien será el encargado de administrar justicia y de ser el caso emita una sentencia en la que ratifique el estado de inocencia o de culpabilidad.

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, y es una forma probada de hacer progresos reales hacia los objetivos de seguridad vial, con respeto de las normas constitucionales permitiendo que las personas hagan uso de sus derechos, especialmente el derecho a la defensa.

Según lo determina la pregunta dos del cuestionario aplicado dentro de la investigación de campo las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad son detectadas por los foto sensores colocados de una manera adecuada luego de un estudio científico, las mismas que son notificadas de conformidad a lo que establece el Reglamento a la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, pero que las mismas son erróneas ya que no se ha migrado y actualizado los datos de la ANT (Agencia Nacional de Tránsito) a la DTTM (Dirección de Tránsito, Transporte y Movilidad del GAD Municipalidad de Ambato)

Recomendaciones:

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

- Elaborar un proyecto de ley de reforma al reglamento a la Ley de Tránsito Transporte Terrestres y Seguridad Vial, en aspectos de límites de velocidad, detección de contravenciones de tránsito por medios tecnológicos y las notificaciones para poder ejercer el derecho a la defensa, con el fin de cumplir con la Constitución de la República del Ecuador puesto que somos un Estado constitucional de derechos y Justicia.
- Tipificar en el Código Orgánico Integral Penal los efectos jurídicos por falta de notificación en materia de tránsito, con el fin de aplicar la economía procesal con respecto a las impugnaciones presentadas por ante los juzgadores y que las mismas carezcan de notificación.
- 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.

AUTOR: MÓNICA PAULINA ALTAMIRANO SUÁREZ

AÑO: 2015

TEMA: EL DERECHO A LA DEFENSA Y LAS GARANTÍAS CONSTITUCIONALES EN LA INDAGACIÓN.

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO

Objetivo General

Evaluar el cumplimiento del derecho a la defensa y las garantías constitucionales en la indagación.

Objetivos Específicos

- Determinar las consecuencias sociales de la falta de defensa en el momento de la Indagación.
- Diseñar estrategias jurídicas que estén orientadas a la solución del problema que se investiga.
- Identificar las causas de orden jurídico que generan la violación al derecho a la defensa y las garantías constitucionales.

Conclusiones

- La primera conclusión a la que podemos llegar, es que la indefensión al constituir una imposibilidad en la que se pone a una persona para el ejercicio de un derecho o limitación de este, constituye una limitación a la garantía constitucional del derecho a la defensa que tenemos todas las personas que acudimos ante un órgano de la administración, sin distinción de sexo, raza, religión, estrato social, etc.
- La garantía constitucional del derecho a la defensa no está contemplada únicamente en la Constitución, sino en los múltiples instrumentos internacionales suscritos por los Estados a nivel mundial, principalmente en la Declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano.

Mediante la investigación realizada en las diferentes bibliotecas del cantón Ambato hemos podido encontrar trabajos de investigación que serán de gran ayuda para el estudio y la realización del presente proyecto, también hemos encontrado textos que analizaremos a fondo para obtener conocimientos acerca del debido proceso y las garantías constitucionales, de igual manera a entender que es el derecho a la defensa y la tutela efectiva de los derechos consagrados en nuestra Carta Magna.

Al estudiar todos los parámetros de nuestra investigación obtendremos resultados óptimos y de calidad los mismos que nos ayudaran a alcanzar los objetivos planteados.

FUNDAMENTACIÓN

FILOSÓFICA

El presente trabajo se guiará en un paradigma crítico – propositivo, porque dentro del mismo se ha planteado causas y efectos, que susciten dentro del problema, siendo estos datos totalmente reales y a través de los mismo poder diseñar una posible solución al problema.

Es crítico, pues nuestro tema de estudio ha sido un tema discutido dentro de la sociedad ecuatoriana y específicamente en la ciudadanía ambateña, la aplicación de foto sensores (foto radares fijos) han ocasionado un impacto social pues estos dispositivos tecnológicos son los encargados de detectar las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad y a su vez también son los encargados de la notificación al presunto infractor.

La notificación realizada por medios tecnológicos ha sido lo más cuestionado por la ciudadanía pues no se realiza una notificación en legal y debida forma y esto a su vez ocasiona que el presunto contraventor quede en indefensión vulnerando de esta forma el derecho a la defensa y de igual manera se violenta el derecho al debido proceso.

LEGAL

El fundamento legal con el que me baso para desarrollar la variable independiente dentro de mi investigación “LA APLICACIÓN DE FOTO RADARES FIJOS” se encuentra en los siguientes cuerpos legales.

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

Cabe también mencionar que la Constitución al hablar de descentralización ha proporcionado competencia a los Gobiernos Autónomos Descentralizados y una de ellas es la planificación control y regulación del tránsito en la ciudad de Ambato, por

lo tanto toda facultad y competencia será asumida por el gobierno municipal como lo establece la Constitución dentro de régimen de competencias en el Art. 264, estableciendo en su numeral 1, 2, 3, y 6, lo siguiente:

1. Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural.
2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón.
3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana.
6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

Este artículo ha otorgado varias competencias a los gobiernos seccionales del País una de ellas es el manejo exclusivo en materia de tránsito, el GAD de la ciudad de Ambato, ha creado una institución específica para el manejo y control del transporte terrestre tránsito y seguridad vial como lo es la Dirección de Tránsito Transporte y Movilidad del Municipio de Ambato, dando así fiel cumplimiento a las competencias otorgadas por mandato constitucional.

A través de este artículo los Gobiernos Autónomos Descentralizados podrán ejercer de la mejor manera las competencias exclusivas otorgadas por la Constitución de la República para controlar, planificar y regular el tránsito dentro de su circunscripción, con el fin de alcanzar un desarrollo económico y social.

De igual manera el Art. 269, establece que los gobiernos autónomos descentralizados deberán asumir las competencias exclusivas de forma obligatoria y progresiva; y aquellos que acrediten tener capacidad operativa podrán asumirlas inmediatamente.

CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN.

El legislativo ha creado este nuevo cuerpo legal con el fin de que regule a los Gobiernos Autónomos Descentralizados y a su vez impulsar una buena Organización

Territorial del Estado.

El COOTAD, desarrolla un modelo de descentralización obligatoria y progresiva, que reemplaza al antiguo esquema de "descentralización a la carta", que fracasó rotundamente y produjo un serio retraso al proceso de consolidación de los gobiernos autónomos como ejes del desarrollo territorial. (LA HORA, 2010)

Dentro de este Código Orgánico específicamente en el Art. 55, literal f), determina: Que los Gobiernos Autónomos Descentralizados, tienen entre sus competencias lo siguiente: “Planificar, regular controlar el tránsito y transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal”.

Con lo detallado en dicho artículo se cumple con lo que establece el artículo precedente de la Constitución de la República donde dota de competencia a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales para el manejo y control del tránsito dentro de su circunscripción territorial.

El Art. 130 También concede competencias y estipula:

“El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma:

A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal”. (C.O.O.T.A.D, 2010)

De igual manera en el Art. 125, prescribe que los Gobiernos Autónomos Descentralizados asumirán con responsabilidad las competencias constitucionales acorde lo determine el Consejo Nacional de Competencias.

Mediante Resolución 006-CNC-2012, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 712 del martes 29 de mayo de 2012, en su artículo primero Resolvió:

“Transferir la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos, Municipales del País.”

REGLAMENTO GENERAL PARA LA APLICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.

En dicho reglamento en el CAPÍTULO III, De Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Art. 29, determina:

Sin perjuicio de las competencias reservadas a la Agencia Nacional de Tránsito y a la CTE, los Gobiernos Autónomos Descentralizados ejercerán las competencias en materia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial señaladas en la Ley, una vez que las asuman de conformidad con el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y demás normas aplicables.

Esto ayuda a entender que en la ciudad de Ambato el control, planificación y regularización es competencia exclusivamente del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal, en vista de que por mandato de la Constitución, ellos son los encargados de vigilar el tránsito en la ciudad de Ambato competencia que se ha otorgado para el mejor funcionamiento del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial dentro de su circunscripción territorial, manejada siempre bajo ordenanzas y resoluciones para su buen funcionamiento y evitar con ello la vulneración de derechos y garantías constitucionales.

Es importante también mencionar los Arts. 190 y 191, donde podemos encontrar claramente estipulado los límites de velocidad así en el primer artículo referido encontramos que: “Las Unidades Administrativas y los GADs, en sus correspondientes jurisdicciones territoriales, determinarán los límites máximos de velocidad en las diferentes vías del País, pero de manera general se sujetarán a los límites establecidos en el presente capítulo”.

En el siguiente artículo que refiere el párrafo anterior encontramos que: 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 carretera: 100 Km/h.- Rango moderado mayor que 100 Km/h menor o igual 135 Km/h.

Curvas en carretera: 60 Km/h.- Rango Moderado mayor que 60 Km/h; menor o igual 75 Km/h. (R.L.O.T.TT.S.V, 2012)

Curvas en la región Costa: 70km/h; por lo que, el rango moderado para los vehículos antes citados será de hasta 10km/h en relación al límite determinado. (REGISTRO OFICIAL 741, 2016)

De conformidad a lo detallado, la ley es clara en especificar los límites de velocidad a los cuales los conductores deben regirse, pero el irrespeto a las leyes de tránsito y la inobservancia de los límites de velocidad han sido los causantes directos de miles y miles accidentes automovilísticos en el Ecuador.

Los ciudadanos deben ser conscientes que el respeto a los límites de velocidad establecidos en el presente reglamento le puede salvar la vida, considerando que la vida es el tesoro más preciado que tiene el ser humano, ser un buen ciudadano y cumplir con las normativas de la Ley de Transito no nos cuesta nada.

Con respecto a los medios electrónicos para detectar contravenciones de tránsito es fundamental citar el Art. 238, del mismo Reglamento que mediante Decreto N° 1196 establece lo siguiente:

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.

El propietario de un vehículo está obligado, al momento de su matriculación y revisión anual o semestral, a proporcionar una dirección de correo electrónico a fin de ser notificado con las citaciones que se detecten por medios electrónicos y/o tecnológicos. La misma obligación tendrán las personas que renueven sus licencias de conducir. Para tales efectos, se suscribirá una declaración en la que el propietario del vehículo consigne una dirección de correo electrónico que se comprometa a revisar periódicamente, y acepte que las citaciones enviadas a esa dirección electrónica se entenderán como válidamente notificadas.

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.

Es obligación de los conductores y propietarios de vehículos actualizar de manera periódica los datos personales que hubieren consignado en las referidas instituciones de control de tránsito.

LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

El Art. 179, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial determina que: “En una contravención, es obligación de los Agentes de tránsito entregar al contraventor una copia de la respectiva boleta de citación la cual contendrá los siguientes datos el nombre y número de cédula del conductor del

vehículo, el número de placas del vehículo la fecha y la hora del cometimiento de la contravención de tránsito. Dicha 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”.

ORDENANZA GENERAL QUE REGULA EL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE EN EL CANTÓN AMBATO

La Ordenanza General que Regula el Tránsito y Transporte Terrestre en el cantón Ambato, en su Art. 60, literal a) establece que la UTM hoy DTTM, tiene la atribución de “Planificar, organizar y regular las actividades de gestión, ejecución, operación fiscalización y servicios relacionados de tránsito y transporte terrestre en el cantón Ambato”.

El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ambato, firmó el Convenio de Transferencia de Funciones el 13 de Febrero del 2007, con el cual asumió las competencias para planificar, organizar y regular el Tránsito y Transporte Terrestre dentro de su jurisdicción territorial, para lo cual expedirá las regulaciones

que fuesen necesarias en base a su autonomía; misma que en el año 2009 fue ratificada por la Corte Constitucional.

CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL

En la actualidad se está tomando como una contravención de tránsito el exceso de velocidad captado por foto sensores (foto radares fijos) los mismos que están siendo sancionados como lo establece el Arts. 386, Inciso 1, numeral 3, y el 389, numeral 6, del Código Orgánico Integral Penal (COIP), publicado en el Registro Oficial el 10 de febrero del 2014 y entró en vigencia a partir del 10 de agosto del mismo año, este cuerpo normativo abarca las contravenciones de tránsito que anteriormente estaban prescritas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

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: 3. La o el conductor que, con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado, establecidos en el reglamento correspondiente”.

El conductor que no respete los límites de velocidad establecidos en el Reglamento para la Ley de Tránsito y más aún, conduzca fuera de los rangos moderados tendrá que acarrear con lo que estipula el mencionado artículo debido a que el irrespeto a la Ley de Tránsito, siendo esta la principal causa de siniestros automovilísticos y como resultado se ha terminado con la vida de muchas personas.

El Art. 389 trata sobre las Contravenciones de tránsito de cuarta clase que:

“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: 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”.

Dentro de estos dos artículos sea en la contravención de tránsito de primera como la de cuarta clase existe concordancia alguna con lo que sucede en la actualidad, debido a que por medio del control de foto sensor fijo (foto radar fijo) se sanciona al dueño del automotor, con multa en el primer caso con un salario básico que hoy en día es de 366 dólares, y en el segundo caso la multa es del 30% del salario básico unificado del trabajador, multas que son excesivas, tomando muy en cuenta que la mayor parte de la población percibe como sueldo un salario básico y si fuese el caso que se le ha sancionado como lo establece el Art. 386 este ciudadano no tendría los medios económicos para solventar otros derechos importantes como son alimentación, salud, vivienda, entre otros que la Constitución garantiza.

La variable independiente “EL DERECHO CONSTITUCIONAL A LA DEFENSA” se ve asistido por las siguientes normas jurídicas para su mejor entendimiento.

Al hablar de un Estado constitucional de derechos primeramente se debe hacer hincapié en lo que la Constitución estipula en su Art. primero:

El Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia social, y al hablar de derechos se debe interpretar lo que quizás el legislador buscaba como lo es el bien y la equidad para la ciudadanía en general, en base a una justicia social que lo explicaría mediante lo justo y la equidad velando que la justicia se aplique en base al debido proceso, principio jurídico procesal que busca resultados imparciales y justo permitiendo escuchar y ser escuchado dentro de un proceso.

Luis Cueva Carrión manifiesta:

“El verdadero Estado de Derecho, no solo es un concepto político - jurídico, sino también cultural. Culturalmente, el Estado de Derecho es vivir “secundum legem” (según la ley), conforme a ella; no contra ella y cuando alcanza este rango, se ubica en lo más profundo de la conciencia colectiva y desde allí actúa con pasión”. (CARRIÓN, 2013)

Al referirse que el Estado de derecho es cultural quiere decir que nace del diario

vivir, de la forma de vida, que el ciudadano debe respetar la ley para que exista un vínculo jurídico social y con ello salvaguardar los deberes y derechos de la ciudadanía en general acatando la ley y con ello la Constitución norma suprema de ordenamiento jurídico.

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

El Art. 11, numeral 3, 4, y 6, de la Constitución de la República determinan:

El ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios.-

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

Para el ejercicio de los derechos y las garantías constitucionales no se exigirán condiciones o requisitos que no estén establecidos en la Constitución o la ley. Los derechos serán plenamente justiciables. No podrá alegarse falta de norma jurídica para justificar su violación o desconocimiento, para desechar la acción por esos hechos ni para negar su reconocimiento”.

La aplicación directa o inmediata de los derechos y garantías salvaguardados en la Constitución de la República es responsabilidad de todos, y en materia jurídica es facultad del Juez de oficio velar por el eficaz cumplimiento de los derechos consagrados en la Constitución y en los Tratados y Convenios Internacionales de derechos humanos.

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

Y el 6 y último numeral estipula: Todos los principios y los derechos son inalienables, irrenunciables, indivisibles, interdependientes y de igual jerarquía.

Por cuanto es importante detallar que los derechos y garantías constitucionales en el Ecuador deben ser aplicados de forma inmediata tal como lo estipula la Constitución, de forma sencilla y ágil tomando en cuenta siempre que todos los derechos son iguales, ningún derecho es ni más ni menos que otro y a todos se les debe dar la importancia adecuada y el trámite oportuno eficaz y eficiente para salvaguardar el cumplimiento de los mismos y así cumplir con lo establecido en la ley.

Acerca de la jerarquía de los derechos establecidos en la Constitución de la República del Ecuador.

“Quiere decir que cualquier clasificación sobre derechos humanos no implica jerarquización alguna. No por estar al final de una enumeración de derechos uno significa que es menos importante que los otros, como se ha pretendido afirmar en relación con la ubicación del derecho a la vida o a las libertades. Por otro lado, los derechos tienen que ser leídos sistémicamente. Los derechos son un instrumento para que los seres humanos puedan vivir cabalmente”. (AVILA, 2008)

El Art. 75 garantiza a toda persona el acceso gratuito de la justicia y a la tutela efectiva e imparcial de sus derechos, bajo los principios de inmediación y celeridad, evitando larguras en los trámites procesales y procurando el fiel cumplimiento de las normas constitucionales.

Es importante determinar que dentro de las garantías establecidas en un Estado Constitucional de derechos y en base al debido proceso se tiene que señalar como importante y prudencial el derecho a la defensa que toda persona tiene y lo garantiza la Constitución de la República, aprobada por el pueblo ecuatoriano mediante referéndum y publicada el 20 de octubre de 2008, e inscrita en el Registro Oficial N° 409.

El Art. 76, numeral 7, hace referencia que en todo proceso donde se garantice derechos y obligaciones se velará por el cumplimiento del debido proceso donde nos enmarca un sin número de garantías constitucionales para garantizar un debido

proceso libre de vicios y ecuánime para las dos partes litigantes, buscando una igualdad de justicia para todos.

Así destacamos las siguientes garantías que son pertinentes para el desarrollo de la investigación:

- 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.
- d) Los procedimientos serán públicos salvo las excepciones previstas por la ley. Las partes podrán acceder a todos los documentos y actuaciones del procedimiento.
- f) Ser asistido gratuitamente por una traductora o traductor o intérprete, si no comprende o no habla el idioma en el que se sustancia el procedimiento.
- g) En procedimientos judiciales, ser asistido por una abogada o abogado de su elección o por defensora o defensor público; no podrá restringirse el acceso ni la comunicación libre y privada con su defensora o defensor.
- h) Presentar de forma verbal o escrita las razones o argumentos de los que se crea asistida y replicar los argumentos de las otras partes; presentar pruebas y contradecir las que se presenten en su contra.
- i) Nadie podrá ser juzgado más de una vez por la misma causa y materia. Los casos resueltos por la jurisdicción indígena deberán ser considerados para este efecto.
- k) Ser juzgado por una jueza o juez independiente, imparcial y competente. Nadie será juzgado por tribunales de excepción o por comisiones especiales creadas para el efecto.
- l) Las resoluciones de los poderes públicos deberán ser motivadas. No habrá motivación si en la resolución no se enuncian las normas o principios jurídicos en que se funda y no se explica la pertinencia de su aplicación a los antecedentes de hecho. Los actos administrativos, resoluciones o fallos que no se encuentren debidamente motivados se consideraran nulos. Las servidoras o servidores responsables serán sancionados.
- m) Recurrir el fallo o resolución en todos los procedimientos en los que se decida sobre sus derechos.

Con todo este conjunto de garantías constitucionales prescritas en nuestra máxima norma jurídica ecuatoriana, se hace imposible la vulneración de un derecho más aun uno de los fundamentales que posee un ciudadano como lo es el derecho a la defensa, al poner en práctica las normas constitucionales se garantiza de igual manera el derecho a la seguridad jurídica de un Estado, para una adecuada administración de justicia buscando siempre un resultado equitativo, eficaz y justo con la correcta aplicación de la ley dentro de un proceso judicial.

Igualmente, en el Art.77, numeral 7, de la constituyente de Montecristi determina:

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

En el numeral 7, establece que: El derecho de toda persona a la defensa incluye:

a) Ser informada, de forma previa y detallada, en su lengua propia y en lenguaje sencillo de las acciones y procedimientos formulados en su contra, y de la identidad de la autoridad responsable de la acción o procedimiento. Con la expedición de la nueva constitución el Estado ecuatoriano a más del idioma español reconoce otros como el shuar y el quichua, por cuanto a la persona que se le haya imputado un acto delictivo debe estar informado de las acciones legales que se siguen en su contra y el nombre de la autoridad responsable del procedimiento, y si es necesario con la ayuda de un traductor.

b) Acogerse al silencio. Esta garantía se la asocia con el adagio (el que calla otorga) pero no lo es así, si el imputado no decide a hablar no es señal de que sea culpable, por lo contrario con su silencio se sigue manteniendo la duda de su inocencia, el derecho al silencio se lo relaciona directamente con el debido proceso pues el sospechoso del cometimiento de un delito puede guardar silencio si existe alguna prueba que pueda desvirtuar a la contraparte.

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

El procesado podrá rendir su declaración voluntaria en cualquier etapa del procedimiento con el fin de defenderse, debido a que nadie podrá forzarlo a auto incriminarse.

El Art. 191, hace referencia que si una persona no cuenta con los medios suficientes para contratar los servicios de un abogado la Defensoría Pública está en la obligación de asistirle de uno de forma gratuita, de forma rápida eficaz y oportuna.

De la misma manera el Art. 193 establece:

“Las facultades de Jurisprudencia, Derecho o Ciencias Jurídicas de las universidades, organizarán y mantendrán servicios de defensa y asesoría jurídica a personas de escasos recursos económicos y grupos que requieran atención prioritaria. Para que otras organizaciones puedan brindar dicho servicio deberán acreditarse y ser evaluadas por parte de la Defensoría Pública”.

Si bien es cierto los derechos y garantías de las personas son garantizados en la Constitución del 2008, y buscando una aplicación eficaz en todo proceso judicial se permite que las universidades del País cuenten con un consultorio jurídico totalmente gratuito para brindar una atención de calidad a personas que requieran de sus servicios de defensa y asesoría jurídica.

El objetivo de estas instituciones es ayudar a personas de escasos recursos y de los sectores vulnerables del Ecuador, para que cuente con una defensa técnica de calidad en cualquier trámite legal.

CONVENCIÓN AMERICANA DE DERECHOS HUMANOS

En el tenor de la aplicación de la ley en defensa de los derechos constitucionales se puede también hacer hincapié en el estudio de Tratados y Convenios Internacionales que velan por el cumplimiento de los derechos de las personas y en si por el derecho a la defensa.

El Art. 8, trata sobre las Garantías Judiciales y dispone:

Toda persona tiene derecho a ser oída, con las debidas garantías y dentro de un plazo razonable, por un juez o tribunal competente, independiente e imparcial, establecido con anterioridad por la ley, en la sustanciación de cualquier acusación penal formulada contra ella, o por la determinación de sus derechos y obligaciones de orden civil, laboral, fiscal o de cualquier otro carácter.

Con lo mencionado se puede entender que el derecho a la defensa es un derecho reconocido no solo en la Constitución del Ecuador, sino que también en los Convenios y Tratados Internacionales a los que nuestro País se encuentra suscrito.

De acuerdo a lo manifestado en el Art. 424, de la Constitución de la República los Convenios y Tratados Internacionales de Derechos Humanos prevalecerán ante cualquier otra norma jurídica o acto de poder público, esto quiere decir que el derecho a la defensa al encontrarse de igual manera prescrito en un Convenio Internacional garantista de derechos humanos, será totalmente respetado y cumplido dentro de cada procedimiento judicial.

Nadie puede ser privado de este derecho indispensable en la justicia ecuatoriana y del mundo en general debido a que ocasionaría la vulneración de derechos y garantías constitucionales, las mismas que afectarían al desarrollo de un proceso equitativo y de igualdad para cada una de las partes.

El quebrantamiento del derecho constitucional a la defensa del procesado, genera indefensión en una causa judicial dejándolo en total abandono de sus derechos, esto a su vez vulnera el debido proceso, ya que hay que tomar muy en cuenta que:

“El derecho al debido proceso es una derivación de los derechos fundamentales a la vida e integridad personal, y busca protegerlos mediante garantías necesarias para que exista un juicio justo, sin dilaciones, sesgos ni arbitrariedades” (DERECHOS HUMANOS ECUADOR, 2011).

Es preciso hacer referencia a la sentencia N.-024-10-SEP-CC, dictada por la Corte Constitucional de nuestro país en la que se hace hincapié al derecho a la defensa y manifiesta lo siguiente:

“El pleno ejercicio del derecho a la defensa es vital durante la tramitación de procedimiento, porque de ello dependerá en última instancia el resultado del mismo. Así el derecho de hallarse en el proceso impone al juez el deber de: notificar al acusado y al abogado defensor, con la suficiente antelación, y no excluirlo indebidamente en el proceso puesto que de otro modo no se garantiza el derecho a las personas a exponer sus posiciones, a ser oídas por los tribunales o a presentar sus argumentos o pruebas de defensa”. (SENTENCIA DE CORTE CONSTITUCIONAL EN ACCIÓN EXTRAORDINARIA DE PROTECCIÓN, DEJANDO SIN EFECTO SENTENCIA CONDENATORIA EN CASO DE INJURIAS PRONUNCIADA POR JUEZ PENAL, 2010)

Al hablar de la notificación expresa a cada una de las partes dentro de un procedimiento judicial se buscará que cada una de ellas puedan hacer valer sus derechos y den respuesta a cada una de las diligencias seguidas en su contra y evitar que se vulnere el derecho a la defensa de cualquiera de las partes intervinientes en un litigio, procurando obtener resultados imparciales y justos.

CATEGORÍAS FUNDAMENTALES

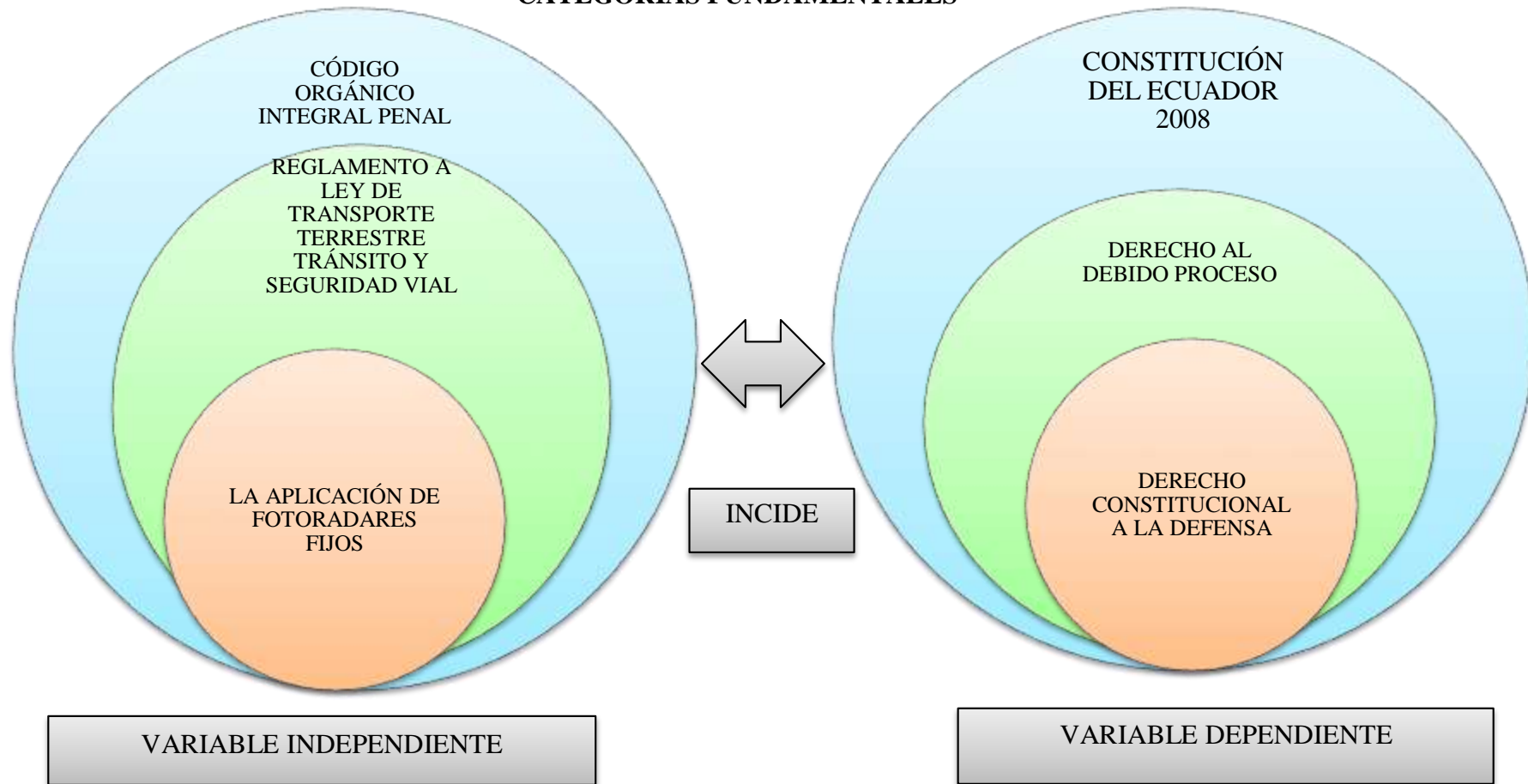


Gráfico No. 2 Categorías Fundamentales

Fuente: Marco Teórico

Elaboración: Gladys Elizabeth Chacha Caiza.

CONSTELACIÓN DE IDEAS DE LA VARIABLE INDEPENDIENTE

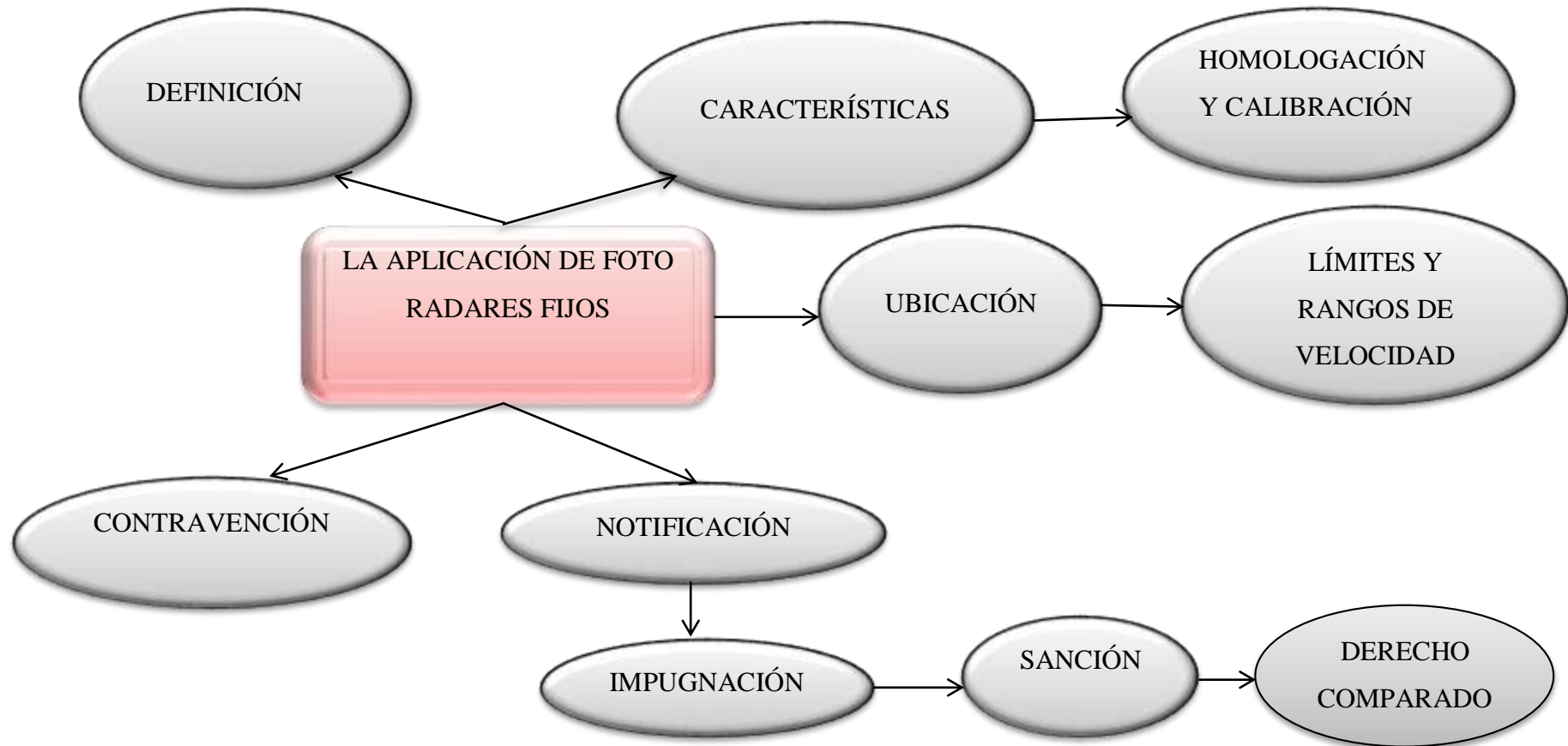


Gráfico No. 3 Constelación de Ideas de la Variable Independiente.

Fuente: Investigador

Elaboración: Gladys Elizabeth Chacha Caiza.

CONSTELACIÓN DE IDEAS DE LA VARIABLE DEPENDIENTE

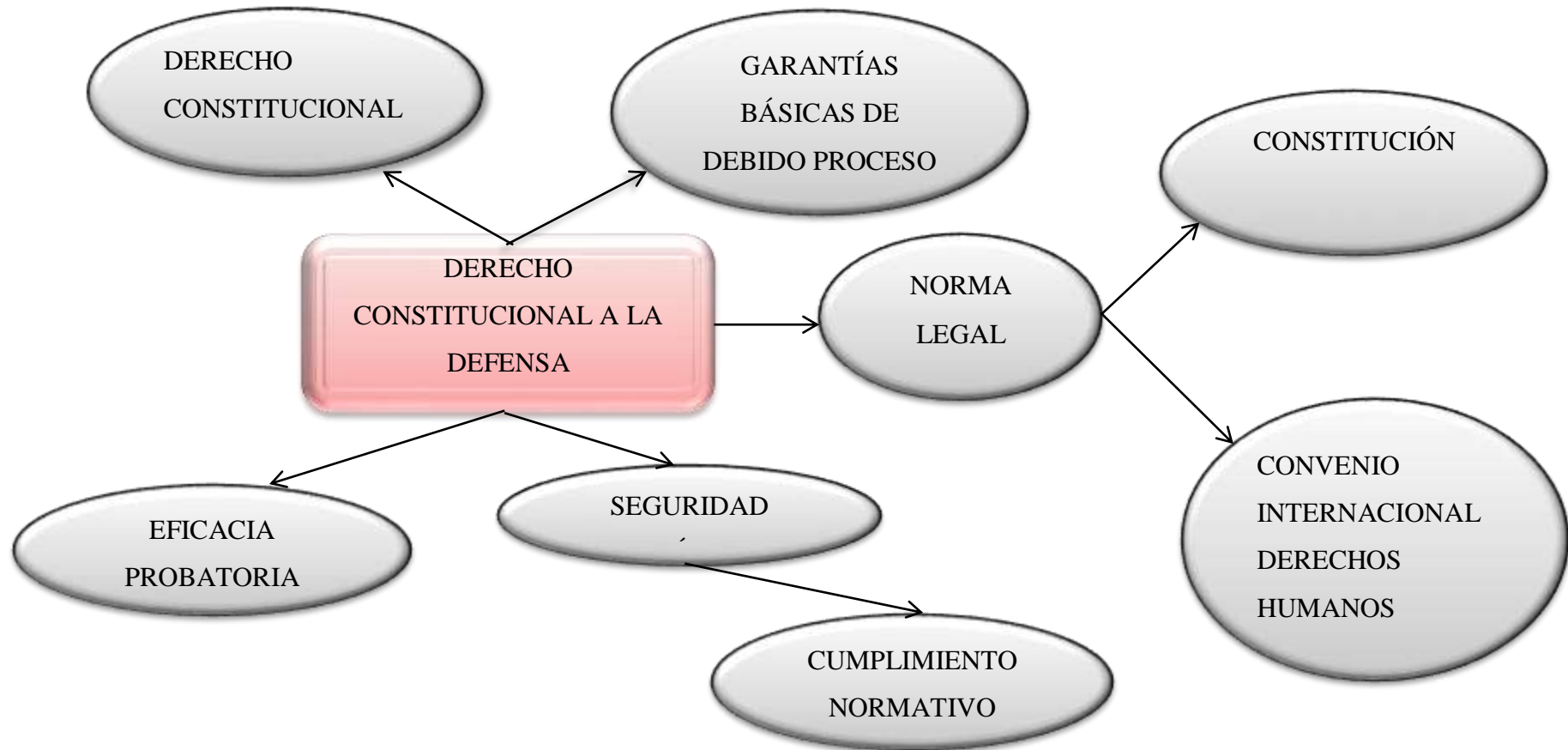


Gráfico No. 4 Constelación de Ideas de la Variable Dependiente.

Fuente: Investigador

Elaboración: Gladys Elizabeth Chacha Caiza.

HIPÓTESIS

H1. La aplicación de foto radares fijos incide en el derecho constitucional a la defensa.

H2. La aplicación de foto radares fijos no incide en el derecho constitucional a la defensa.

SEÑALAMIENTO DE VARIABLES

VARIABLE INDEPENDIENTE

- La aplicación de foto radares fijos.

VARIABLE DEPENDIENTE

- El derecho constitucional a la defensa.

DESARROLLO DE LA VARIABLE INDEPENDIENTE

LA APLICACIÓN DE FOTORADARES FIJOS

CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL

Este Código tiene como fin normar el poder punitivo del Estado, tipificar las infracciones penales, establecer el procedimiento correspondiente para juzgar a las personas con estricto acatamiento del debido proceso, promover la rehabilitación social de las personas sentenciadas y la reparación integral de las víctimas.

Para todos los ecuatorianos y ecuatorianas el domingo 10 de agosto del 2014, será un día inolvidable, pues en esa fecha en materia penal se da inicio a un nuevo sistema de aplicación de la ley; el Código Orgánico Integral Penal, busca una justicia transparente en base de principios y garantías que se encuentran prescritos en este

mismo cuerpo legal.

En la actualidad el Código Orgánico Integral Penal, se podría calificar como una nueva metodología de la aplicación de la ley penal del siglo XXI para nuestro País, cuenta con 730 artículos que unifican la ley sustantiva que a su vez viene a ser el código penal, la ley adjetiva siendo ésta, el código procesal y para finiquitar la ley de ejecución penitenciaria, tres fragmentos plasmados en un sólo cuerpo legal dándonos como resultado el Código Orgánico Integral Penal.

Al hablar dentro de este trabajo de derecho penal Enrique Cury manifiesta:

“Es el conjunto de normas jurídicas que regulan la potestad punitiva del Estado, asociando a hechos, estrictamente determinados por la ley, como presupuesto, una pena, medida de seguridad o corrección como consecuencia, con el objetivo de asegurar los valores elementales sobre los cuales descansa la convivencia humana pacífica” (PASQUEL, 2014)

Es así que, desde el 10 de agosto del 2014, el Código Orgánico Integral Penal está vigente, mismo que tiene la finalidad unificar en un sólo cuerpo legal todas las disposiciones referentes a materia penal, procedimiento, ejecución de penas, pero en materia de tránsito sólo regulará delitos y contravenciones que se relacionen con éste, mismas que anteriormente estaban contempladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (L.O.T.T.S.V).

De ahí que en las disposiciones derogatorias sólo se eliminará cierta parte de la ley antes mencionada, que en su tenor literal, establece: “Deróguense del Título III denominado "De las Infracciones de Tránsito" constante en el Libro Tercero de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 398 de 07 de agosto de 2008, lo siguiente: el Capítulo I, el Capítulo II, el Capítulo III, el Capítulo IV, el Capítulo V, los artículos 149, 150, 151 y 152 del Capítulo VI, el Capítulo VIII, los artículos 160, 161, 162, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173 y 174 del Capítulo IX, los artículos 175 y 176 del Capítulo X; y los artículos 177, 178, 178.1 y 180 del Capítulo XI”.

Con todas las disposiciones derogatorias realizadas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), el legislador unifica en el Título III, capítulo octavo y capítulo noveno del Código Orgánico Integral Penal las infracciones y contravenciones de tránsito.

LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

Según el jurista nacional Dr. Walter Guerrero Vivanco, haciendo una pequeña referencia histórica a la normativa de tránsito del Ecuador, expresa que: “La primera Ley de Tránsito de la República fue dictada el 18 de octubre de 1963, con la finalidad de juzgar todas las infracciones de tránsito efectuadas dentro del territorio de la República, las mismas que se dividían en delitos y contravenciones; que en dicho cuerpo legal se crearon los juzgados de tránsito, que administraban justicia en una sola audiencia oral de juzgamiento”.

Posteriormente se dictó la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, publicada en el Registro Oficial N° 1002 de agosto de 1996, misma que tenía algunos vacíos legales, que estaban considerados en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el Registro Oficial N° 398 de 07 de agosto del 2008.

Luego de aproximadamente veinte años de vigor, la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre de 1996, fue despuntada por la realidad nacional del tránsito, debido al inevitable avance tecnológico en la producción de vehículos, la construcción de nuevas carreteras, vehículos antiguos en mal estado, accidentes demográficos, entre otros factores convirtieron al tránsito ecuatoriano en un caos, produciendo de esta forma imprudencia, exceso de velocidad.

Además la ingesta de bebidas alcohólicas por parte de los conductores, causa hasta la actualidad un sin número de accidentes que han causado la muerte o lesionan leve o gravemente a miles de ciudadanos.

Lo que ha buscado la Ley de Tránsito en base de su normativa es la concientización

de la ciudadanía al momento de conducir un vehículo por cuanto existen muchos factores para que los accidentes de tránsito en las vías y carreteras ecuatorianas se ocasionen y muchas de ellas son causadas por el mismo conductor pues al no respetar la Ley de Tránsito, no respeta su propia vida.

REGLAMENTO A LA LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

Mediante Decreto Ejecutivo 1196, e inscrito en el Registro Oficial 731 del 25 de Julio del 2012, se introduce en el ámbito legal ecuatoriano el Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, esto de conformidad a lo estipulado en el numeral 13 del Art. 147, de la Constitución de la República del Ecuador donde estipula lo siguiente:

Son atribuciones y deberes de la Presidenta o Presidente de la República, además de los que determine la ley: “Expedir los reglamentos necesarios para la aplicación de las leyes, sin contravenirlas ni alterarlas, así como los que convengan a la buena marcha de la administración”.

Se define a reglamento como: “A la disposición metódica y de cierta amplitud que, sobre una materia, y a falta de ley o para complementarla, dicta un poder administrativo”. (OSSORIO, 2001).

El Reglamento indica de forma traslúcida y clara la forma de proceder ante la aplicación de la ley, sin embargo, esto no justifica la dureza ni la drasticidad de la misma.

Es entonces el reglamento el órgano legal conexo a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, conjuntamente con el Código Orgánico Integral Penal, la norma vigente que rige en materia de tránsito desde el 10 de agosto del 2014, esta fecha fue el inicio de cambios trascendentales en lo jurídico porque este código tiene como objetivo principal aplicar los principios constitucionales y de los instrumentos internacionales para evitar la vulneración de derechos humanos.

FOTO RADARES FIJOS

Los foto sensores (foto radares fijos), son dispositivos tecnológico de control de velocidad ubicados en las vías ecuatorianas los que permiten detectar a la velocidad que circula un vehículo a motor y por ende si dicho vehículo ha excedido los límites de velocidad establecidos por la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, estos dispositivos y equipos tecnológicos son los encargados de notificar de dicha infracción haciendo constar el día y la hora del cometimiento de la misma.

El Art. 6, de la Resolución N° 174-DIR-2013-ANT, hace referencia a la clasificación de los dispositivos o equipos tecnológicos para detectar las infracciones de tránsito de acuerdo a su ubicación.

Los sistemas, dispositivos y equipos de control de velocidad foto sensores o foto radares fijos como se los conoce, son equipos tecnológicos detectores de infracciones de tránsito que se encuentran situados en sitios o lugares definidos, asentados a una infraestructura de modo permanente, estos dispositivos fueron analizados por la Agencia Nacional de Tránsito para su funcionamiento.

CARACTERÍSTICAS

Una de las características fundamentales acerca de los foto sensores o detectores electrónicos (foto radares fijos) en la ciudad de Ambato, es que dicho dispositivo para el control de velocidad fue adquirido por una CONCESIÓN de prestación de servicio de registro y sanción de infracciones de tránsito a través de la implementación de un sistema integral, con dispositivos tecnológicos y servicios conexos, celebrado entre el GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DE AMBATO Y LA COMPAÑÍA SAFETY ENFORCEMENT SEGURIDAD VIAL S.A SAFENFORVIA el dieciséis de Abril del 2014. (ACCIÓN DE PROTECCIÓN, 2015).

Dentro de las características con los que cuenta el dispositivo tecnológico para el

control de velocidad, es que debe contar con una cámara digital de alta tecnología la misma que debe capturar imágenes de las placas en todas las condiciones climáticas y de luminosidad, el carril en el que se encontraba transitando en el momento de la infracción, la cámara debe contar con un flash configurable el mismo que debe capturar por lo menos tres imágenes el de la placa como ya lo mencione anteriormente y dos de ángulo amplio separados para demostrar que el vehículo se encontraba en movimiento. Los datos de la infracción deben contener el lugar donde se cometió dicha infracción la fecha, hora, número de carril, tiempo trascurrido entre las imágenes y la velocidad del vehículo.

Siendo un dispositivo tecnológico que ayuda al control de velocidad y detectar si un vehículo excede o no los límites de velocidad permitidos por la ley este dispositivo contiene una cámara fotográfica que capta las características del automotor como son color, placa, carril por el que circulaba sentido de circulación sea este norte sur, lo importante de este dispositivo es que emite la fotografía con la fecha, hora y velocidad que circulaba el vehículo infractor.

Estos dispositivos de control de velocidad han sido instalados en vías y carreteras con el fin de concientizar a los ciudadanos a que conduzcan con precaución, respetando los límites de velocidad y con ello evitar siniestros en las carreteras del País en general.

“Los foto sensores (foto radares) son cámaras que se activan cuando un vehículo excede el límite de velocidad permitido en el Reglamento para la aplicación de la Ley de Tránsito, este dispositivo para el control de velocidad cuentan con un sensor que determina automáticamente el carril en el que el vehículo infractor está circulando, y a su vez proporciona imágenes en el que se registra la fecha y hora, número de imagen, tipo de vehículo, límite de velocidad, foto del conductor, ubicación donde cometió la infracción, entre otra información que certifica la veracidad de la contravención cometida” (FOTO RADARES- MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS, 2015)

APROBACIÓN Y HOMOLOGACIÓN DE LAS CÁMARAS DE CONTROL DE VELOCIDAD POR LA AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO

Para la aprobación y homologación de los dispositivos de control de velocidad implementados en las vías y carreteras ecuatorianas la agencia nacional de tránsito y los gobiernos autónomos descentralizados, este último asumieron el control, planificación y regulación del tránsito dentro de sus límites territoriales mediante mandato constitucional y de conformidad con lo que dispone el Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización.

Mediante Resolución N° 174-DIR-2013-ANT; firmada el 26 de diciembre del 2013, se resuelve crear el REGLAMENTO DE HOMOLOGACIÓN, USO Y VALIDACIÓN DE SISTEMAS, DISPOSITIVOS Y EQUIPOS TECNOLÓGICOS PARA DETECCIÓN Y NOTIFICACIÓN DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO, el mismo que tiene como objeto crear condiciones específicas para el adecuado funcionamiento de los dispositivos y equipos tecnológicos utilizados para detectar y notificar las infracciones de tránsito por medios tecnológicos de acuerdo con lo estipulado en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

De conformidad con los Arts. 8 y 9, de la presente resolución se puede manifestar que la homologación de los dispositivos y equipos tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito, es facultad de la máxima autoridad de la Agencia Nacional de Tránsito, el mismo que será el encargado de aprobar y autorizar el debido funcionamiento de estos dispositivos tecnológicos de conformidad con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

Las contravenciones de tránsito detectadas por medios electrónicos, se registran automáticamente y con ello se puede tener constancia de las imágenes emitidas por el dispositivo de control de velocidad las mismas que contarán con la fecha y la hora en la que se ejecutó dicha contravención de tránsito.

Las imágenes capturadas por los dispositivos y equipos tecnológicos para el control de infracciones de tránsito debidamente homologados y calibrados servirán como

medio de prueba según lo establecido por el Art. 4, de la Resolución antes mencionada.

LÍMITES Y RANGOS MODERADOS DE VELOCIDAD

El irrespeto a la Ley de Tránsito ha ocasionado que las vías y carreteras de nuestra ciudad y por ende las del Ecuador se vean teñidas de sangre, por cuanto el exceso de velocidad ha generado que en País se aplique leyes rigurosas para sancionar este tipo de contravención, la misma que ha sido una de las principales causas de mortalidad en los últimos años.

Como consecuencia de la falta de responsabilidad que los conductores deben asumir frente al volante ha creado una polémica social debido a que los peatones, motociclistas y ciclistas han sido los principales afectados, muchos de ellos no le han podido ganar la batalla a la muerte y han perecido al ser producto de un accidente de tránsito.

Los límites de velocidad a los que un vehículo debe transportar son claros y específicos dentro del Reglamento a la Ley de Tránsito y si como conductores acatáramos al pie de la letra lo estipulado en la ley, evitaríamos graves accidentes que no solo dejan pérdidas materiales, sino que también pérdidas humanas y evitaríamos de igual manera pérdidas económicas en vista de que nos tocaría pagar una sanción pecuniaria por exceso de velocidad.

El capítulo IV del Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, hace referencia a los límites de velocidad a los que se debe transitar en las vías y carreteras del País, siendo también una de las facultades de los Gobiernos Autónomos Descentralizados los encargados de establecer los límites máximos de velocidad dentro su jurisdicción territorial.

En el Art. 191 de presente Reglamento estipula lo siguiente: “Los límites máximos y rangos moderados de velocidad vehicular permitidos en las vías públicas, con excepción de trenes y autocarriles, son:”

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 y Rangos de Velocidad.

Fuente: R.L.O.T.T.T.S.V.

Elaboración: Gladys Elizabeth Chacha Caiza.

Este cuadro indica los diferentes límites de velocidad y los distintos rangos moderados a los que se puede circular en el territorio nacional, para evitar incurrir en una contravención de tránsito por exceso de velocidad tipificada en la actualidad en el Código Orgánico Integral Penal dentro de los Arts. 386, numeral 3 y 389, numeral 6. También se debe tener en cuenta que los GADs municipales en coordinación con la Agencia Nacional de Tránsito puede estipular nuevos límites de velocidad para un mayor control y sobre todo resguardar la seguridad de los niños y personas de la tercera edad y personas con discapacidad.

En el sector urbano el límite de velocidad es de 50km/h y el rango moderado es de 50 a 60 Km/h; si la mayoría de transportista respetaran este límite de velocidad se evitaría muchos accidentes de tránsito debido a que si un conductor excede los 50km/h y atropella a un peatón este tendría más posibilidades de quedar con algún traumatismo producto del golpe o incluso de morir.

A medida que un conductor irrespete la ley y exceda con los límites de velocidad, este debe ser consciente que las probabilidades de que exista un siniestro automovilístico son muy altas y que las consecuencias podrían ser fatales.

En el Ecuador al estipular los límites de velocidad dentro del Reglamento para la aplicación de la Ley de Tránsito, se ha buscado que se respete a plenitud los límites de velocidad y a través de la aplicación de los foto sensores (foto radares fijos), han logrado conseguir que se reduzca la velocidad y se ha dado prioridad a la seguridad vial.

UBICACIÓN DE LOS FOTO SENSORES DE VELOCIDAD (FOTO RADARES FIJOS) EN LA CIUDAD DE AMBATO.

A finales del 2014, la ciudad de Ambato implementa ocho foto sensores de velocidad (foto radares fijos), ubicados de norte a sur especialmente en lugares estratégicos con mayor índice de accidentabilidad como lo indica el mapa siguiente, a través de esta implementación se ha logrado detectar un sin número de contravenciones de tránsito por exceso de velocidad, debido a que el irrespeto a los límites de velocidad ha sido una de las principales causas de accidentes de tránsito.

Si bien es esencial mencionar que los foto sensores de velocidad (foto radares fijos) son dispositivos tecnológicos de última tecnología que funcionan en condiciones de iluminación precaria y pueden ser usadas en varias condiciones atmosféricas.

MAPA DE UBICACIÓN DE FOTO-SENSORES DE VELOCIDAD EN LA CIUDAD DE AMBATO



Gráfico No. 5 Ubicación de Foto Radars Ambato.

Fuente: GAD Municipal Ambato

Elaboración: Gladys Elizabeth Chacha Caiza.

A inicio del 2016, las multas emitidas por tres de los ocho foto sensores (foto radares) causaron malestar en la ciudadanía por consiguiente el GADMA, se vio en la obligación de suspender su funcionamiento para realizar una adecuada calibración en los equipos y posteriormente ser reubicados. Los tres foto sensores de velocidad suspendidos el 24 de febrero del 2016, por Cabildo ambateño fueron trasladados, desde el sector el Pisque ubicado frente a la Escuela de Formación de Soldados al norte de la ciudad de Ambato fue trasladado a la avenida Indoamérica frente a la

gasolinera América, desde Huachi el Belén ubicado al sur de la ciudad, a la avenida Atahualpa (Huachi Chico) a 200 metros de cementos Holcin y desde la Universidad Uniandes vía a Baños, a la avenida Bolivariana e Hipócrates ingreso al barrio la Universal.

Estos tres dispositivos tecnológicos utilizados para detectar el exceso de velocidad en la ciudad de Ambato fueron instalados dentro del perímetro rural donde el límite de velocidad era de 70km/h, pero la inadecuada calibración en estos tres foto sensores provocaron que se emitan multas a los conductores que excedían los 50km/h, tal como se lo realiza en la zona urbana de la ciudad.

Cabe recalcar que el Gobierno Autónomo Descentralizado de la ciudad de Ambato, al asumir la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito dentro de su jurisdicción, tiene la facultad para determinar los límites de velocidad, mas no para modificar el valor las multas establecidas en el Código Orgánico Integral Penal, esta facultad es exclusiva de la Asamblea Nacional.

Considerando la Resolución No. 006-CNC-2012 del Consejo Nacional de Competencias. En el Art. 3, de la presente resolución establece los modelos de gestión los mismos que por su experiencia para el desempeño en sus funciones están divididos en tres grandes grupos, de modelos de gestión de igual manera el Art. 4, establece que a los Gobiernos Autónomos Descentralizados y con ello el de Ambato, le otorgan competencia para planificar, regular y controlar el tránsito dentro de su jurisdicción cantonal.

Es así que en base a las competencias emitidas por la Constitución de la República, y a través de la Resolución mencionada con anterioridad el Municipio de Ambato, ha sabido acatar esta disposición, a través de la Dirección de Tránsito, Transporte y Movilidad.

Con esta referencia es primordial explicar que el GADMA, trabaja en el control mientras que la sanción está dispuesta por mandato legal en el Código Orgánico Integral Penal, Art. 386 donde determina: “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 (366 dólares) y reducción de diez puntos en su licencia de conducir cuando exceda el rango moderado de velocidad”. Dicho cuerpo legal fue expedido por el pleno de la Asamblea Nacional pero se debe aclarar que la contravención de tránsito captada por un detector de velocidad (foto radar fijo) se sanciona solo con pena pecuniaria de conformidad como lo establece el Art. 238 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

En consecuencia dando cumplimiento a las disposiciones legales donde el Ilustre Municipio de Ambato asume las competencias de planificar, regular y controlar el tránsito, Ambato cuenta con ocho sensores (foto radares fijos) ubicados de acuerdo al mapa anterior, y estos dispositivos como se había mencionado su función es detectar las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad y a su vez hacer la respectiva notificación.

La instalación de estos dispositivos magnéticos se ha realizado previo a un estudio de los lugares donde iban a ser instalados y colocando la debida señalética para que no existan dificultades en lo posterior.

CONTRAVENCIÓN

El tratadista Guillermo Cabanellas (*Cabanellas, 1998, pág. 360*). Define el término contravención como: “La falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Trasgresión 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 ” (CABANELLAS, 1998).

En el ámbito jurídico una contravención es un término utilizado para dar a conocer al ciudadano o ciudadana de un acto en contra de lo que establece la ley, es así en lo

que en la actualidad y de acorde al tema de estudio cuando hablamos de una contravención por la aplicación de foto sensores fijos (foto radares fijos), se da a entender que si una persona incurre en dicha contravención de tránsito detectada por medios electrónicos y a su vez tipificado en el Código Orgánico Integral Penal, será sancionado acorde a la ley y en lo que en derecho se aplique tomando en cuenta que la ley se aplica en igualdad para todos.

“Al hablar de las contravenciones nos referimos al irrespeto a la ley, al código de convivencia, que nos imponemos nosotros mismos por necesidad de regular el comportamiento de los miembros del conglomerado social. En el catálogo de las infracciones las contravenciones tienen el más bajo nivel de gravedad, mereciendo por lo general sanciones únicamente de carácter pecuniario, sin ser necesaria la pena de privación de libertad, a excepción de ciertos casos, aplicándose por lo mismo, sanciones como asistencia ante un autoridad cada determinado tiempo, trabajo comunitario, labor social, etc.”
(Syllabus-Contravenciones de Tránsito, 2013)

La falta de respeto a la ley provoca el cometimiento de una contravención, catalogado como lo más leve es verdad pero se estaría incumpliendo con lo que está prescrito en la ley, irrespetando lo que el legislador ha plasmado en una normativa para que la ciudadanía de cumplimiento.

Si bien es cierto las contravenciones de tránsito reveladas por medios electrónicos y que a su vez en este trabajo de investigación sería por la aplicación de foto sensores fijos los mismos que tiene como fin sancionar a los conductores que irrespetan la ley, conductores que al exceder los límites de velocidad permitidos para el tránsito, éstos están faltando a lo que legalmente está normado por la ley.

Las contravenciones de tránsito hoy en día en el Ecuador se sanciona de tres maneras la primera, que sería de orden administrativa como es la disminución de puntos en la respectiva licencia de conducir, la segunda, es de forma pecuniaria es decir por la aplicación de una multa, y la tercera, es la pena privativa de libertad la misma que se cumple en los centros de rehabilitación social.

Cuando un conductor incurre en una contravención de tránsito detectada por foto sensor, éste es notificado el mismo momento de la infracción, mediante llamada telefónica, mensaje de texto a su teléfono celular o a su respectivo correo electrónico, datos que son proporcionados por el propietario del vehículo al momento de la respectiva matriculación vehicular.

De conformidad con lo antes estipulado, se ha tomado medidas para controlar y sancionar a dicha contravención, instalando en diferentes carreteras y vías del País, foto sensores fijos, mismos que emiten fotografías que constituye la única prueba con la cual se juzga al contraventor, así el Código Orgánico Integral Penal, en su Art. 453, hace referencia a la finalidad de la prueba.

Art. 453.- FINALIDAD.- “La prueba tiene como finalidad llevar a la o al juzgador al convencimiento de los hechos y circunstancias materia de la infracción y la responsabilidad de la persona procesada”

DE LAS CONTRAVENCIONES DETECTADAS POR MEDIOS ELECTRÓNICOS.

“Las contravenciones de tránsito detectadas por medios electrónicos y/o tecnológicos, y en el que no haya sido posible determinar la identidad del conductor, la sanción se aplicará al propietario del vehículo.

Esta sanción será exclusivamente de carácter pecuniario y corresponderá a la establecida en la infracción cometida” Art. 238, del Reglamento a la Ley de Tránsito.

Una contravención de tránsito detectado por un dispositivo y equipo tecnológico es sancionado de forma pecuniaria con la implementación de una multa, es así como se está sancionando a las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad detectados por foto sensores sean estos fijos o móviles, pues estos medios electrónicos como determina el artículo anterior captan imágenes específicas del vehículo infractor las misma que sirven como prueba para al momento que el juzgador dicta sentencia.

NOTIFICACIÓN

La notificación de una contravención de tránsito detectada por dispositivos tecnológicos como son los foto sensores (foto radares), ésta se realizará como lo establece el Art. 238, inciso tercero del Reglamento a la Ley de Tránsito, a través de llamada telefónica, mensaje de texto, a su teléfono celular y a través de correo electrónico, estos datos son proporcionados por el dueño del vehículo en la revisión y control de tránsito para la respectiva matrícula vehicular.

El Art. 19, del REGLAMENTO DE HOMOLOGACIÓN, USO Y VALIDACIÓN DE SISTEMAS, DISPOSITIVOS Y EQUIPOS TECNOLÓGICOS PARA DETECCIÓN Y NOTIFICACIÓN DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO, es concordante a lo que dispone el Reglamento para la aplicación de la Ley de Tránsito en lo que se refiere a la notificación la misma que se realizará a través de los datos obtenidos el día de la última revisión vehicular.

IMPUGNACIÓN DE LAS CONTRAVENCIONES DETECTADAS POR MEDIOS ELECTRÓNICOS.

El inciso tercero del Art. 238, del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece:

“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”

Esto a su vez en concordancia con el Art. 644, del Código Orgánico Integral Penal, en el cual prescribe que se podrá impugnar en el término de tres días contados a partir de la citación ante autoridad competente. Y de darse el caso en que el contraventor no impugne dicha citación se entenderá que dicha contravención ha sido aceptada y lo que ocasionaría el pago de la respectiva multa.

SANCIÓN

La sanción establecida para este tipo de contravenciones de tránsito detectado por foto radar fijo se encuentra estipulado en el Código Orgánico Integral Penal en los Arts. 386 y 389 dependiendo si el exceso de velocidad fue dentro o fuera del rango moderado de velocidad concordante a lo estipulado en el Reglamento en materia de tránsito.

“Art. 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”.

Con relación a lo que dispone este artículo en una contravención de tránsito detectada por foto sensores fijos sólo se aplicará la sanción pecuniaria (366 dólares), tomando en cuenta que la multa se la aplicará al dueño del vehículo que ha excedido los límites de velocidad fuera del rango moderado establecido en el Reglamento a la Ley de Tránsito.

“Art. 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”.

De acuerdo a este artículo la multa a pagar es de ciento nueve dólares con ochenta centavos (109.80 centavos), por cuanto se le sanciona con el treinta por ciento de un salario básico unificado del trabajador, por exceder los límites de velocidad dentro del rango moderado establecido en la ley.

DERECHO COMPARADO

El Distrito Metropolitano de Quito, una vez que ha asumido con responsabilidad las competencias emitidas por la Constitución de la República, ha decidido crear la Ordenanza Metropolitana N° 0445, creada después de haber aceptado las

atribuciones que el Consejo Nacional de Competencia en Resolución 006-CNC-2012, emitió.

El Consejo Nacional de Competencia Resolución 006-CNC-2012, en su Art.1, resuelve.- “Transferir la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados y municipales del país, en los términos establecidos en la presente resolución”.

En conformidad a esta norma legal donde concede competencias a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos como Municipales en el Art. 18, también se puede encontrar otras competencias en relación al tránsito que deben ser manejadas estrictamente con responsabilidad.

El numeral 2 del Art. 19, de la presente Resolución también establece:

“En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, las siguientes actividades de gestión. 2.- Recaudar directamente los valores causados por multas e infracciones, en materia de transporte terrestre en el ámbito de sus competencias”.

De acuerdo a todas estas atribuciones concordante a las demás que le confieren el Art. 57, literal a), y 87, literal a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, y el Art. 8, de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito, ha decidido expedir “LA ORDENANZA METROPOLITANA N° 0445 QUE REGULA EL PROCEDIMIENTO DE SANCIÓN DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO COMETIDAS EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, DETECTADAS POR MEDIOS O DISPOSITIVOS TECNOLÓGICOS”.

Esta ordenanza metropolitana tiene como objeto regular el procedimiento que debe seguir el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito respecto de las

contravenciones de tránsito detectadas automáticamente mediante la utilización de medios o dispositivos tecnológicos de control de tránsito para su posterior registro, trámite y sanción; con el fin de desincentivar comportamientos lesivos en el tránsito y minimizar los riesgos de accidentes en el espacio público, incrementando los niveles de seguridad y convivencia ciudadana entre todos los administrados.

Esta ordenanza fue discutida y aprobada en dos debates, en sesiones del 15 de agosto y 26 de septiembre de 2013.

DESARROLLO DE LA VARIABLE DEPENDIENTE

DERECHO CONSTITUCIONAL A LA DEFENSA

CONSTITUCIÓN DEL ECUADOR 2008

La actual Constitución surge por la necesidad de amparar los derechos de las personas frente a los poderes públicos y principalmente frente al régimen económico, establecer como meta principal la protección de los derechos fundamentales y no dar una característica de primordial al carácter patrimonial.

La Constitución de la República del Ecuador, es un conjunto de normas que trae consigo derechos y obligaciones las mismas que se convertirán en el centro modular dentro la aplicación de justicia, pues la Constitución del 2008, ha dejado atrás toda forma de vulneración de los derechos fundamentales y ésta a su vez trae consigo un cambio radical en el modelo de justicia porque todo debe regirse a la protección de los derechos constitucionales y a su cumplimiento.

La Constitución por ordenamiento jerárquico dentro de la supremacía constitucional es la que se encuentra en la cima de las demás leyes, siendo así que la Constitución como lo establece el Art. 424, es la norma suprema y prevalecerá ante cualquier otro de ordenamiento jurídico pues esta norma está por encima de cualquier ley orgánica, ordinaria, reglamento o resolución, en si se encuentra en la cúspide del poder jurídico.

Es importante señalar que la Constitución abre un preámbulo entre el legislador, el Estado y el pueblo más aun nuestra Carta de Montecristi, al ser una norma que busca el bienestar y el buen vivir de los ciudadanos, a través de normas sustantivas como son los derechos fundamentales, este cuerpo legal garantiza el goce efectivo de los mismos.

La Constitución de Montecristi sin duda alguna es de superioridad jerárquica que incorpora lo prescrito por el legislador, y al ser una norma legal de importancia jurídica su aplicación debe ser directa y obligatoria, pues es así que el juzgador al momento de dictar su veredicto final en el conocimiento de una causa debe regirse a lo estipulado en la Constitución garantizando derechos y obligaciones.

DERECHO CONSTITUCIONAL

Concepto:

De conformidad con lo que expresa Guillermo Cabanellas, en su Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, Derecho Constitucional 1998, es: “Rama del derecho político, que comprende las leyes fundamentales del Estado referentes a la forma de gobierno, los derechos y deberes de los individuos y la organización de los poderes públicos”.

De esta forma se percibe que los ciudadanos deben respetar y acatar lo que la Constitución y la ley dispone, pues en un Estado constitucional de derechos se buscará un nuevo panorama de justicia el mismo que velará por el cumplimiento de los derechos y garantías establecidas en la Constitución y en los Convenios Internacionales de Derechos Humanos, de igual manera se garantizará el buen manejo del debido proceso.

El Art. 83, de la Constitución establece los deberes y responsabilidades de los ecuatorianos y ecuatorianas, y el numeral 1, del mencionado artículo dispone lo siguiente: “Acatar y cumplir la Constitución, la ley y las decisiones legítimas de autoridad competente”.

Al referirse a ecuatorianos y ecuatorianas, este artículo hace referencia a todos los ciudadanos que viven en el País, por cuanto acatar y cumplir la Constitución, las leyes y las decisiones legítimas de autoridad competente, es responsabilidad de todos, debido a que, si no se cumple con lo estipulado en la Constitución norma suprema de ordenamiento jurídico, no se podría tampoco hablar de derechos, en vista de que estos serían los primeros en vulnerarse.

GARANTÍAS BÁSICAS DEL DEBIDO PROCESO

Concepto de Garantía

Las garantías son técnicas mediante las cuales se asegura y se da cumplimiento a los derechos fundamentales de las personas, proporcionando actuación a una obligación del derecho subjetivo, amparando a todos los seres humanos que sean detenidos y aquellos que son víctimas del poder punitivo.

El ilustre tratadista Guillermo Cabanellas define a las garantías constitucionales como: “El conjunto de declaraciones, medios y recursos con que los textos constitucionales aseguran a todos los individuos o ciudadanos el disfrute y ejercicio de los derechos públicos y privados fundamentales que se les reconocen”.

Las garantías básicas del debido proceso son un conjunto de técnicas que garantizan el cumplimiento eficaz de los derechos básicos de los ciudadanos, de forma inmediata, equitativa y de igualdad procurando la correcta aplicación del debido proceso.

EL DEBIDO PROCESO

El debido proceso es la garantía constitucional que protege o resguarda a los ciudadanos para que el cumplimiento efectivo de sus derechos se dé en cualquier etapa del procedimiento.

El debido proceso es aquel que se debe seguir para asegurar los derechos y las

garantías de las partes en un procedimiento jurídico. Es la forma y la manera como se debe actuar procesal y jurídicamente. El debido proceso al ser un derecho constitucional tiene la misma jerarquía que los demás derechos que la Constitución contempla.

El debido proceso al ser una garantía para la protección de los derechos de los ciudadanos, busca una justicia adecuada e imparcial, procurando garantizar que se cumplan los derechos constitucionales, por cuanto no hay que olvidar que el Ecuador al ser un Estado constitucional de derechos que garantiza el buen vivir de todos sus habitantes.

El debido proceso en la actualidad va a ser susceptible de aplicación para todos los operadores de justicia, para los profesionales del derecho en sí para todos los que en las leyes y la verdadera administración de justicia creemos, es por lo cual me atrevo a citar las palabras del Dr. Luis Cueva Carrión:

“Para entender esta categoría jurídica hay que escribirla al revés, el (proceso debido). Esto significa que, el debido proceso, es aquel que se debe seguir para asegurar los derechos y las garantías de las partes en un procedimiento jurídico. Esta es la forma y la manera como se debe actuar procesal y jurídicamente”. (CARRIÓN, 2013)

Con la aplicación de todo lo que abarca el debido proceso lo único y lo más importante que se busca en un procedimiento jurídico son resultados justos, imparciales y equitativos.

Es así que el debido proceso como derecho constitucional en la Constitución consta en el Título II, denominado: “Derechos”, Capítulo VIII: dentro de los Derechos de Protección.

El debido proceso al ser un derecho constitucional funciona de manera universal en todo el sistema judicial y puede ser pedido por cualquier ciudadano que se considere afectado o vulnerado sus derechos.

Se puede mencionar que el debido proceso obliga al juez a buscar la verdadera esencia de problema causa de litigio, buscar la verdad desde lo más profundo de las cosas para que al exterior solo provenga lo real, y al momento de impartir justicia sea basado en lo veraz y con la debida aplicación de la ley.

DERECHO A LA DEFENSA

Cuando hablamos del derecho a la defensa debemos enfocarnos claramente a que este derecho es una garantía del debido proceso que la Constitución protege celosamente.

Guillermo Cabanellas define al derecho a la defensa así: “Facultad otorgada a cuantos, por cualquier concepto, intervienen en las actuaciones, para ejercer, dentro de las mismas, las acciones y excepciones que, respectivamente, pueden corresponderles como actores o demandados; ya sea en el orden civil como en el criminal, administrativo o laboral”.

El derecho a la defensa es el pilar fundamental en el que se desarrolla el debido proceso, este derecho de es de vital importancia como garantía constitucional, por lo cual el legislador, el Estado y el juzgador debe protegerlo para evitar que una persona se quede en la indefensión dentro de un proceso jurídico.

El derecho a la defensa es de gran importancia por cuanto este nace en la constitución y abarca un conjunto de garantías esenciales para la aplicación de una verdadera justicia permitiendo al actor o acusado defenderse en cualquier etapa procesal.

NORMA LEGAL DEL DERECHO A LA DEFENSA

En un País constitucional de derechos, es imposible pasar por alto o vulnerar un derecho que es la base fundamental de un proceso judicial, el Art. 76, numeral 7, es claro y preciso al establecer que el derecho a la defensa contará con un conjunto de garantías para su cumplimiento.

En el Art. 76, numeral 7, literal a), de la Carta de Montecristi, encontramos un derecho importante dentro de la aplicación de justicia: “Nadie podrá ser privado del derecho a la defensa en ninguna etapa o grado del procedimiento”.

Todo ciudadano tiene que hacer pleno uso de sus derechos constitucionales, sobre todo cuando se ve implicado en un procedimiento judicial, por cuanto tiene derecho a defenderse en cualquier etapa de procedimiento.

Toda persona tiene que buscar los mecanismos de defensa que más le favorezca, pues el derecho a la defensa es un derecho legítimo e irrenunciable y su aplicación debe ser oportuna y libre.

El derecho a la defensa es aplicado por cualquiera de las partes procesales y de darse el caso que una de ellas no cuente con abogado patrocinador, la defensoría pública está en la obligación de asistirle gratuitamente con el fin de que no se quede en indefensión.

Art. 191.-“La Defensoría Pública es un órgano autónomo de la Función Judicial cuyo fin es garantizar el pleno e igual 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”.

Para garantizar los derechos de los ciudadanos que no cuente con un abogado patrocinador la defensoría pública será la encargada de asistirle legalmente durante todo el proceso judicial de forma gratuita, eficaz y oportuna procurando así garantizar el óptimo cumplimiento de los derechos de los ciudadanos.

Con el fin de proteger el derecho a la defensa que posee un ciudadano el Art. 451, del Código Orgánico Integral Penal determina:

“La Defensoría Pública garantizará el pleno e igual acceso a la justicia de las personas, que por su estado de indefensión o condición económica, social o

cultural, no pueden contratar los servicios de una defensa legal privada, para la protección de sus derechos. La o el defensor público no podrá excusarse de defender a la persona, salvo en los casos previstos en las normas legales pertinentes. La Defensoría Pública asegurará la asistencia legal de la persona desde la fase de investigación previa hasta la finalización del proceso, siempre que no cuente con una o un defensor privado. La persona será instruida sobre su derecho a elegir otra u otro defensor público o privado. La o el juzgador, previa petición de la persona, relevará de la defensa a la o al defensor público, cuando sea manifiestamente deficiente”.

En el amparo de los derechos de los ecuatorianos, ecuatorianas y de los extranjeros domiciliados en el Ecuador la Defensoría Pública, es el principal organismo de la Función Judicial, que tiene como objetivo asesorar y orientar jurídicamente, a los ciudadanos que necesiten sus servicios laborales, proporcionando una defensa en base a los principios de inmediación y celeridad, garantizando el derecho que tiene una persona a acceder a la gratuidad de la justicia.

Así también el Art. 452, con el fin de garantizar el derecho a la defensa estipula:

“La defensa de toda persona estará a cargo de una o un abogado de su elección, sin perjuicio de su derecho a la defensa material o a la asignación de una o un defensor público. En los casos de ausencia de la o el defensor elegido y desde la primera actuación, se contará con una un defensor público previamente notificado. La ausencia injustificada de la o el defensor público o privado a la diligencia, se comunicará al Consejo de la Judicatura para la sanción correspondiente”.

Si no existe una defensa adecuada no se puede hablar de justicia, debido a que toda persona tiene derecho a defenderse desde el inicio del proceso hasta la finalización del mismo, tomando en cuenta que si una persona no cuenta con los recursos necesarios para contratar un defensor particular, se le asignara un profesional del derecho de la Defensoría Pública, el cual le asistirá legalmente en todas las etapas del procedimiento garantizando el pleno acceso a la justicia.

El Dr. Luis Cueva Carrión en su obra doctrinaria El Debido Proceso al referirse al derecho a la defensa determina: “El derecho a la defensa se materializa mediante la libre actuación de las partes en el proceso; a través de la presentación de pruebas, de alegaciones y de los recursos legales, sin obstáculo ni limitación alguna”. (CARRIÓN, 2013)

Lo que busca el derecho a la defensa es que ninguna persona se quede en indefensión, cuando se vulnera este derecho se está negando la posibilidad de que una persona pueda ser oída, pueda fundamentar lo que manifiesta a través de pruebas las mismas que deben ser valoradas por el Juez al momento de su resolución.

CUERPOS LEGALES QUE PROTEJEN EL DERECHO A LA DEFENSA

Como lo manifestamos anteriormente el derecho a la defensa se encuentra prescrito en nuestra Constitución norma suprema que se encuentra en la cúspide de todas las demás leyes.

Art. 76 de la Constitución de la República del Ecuador establece: “En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas:

Art. 76 numeral 7.- El derecho de las personas a la defensa incluirá las siguientes garantías:

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

El derecho a la defensa al contar con todas estas garantías que plasmadas en la Constitución de la República son de aplicación directa, por parte de cualquier operador de justicia o responsable del derecho, es sin duda alguna el pilar fundamental en todo procedimiento, este derecho universal es para todos y aplicado en igualdad, es un derecho irrenunciable porque el derecho a la defensa con todas sus garantías dentro de un proceso jurídico es de vital importancia como lo es el alba

para dar inicio a un amanecer, así es este derecho que desde el inicio de todo procedimiento debe ser tomado en cuenta.

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

El tiempo que se le debe dar para la preparación de la defensa es otro punto importante, la persona imputada no podrá por ningún motivo presentarse a juicio inmediatamente sin haberle proporcionado el tiempo, y los medios necesarios para preparar su defensa dentro de los medios utilizados para la defensa del imputado pueden ser foto copias del proceso que se sigue en su contra, por cuanto esto va acorde a la ley.

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

Si la justicia como lo ordena la Constitución de la República es igual para todos de la misma manera se debe escuchar a las dos partes intervinientes en un litigio para que cada una de ellas puedan rendir su testimonio en relación con los hechos.

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

Si bien es cierto en este literal se da importancia al principio de publicidad, es menester determinar que la defensa técnica de cada una de las partes podrá solicitar copias sean estas simples como certificados de todas las actuaciones realizadas dentro del proceso

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

En base a lo mencionado esta garantía deberá cumplirse como lo determina la ley, debido a que por ningún motivo una persona podrá ser forzada a declarar sin la presencia de su abogado defensor quien será el encargado de asesorarle legalmente sobre sus derechos constitucionales.

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

Si en un procedimiento judicial se encuentre involucrado una persona que no entienda los idiomas reconocidos por la constitución, el estado es el obligado principal para designar a un traductor o interprete para que dé a conocer a dicha persona de las actuaciones que se realizaran dentro del proceso.

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

Toda persona tiene derecho a ser asistido por un abogado defensor de su confianza y de ser el caso que no cuente con los recursos necesarios para contratar sus servicios profesionales el Estado le designará un defensor público, para que le asesore legalmente y se cumpla con una de las garantías del debido proceso.

- h) Presentar de forma verbal o escrita las razones o argumentos de los que se crea asistida y replicar los argumentos de las otras partes; presentar pruebas y contradecir las que se presenten en su contra.

Las partes tienen derecho a presentar las pruebas necesarias de las que se crean asistidos con el fin de llegar al convencimiento del juzgador.

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

Ninguna persona podrá ser juzgada dos veces por la misma causa esto hace referencia al principio NON BIS IN IDEM el cual es una expresión latina que significa “no dos veces por lo mismo”.

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

El perito es el encargado de investigar sobre los hechos de acorde a su especialidad, lo que le diferencia del testigo el cual rendirá su versión de lo que haya visto o escuchado pero los dos rendirán su versión ante el juez bajo las penas de perjurio o falso testimonio por faltar a la verdad.

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

El juez es el competente para juzgar a una persona imputada en un proceso judicial y tiene que regirse a lo que manda la constitución y la ley garantizando los derechos humanos y el cumplimiento de las garantías básicas del debido proceso.

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

La motivación son los fundamentos de hecho y de derecho en los cuales el juzgador se basó para llegar a una conclusión y poder así emitir su fallo, resolución o sentencia.

- m) Recurrir el fallo o resolución en todos los procedimientos en los que se decida sobre sus derechos.

De conformidad con lo que señala este literal se entiende que de aquí nace el derecho de impugnar el fallo o resolución ante una instancia superior con el fin de que otro administrador de justicia se pronuncie aceptando o revocando la resolución emitida por el juez que conoció el proceso en primera instancia.

LEY ORGÁNICA DE GARANTÍAS JURISDICCIONALES Y CONTROL CONSTITUCIONAL

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

1. Debido proceso.- En todo procedimiento constitucional se respetarán las normas del debido proceso prescritas en la Constitución y en los instrumentos internacionales de derechos humanos.
2. Aplicación directa de la Constitución.- Los derechos y garantías establecidas en la Constitución y en los instrumentos internacionales de derechos humanos, serán de directa e inmediata aplicación por y ante cualquier servidora o servidor público, administrativo o judicial, de oficio o a petición de parte”.

Al hacer un análisis el mencionado artículo de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, se puede entender que en todo procedimiento se debe velar por el fiel cumplimiento del debido proceso y la aplicación directa de nuestra Constitución, para salvaguardar no solo el derecho a la defensa sino todos los derechos que tiene una persona.

En todas las leyes normas y convenios internacionales garantistas de derechos de los ciudadanos, lo que prevalece como parte fundamental es la aplicación directa del debido proceso, procurando con ello que los derechos constitucionales no queden sólo en palabras sino que se dé cumplimiento solo así se dará una verdadera aplicación de justicia.

CONVENCIÓN AMERICANA SOBRE DERECHOS HUMANOS O PACTO DE SAN JOSÉ 1.969.

Los Tratados y Convenios Internacionales, dentro de la jerarquía de las leyes tienen el mismo valor que la Constitución, es por ello que para el presente trabajo de investigación acerca del derecho a la defensa es menester plasmar lo que en ellos se establece:

Artículo 8. Garantías Judiciales

“1. Toda persona tiene derecho a ser oída, con las debidas garantías y dentro de un plazo razonable, por un juez o tribunal competente, independiente e imparcial, establecido con anterioridad por la ley, en la sustanciación de cualquier acusación penal formulada contra ella, o para la determinación de sus derechos y obligaciones de orden civil, laboral, fiscal o de cualquier otro carácter.

La Convención Americana de Derechos Humanos al estipular las garantías judiciales, busca el respeto y cumplimiento de las garantías mínimas del debido proceso, las cuales se deben aplicar sin menospreciar ninguna de ellas, debido a que son el pilar fundamental para la obtención de una justicia equitativa y justa.

2. Toda persona inculpada de delito tiene derecho a que se presuma su inocencia mientras no se establezca legalmente su culpabilidad. Durante el proceso, toda persona tiene derecho, en plena igualdad, a las siguientes garantías mínimas:

Mientras no se compruebe la responsabilidad y la materialidad de la acción nadie puede ser declarado culpable de los hechos que se le imputan, la inocencia del acusado se presumirá siempre y cuando mediante pruebas debidamente obtenidas se demuestre lo contrario.

a) Derecho del inculpado de ser asistido gratuitamente por el traductor o

intérprete, si no comprende o no habla el idioma del juzgado o tribunal;

El objetivo de este derecho es sin duda alguna es velar por el fiel cumplimiento de los derechos y garantías de las persona, por cuanto si una persona a la que se le ha imputado un delito no entiende el idioma en el que se le está juzgando es obligación del Estado asignar gratuitamente a una persona especializada para que traduzca las actuaciones que se realizan desde el inicio del proceso.

b) Comunicación previa y detallada al inculpado de la acusación formulada;

Este derecho es primordial dentro de todo proceso jurídico debido a que el procesado tendrá la oportunidad de conocer la acusación formulada en su contra, y con ello podrá realizar su defensa técnica.

c) Concesión al inculpado del tiempo y de los medios adecuados para la preparación de su defensa;

Con el fin de garantizar el derecho a la defensa este literal otorga dos elementos importantes como son el tiempo necesario para la preparación de la defensa y los medios adecuados para poder defenderse de lo que se le imputa.

d) Derecho del inculpado de defenderse personalmente o de ser asistido por un defensor de su elección y de comunicarse libre y privadamente con su defensor;

El derecho a defenderse consiste también a que el imputado o procesado puede hacerlo por sí mismo o a su vez tiene la facultad para decidir y contratar un abogado particular el mismo que será el encargado de su defensa técnica en cualquier etapa del proceso.

e) Derecho irrenunciable de ser asistido por un defensor proporcionado por el Estado, remunerado o no según la legislación interna, si el inculpado no se defendiere por sí mismo ni nombrare defensor dentro del plazo

establecido por la ley;

El contar con un abogado defensor desde el inicio del proceso es otra de las garantías básicas del debido proceso y de las garantías judiciales consagradas en este convenio internacional, por cuanto al no existir un abogado particular o de la confianza del imputado la defensoría pública está obligada a asistirle legalmente, de forma ágil, eficaz y oportuna para el cumplimiento de sus derechos y obligaciones.

- f) Derecho de la defensa de interrogar a los testigos presentes en el tribunal y de obtener la comparecencia, como testigos o peritos, de otras personas que puedan arrojar luz sobre los hechos;

El derecho a presentar pruebas de descargo para contradecir todo lo que se haya presentado en su contra es legal, de esta manera el imputado no quedará en indefensión frente a las pruebas emitidas por la contraparte y podrá hacer uso de su derecho a la réplica.

- g) Derecho a no ser obligado a declarar contra sí mismo ni a declararse culpable.

Este derecho no es solo garantizado por la Constitución de la República del Ecuador, lo es también por la Convención Americana de Derechos Humanos y su propósito es salvaguardar el derecho a no auto incriminarse.

- h) Derecho de recurrir del fallo ante juez o tribunal superior.

Toda persona tiene derecho a que se conozca en segunda instancia un proceso en el cual su fallo o resolución no lo considere satisfactorio, con el fin de que en segunda instancia un tribunal de superior jerarquía se pronuncie con respecto al fallo o resolución emitida por el juez de primera instancia.

Otras de las garantías que determina este artículo son:

3. La confesión del inculpado solamente es válida si es hecha sin coacción

de ninguna naturaleza.

4. El inculpado absuelto por una sentencia firme no podrá ser sometido a nuevo juicio por los mismos hechos.
5. El proceso penal debe ser público, salvo en lo que sea necesario para preservar los intereses de la justicia.

La Convención Americana de los Derechos Humanos abarca consigo el derecho a la defensa y sus garantías para su libre y oportuno cumplimiento, luego de hacer un análisis a lo que la Convención establece podemos darnos cuenta que la vulneración de un derecho universal obstaculiza el debido proceso, generando la vulneración de las garantías fundamentales para la aplicación de una defensa apropiada.

La violación de un derecho no debe ser justificado por ningún medio por que la ley se la debe aplicar bajo el principio de igualdad para todos. De acuerdo con las garantías establecidas en el artículo anterior el derecho a la defensa debe ser aplicado en forma literal, debido a que todos tienen derecho a defenderse y salvaguardar su inocencia si fuese el caso.

EFICACIA PROBATORIA

Cuando el medio de prueba violenta a las garantías constitucionales, genera ineficacia probatoria, ineficacia que se extenderá a todas aquellas pruebas que de acuerdo con las circunstancias del caso, no hubiesen podido ser obtenidas sin la violación de tales garantías

El Art. 76, numeral 4 de la Constitución de la República del Ecuador, determina: “Las pruebas obtenidas o actuadas con violación de la Constitución o la ley no tendrán validez alguna y carecerán de eficacia probatoria”.

“La eficacia probatoria no tiene efecto en los procesos legales cuando las pruebas

obtenidas o actuadas con violación de la Constitución o la ley no tendrán validez alguna, pudiendo ser inclusive calificadas como nulas por parte del juzgador dada la naturaleza con la que se habría actuado, con el fin de lograr fallos que perjudiquen o alteren la situación de una persona.

Esta disposición legal deberá ser tomada muy en cuenta por las autoridades judiciales al momento de resolver, antes de ello deberá hacerse una valoración de las pruebas, reconocer bajo cuales circunstancias fueron obtenidas y aportadas al proceso, y si las mismas han cumplido con un procedimiento previo que no haya violentado derechos constitucionales.

Es así que las pruebas obtenidas con violación a las normas constitucionales y legales no tendrán ningún valor legal, consiguientemente se deben observar y cumplir con los preceptos que se refieren a la práctica procesal de la prueba, considerada como parte fundamental de todo proceso en cuanto a su legitimidad y valor, pues solo la prueba debidamente actuada es decir aquella que se ha practicado de acuerdo a la ley, hace fe en un juicio". (SIMBALL, 2011)

Como se ha manifestado con anterioridad la aplicación de la prueba dentro de un procedimiento es un mecanismo importante, mediante ella se podrá establecer el grado de responsabilidad del actor de un delito o de alguna contravención.

Cabe también mencionar que la prueba será sometida a una valoración por parte del Juez, el mismo que será el encargado de verificar la autenticidad de la misma debido a que la prueba, que se ha obtenido vulnerando la Constitución y las normas legales podrán ser anuladas pues las mismas carecerán de eficacia probatoria dentro de un proceso.

Las pruebas obtenidas de forma transparente sin perjudicar a nadie y aplicadas en un proceso judicial son las únicas armas con las que se podrá probar si el imputado es inocente o culpable del cometimiento de un delito, en vista de que toda persona es inocente hasta que se demuestre lo contrario.

DERECHO A LA SEGURIDAD JURÍDICA

Consiste en la aplicación correcta de las disposiciones contenidas en la Constitución, Instrumentos internacionales, leyes y demás normas jurídicas.

Art. 82 de la Constitución estipula: “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”. Este artículo tiene concordancia con el Art. 25, del Código Orgánico de la Función Judicial que establece: “Las juezas y jueces tienen la obligación de velar por la constante, uniforme y fiel aplicación de la Constitución, tratados internacionales de derechos humanos, los instrumentos internacionales ratificados por el Estado y las leyes y demás normas jurídicas”.

Tomando en cuenta que se vive en un Estado constitucional de derechos donde por encima de todo se tiene que respetar la Constitución y los demás tratados y convenios que garanticen la protección de los derechos humanos derechos universales que protegen a cada uno de los ciudadanos ecuatorianos, dando el mismo trato, y la misma importancia a todos los principios y derechos, los mismos que son inalienables, irrenunciables, indivisibles, interdependientes y de igual jerarquía, por lo tanto al igual que los derechos la ley se aplica en igualdad para todos.

HIPÓTESIS

HIPÓTESIS ALTERNA

La aplicación de foto radares fijos incide en el derecho constitucional a la defensa.

HIPÓTESIS NULA

La aplicación de foto radares fijos no incide en el derecho constitucional a la defensa.

SEÑALAMIENTO DE LAS VARIABLES

VARIABLE INDEPENDIENTE

La aplicación de foto radares fijos.

VARIABLE DEPENDIENTE

El derecho constitucional a la defensa.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN

En el presente trabajo de investigación realizaremos un enfoque cuali- cuantitativo, por cuanto es importante realizar una exploración, donde los datos proporcionados sean verídicos para así analizar de forma clara y precisa el problema planteado y obtener respuestas favorables dentro de un análisis estadístico que tiene relación con lo cuantitativo y característicos de acuerdo al tema de estudio, tomando en cuenta que estos dos enfoques son importantes para la realización del trabajo de investigación.

- Cualitativo. - Al realizar una investigación guiándonos en este enfoque ayudará a conocer las características de tema de estudio y el conocimiento que la población tiene sobre la aplicación de foto sensores (foto radares fijos) en las carreteras y vías ecuatorianas y de manera principal la aplicación de este sistema tecnológico dentro de las vías y carreteras de la ciudad de Ambato.
- Cuantitativo. - Esta característica lo toma porque al realizar una investigación basándose en datos y cifras numéricas se va a realizar la tabulación de cada uno de los resultados obtenidos dentro de la investigación.

MODALIDAD BÁSICA DE LA INVESTIGACIÓN

En este trabajo se aplicará los siguientes tipos de investigación que nos ayudarán a obtener resultados fehacientes y confiables sobre el tema de estudio.

BIBLIOGRÁFICA O DOCUMENTAL

La investigación se basa en esta modalidad porque para llegar a un conocimiento

profundo del tema de estudio hay que basarse en distintos cuerpo legales como son: Constitución de la República del Ecuador, Código Orgánico Integral Penal, Convención Americana de Derechos Humanos, Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, Concesión realizada entre el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal Ambato y la empresa Safety Enforcement Seguridad Vial S.A, SAFENFORVIA, empresa encargada de la instalación mantenimiento y calibración de los foto sensores, Reglamento de Homologación, Uso y Validación de Sistemas, Dispositivos y Equipos Tecnológicos para Detección y Notificación de Infracciones de Tránsito, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial y su respectivo Reglamento, entre otros documentos y textos que ayudaran a la realización de este trabajo.

INVESTIGACIÓN DE CAMPO

Esta investigación es de campo debido a que se realizará en instituciones públicas relacionadas con tránsito, transporte y seguridad vial las que proporcionarán los datos necesarios para el cumplimiento efectivo del proyecto de investigación.

La investigación se la realizará mediante un diálogo directo con los profesionales entendidos en la materia como son:

- 1.- El Presidente de la comisión de tránsito del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal Ambato,
- 2.- El señor Juez “A” de la Unidad Judicial de Tránsito con Sede en la ciudad de Ambato a través de entrevistas con su respectivo instrumento como es la guía de observación y
- 3.- Los abogados penalistas en el libre ejercicio en la ciudad de Ambato mediante una encuesta con su respectivo cuestionario, después de haber realizado toda la investigación necesaria y de haber recabado su conocimiento, experiencia acerca del tema se podrá plantear una posible solución al tema y así evitar que se siga vulnerando el derecho a la defensa por la detección y notificación de contravenciones de tránsito por foto sensores (foto radares fijos).

NIVEL O TIPO DE INVESTIGACIÓN

INVESTIGACIÓN APLICADA

La investigación es aplicada puesto que se pone en práctica los conocimientos obtenidos dentro de la investigación. En el tema de estudio la aplicación de foto sensores o detectores electrónicos (foto radares fijos), como ya se conoce son dispositivos o equipos tecnológicos debidamente homologados y calibrados para su funcionamiento y el derecho constitucional a la defensa, derecho universal contemplado en la Constitución de la República, Tratados y Convenios Internacionales garantistas de derechos los mismos que son de aplicación directa en inmediata.

INVESTIGACIÓN DESCRIPTIVA

Mediante este tipo de investigación se puede aplicar encuestas, entrevista mediante una guía de observación, y con ello la investigadora relacionará directamente a las personas que será el eje principal para el desarrollo perfecto de su trabajo. Dentro de esta investigación se aplicará las técnicas suficientes para relacionar a los entendidos en el tema de investigación y también obtener resultados verídicos.

ASOCIACIÓN DE VARIABLES

Este tipo de investigación tiene como objetivo analizar como la presencia de la una variable incide en el comportamiento de la otra, y a su vez dar una posible solución al problema planteado.

POBLACIÓN Y MUESTRA

POBLACIÓN

“Es un conjunto de elementos que poseen una característica. En el proceso investigativo la población corresponde al conjunto de referencia sobre el cual se va a

desarrollar la investigación o estudio”. (POBLACIÓN y MUESTRA, 2010)

En consecuencia, la población es un conjunto de personas que serán unidades de observación en el presente trabajo investigativo, los cuales van a ser los principales implicados con el tema de estudio.

Para la investigación se ha seleccionado una población determinada, para lo cual se tomó referencias del Colegio de Abogados de la ciudad de Ambato, para saber el número exacto de abogados penalista en el libre ejercicio, el Juez “A” de La Unidad Judicial de Tránsito con Sede en la ciudad de Ambato y el Presidente de la Comisión de Tránsito de la ciudad de Ambato.

UNIDADES DE OBSERVACIÓN	TOTAL DE LA POBLACIÓN
Juez “A” de la Unidad Judicial de Tránsito con sede en la ciudad de Ambato. (Entrevista)	1
Presidente de la Comisión de Tránsito Transporte y Movilidad de la ciudad de Ambato. (Entrevista)	1
Abogados penalistas en el libre ejercicio (Encuesta)	820
Total	822

Cuadro No. 2 Población

Fuente: investigador

Elaboración: Gladys Elizabeth Chacha Caiza

MUESTRA

En el campo estadístico la muestra es el subconjunto de casos o individuos de una población.

“La muestra es un subconjunto fielmente representativo del total de la población por cuanto el número que compone la muestra es totalmente confiable y para obtenerlo debemos recurrir a su cálculo”. (POBLACIÓN y MUESTRA, 2010)

En si la muestra nos permite obtener un resultado reducido del total de la población a investigarse.

Para obtener la muestra aplicaremos la siguiente formula:

Datos:

$$n = \frac{Z^2 p \cdot q \cdot N}{Z^2 \cdot p \cdot q + N \cdot e^2}$$

n= Tamaños de la muestra

N= Tamaños de la población = 820

p= Probabilidad de éxito 50% = 0,5

q= Probabilidad de fracaso 50% = 0,5

Z= Nivel de confiabilidad = 95% = 1,96

e= error de muestreo 5% = 0,05

Fórmula para obtener la muestra

$$n = \frac{(1.96)^2(0.5)(0.5)(820)}{(1.96)^2(0.5)(0.5) + (820)(0.05)^2}$$

$$n = \frac{787.528}{3.0104}$$

$$n = 262$$

UNIDADES DE OBSERVACIÓN	POBLACIÓN	MUESTRA
Juez “A” de la Unidad Judicial de Tránsito con sede en la ciudad de Ambato. (Entrevista)	1	1
Presidente de la Comisión de Tránsito Transporte y Movilidad de la ciudad de Ambato. (Entrevista)	1	1
Abogados penalistas en el libre ejercicio (Encuesta)	820	262
TOTAL	822	264

Cuadro No. 3 Muestra

Fuente: investigador

Elaboración: Gladys Elizabeth Chacha Caiza.

El total de la población es de 820 abogados penalistas, pero con la aplicación de la fórmula anterior se ha podido obtener la muestra del total de abogados penalistas de la ciudad de Ambato dando como resultado un total de 262, a los cuales se realizará la encuesta con el fin de adquirir conocimientos en base a la realidad del problema.

OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

VARIABLE INDEPENDIENTE: LA APLICACIÓN DE FOTO RADARES FIJOS

CONCEPTO	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMS	TÉCNICA INSTRUMENTAL
<p>Los foto sensores (foto radares fijos) son dispositivos tecnológicos de control de velocidad ubicados en las vías ecuatorianas los que permiten detectar a la velocidad que circula un vehículo a motor y por ende si dicho vehículo ha excedido los límites de velocidad establecidos en el Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, estos dispositivos y equipos tecnológicos son los encargados de notificar de dicha infracción haciendo constar el día y la hora del cometimiento de la misma.</p>	<p>Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial</p> <p>Código Orgánico Integral Penal</p>	<p>-Conocimiento de la aplicación de foto sensores (foto radares)</p> <p>-Sanción por exceder los límites de velocidad</p>	<p>¿Tiene Usted conocimiento de la aplicación de foto sensores (foto radares fijos) para el control de velocidad en la ciudad de Ambato?</p> <p>¿Conoce usted la sanción establecida en el Código Orgánico Integral Penal cuando excede los límites de velocidad?</p> <p>¿Sabe usted los límites de velocidad establecidos por la ley?</p>	<p>Encuesta</p> <p>Instrumento: Cuestionario</p> <p>Entrevista instrumento: Guía de Entrevista</p>

Cuadro No. 4 Operacionalización de la Variable Independiente.

Fuente: Capítulo II

Elaboración: Gladys Elizabeth Chacha Caiza

VARIABLE DEPENDIENTE: DERECHO CONSTITUCIONAL A LA DEFENSA

CONCEPTO	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMS	TÉCNICA INSTRUMENTAL
<p>La Constitución de la República del Ecuador reconoce el derecho a la defensa, derecho fundamental que asiste a todo demandado, o procesado, y al defensor, para comparecer en juicio, en todas las etapas del proceso y en sus instancias, para articular de forma libre la prueba, los alegatos y las impugnaciones necesarias hasta obtener justicia. El derecho a la defensa aglomera un sin número de garantías que facilitan el cumplimiento eficaz y oportuno del Debido Proceso.</p>	<p>Constitución de la República del Ecuador</p> <p>Debido Proceso</p>	<p>Derecho Constitucionales</p> <p>Derecho a la defensa</p>	<p>¿Conoce usted qué es un derecho constitucional?</p> <p>¿Está usted de acuerdo que la notificación de una contravención de tránsito detectada por foto sensor (foto radar fijo) se realice por medios tecnológicos como correo electrónico, llamada telefónica o mensaje de texto?</p> <p>¿Considera conveniente que el Municipio opte por otros mecanismos para la notificación de las contravenciones detectadas por foto sensor (foto radar fijo)?</p>	<p>Encuesta</p> <p>Instrumento: Cuestionario</p> <p>Entrevista</p> <p>Instrumento: Guía de Entrevista</p>

Cuadro No. 5 Operacionalización de la Variable Dependiente.

Fuente: Capítulo II

Elaboración: Gladys Elizabeth Chacha Caiza

TÉCNICAS E INSTRUMENTOS

Encuesta

Es un medio de investigación que se utilizará como instrumento y desarrollo del cuestionario que se ha estructurado en la recolección de información, a lo cual los informantes responderán por escrito a preguntas de carácter cerrado que centralizan hechos y aspectos que son indispensables analizar para extraer las diferencias que poseen las variables.

La entrevista

La entrevista es la técnica mediante la cual se recopila la información, planteando al informante una conversación profesional, con la que obtiene criterios personales de ámbito profesional así como juicios y recomendaciones de quienes serán entrevistados, mismos que son especialistas en alguna materia determinada.

Validez y Confiabilidad

Validez

Según HERRERA E Luis y otros (2004) “Un instrumento de recolección es válido. Cuando mide de alguna manera demostrable aquello que trata de medir, libre de distorsiones sistemáticas”. (TÉCNICAS e INSTRUMENTOS, 2014)

En ciencias sociales es recomendable cuantificar entonces el contenido del instrumento de investigación usado, más allá de las cifras que se obtengan.

Confiabilidad

Según HERRERA E Luis y otros (2004) “Una Medición es confiable o segura cuando aplicada repetidamente a un mismo individuo o grupo o al mismo tiempo por investigadores diferentes, proporciona resultados iguales o parecidos. La

determinación de la confiabilidad consiste, pues, en establecer si las diferencias de resultados se deben a inconsistencias en la medida”. (TÉCNICAS e INSTRUMENTOS, 2014)

Entonces, hay confianza en la medición de los resultados cuando estos tienen cierta similitud, de lo cual se obtendrá el respectivo análisis y conclusión.

PLAN DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN

No.	PREGUNTAS BÁSICAS	
1	¿Para qué?	Para alcanzar los objetivos de la investigación.
2	¿De qué personas o sujetos se sujetará esta investigación?	1.- El Presidente de la comisión de tránsito del GAD Municipal Ambato, 2.- El señor Juez “A” de la Unidad Judicial de Tránsito con Sede en la ciudad de Ambato 3.- Los abogados penalistas en el libre ejercicio en la ciudad antes mencionada.
3	¿Sobre qué aspectos?	La aplicación de foto sensores (foto radares fijos).
4	¿Quién?	Investigadora: Gladys Elizabeth Chacha Caiza.
5	¿Cuándo?	Año 2016
6	¿Dónde?	Instituciones y diferentes sectores de la ciudad de Ambato.
7	¿Cuántas veces?	2 veces. Un piloto y otra definitiva
8	¿Qué técnicas de recolección de datos utilizará en la presente investigación?	Encuesta, entrevista.
9	¿Con qué?	Cuestionario – Guía de entrevista

Cuadro No. 6 Plan de recolección de información.

Fuente: Operacionalización de Variables

Elaboración: Gladys Elizabeth Chacha Caiza

PLAN DE PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN

Para analizar y procesar la información se procesará de la siguiente manera:

Pasos Previos a la Recolección de Datos

- Acudir a la Unidad Judicial de Tránsito con Sede en la ciudad de Ambato, con el objeto de ir al lugar del problema, y dialogar con el Señor Juez “A” de la Unidad Judicial antes indicada para conocer los problemas que ocasiona la aplicación de foto sensores (foto radares fijos) en el derecho a la defensa de igual manera acudiré a la Municipalidad de Ambato para dialogar con el señor Presidente de la Comisión de Tránsito Transporte y Movilidad para obtener información bajo que normativa legal se aplicaron los foto radares en la ciudad de Ambato.
- Además establecer un acuerdo con las autoridades del Complejo Judicial de la ciudad de Ambato para en lo posterior poder efectuar las entrevistas y las encuestas dentro de las instalaciones de esta institución.

Recolección de Datos

- Para proceder a la recolección de datos se aplicarán dos técnicas la encuesta y la entrevista, y a su vez los instrumentos correspondientes la guía de entrevista y cuestionario respectivamente, para esto se les dará previamente tanto a los Abogados penalistas en el libre ejercicio como a las autoridades de las instituciones antes mencionadas la explicación necesaria.

PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN

- Una vez que se hayan realizado las entrevistas y encuestas se procederá a realizar la respectiva tabulación y consecuentemente el análisis e interpretación de datos lo que nos llevará a comprobar la hipótesis, y llegar a las conclusiones correspondientes del presente trabajo de investigación.

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Resulta de manera importante para proceder con el desarrollo de esta investigación, justificar la información que ha sido recolectada hasta el momento en cuanto al tema de investigación “LA APLICACIÓN DE FOTO RADARES FIJOS Y EL DERECHO CONSTITUCIONAL A LA DEFENSA”, por el motivo que toda esta información permitirá la comprobación de las hipótesis que se ha planteado validar el modelo teórico propuesto en el capítulo anterior.

ESTRUCTURA DE LA ENCUESTA Y ENTREVISTA

Tomando en consideración el objeto de la presente investigación, se procedió con el desarrollo de la encuesta la misma que ha sido dirigida a los Abogados penalistas en libre ejercicio del cantón Ambato, por cuanto al ser estas personas profesionales preparadas y conocedoras del derecho son ellas las personas idóneas para contestar todas las dudas respecto al tema tratado, de la misma manera se realizó la entrevista a los dos funcionarios públicos como son: Dr. Kléver Pazmiño, Juez “A” de la Unidad Judicial de Tránsito con sede en la ciudad de Ambato y al Dr. Nelson Guamanquispe Presidente de la Comisión de Tránsito Transporte y Movilidad de la ciudad de Ambato, se considera apreciable la información brindada por parte de los mismos por cuanto será de gran utilidad para el desarrollo del presente trabajo investigativo.

TABULACIÓN, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

En el presente trabajo investigativo se extrajo la muestra de la población la misma que es:

n = 262 población de los abogados penalistas de la ciudad de Ambato.

A continuación se presenta los resultados obtenidos de acuerdo a las respectivas preguntas realizadas.

ENCUESTA

1.- ¿Es usted o algún miembro de su familia propietario de un vehículo?

Análisis: De los encuestados 249 responden que SI esto equivale al 95%, mientras que 13 abogados responden que NO y esto equivale al 5% dando un resultado de 262 abogados penalistas en el libre ejercicio encuestados que da un total del 100% como se evidencia de mejor manera en el gráfico siguiente.

Interpretación: La mayoría de los abogados penalistas en el libre ejercicio manifiesta que si posee el o uno de los miembros de su familia un vehículo, lo que quiere decir que al poseer un vehículo ellos están conscientes de la sanciones establecidas en la Ley de Tránsito.

OPCIONES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	249	95%
NO	13	5%
TOTAL	262	100%

Cuadro No. 7 Pregunta N° 1

Fuente: Encuesta

Elaboración: Gladys Elizabeth Chacha Caiza



Gráfico No. 6 Pregunta N° 1

Fuente: Encuesta

Elaboración: Gladys Elizabeth Chacha Caiza.

2.- ¿Tiene Usted conocimiento de la aplicación de foto sensores (foto radares fijos) para el control de velocidad en la ciudad de Ambato?

Análisis: De los Abogados penalistas en el libre ejercicio profesional encuestados 262 dijo que Si, lo que corresponde al 100%, pues todos conocen sobre la aplicación de los foto sensores (foto radares) en la ciudad.

Interpretación: De conformidad con los resultados obtenidos en la encuesta todos dicen conocer que en la ciudad de Ambato se ha implementado este nuevo dispositivo de control de velocidad (foto sensor).

Opciones	Frecuencia	Porcentaje
Si	262	100%
TOTAL	262	100%

Cuadro No. 8 Pregunta N° 2

Fuente: Encuesta

Elaboración: Gladys Elizabeth Chacha Caiza

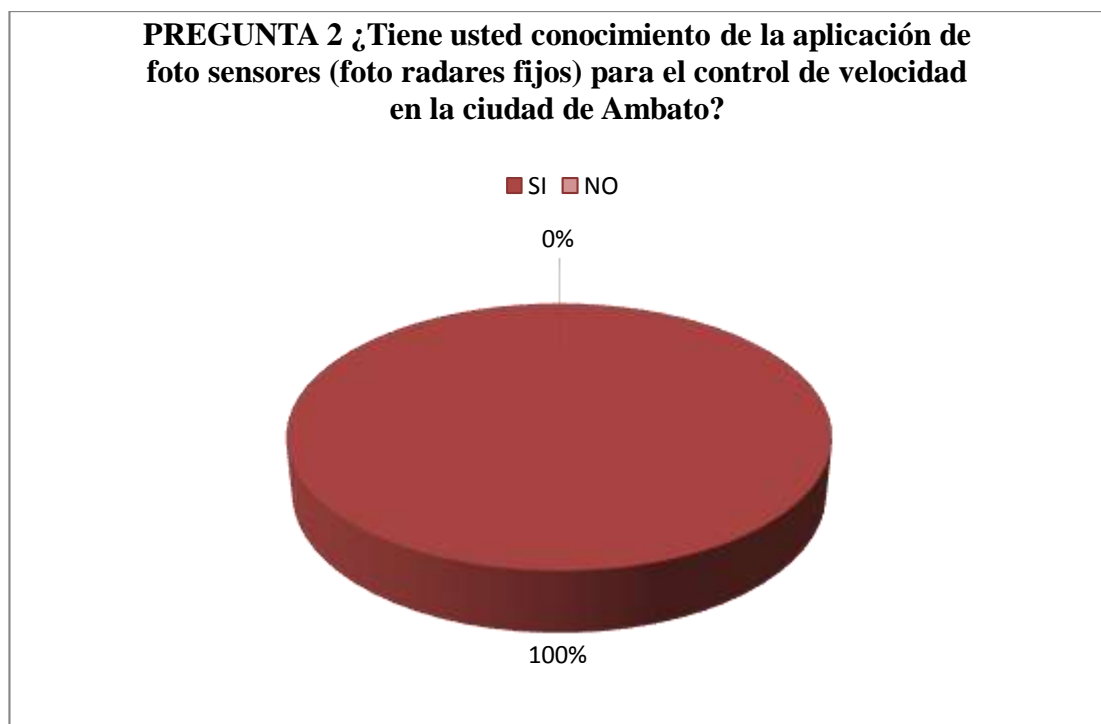


Gráfico No. 7 Pregunta N° 2

Fuente: Encuesta

Elaboración: Gladys Elizabeth Chacha Caiza

3.- ¿Está usted de acuerdo que la notificación de una contravención de tránsito detectada por foto sensor (foto radar) se realice por medios tecnológicos?

Análisis: En esta pregunta se puede observar que solo el 18% que viene hacer 47 personas encuestadas dicen estar de acuerdo con la notificación por medios tecnológicos, y el resto que a su vez es la mayoría con un total de 215 personas con un 82% dicen que no, que la notificación por medios tecnológicos no es la más adecuada que debería buscar otros mecanismos para la notificación de una contravención de tránsito.

Interpretación: Con el resultado obtenido se puede presenciar que la notificación de una contravención de tránsito por medios tecnológicos al dueño del automotor no es la más adecuada pues se ha dado casos donde el propietario del vehículo no se ha enterado y la multa incluso ha generado intereses.

OPCIONES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	47	18%
NO	215	82%
TOTAL	262	100%

Cuadro No. 9 Pregunta N° 3

Fuente: Encuesta

Elaboración: Gladys Elizabeth Chacha Caiza.

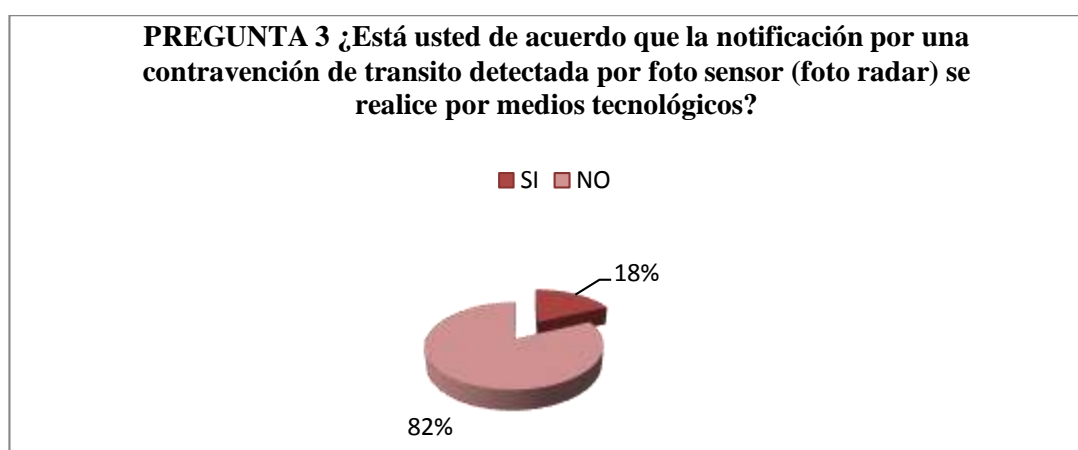


Gráfico No. 8 Pregunta N° 3

Fuente: Encuesta

Elaboración: Gladys Elizabeth Chacha Caiza.

4.- ¿Sabe usted los límites de velocidad establecidos por la ley?

Análisis: El 88% que viene hacer 231 abogados encuestados manifiesta conocer exactamente los límites de velocidad establecidos en el Reglamento General para la aplicación de la Ley de Tránsito, mientras que el 12% que a su vez es 31 abogados dicen conocer que en la ley está tipificado los límites de velocidad pero que no saben con exactitud.

Interpretación: La mayoría de nuestra población encuestada conoce los límites de velocidad establecidos en el Reglamento General para la aplicación de la Ley de Tránsito, pero en un porcentaje pequeño de nuestros encuestados manifiestan conocer la normativa pero no saben a cabalidad los límites de velocidad.

OPCIONES	FRECUENCIA	PORSENTAJE
SI	231	88%
NO	31	12%
TOTAL	262	100%

Cuadro No. 10 Pregunta N° 4

Fuente: Encuesta

Elaboración: Gladys Elizabeth Chacha Caiza.

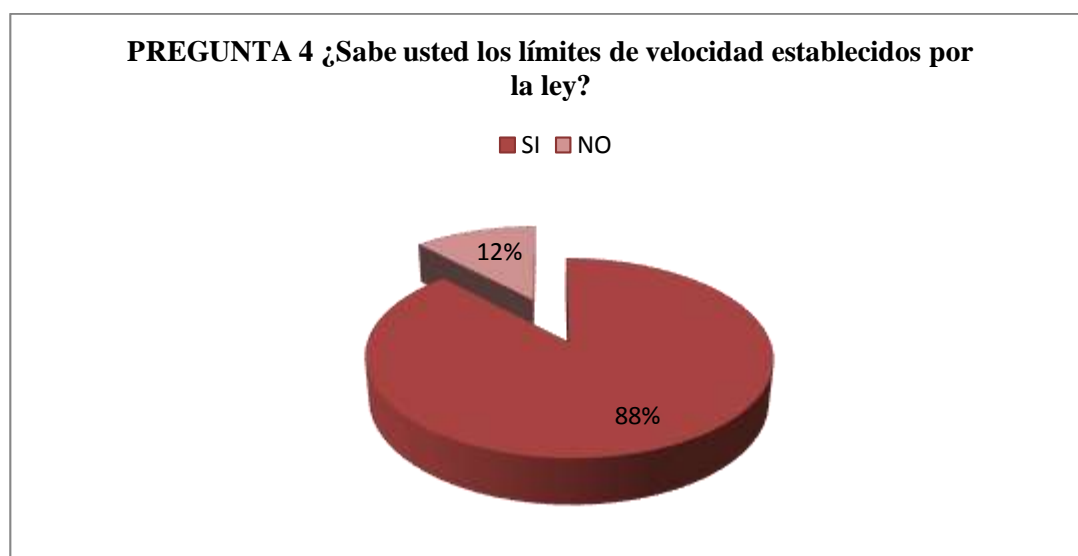


Gráfico No. 9 Pregunta N° 4

Fuente: Encuesta

Elaboración: Gladys Elizabeth Chacha Caiza.

5.- ¿Conoce usted la sanción establecida en el Código Orgánico Integral Penal cuando excede los límites de velocidad?

Análisis: De la encuesta realizada 233 personas que a su vez es el 89% dice conocer la sanción pecuniaria establecida en el Código mencionado la misma que es 366 dólares por exceder los límites de velocidad establecidos por la ley, el 11% restante que viene siendo 29 personas dice que no sabe cuánto mismo es la multa.

Interpretación: El Código Orgánico Integral Penal, es una norma de conocimiento público por lo cual la mayoría de nuestros encuestados conocen la multa aplicable para este tipo de contravención de tránsito.

OPCIONES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	233	89%
NO	29	11%
TOTAL	262	100%

Cuadro No. 11 Pregunta N° 5

Fuente: Encuesta

Elaboración: Gladys Elizabeth Chacha Caiza.

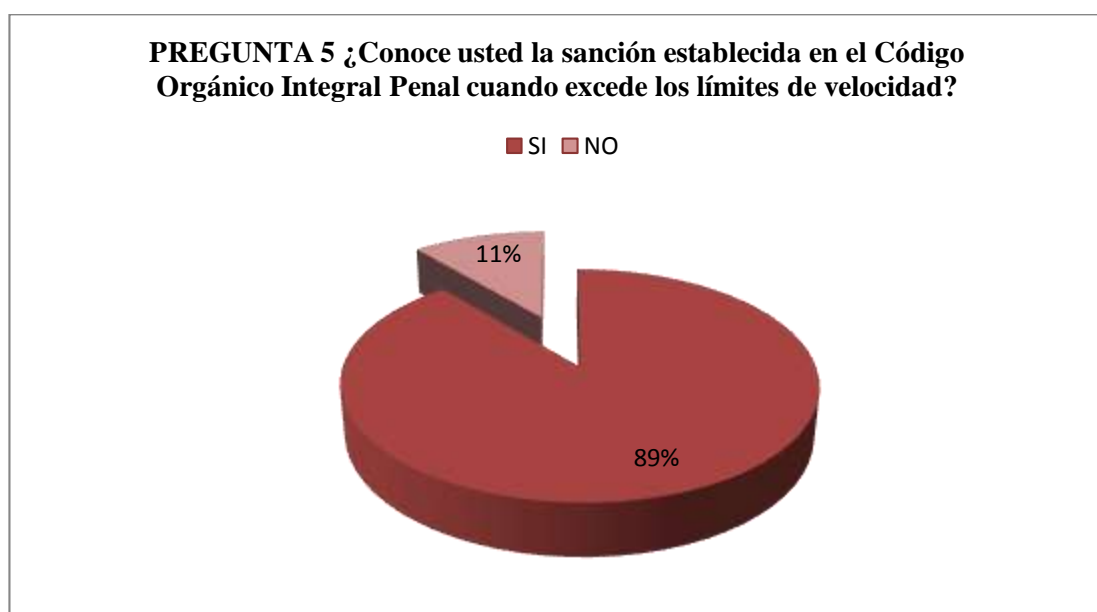


Gráfico No. 10 Pregunta N° 5

Fuente: Encuesta

Elaboración: Gladys Elizabeth Chacha Caiza.

6.- ¿Conoce usted que es un derecho constitucional?

Análisis: El 100% de los encuestados que dan un total de 262 abogados penalistas en el libre ejercicio dicen conocer perfectamente que es un derecho constitucional los mismos que deben ser aplicados de forma directa e inmediata.

Interpretación: El conocimiento de los derechos constitucionales es de vital importancia en un proceso judicial sólo así se evitará la vulneración de los mismos manifestaron nuestros encuestados.

OPCIONES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	262	100%
TOTAL	262	100%

Cuadro No. 12 Pregunta N° 6

Fuente: Encuesta

Elaboración: Gladys Elizabeth Chacha Caiza.

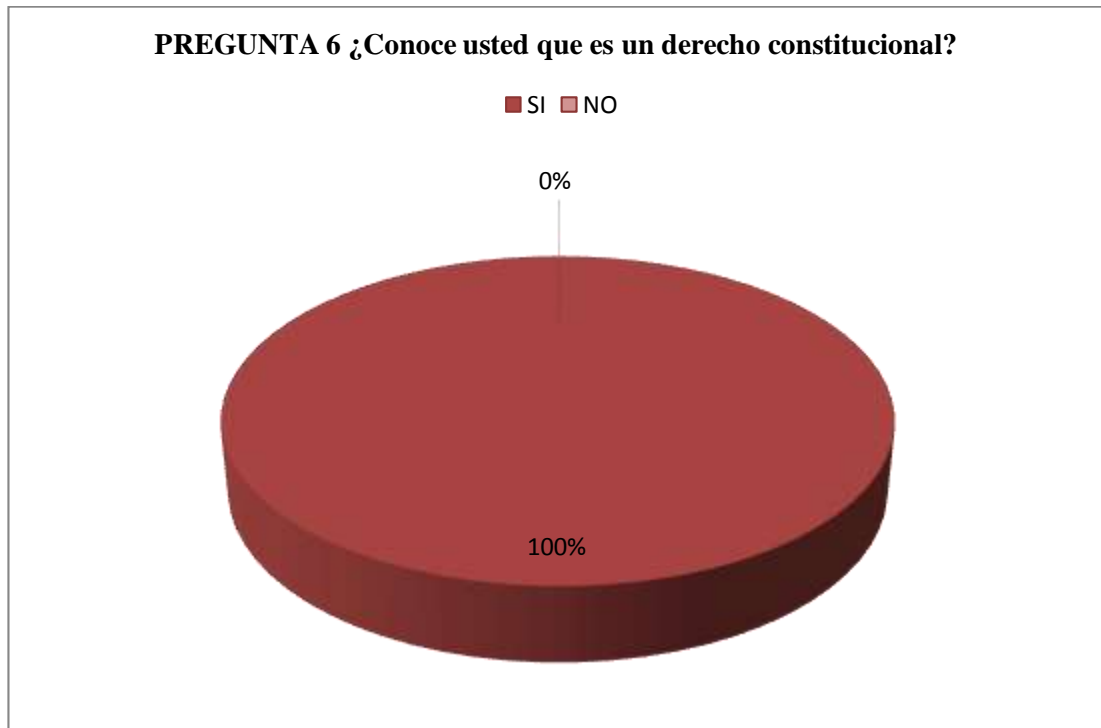


Gráfico No. 11 Pregunta N° 6

Fuente: Encuesta

Elaboración: Gladys Elizabeth Chacha Caiza.

7.- ¿Cree Usted que la falta de notificación de las contravenciones de tránsito detectadas por foto sensor (foto radares fijos) vulnera el derecho a la defensa del propietario del vehículo?

Análisis: El 100% de los encuestados que dan un total de 262 manifiestan que sí, que la falta de notificación deja en indefensión al propietario del automotor el mismo que al momento de la matrícula vehicular debe cancelar la multa que adeuda debido a que sin ello no puede realizar aquel trámite.

Interpretación: Con el resultado obtenido podemos verificar que la falta de notificación de las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad detectadas por foto sensores (foto radares fijos), si vulnera el derecho a la defensa, derecho constitucional de todo ciudadano.

Opciones	Frecuencia	Porcentaje
Si	262	100%
TOTAL	262	100%

Cuadro No. 13 Pregunta N° 7

Fuente: Encuesta

Elaboración: Gladys Elizabeth Chacha Caiza.

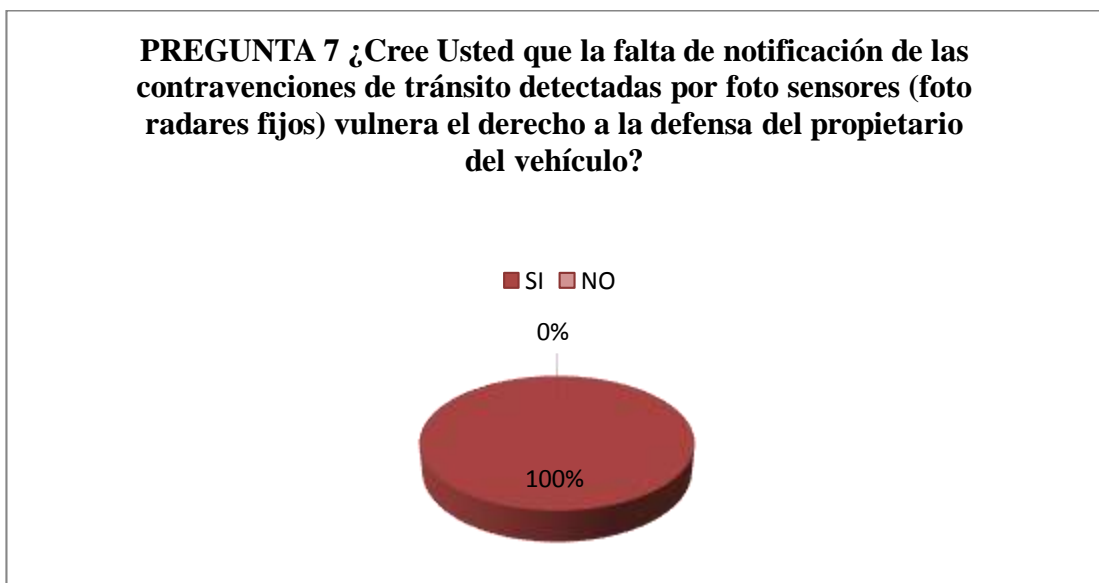


Gráfico No. 12 Pregunta N° 7

Fuente: Encuesta

Elaboración: Gladys Elizabeth Chacha Caiza.

8.- ¿Considera usted que la inconsistencia en la base de datos entre la ANT y DTTM, deja en indefensión al propietario del vehículo en una contravención de tránsito?

Análisis: De 262 encuestados el 68% que a su vez es 178 personas manifiestan que si, por cuanto al no existir concordancia en la base de datos los dueños de los vehículos no se van a enterar que tienen la multa y mucho menos van a poder hacer valer sus derechos, el 32% que viene siendo 84 encuestados dice que no, puesto que para poder multarles deben tener los datos del dueño del vehículo.

Interpretación: La mayoría de abogados penalistas creen que por esta falencia entre estas dos instituciones públicas es por lo que en una contravención de tránsito se vulnera el derecho a la defensa del propietario.

OPCIONES	FRECUENCIAS	PORCENTAJES
SI	174	68%
NO	83	32%
TOTAL	262	100%

Cuadro No. 14 Pregunta N° 8

Fuente: Encuesta

Elaboración: Gladys Elizabeth Chacha Caiza.

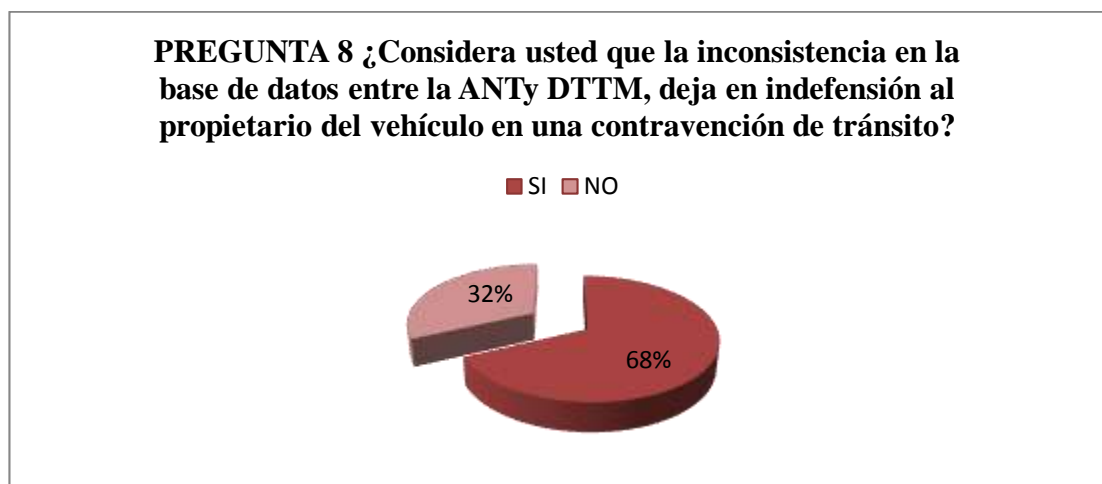


Gráfico No. 13 Pregunta N° 8

Fuente: Encuesta

Elaboración: Gladys Elizabeth Chacha Caiza.

9.- ¿Considera conveniente que el Municipio opte por otros mecanismos para la notificación de las contravenciones detectadas por foto sensores (foto radares fijo)?

Análisis: El 86 % de los abogados penalistas encuestados que dan un total de 225 expresan se debería notificar al presunto infractor con otros mecanismo establecidos en la ley no sólo por medios tecnológicos, pero 37 abogados de los encuestados que a su vez es el 14% manifiesta no porque en el Reglamento a la Ley de Tránsito establece que se debe notificar como lo están haciendo.

Interpretación: En su gran mayoría consideran que la notificación por medios electrónicos o tecnológicos no es la mejor manera que se debe buscar otros medios para la notificación y el presunto infractor podrá hacer valer su derecho al debido proceso.

OPCIONES	FRECUENCIAS	PORCENTAJES
SI	225	86%
NO	37	14%
TOTAL	262	100%

Cuadro No. 15 Pregunta N° 9

Fuente: Encuesta

Elaboración: Gladys Elizabeth Chacha Caiza.

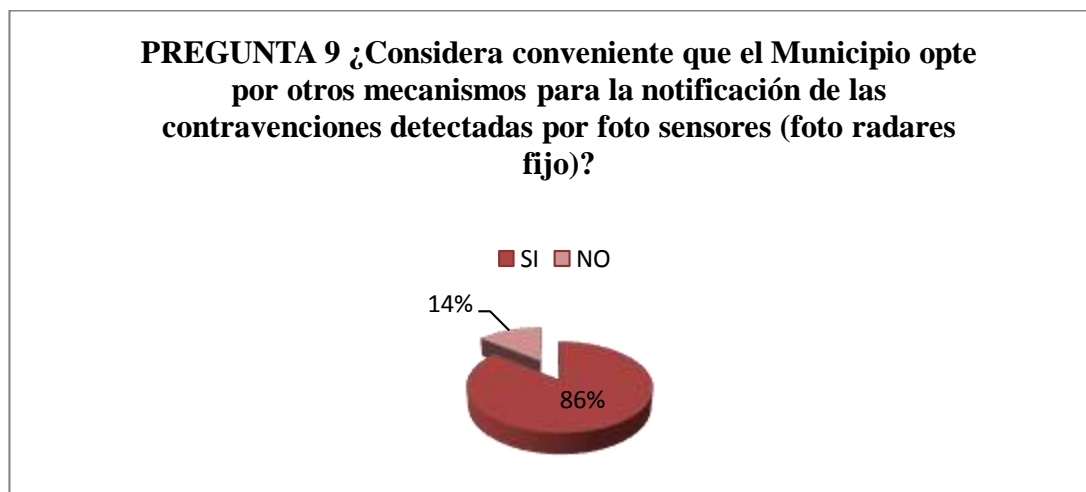


Gráfico No. 14 Pregunta N° 9

Fuente: Encuesta

Elaboración: Gladys Elizabeth Chacha Caiza.

10.- ¿Conoce el procedimiento para impugnar una foto multa?

Análisis: El 100% de los encuestados que son un total de 262 abogados penalistas en el libre ejercicio ha manifestado conocer a profundidad el procedimiento para impugnar una multa por foto sensor (foto radar fijo).

Interpretación: Con el resultado obtenido se puede apreciar que las foto multas son susceptibles de impugnación y se las debe realizar en conformidad con la ley en el término establecido.

OPCIONES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	262	100%
TOTAL	262	100%

Cuadro No. 16 Pregunta N° 10

Fuente: Encuesta

Elaboración: Gladys Elizabeth Chacha Caiza.

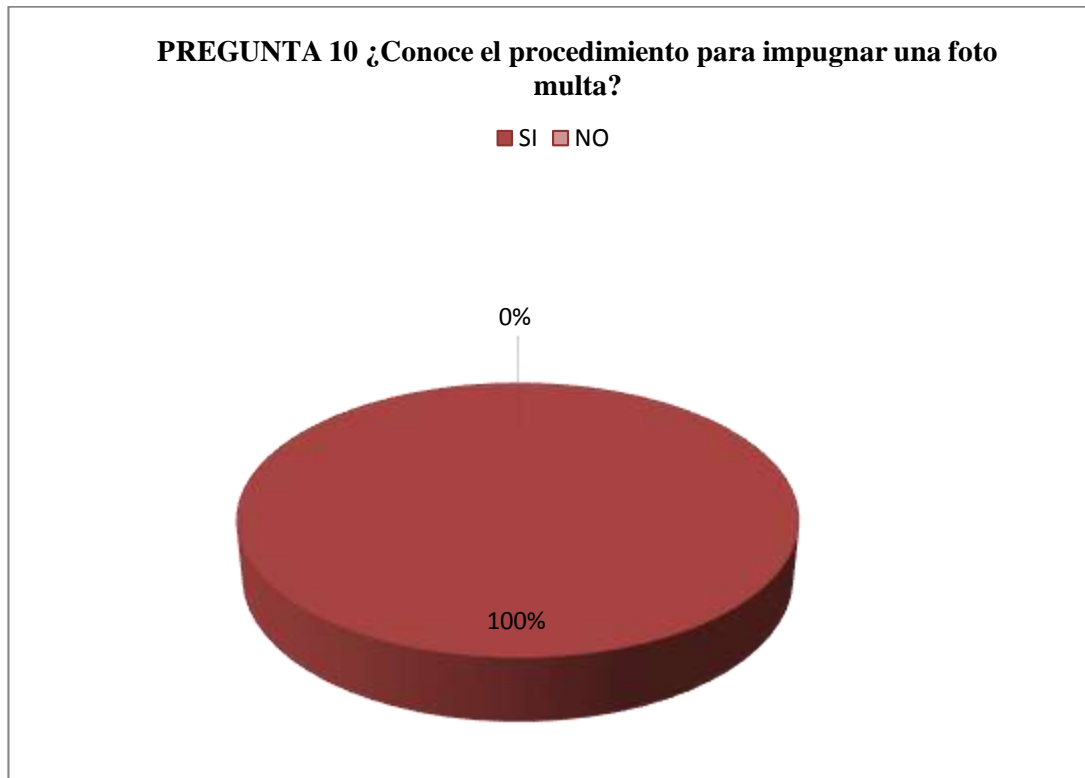


Gráfico No. 15 Pregunta N° 10

Fuente: Encuesta

Elaboración: Gladys Elizabeth Chacha Caiza.

ENTREVISTA

REALIZADA AL DOCTOR NELSON GUAMANQUISPE, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE TRÁNSITO TRANSPORTE Y MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE AMBATO

Se realizó de forma directa la entrevista al Dr. Nelson Guamanquispe, presidente de la Comisión de Tránsito Transporte y Movilidad del municipio de Ambato, se ha podido llegar a las siguientes conclusiones en torno al presente tema: “LA APLICACIÓN DE FOTO RADARES FIJOS Y EL DERECHO CONSTITUCIONAL A LA DEFENSA”.

OBJETIVO: Conocer su criterio sobre “LA APLICACIÓN DE FOTO RADARES FIJOS Y EL DERECHO CONSTITUCIONAL A LA DEFENSA”.

Nombre: Dr. Nelson Guamanquispe

Pregunta N° 1: ¿Existe alguna Ordenanza o Resolución por escrito, en la ciudad de Ambato para la aplicación de foto sensores (foto radares)?

No existe ninguna ordenanza para la aplicación de foto sensores (foto radares) en la ciudad de Ambato, las fotos radares se han instalado de acuerdo a las competencias que la Constitución de la República ha otorgado a los Gobiernos Autónomos y en relación con la Ley de Tránsito.

Pregunta N° 2: ¿Considera Usted que los fotos sensores (foto radares fijos) ubicados en diferentes partes de la ciudad de Ambato cumplen con las normativas legales como son que un foto sensor (foto radar) debe estar ubicado en vías rectas?

Para la aplicación de la foto sensores (foto radares) se ha realizado una investigación técnica, de los sitios donde hoy están ubicados debido a que son sitios estratégicos donde se han ocasionado muchos accidentes de tránsito.

Pregunta N° 3: ¿Con qué empresa se realizó el contrato para la aplicación de foto sensores (foto radares)?

La aplicación de estos dispositivos se la realizó mediante una CONCESIÓN realizada el 16 de abril del 2014, en la administración del Arq. Fernando Callejas en representación del Gobierno Autónomo Descentralizado de la ciudad de Ambato, con la compañía SAFETY Enforcement Seguridad Vial S.A.

Pregunta N° 4: ¿La calibración de los foto sensores (fotos radares fijos) cada cuánto se realiza?

Cabe indicar que la calibración y reparación de estos dispositivos está a cargo de la concesionaria pues la misma cobra un porcentaje por las contravenciones de tránsito.

Pregunta N° 5: ¿Cree Usted que la aplicación de los foto sensores (fotos radares fijos) afectaron al turismo local?

Debemos tomar en cuenta y aceptar que la aplicación de foto sensores (foto radares) si ha afectado al turismo, debiendo mencionar que Ambato no es la única ciudad que cuenta con este dispositivo para la detección de contravenciones de tránsito por exceso de velocidad.

**ENTREVISTA REALIZADA AL DOCTOR KLÉVER PAZMIÑO JUEZ “A”
DE LA UNIDAD JUDICIAL DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE AMBATO.**

Se realizó de forma directa la entrevista al Doctor Kléver Pazmiño, Juez de Tránsito, se ha podido llegar a las siguientes conclusiones en torno al presente tema: “LA APLICACIÓN DE FOTO RADARES FIJOS Y EL DERECHO CONSTITUCIONAL A LA DEFENSA”.

OBJETIVO: Conocer su criterio sobre “LA APLICACIÓN DE FOTO RADARES FIJOS Y EL DERECHO CONSTITUCIONAL A LA DEFENSA”.

Nombre: Dr. Kléver Pazmiño.

Pregunta N° 1: ¿Ha tenido Usted impugnaciones de foto sensores (foto radares) donde se ha vulnerado el derecho a la defensa?

Sí, he tenido impugnaciones por vulneración del derecho a la defensa, pero lo correcto es pedir la prescripción de la acción por el paso del tiempo, o a su vez plantear el recurso constitucional de acción de protección por haberse vulnerado un derecho.

Pregunta N° 2: ¿Considera Usted que los foto sensores (foto radares fijos) están bien ubicados de acuerdo a las normativas legales?

La ubicación de foto radares no es la correcta porque un foto sensor de velocidad (foto radar), no se le puede ubicar en curvas o carreteras a desnivel, los foto radares deben ser ubicados en carreteras rectas, por ejemplo el foto radar de la Av. Rodrigo Pachano (La Victoria) este dispositivo se encuentra en bajada y no está en línea recta o a nivel como lo establece la ley. A mi criterio en ninguno de las fotos sensores ubicados en la ciudad de Ambato, podemos encontrar una adecuada señalética debido a que la señalética sobre los límites de velocidad no se encuentra de conformidad con el Art.192 del respectivo Reglamento para la Aplicación de la Ley de Tránsito.

Pregunta N° 3: ¿Cree Usted que existe inconsistencia en la base de datos de la Agencia Nacional de Tránsito y Dirección Tránsito Transporte y Movilidad?

Considero que si existe inconsistencia en la base de datos entre estos dos organismos y es por ello que legalmente no han sido notificados los supuestos contraventores.

La ciudadanía estaba acostumbrada a pagar a un tramitador para que le dé matriculando su vehículo y este a su vez proporcionaba datos que no eran del propietario y lo mismo ocurría al momento de la revisión vehicular y al existir inconsistencia de datos el propietario no se entera de la sanción.

Pregunta N° 4: ¿Está de acuerdo con la multa estipulada en el Código Orgánico Integral Penal para el exceso de velocidad según el Art. 386?

No, no estoy de acuerdo considero que la multa es excesiva debería fijarse una multa por ejemplo de 50 o 80 dólares, en vista de que al sancionarle con 366 dólares que es un salario básico unificado del trabajador, al pagar la multa que a mi parecer es excesiva se quedaría sin poder sustentar sus otros derechos constitucionales como son la salud, educación, alimentación entre otros.

Pregunta N° 5: ¿Cree usted que debería existir una Resolución emitida por la Corte Constitucional donde manifieste que los Jueces de oficio ratifiquen el estado de inocencia del presunto contraventor por falta de notificación?

Yo en lo personal si lo hago garantizando los principios de eficacia, intermediación, celeridad y el de economía procesal los cuales están contemplados en la Constitución de la República (Art. 75) y en los Convenios Internacionales garantistas de derechos humanos.

COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

En virtud de que el presente problema es social, considerando que muchos investigadores en ciencias sociales prefieren asegurar la validez cualitativa; para la comprobación de la hipótesis se ha tomado como referencia lo expuesto por Sáenz 2012, quien afirma “La hipótesis de la investigación puede ser probada desde diversos enfoques, siendo el enfoque cualitativo el más cercano en la comprensión del objeto de estudio por que busca aproximaciones a la realidad de forma creativa y flexible”.(Pág. 88)

Las preguntas que se han tomado como referencia para verificar la hipótesis se han resumido mediante el siguiente cuadro, tomando en cuenta que el tamaño de la muestra obtenida mediante la aplicación de la fórmula es de 262 abogados penalistas en el libre ejercicio en la ciudad de Ambato.

Pregunta N° 6	Total	Porcentaje
Si	262	100%
Total	262	100%
Pregunta N° 7	Total	Porcentaje
Si	262	100%
Total	262	100%
Pregunta N°8	Total	Porcentaje
Si	178	68%
No	84	32%
Total	262	100%
Pregunta N° 9	Total	Porcentaje
Si	225	86%
No	37	14%
Total	262	100%
Pregunta N° 10	Total	Porcentaje
Si	262	100%
Total	262	100%

Cuadro No. 17 Comprobación de la Hipótesis

Fuente: Encuesta

Elaboración: Gladys Elizabeth Chacha Caiza.

Con relación a los resultados obtenidos el total de la población encuestada sabe lo que es un derecho constitucional, los mismos que al encontrarse dentro de la Constitución son de carácter primordial; los derechos constitucionales como su nombre mismo lo dicen nace de la Constitución y es esta norma suprema la encargada de su fiel cumplimiento debido a que en un Estado constitucional de derechos lo primero que se busca es que se proteja los derechos garantizados en nuestra norma suprema.

De la misma manera a través de los resultados adquiridos mediante la encuesta se puede entender que toda la población encuestada tiene pensamientos en común al manifestar que la notificación para las contravenciones de tránsito detectadas por foto sensor fijo (foto radar fijo) no es la adecuada porque hay que tomar en cuenta que este mismo dispositivo tecnológico es el encargado de la notificación y al no ser notificado en legal y debida forma vulnera el derecho a la defensa del ciudadano

propietario de dicho automotor, al no ser notificado se deja en indefensión al posible contraventor.

Además como resultado de la encuesta podemos decir que la mayoría de la población opina que entre la Agencia Nacional de Tránsito y la Dirección de Tránsito Transporte y Movilidad en su base de datos no existe concordancia, por cuanto al momento de notificarle por medios electrónicos o tecnológicos como son la notificación al correo electrónico, llamada telefónica o mensaje de texto la información no concuerda y al no ser notificado correctamente el dueño o propietario del vehículo queda en total indefensión jurídica en el procedimiento judicial sin poder hacer uso de su derecho a la defensa y hay que tomar en consideración que la falta de notificación ha ocasionado que la ciudadanía interponga una Acción de Protección para amparo sus derechos constitucionales.

De las preguntas que han sido motivo de análisis se desprende que al ser el Gobierno Autónomo Municipal el que bajo orden constitucional tiene a su haber el planificar, regular y controlar el tránsito dentro de su circunscripción territorial este debería optar por otros mecanismos, a más de los que el Reglamento General para la Aplicación de la Ley de Tránsito dispone u ordena para una adecuada notificación de las contravenciones de tránsito detectadas por medios tecnológico o foto sensor fijo.

La mayoría de los encuestados por no decir en su totalidad manifestaron que la falta de notificación de una contravención de tránsito detectada por foto sensores (foto radares fijos) es susceptible de impugnación, por cuanto al no existir notificación alguna vulnera derechos constitucionales en un procedimiento jurídico y esto puede también ocasionar la nulidad del proceso.

Luego del análisis realizado, se rechaza la Hipótesis Nula (H_0) y se acepta la Hipótesis Alternativa (H_1), con lo que se comprueba la hipótesis alterna de la investigación que dispone: La aplicación de foto radares fijos incide en el derecho constitucional a la defensa.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

Después de la investigación realizada para el desarrollo del presente trabajo he logrado llegar a las siguientes conclusiones:

- La notificación por equipos o medios electrónicos de una contravención de tránsito detectada por foto sensor (foto radar), como lo estipula el Art. 238, del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (RGALOTTTSV), deja en indefensión a los posibles contraventores, vulnerando así las garantías básicas del debido proceso garantizado en la Constitución de la República.
- A través de la minuciosa investigación realizada y de los resultados obtenidos específicamente en la encuesta, se ha podido llegar a la conclusión que la multa pecuniaria establecida en el Art. 386, del Código Orgánico Integral Penal, para este tipo de contravenciones de tránsito por exceso de velocidad es excesiva, hay que tomar en cuenta que el no pago oportuno de la multa genera intereses a los posibles infractores lo que genera que su situación económica se vea afectada.
- Como conclusión podemos decir que el derecho a la defensa y la aplicación del debido proceso en un procedimiento judicial es de suma importancia porque su vulneración ocasionaría la nulidad del proceso.
- La notificación a los posibles contraventores en el correo electrónico con las contravenciones de tránsito, viola el derecho de todo ciudadano hacer notificado en legal y debida forma; ocasionándole perjuicios pecuniarios; dejándole a salvo el derecho que tiene a impugnar las contravenciones de

tránsito por exceso de velocidad capturadas por el foto sensor (foto radar) en el término estipulado por la ley y que de igual forma ocasiona gastos de los honorarios del profesional del derecho.

RECOMENDACIONES

Después de haber realizado la presente investigación mis recomendaciones serían las siguientes:

- Que los funcionarios encargados de la base de datos tanto de la Agencia Nacional de Tránsito y la Dirección de Tránsito Transporte y Movilidad verifiquen que los datos proporcionados en la matriculación vehicular como en la revisión sean iguales, para así poder notificar mediante medios tecnológicos y electrónicos y estos no vulneren el derecho a la defensa de los ciudadanos.
- Después de haber obtenido los resultados de la entrevista con los dos funcionarios públicos, que fueron las unidades de observación en este trabajo, mi recomendación sería que se analice los lugares donde están ubicados los foto sensores (foto radares fijos), pues es incomprensible que se los haya instalado en vías curvas, o con declive y no se ajustan a lo que establece ley para su aplicación que deben ser instalados en vías rectas.
- Que el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Ambato realice una Ordenanza Municipal para la aplicación de foto sensores (foto radares) tanto fijos como móviles, pues al tener la competencia para planificar, regular, controlar el tránsito dentro de su jurisdicción debería expedir una ordenanza que abarque el tema de foto sensores (foto radares).

CAPÍTULO VI

LA PROPUESTA

DATOS INFORMATIVOS

TÍTULO: Ordenanza Municipal que regule la Aplicación de Foto Sensores Fijos (foto radares fijos), el procedimiento y la sanción de las contravenciones de tránsito detectadas por medios o dispositivos tecnológicos.

EQUIPO TÉCNICO RESPONSABLE: Investigadora – Gladys Elizabeth Chacha Caiza.

INSTITUCIÓN EJECUTORA: Universidad Técnica de Ambato y el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Ambato.

TIEMPO DE EJECUCIÓN: Seis Meses

INICIO: Abril – Septiembre 2016.

BENEFICIARIOS: La ciudadanía en general.

UBICACIÓN: Ambato.

FINANCIAMIENTO: El financiamiento de esta investigación lo asume el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Ambato, con un costo total de tres mil dólares (3000) USD.

ANTECEDENTES DE LA PROPUESTA

Mediante la investigación realizada se ha podido constatar que en la ciudad de

Ambato, capital de la provincia de Tungurahua no cuenta con una ordenanza o resolución que haya expedido por escrito el Municipio, donde conste específicamente la aplicación de foto sensores fijos (dispositivos o equipos tecnológicos), el procedimiento a seguir en las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad detectadas por dicho dispositivo y la respectiva sanción.

A partir del 20 de Octubre del 2008, fecha en la que se publica la nueva Constitución de la República del Ecuador en el Registro Oficial N° 409, específicamente en el Título V de la Organización Territorial del Estado, en el Capítulo Cuarto del Régimen de Competencias, se otorga a los Gobiernos Autónomos Descentralizados la competencia para la planificación, regulación, y control del tránsito dentro de su jurisdicción cantonal.

Además es importante señalar que La Asamblea Nacional, de conformidad con las atribuciones que le confiere la Constitución de la República del Ecuador y la Ley Orgánica de la Función Legislativa, aprobó el CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACION TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN, publicado en el Registro Oficial Suplemento 303, el 19 de octubre del 2010. Cabe mencionar que este cuerpo legal concede atribuciones al Concejo Municipal de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, para expedir ordenanzas cantonales.

En el Ecuador el 10 de febrero del año 2014, se publicó en el Registro Oficial N° 180, del 10 de febrero del 2014, el nuevo Código Orgánico Integral Penal, en el que se encuentran recopilados las contravenciones de tránsito que son sancionadas por las leyes ecuatorianas, teniendo como parte de esta norma legal las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad, dentro y fuera de los rangos moderados establecidos en la ley.

Con el pasar de los años y con el avance de la tecnología y la ciencia, a inicios del 2015, en la ciudad de Ambato se ha implementado el nuevo sistema de equipos o dispositivos tecnológicos para la detección de contravenciones de tránsito por exceso de velocidad, pero la aplicación de estos detectores electrónicos llamados también foto radares ha ocasionado vulneración de derechos constitucionales y entre ellos el

más afectado ha sido el Derecho a la Defensa, pues la falta de notificación de dicha contravención de tránsito a generado incertidumbre en la sociedad por cuanto el presunto infractor queda en total indefensión.

Con lo manifestado en un Estado constitucional de derechos, es importante salvaguardar los derechos de los ciudadanos garantizando la tutela efectiva y la seguridad jurídica.

JUSTIFICACIÓN

La propuesta planteada es de gran importancia, ésta se ha realizado tomando en consideración en la ciudad de Ambato no existe ordenanza alguna para la aplicación de foto sensores (fijos radares fijos) el procedimiento a seguir y sus respectiva sanción.

La creación de una ordenanza municipal, será muy útil debido a que se contara con un respaldo legal sobre la implementación de estos dispositivos de control del tránsito por exceso de velocidad.

Es necesaria la implantación de nuevas normas jurídicas que vayan a la par con la aplicación de medios tecnológicos, en base a la norma Constitucional, el Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización y demás leyes relacionadas con las competencias asumidas por GAD municipal.

Se justifica la propuesta debido a que, en la Constitución de la República del Ecuador, en su Art. 341, establece que el Estado es el ente que garantizará a todos sus ciudadanos una protección integral a lo largo de toda su vida, asegurándoles que se cumplirán todos sus derechos y principios que se les garantiza en la Constitución.

Con todos los antecedentes expuestos, se puede manifestar que la propuesta si es factible, a consecuencia de que, no sólo cuenta con la suficiente información, sino también con las ganas de impulsar y concretar la presente propuesta, para que de esta manera el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Ambato desarrolle una

ordenanza municipal acerca de la implementación de foto sensores fijos el procedimiento y la sanción de las contravenciones de tránsito detectadas por medios o dispositivos tecnológicos.

OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

- Crear una Ordenanza Municipal que regule la Aplicación de Foto Sensores Fijos (foto radares Fijos), el procedimiento y la sanción de las contravenciones de tránsito detectadas por medios o dispositivos tecnológicos.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Conocer los aspectos necesarios para la realización de una Ordenanza Municipal.
- Sustentar teórica y jurídicamente la propuesta para la creación de una Ordenanza Municipal que regule la Aplicación de Foto Sensores Fijos (foto radares fijos), el procedimiento y la sanción de las contravenciones de tránsito detectadas por medios o dispositivos tecnológicos.
- Presentar el proyecto, para la creación de una Ordenanza Municipal que regule la Aplicación de Foto Sensores Fijos (foto radares fijos), el procedimiento y la sanción de las contravenciones de tránsito detectadas por medios o dispositivos tecnológicos en el Concejo Municipal para su estudio y debate.

ANÁLISIS DE FACTIBILIDAD

La propuesta es factible debido a que existe el compromiso de parte de la investigadora, quien cuenta con la asesoría de los docentes de la Facultad de Jurisprudencia de la Universidad Técnica de Ambato, y de los funcionarios del Juzgado “A” de la Unidad Judicial de Tránsito con sede en la ciudad de Ambato,

además de tener en cuenta aspectos de gran relevancia como son:

POLÍTICO

La legislación ecuatoriana brinda la oportunidad para que los ciudadanos, puedan realizar proyectos de ley, este procedimiento se encuentra establecido de una manera muy clara en el ordenamiento jurídico, para lograr cumplir con el objetivo se acudirá al Concejo Municipal, para que sean ellos quienes lo revisen y en base de ello, lo aprueben.

SOCIAL

Existen los recursos sociales, se cuenta con los conocimientos del señor Juez “A” de la Unidad Judicial de Tránsito con Sede en la ciudad de Ambato y del señor presidente de la Comisión de tránsito de Ambato, además del apoyo y conocimientos de los abogados penalistas en el libre ejercicio profesional, con todos estos elementos se cuenta con respaldo suficiente para el presente proyecto.

ECONÓMICO

Esta propuesta tiene factibilidad económico- financiero, debido a que será la parte interesada (investigadora) quien correrá con los gastos, mientras que su aprobación será únicamente competencia del Concejo Municipal de la ciudad de Ambato.

LEGAL

Existe la factibilidad legal para la ejecución, por cuanto la presente propuesta está debidamente fundamentada en los derechos establecidos en la Constitución.

FUNDAMENTACIÓN LEGAL

La Constitución de la República del Ecuador, permite que se realicen iniciativas y por medio de éstas a la participación ciudadana, teniendo en cuenta este aspecto se ha

procedido a desarrollar la presente investigación y presentar esta propuesta.

Para el desarrollo de la propuesta ha sido menester ampararse en lo que establece el Art. 134, numeral 5, de la Constitución de la República del Ecuador donde dispone la Presentación de Proyectos de Ley. "La iniciativa para presentar proyectos de ley corresponde:

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

El Art. 102, de la Constitución de la República del Ecuador prescribe: "Las ecuatorianas y ecuatorianos, incluidos aquellos domiciliados en el exterior, en forma individual o colectiva, podrán presentar sus propuestas y proyectos a todos los niveles de gobierno, a través de los mecanismos previstos en la Constitución y la ley".

Art. 350, de la Constitución de la República del Ecuador establece que.- "El sistema de educación superior tiene como finalidad la formación académica y profesional con visión científica y humanista; la investigación científica y tecnológica; la innovación, promoción, desarrollo y difusión de los saberes y las culturas; la construcción de soluciones para los problemas del País, en relación con los objetivos del régimen de desarrollo".

La Constitución de la República, brinda competencias a los gobiernos autónomos descentralizados, para la "Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal", Art. 264 numeral 6, y así el Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización dentro de las atribuciones del Concejo Municipal determina que puede expedir ordenanzas cantonales de acuerdo a las competencias designadas por la Constitución.

Con todos los antecedentes expuestos existe un sólido amparo Constitucional y legal

que a la autora le permite realizar la propuesta planteada.

DESARROLLO DE LA PROPUESTA
REPÚBLICA DEL ECUADOR
MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN AMBATO
SECRETARÍA GENERAL



ILUSTRE MUNICIPIO CANTONAL DE AMBATO

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Con la expedición de la nueva Constitución del 2008, el Estado designó ciertas competencias a los Gobiernos Autónomos Descentralizados, con el fin de garantizar el desarrollo territorial y la participación ciudadana.

CONSIDERANDO:

Que, la Constitución de la República del Ecuador, en el Art. 1, Forma de Estado y Gobierno, establece que “...*El Ecuador es 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.*

La soberanía radica en el pueblo, cuya voluntad es el fundamento de la autoridad, y se ejerce a través de los órganos del poder público y de las formas de participación directa previstas en la Constitución...”

Que, el Título V de la Constitución de la República del Ecuador, establece.- La Organización Territorial del Estado y las competencias que a los Gobiernos

Autónomos Descentralizados concede.

Que, la Constitución de la República del Ecuador, en su Art. 264, numeral 6, estipula.- Es competencia exclusiva: “...*Planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro de su territorio cantonal...*”

Que, el Art. 55, de Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización determina.- Las competencia exclusivas de los Gobiernos Autónomos Descentralizados como lo determina la ley, literal f) “...*Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal...*” esto de conformidad con el Art. 130, inciso segundo del mismo cuerpo legal.

Que, (COOTAD) en el Art. 125, tipifica.- que las competencias designadas por la Constitución de la Republica serán asumidas de manera progresiva por los Gobiernos Autónomos Descentralizados conforme lo determina el Consejo Nacional de Competencias.

Que, la Constitución de la República y el Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización, crearon un nuevo Sistema Nacional de Competencia con la finalidad que los Gobiernos Autónomos Descentralizados, asuman de la mejor manera las competencias que la Constitución y la ley les asigne.

Que, la Resolución N° 006, del Consejo Nacional de Competencia.- en el Art. 1, resuelve.- “...*Transferir la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados y municipales del país, en los términos establecidos en la presente resolución...*”

Que, el Art. 4, de la Resolución N° 006, del Consejo Nacional de Competencias modelos de gestión “A” en el cual se encuentra inmiscuido en GAD, municipal de Ambato establece.- “...*que los gobiernos autónomos metropolitanos y municipales tendrán a su cargo la planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte*

terrestre y la seguridad vial, en los términos establecidos en la siguiente resolución...”

Que, el Art. 19, numeral 2 de la Resolución N° 006 del Consejo Nacional de Competencia determina.- *“...Recaudar directamente los valores causados por multas e infracciones, en materia de transporte terrestre en el ámbito de sus competencias...”*

Que, el numeral 13 del Art. 20, de la resolución antes mencionada establece.- *“...implementar medios o dispositivos tecnológicos que permitan registrar infracciones de tránsito...”*

Que, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el Art. 30.4, determina.- *“...Los Gobiernos Autónomos Descentralizado en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial tendrán atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción...”*

Que, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el Art. 179, inciso segundo estipula.- *“...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...”*

Que, el Reglamento General de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Art. 238, refiere.- *“...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...”*

**PROYECTO DE ORDENANZA MUNICIPAL QUE REGULE LA
APLICACIÓN DE FOTO SENSORES FIJOS (FOTO RADARES FIJOS), EL
PROCEDIMIENTO Y LA SANCIÓN DE LAS CONTRAVENCIONES DE
TRÁNSITO DETECTADAS POR MEDIOS O DISPOSITIVOS
TECNOLÓGICOS.**

**CAPÍTULO I
GENERALIDADES**

Artículo 1.- Objeto.- Esta presente ordenanza municipal regula la aplicación de Foto Sensores Fijos (foto radares fijos), el procedimiento y la sanción para las contravenciones de tránsito detectadas por este dispositivo dentro de la jurisdicción territorial de la ciudad de Ambato.

Artículo 2.- Ámbito de aplicación.- Están sujetos a la presente ordenanza municipal, las personas nacionales o extranjeras que circulen con un vehículo a motor dentro de la circunscripción territorial de la ciudad de Ambato.

Artículo 3.- Finalidad.- La presente ordenanza municipal tiene como finalidad establecer el procedimiento para sancionar a las personas que hayan incurrido en una contravención de tránsito detectada por dispositivos tecnológicos de control de velocidad foto sensores fijos (foto radares fijos).

Artículo 4.- Definiciones.- Para la aplicación de esta ordenanza se aplicará las siguientes definiciones:

Foto radar.- Una máquina de foto radar es una herramienta de tráfico que usa una cámara para sacar fotos de coches que han infringido las normas de circulación y con lo que lo consigue dejar registrado. (ELECTRÓNICA BÁSICA, 2014).

Foto sensor o foto radar fijo.- Cuando el equipo detector de infracciones se encuentra instalado en un lugar definido, fijado a una infraestructura estacionaria de carácter permanente.

Detector de infracciones de tránsito.- es un conjunto de equipos y componentes, los cuales permiten detectar en forma precisa, en el flujo de circulación vehicular, a los vehículos con los cuales se cometen infracciones a las normas de tránsito. (Resolución N° 146 DIR 2010 CNTTTSV, 2013)

Contravención.- La falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Transgresión a la ley cuando se obra contra ella o en fraude de la misma. (CABANELLAS, 1998)

Procedimiento.- Modo de proceder en la justicia, actuación de trámites judiciales o administrativos; es el conjunto de actos diligencias y resoluciones que comprenden la iniciación, instrucción, desenvolvimiento, fallo y ejecución de la causa.

Notificación.- Acto de dar a conocer a los interesados la resolución recaída en un trámite o en un asunto judicial.

Sanción.- Consecuencia jurídica que el incumplimiento de un deber produce en relación con el obligado.

CAPÍTULO II

PRINCIPIOS GENERALES

Artículo 5.- Principios.- Los principios que regirán para la aplicación de esta ordenanza municipal serán de conformidad con la Constitución de la República, respetando los derechos y garantías constitucionales.

CAPÍTULO III

PROCEDIMIENTO

Artículo 6.- Contravenciones detectadas por foto sensores fijos o detectores de infracciones de tránsito (foto radares fijos).- Esta ordenanza regirá para las contravenciones por exceso de velocidad, dentro y fuera del rango moderado tipificados en el Reglamento a la Ley de Tránsito y a su vez estas contravenciones establecidas en el Código Orgánico Integral Penal.

El Reglamento a la Ley de la materia establece que los gobiernos autónomos descentralizados, podrán establecer límites menores de velocidad, por razones de prevención y seguridad.

Artículo 7.- Detección.- Las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad serán detectadas por los foto sensores fijos o detectores de infracciones de tránsito (foto radares fijos) instalados en diferentes sitios estratégicos dentro de la jurisdicción cantonal.

Artículo 8.- Validación.- Personal asignado por la DTTM, constatará que las placas del vehículo detectadas al momento de la infracción correspondan efectivamente al vehículo registrado en la base de datos de la Agencia Nacional de Tránsito, el informe deberá ser debidamente certificado por el funcionario asignado.

Una vez analizado y verificado los datos se procederá a la respectiva notificación.

Artículo 9.- Notificación.- La notificación de una contravención de tránsito detectada por foto sensores fijos o detectores de infracciones de tránsito (foto radares fijos), se la realizará según lo establecido por el Reglamento General para la Aplicación de la Ley de Tránsito.

La notificación realizada por medios o equipos tecnológicos, no será suficiente para dar a conocer al presunto contraventor, de una contravención de tránsito por lo que el GADMA, dentro de las setenta y dos horas posteriores a la contravención de tránsito captada por foto sensores fijos o detectores de infracciones de tránsito (foto radares fijos) publicará en un medio escrito de mayor circulación en la ciudad.

La notificación en legal y debida forma garantizara el derecho a la defensa del presunto contraventor.

Artículo 10.- Impugnación.- Se podrá impugnar una contravención de tránsito detectada por foto radares fijos en el término de tres días contados a partir de la publicación en el medio escrito de mayor circulación en la ciudad.

CAPÍTULO IV

JUZGAMIENTO

Artículo 11.- La prueba.- Esta será parte sustancial e importante en una contravención de tránsito detectada por dispositivos tecnológicos foto sensores (foto radares fijos), por tanto la finalidad de la prueba es llevar a la o el juzgador al convencimiento de la contravención.

Artículo 12.- Medios de prueba.- Será considerado como medio de prueba la información emitida y registrada por los dispositivos de control de tránsito y transporte debidamente calibrados, sean estos electrónicos, magnéticos, digitales o analógicos, fotografías, videos o similares, como textualmente consta en la ley de la materia.

Artículo 13.- Sanción.- Las o los ciudadanos que hayan irrespetado los límites de velocidad establecidos en el Reglamento General para la Aplicación de la Ley de Tránsito, se sujetaran a la sanción establecida en el Código Orgánico Integral Penal, Arts. 386, numeral 3 y el 389, numeral 6, dependiendo si la contravención cometida fue dentro o fuera de los rangos moderados de velocidad.

Artículo 14.- Incurrir en falta de notificación.- Si de darse el caso que no se haya notificado al presunto infractor de una contravención de tránsito detectada por foto sensores (foto radares fijos), la o el juzgador de oficio ratificará el estado de inocencia del presunto contraventor. Si han transcurrido tres meses del cometimiento de la contravención de tránsito y no se ha notificado la misma quedará prescrita de oficio o a petición de parte conforme lo determina la ley.

CAPÍTULO V

INTERÉS POR FALTA DE PAGO

Artículo 15.- Interés.- De haberse sancionado con la respectiva multa al contraventor, y este no haya cancelado en el término de diez días, se aplicará un interés del dos por ciento (2%) por mes o fracción hasta un total del cien por ciento

(100%) de la multa.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Disposición General Única.- La promulgación de la presente ordenanza se realizará de conformidad con lo estipulado en el Art. 130 de la Ley de Régimen Municipal.

Disposición Transitoria Única.- Después de transcurrido noventa días de la promulgación de la presente ordenanza la Dirección de Tránsito, Transporte y Movilidad, dispondrá el lugar donde funcionará las oficinas para la validación de datos.

Disposición Final.- La presente ordenanza entrará en vigencia a partir de la publicación en el Registro Oficial.

MODELO OPERATIVO

FASES	METAS	ACTIVIDADES	RECURSOS	RESPONSABLES	TIEMPO
Elaboración y revisión del proyecto de ordenanza municipal.	Diseñar el proyecto de Ordenanza Municipal que regule la Aplicación de Foto Sensores (Foto radares Fijos), el procedimiento y la sanción de las contravenciones de tránsito detectadas por medios o dispositivos tecnológicos.	-Investigación bibliográfica y documental. -Realización del proyecto de ley. -Revisión del proyecto. Impresión del proyecto.	Cuerpos legales, libros. Computadora. Internet. Humano. Testimonial (Autoridades) Económico.	investigadora	1 mes
Presentación del proyecto ante las autoridades del Ilustre Municipio de Ambato	Dar a conocer al Concejo Municipal, el proyecto de ley para su debate y aprobación.	-Explicar teórica y jurídicamente el proyecto ante las autoridades. -Charla con especialistas en el tema.	Lugar para la conferencia. Humanos Autoridades municipales, profesionales especialistas en el tema. Materiales de oficina	investigadora	1 mes
Difusión del Proyecto a la colectividad.	Socialización a la ciudadanía sobre las contravenciones de tránsito detectadas por foto sensores (foto radares fijos).	-Charlas técnicas del tema en colegios y universidades. -Volantes sobre el proyecto.	Auditorios de las instituciones. Materiales de oficina. Laptop – proyector. Papel.	investigadora	3 meses

Cuadro No. 18 Modelo Operativo

Fuente: Investigación de Campo

Elaboración: Gladys Elizabeth Chacha Caiza.

ADMINISTRACIÓN

El diseñar el proyecto de ley para la aplicación de una, ORDENANZA MUNICIPAL QUE REGULE LA APLICACIÓN DE FOTO SENSORES FIJOS (FOTO RADARES FIJOS), EL PROCEDIMIENTO Y LA SANCIÓN DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO DETECTADAS POR MEDIOS O DISPOSITIVOS TECNOLÓGICOS, es elaborado y planteado por la investigadora en coordinación con el Concejo Municipal de Gobierno Autónomo Descentralizado de cantón Ambato .

El objetivo fundamental de la elaboración del presente proyecto de ley es la aprobación por parte de las autoridades del Concejo Municipal de la ciudad de Ambato, por cuanto al existir un problema trascendental como lo es la falta de una ordenanza me he visto en la obligación de aplicar los conocimientos adquiridos en las aulas de la prestigiosa Universidad Técnica de Ambato.

La propuesta planteada dentro del presente trabajo de investigación ha sido respaldada con información verídica y real, obtenida bajo encuestas y entrevistas, por lo que me tomo el atrevimiento de decir que es una idea innovadora para solucionar los problemas detectados mediante la investigación.

Para una correcta administración y alcance de los objetivos de la propuesta se utilizarán los siguientes recursos:

RECURSOS INSTITUCIONALES

- Autoridades del Concejo Municipal del Gobierno Autónomo Descentralizado de la ciudad de Ambato.
- Unidad Judicial de tránsito con sede en la ciudad de Ambato.
- Universidad Técnica de Ambato

RECURSOS HUMANOS

- Tutor – Dr. Mg. Kléver Alonso Pazmiño Vargas
- Alumna Investigadora-Gladys Elizabeth Chacha Caiza

- Juez “A” de la Unidad Judicial de Tránsito con sede en la ciudad de Ambato.

RECURSOS MATERIALES

- Transporte
- Cuerpos legales
- Libros de distintos autores
- Otros

RECURSOS TECNOLÓGICOS

- Computadora
- Internet
- Impresora
- Cámara

RECURSO FINANCIERO

- Asumido por el Gobierno Autónomo Descentralizado de la ciudad de Ambato

PREVISIÓN DE LA EVALUACIÓN

Con el objeto de confirmar el impacto y eficacia de la propuesta que se presenta, se propone realizar la correspondiente evaluación, para así poder organizar de manera prescrita y estudiar de una manera sistematizada la información de los resultados, y obtener los juicios de valor correspondientes a la propuesta planteada.

Dicha evaluación se la realizará conforme a la siguiente Matriz.

MATRIZ DEL PLAN DE EVALUACIÓN

PREGUNTAS BÁSICAS	EXPLICACIÓN
¿Para qué evaluar?	Para verificar si se están cumpliendo con los objetivos planteados en la investigación.
¿A quién evaluar?	Ciudadanía en general de la ciudad de Ambato. A profesionales del derecho expertos en el tema.
¿Qué evaluar?	El límite de aceptación de la propuesta en la ciudadanía del cantón Ambato.
¿Quién?	La investigadora-Gladys Elizabeth Chacha Caiza
¿Cuándo evaluar?	Noventa días posteriores a la publicación de la propuesta.
¿Cuántas veces evaluar?	Dos veces
¿Qué técnicas de recolección utiliza para evaluar?	Encuesta y Entrevista
¿Con qué instrumentos evaluamos?	Cuestionario y Guía de entrevista

Cuadro No. 19 Plan de Evaluación

Fuente: Plan de Evaluación

Elaboración: Gladys Elizabeth Chacha Caiza.

BIBLIOGRAFÍA

1. Constitución de la República del Ecuador. (2008). Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito- Ecuador.
2. Código Orgánico Integral Penal. (2014). Quito. Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito- Ecuador.
3. Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización. (2010). Quito: Corporacion de estudios y publicaciones .
4. Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. (2016). Quito: Ediciones Legales . Quito- Ecuador.
5. Acción de Protección, 18461-2015-00175 (Unidad Judicial De Tránsito con Sede en la Ciudad de Ambato 12 De 03 De 2015).
6. Sentencia de Corte Constitucional de Acción Extraordinaria de Protección, dejando sin efecto Sentencia Condenatoria en caso de Injurias Pronunciada Por Juez Penal, 0182-9-Ep (Corte Constituconal 03 De 06 De 2010).
7. Pasquel, D. A. (2014). Estudio Introductorio al Código Orgánico Integral Penal Quito: Corporacion de Estudios y Publicaciones.
8. Simball, D. M. (2011). Los Principios Constitucionales del Debido Proceso y las Garantías Jurisdiccionales . Quito: Arcoiris producción gráfica.
9. Avila, J. C. (2008). Análisis de la Constitución. Quito: Gráficas Araujo.
10. Cabanellas, G. (1998). Diccionario Jurídico. Guatemala: El Forum.
11. Carrión, L. C. (2013). El Debido Proceso. Quito: Ediciones Cueva Carrión.

12. Código Orgánico de la Función Judicial Quito (2008). Corporación de Estudios y Publicaciones.
13. OSSORIO, M. (19 de 6 de 2001). Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales. Buenos Aires: Helíasta.

LINKONGRAFÍA

1. Convención Americana de Derechos Humanos. (29 de 11 de 1969). Recuperado el 21 de 7 de 2016, de Convención Americana de Derechos Humanos.:https://www.oas.org/dil/esp/tratados_b32_convención_americana_sobre_derechos_humanos.htm.
2. Ley de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional. (28 de 7 de 2009). Recuperado el 21 de 7 de 2016, de Ley de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional:<http://www.asambleanacional.gov.ec/documentos/LeyOrgánica-de-Garantias-Jurisdiccionales-y-Control-Constitucional.pdf>.
3. Población y Muestra. (11 de 4 de 2010). Recuperado el 22 de 7 de 2016, de Población y Muestra: <http://es.slideshare.net/ancadira/poblacin-y-muestra-3691707>.
4. Syllabus-Contravenciones de Tránsito. (21 de 2 de 2013). Recuperado el 29 de 7 de 2016, de Syllabus-Contravenciones de Tránsito: <http://www.funcionjudicial.gob.ec/www/pdf/concursojuecesnotarios/catalogos/Syllabus%20-%20Contravenciones%20Transito.pdf>.
5. Electrónica Básica. (01 de 1 de 2014). Recuperado el 02 de 8 de 2016, de electrónica básica : http://www.electronica-basica.com/articulos_23.html
6. Diccionario Jurídico de Guillermo Cabanellas de Torres . (31 de 12 de 2015). Recuperado el 20 de 7 de 2016, de Diccionario Juridico de Guillermo Cabanellas de Torres: <https://sites.google.com/site/megalexec/diccionario/>

juridico/diccionario-juridico-cabanellas.

7. Ley Organica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial. (31 de 12 de 2014). Recuperado el 29 de 7 de 2016, de L.O.T.T.T.S.V.: www.epn.edu.ec/wp-content/uploads/2015/06/LEYTRANSPORTE1.pdf
8. Exceso de velocidad: la sanción está dispuesta por mandato legal en el COIP. (30 de 7 de 2015). Recuperado el 22 de 7 de 2016, de Exceso de velocidad: la sanción está dispuesta por mandato legal en el COIP: <http://www.ambato.gob.ec/exceso-de-velocidad-la-sancion-esta-dispuesta-por-mandato-legal-en-el-coip>.
9. Obras Públicas.(02 de 01 de 2015).Recuperado el 14 de julio de 2016, de obraspúblicas:http://www.obraspúblicas.gob.ec/wpcontent/uploads/downloads/2015/02/01-02-2015_Especial_fotoradares.pdf.
10. Registro Oficial 741. (26 de 4 de 2016). Recuperado el 29 de 7 de 2016, de Registrooficial741:<http://www.derechoecuador.com/productos/producto/catalogo/registrosoficial/2016/abril/code/RegistroOficialNo741Martes26Abrilde2016Suplemento/registro-oficial-no-741---martes-26-de-abril-de-2016-suplemento>.
11. Técnicas e Instrumentos. (18 de 03 de 2014). Recuperado el 03 de 08 de 2016, de Técnicas e Instrumentos: <http://es.slideshare.net/HichaElena/validez-y-confiabilidad-de-los-instrumentos-de-inv>
12. Foto Radares-Ministerio del Interior. (22 De 01 De 2015). Recuperado el 16 de 8 de 2016, de Foto Radares-Ministerio del Interior: <Http://Www.Ministeriointerior.Gob.Ec/Fotorradares-Salvan-Vidas-En-Las-Carreteras-Del-Pais/>
13. Foto Radares- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (1 de 2 de 2015). Recuperado el 16 de 8 de 2016, de Foto Radares- Ministerio de Transporte Y Obras Públicas: <Http://Www.Obraspúblicas.Gob.Ec/Wp->

Content/Uploads/Downloads/2015/02/01-02-2015_Especial_Fotoradares.Pdf.

14. Agencia Nacional de Tránsito. (29 de 1 de 2015). Recuperado el 16 de 8 de 2016, de Agencia Nacional de Tránsito: [Www.Ant.Gob.Ec/.../189-Agencia-Nacional-de-Tránsito-Participa-nn-la-Semana-de-Seguri](http://www.ant.gob.ec/.../189-Agencia-Nacional-de-Tránsito-Participa-nn-la-Semana-de-Seguri).
15. Derechos Humanos Ecuador. (21 de 12 de 2011). Recuperado el 15 de 8 de 2016, de Derechos Humanos Ecuador: [Http://Ddhhecuador.Blogspot.Com/P/Debido-Proceso.Html](http://Ddhhecuador.Blogspot.Com/P/Debido-Proceso.Html).
16. La Hora. (11 De 11 De 2010). Recuperado el 11 de 8 de 2016, de La Hora: [Http://Lahora.Com.Ec/Noticias/Show/1101046648#.V60451vhdiu](http://Lahora.Com.Ec/Noticias/Show/1101046648#.V60451vhdiu).
17. Resolución N° 146 DIR 2010 CNTTTSV. (20 de 06 de 2013). Recuperado el 16 de 11 de 2016, de Resolución N° 146 DIR 2010 CNTTTSV: <http://www.ant.gob.ec/index.php/transito-7/resoluciones-2010/file/1007-resolucin-n-146-dir-2010-cntttsv>.

ANEXOS

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

ENCUESTA DIRIGIDA A LOS ABOGADOS PENALISTAS EN LIBRE EJERCICIO.

INDICACIONES: MARQUE CON UNA (X) LA RESPUESTA QUE CONSIDERE CORRECTA

- 1.- ¿Cuenta usted o algún miembro de su familia con un vehículo?
SI (....) NO (....)

- 2.- ¿Tiene Usted conocimiento de la aplicación de foto sensores (foto radares fijos) para el control de velocidad en la ciudad de Ambato?
SI (....) NO (....)

- 3.- ¿Está usted de acuerdo que la notificación de una contravención de tránsito detectada por foto sensor (foto radar) se realice por medios tecnológicos?
SI (....) NO (....)

- 4.- ¿Sabe usted los límites de velocidad establecidos por la ley?
SI (....) NO (....)

- 5.- ¿Conoce usted la sanción establecida en el Código Orgánico Integral Penal cuando excede los límites de velocidad?
SI (....) NO (....)

- 6.- ¿Conoce usted que es un derecho constitucional?
SI (....) NO (....)

- 7.- ¿Cree Usted que la falta de notificación de las contravenciones de tránsito detectadas por foto sensor (foto radares fijos) vulnera el derecho a la defensa del propietario del vehículo?
SI (....) NO (....)

- 8.- ¿Considera usted que la inconsistencia en la base de datos entre la ANT y DTTM, deja en indefensión al propietario del vehículo en una contravención de tránsito?
SI (....) NO (....)

- 9.- ¿Considera conveniente que el Municipio opte por otros mecanismos para la notificación de las contravenciones detectadas por foto sensores (foto radares fijos)?
SI (....) NO (....)

- 10.- ¿Conoce el procedimiento para impugnar una foto multa?
SI (....) NO (....)

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

**ENTREVISTA REALIZADA AL DOCTOR NELSON GUAMANQUISPE,
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE TRÁNSITO AMBATO.**

OBJETIVO: Conocer su criterio sobre “**LA APLICACIÓN DE FOTO
RADARES FIJOS Y EL DERECHO CONSTITUCIONAL A LA DEFENSA**”.

Nombre: Dr. NELSON GUAMANQUISPE

Pregunta N° 1

¿Existe alguna Ordenanza o Resolución por escrito, en la ciudad de Ambato para la aplicación de foto sensores (foto radares)?

Pregunta N° 2

¿Considera Usted que los fotos sensores (foto radares fijos) ubicados en diferentes partes de la ciudad de Ambato cumplen con las normativas legales como son que un foto sensor (foto radar) debe estar ubicado en vías rectas?

Pregunta N° 3

¿Con qué empresa se realizó el contrato para la aplicación de foto sensores (foto radares)?

Pregunta N° 4

¿La calibración de los foto sensores (fotos radares fijos) cada cuánto se realiza?

Pregunta N° 5

¿Cree Usted que la aplicación de los foto sensores (fotos radares fijos) afectaron al turismo local?

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

ENTREVISTA REALIZADA AL DOCTOR KLÉVER PAZMIÑO JUEZ DE LA UNIDAD JUDICIAL DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE AMBATO.

OBJETIVO: Conocer su criterio sobre “LA APLICACIÓN DE FOTO RADARES FIJOS Y EL DERECHO CONSTITUCIONAL A LA DEFENSA”.

Nombre: Dr. KLÉVER PAZMIÑO.

Pregunta N° 1

¿Ha tenido Usted impugnaciones de foto sensores (foto radares) donde se ha vulnerado el derecho a la defensa?

Pregunta N° 2

¿Considera Usted que los foto sensores (foto radares fijos) están bien ubicados de acuerdo a las normativas legales?

Pregunta N° 3

¿Cree Usted que existe inconsistencia en la base de datos de la Agencia Nacional de Tránsito y Dirección Tránsito Transporte y Movilidad?

Pregunta N° 4

¿Está de acuerdo con la multa estipulada en el Código Orgánico Integral Penal para el exceso de velocidad según el art. 386?

Pregunta N° 5

¿Cree usted que debería existir una Resolución emitida por la Corte Constitucional donde manifieste que los Jueces de oficio ratifiquen el estado de inocencia del presunto contraventor por falta de notificación?

RESOLUCIÓN N 174-DIR-2013-ANT



RESOLUCIÓN Nº 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 Nº 174-DIR-2013-ANT
REGLAMENTO DE HOMOLOGACIÓN, USO Y VALIDACIÓN DE SISTEMAS, DISPOSITIVOS Y EQUIPOS TECNOLÓGICOS PARA
DETECCIÓN Y NOTIFICACIÓN DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO
Dirección de Secretaría General
Av. Humbolt Norte N24-103 y José Gualberto
Torres La Pluma, edificio "Centenario de TENDRADO"
Quito - Ecuador
www.ant.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 hicieron 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 *op 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

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.

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 emitirán 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-ANT
REGlamento DE HOMOLOGACIÓN, USO Y VALIDACIÓN DE SISTEMAS, DISPOSITIVOS Y EQUIPOS TECNOLÓGICOS PARA
DETECCIÓN Y NOTIFICACIÓN DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO

ATA/DR/TTSTV

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO
Oficina de Secretaría General
Av. República 3000 RGA-101 y 101A Anexo
Sede La Plata, calle de Independencia de FERRER
Quito - Ecuador
www.ants.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, fijas 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. Mariscal Sucre 953-102 y 2da. Etapa
Sector La Piedad, edificios Inicialmente de FORTICOM
Quito - Ecuador
0062221310

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

ATAJRRTTTAV

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO
Química de los Andes 13
Av. Mariscal Sucre 954-001 y 954-002
Sector 12 Páramo, entre las instalaciones de TESCOPE
Teléfono: 0995400000
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

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

ANT/DIRTTSV

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO
Dirección de Regulación General
Av. Mariscal Sucre 1034-1035 y José Gual
Sector La Piedad, código postal 170100
Quito - Ecuador
www.anton.gov.ec

RESOLUCIÓN No. 146 –DIR-2010-CNTTTTSV



RESOLUCIÓN No. 146-DIR-2010-CNTTTTSV

EL DIRECTORIO DE LA COMISIÓN NACIONAL DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

CONSIDERANDO:

- QUE,** la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, promulgada en el Registro Oficial 398 de 7 de agosto de 2008, en el Art. 13 determinó los órganos que la materializan, estableciendo entre ellos, en la letra b) la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- QUE,** la Ley antes invocada, en su Art. 16 declara que la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es el ente encargado de la regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el país, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del sector. Tendrá su domicilio en el Distrito Metropolitano de Quito, creándola como una entidad autónoma de derecho público, con personería jurídica, jurisdicción nacional, presupuesto, patrimonio y régimen administrativo y financiero propios.
- QUE,** la CNTTTTSV se rige por un Directorio, mismo que, conforme el Art. 20 de la LOTTTSV, numeral 5, entre sus competencias está la de "Aprobar las normas técnicas para la aplicación de la presente Ley y su Reglamento General."
- QUE,** a fin de cumplir lo anterior, el Art. 29 de la Ley que asigna al Director Ejecutivo sus facultades, le atribuye en el numeral 4 la de elaborar las regulaciones y normas técnicas para la aplicación de la presente Ley y su Reglamento y, someterlos a la aprobación del Directorio de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- 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 Art. 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 el Código de Procedimiento Penal, lo que procede considerando que son aplicables para las infracciones de tránsito las normas que, respecto de la prueba y su valoración contiene el Código de Procedimiento Penal.
- El vigente Código de Procedimiento Penal en su Art. Art. 89, determina que en materia penal las pruebas son materiales, testimoniales y documentales; su objeto se fija en el Art. 84 que declara que se pueden probar todos los hechos y circunstancias de interés

Resolución No. 146-DIR-2010-CNTTTTSV

1

Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Juan León Mera N26-38 y Santa María
Teléfonos: (593)(2) 525 955 / 525 818
Quito-Ecuador
www.cntttsv.gov.ec



para el caso, además luego en el Art. 85 señala que la finalidad de la prueba es establecer tanto la existencia de la infracción como la responsabilidad del procesado.

- QUE,** por otra parte, el Código Procesal Civil en su Art. 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,** la Constitución en su Art. 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, por lo que es necesario que se regule, a través de un instructivo con carácter reglamentario el proceso técnico de obtener pruebas y elementos de convicción para que los fiscales, jueces y agentes de la autoridad, en materia de tránsito, puedan utilizar todos los medios tecnológicos modernos.
- QUE,** el Art. 84 de la LOTTTSV al referirse a las sanciones de las operadoras por infracciones ordena que se aplicaran 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, para lo cual establece como procedimiento que a quien se le atribuya la comisión de una infracción, para contestarla tendrá el término de ocho días, contados a partir del día hábil siguiente al de la notificación respectiva, dentro de este término, presentará las pruebas de descargo que considere necesarias, admitiendo la norma como medios de prueba los establecidos en la ley común y concediendo a la Comisión Nacional del Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial un término de quince días para emitir la resolución que corresponda, contados desde el vencimiento del término para contestar, haya o no recibido la contestación.
- 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,** los derechos humanos, garantizados en la Constitución establecen que el derecho a la vida es privilegiado, por lo que deben enervarse las condiciones que lo afectan, que en materia de movilidad humana está en directa relación con los casos de inseguridad vial y los efectos que las infracciones de tránsito producen, cuando el exceso de velocidad se constituye en la segunda causal de accidentes de tránsito, así como los indicadores determinan que Ecuador no escapa a la situación denunciada por la Organización Mundial de la Salud, que declara que los accidentes de tránsito son una de las primeras causas de muertes entre personas de distintas edades en el mundo y que ello se produce por el exceso de velocidad con que los vehículos son conducidos.
- QUE,** el proceso de juzgamiento de las infracciones de tránsito, fijado en la ley, precisa de 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,** la LOTTTSV en su Art. 163 define que 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, el que para efectos de sustanciar los procesos penales de tránsito el juez debe considerarlo como elemento informativo o referencial, lo que no ocurre con las contravenciones.
- QUE,** en el Art. 178 de la LOTTTSV se dispone el juzgamiento de las contravenciones de tránsito en audiencia oral, para lo cual según el Art. 179 los agentes de tránsito deberán entregar 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, señalando que si no se pudo entregar la boleta personalmente, será remitida al domicilio del propietario del vehículo en un plazo no mayor de setenta y dos horas contados desde la fecha en que fue cometida la infracción. Dicha boleta llevará impreso el detalle de la contravención y la advertencia de las sanciones correspondientes que para ella prevé la Ley. Lo que parte de que las contravenciones podrán ser también detectadas y notificadas por medios electrónicos y tecnológicos en los términos establecidos para tal efecto en el Reglamento. Impone además que los casos de contravención por mal estacionamiento, y no se pueda ubicar a su conductor, se procederá a colocar en alguna parte visible de su vehículo el adhesivo correspondiente; en este caso el obligado al pago será el propietario del vehículo y no podrá matricularlo si antes no ha cancelado el valor de las multas más los recargos respectivos.
- 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, el equipo a utilizarse, su validación y condiciones de instalación, operación y señalización.
- QUE,** el numeral 17 del Art. 20 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, faculta al Directorio de la CNTTTSV el expedir los reglamentos necesarios para el cumplimiento de sus fines y objetivos.
- QUE,** este Directorio en sesión efectuada el día jueves 23 de septiembre del presente año, conoció el Proyecto de "Reglamento de Implantación, Uso y Validación del Sistema de Detección y Notificación con Medios Electrónicos y Tecnológicos de Infracciones de Tránsito", acordando que la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial, presente ante este Directorio las observaciones técnicas que tuvieren lugar;
- QUE,** la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial, mediante Oficio No. 2010/3763/DNCTSV, fechado 08 de octubre del 2010, al que adjunta los oficios No. 0563/DIT-DNCTSV y No. 1078-DNCTSV-DI, expone sus consideraciones respecto del citado Proyecto de Reglamento, mismas que son acogidas por este cuerpo colegiado;
- QUE,** el Art. 21 de la antes citada ley preceptúa que, el Directorio de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, emitirá sus

Resolución No. 146-DIR-2010-CNTTTSV

3

Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Juan León Mera N26-38 y Santa María
Telfonos: (593)(2) 525 955 / 525 816
Quito-Ecuador
www.cntttsv.gov.ec



pronunciamientos mediante resoluciones motivadas, las mismas que serán publicadas en el Registro Oficial.

En uso de sus facultades legales,

RESUELVE:

DECRETAR EL PRESENTE "REGLAMENTO DE IMPLANTACIÓN, USO Y VALIDACIÓN DEL SISTEMA DE DETECCIÓN Y NOTIFICACIÓN CON MEDIOS ELECTRÓNICOS Y TECNOLÓGICOS DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO".

Art. 1.- Se establece el sistema de detección y notificación con medios electrónicos y tecnológicos de infracciones de tránsito, como faculta la LOTTTSV, 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. Por lo que se dicta el presente Reglamento.

Art. 2.- Conforme fija el Art. 149 de la LOTTTSV, la detección de infracciones por medios electrónicos es un proceso tecnológico que transmitido por un sistema de medios electrónicos o magnéticos, permite registrar automáticamente, sin intervención del agente 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, que circulaban en las diferentes vías infringiendo la ley y normas reguladoras del tránsito y transporte terrestre, quedando constancia del hecho con los datos de fecha y hora ciertos y determinados, el lugar donde se produjeron, el vehículo infractor y su velocidad de movimiento y más detalles que permitan a la autoridad de tránsito, sus agentes y jueces, establecer las circunstancias y tipo de infracción.

Art. 3.- Los productos obtenidos en imágenes, fijas 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 porque usándolos es posible obtener la información que, emitida y registrada por los dispositivos de los equipos electrónicos y tecnológicos de control de tránsito y transporte terrestre, debidamente calibrados y certificados por la autoridad de tránsito, con imágenes y/o videos, en los parámetros legales establecidos en este Reglamento permitirán probar el cometimiento de una infracción, el medio y el agente y la conexidad entre la infracción, el vehículo y los potenciales responsables o imputados de haberla cometido.

Art. 4.- El dispositivo detector de infracciones de tránsito y transporte terrestre es un conjunto de equipos y componentes, los cuales permiten detectar en forma precisa, en el flujo de circulación vehicular, a los vehículos con los cuales se cometen infracciones a las normas de tránsito, sea que se encuentren en movimiento o estacionados en un lugar; tales equipos por su ubicación pueden ser calificados como:

- a) Fijos: Cuando el equipo detector de infracciones se encuentra instalado en un lugar definido, fijado a una infraestructura estacionaria de carácter permanente.

Resolución No. 146-DIR-2010-CNTTTSV

4

Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Juan León Mera N26-38 y Santa María
Teléfonos: (593)(2) 525 955 / 525 018
Quito-Ecuador
www.cntttsv.gov.ec



- 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.
- 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. 5.- Por la forma de establecer la infracción, según el fin que persiga la autoridad con su uso, los equipos detectores de infracciones pueden ser llamados:

- a) Medidor de velocidad: Cuando la finalidad es la medición de la velocidad, por lo que el equipo está destinado a detectar infracciones por exceder los límites de velocidad permitidos para los vehículos en circulación.
- b) No metrológico: 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 de infracciones.
- c) Híbrido: Cuando el equipo está habilitado para operar en las dos circunstancias antes indicadas.

Art. 6.- La tecnología para establecer el cometimiento de infracciones en la circulación vehicular, estática o en movimiento, es un equipamiento de medios que funcionan en forma autónoma y poseen un registro electrónico, propio e independiente, que se puede reportar o no simultáneamente a una central, operando automáticamente, sin intervención humana de la autoridad o agente de tránsito, en una instalación ubicada en el sitio donde ocurrió la infracción.

Art. 7.- Es competencia exclusiva de la autoridad de tránsito y transporte terrestre, a través de sus funcionarios o agentes autorizados, fijar los sitios donde deben localizarse los equipos con los detectores de infracciones; debe también ser responsable de prevenir que esté debidamente instalada la señalización, 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.

Art. 8.- Para definir la necesidad de la instalación del equipamiento de detectores de infracciones de tránsito y transporte terrestre, la máxima autoridad decidirá con base en un estudio previo de carácter técnico que justifique la instalación del equipamiento y asegure la transferencia de la tecnología a los entes locales, en caso de no existir tecnología nacional que dote de tal equipamiento, con respeto a los derechos de propiedad intelectual que sobre ella pudieren existir.

Art. 9.- La máxima autoridad institucional de la Comisión Nacional de Tránsito deberá aprobar la instalación y equipamiento del sistema detector de infracciones, validando su instalación y funcionamiento, con base a lo siguiente:

- a) Para el equipamiento detector de infracciones a través de medir la velocidad, deben cumplirse los requerimientos técnicos fijados en el Anexo I de este Reglamento;
- b) Para los equipos detectores de infracciones no metrológicas, se deben aplicar los requerimientos técnicos fijados en el Anexo II de este Reglamento;

Resolución No. 146-DIR-2010-CNTTTSV

5

Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Juan León Mera N26-38 y Santa María
Teléfonos: (593)(2) 525 955 / 525 816
Quito-Ecuador
www.cntttsv.gov.ec



- c) Para los equipos híbridos, se deben observar que simultáneamente se reúnan los requisitos fijados en los Anexos I y II de este Reglamento.

En el caso de la Comisión de Tránsito del Guayas su Director Ejecutivo está delegado para que realice la tarea de aprobar la instalación y equipamiento del sistema detector de infracciones, validando su instalación y funcionamiento con base en los parámetros técnicos que este artículo ha determinado.

Art. 10.- Previo a instalar los medidores de velocidad, cada Comisión Provincial cuidará que en las vías de su circunscripción donde se vayan a instalar los detectores de infracciones, estén debidamente ubicados y se hayan ubicado, con 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 parqueamiento y detención de circulación vehicular en el área, así como la existencia de equipos detectores de la infracción con medidores electrónicos de velocidad, lo que deberán cumplir observando entre uno y otro las distancias mínimas definidas en el Anexo III de este Reglamento, como una garantía de la seguridad vial.

- 10.1** 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, aplicando los parámetros técnicos contenidos en el Anexo III de este Reglamento, los técnicos podrán solicitar que se faculte la repetición en espacios menores a los permitidos en la norma indicada.
- 10.2** La medición de velocidad con instrumentos o equipamientos móviles, solamente puede efectuarse con señalización de velocidad fija o portátil, conforme este regulado, y con una distancia inferior a 01 km del medidor.

Art. 11.- La notificación a los propietarios de los vehículos identificados como medio de la infracción, o de ser el caso que se hubiere identificado personas diferentes como posibles responsables de la infracción de tránsito, para los delitos, como impone el Art. 163 de la LOTTTSV, se remitirán al agente fiscal de la jurisdicción correspondiente.

- 11.1** Para las contravenciones detectadas y notificadas por medios electrónicos y tecnológicos, en los términos establecidos para tal efecto en este Reglamento, como dispone el Art. 179 de 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 podrá 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 el caso de no producirse tal audiencia y que el contraventor no hubiere concurrido ante el juez de tránsito, si en el término de 90 (noventa días) no hubiere notificación a la Administración de Tránsito con una demanda en la vía



contencioso administrativa, se producirá caducidad de accionar por quien fue imputado de responsabilidad de la infracción y se tendrá la sanción de multa para la contravención como firme, lo que permitirá obrar por la vía coactiva para que la Administración Pública de Tránsito cobre el valor.

- 11.2** 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.

Art. 12.- La notificación con la imagen que registra el cometimiento de la infracción de tránsito, constituirá prueba tecnológica siempre que en ella aparezcan los datos que determinen la velocidad medida, la permitida para la vía y la placa del vehículo en la localidad donde se hizo la medición, 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.

- 12.1** Para efectos de la velocidad se deberá considerar un margen de tolerancia de 05 km/h a favor del infractor, en los casos de infracciones en el rango de medida con un máximo de hasta 100 km/h; se considera un 5% para aquellas situaciones de exceso de velocidad que superen los 100 km/h.

Art. 13.- Como indica la LOTTSV, en su Art. 179, 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.

- 13.1** En caso de que no se pueda entregar la boleta personalmente, se la podrá remitir al domicilio del propietario del vehículo, en un término no mayor a cinco días, contados desde la fecha en que fue cometida la infracción. Dicha boleta llevará impreso el detalle de la contravención y la advertencia de las sanciones correspondientes que para ella prevé la Ley y adjunta tendrá una copia de la imagen obtenida por el equipo detector de infracciones de tránsito.
- 13.2** Podrá también, en los casos en que fuera imposible determinar el domicilio del actor, aplicarse la norma del Art. 82 del Código de Procedimiento Civil y efectuarse citaciones por la prensa, en las que se indicará la existencia de la prueba tecnológicamente obtenida que determina el cometimiento de la infracción de tránsito.

Art. 14.- Este Reglamento regula la utilización de las imágenes obtenidas por el equipo de detección de infracciones como un medio tecnológico de prueba, por lo que constituyen un medio de prueba que podrá ser utilizado en el juzgamiento y sanción de la infracción, por tanto las contravenciones podrán ser también detectadas y notificadas por medios electrónicos y tecnológicos en los términos establecidos para tal efecto en el Reglamento.

- 14.1** Los anexos a este Reglamento que constituyen normas técnicas para aplicar en las distintas modalidades y oportunidades, podrán ser revisadas por la máxima autoridad cuando fuere necesario, notificándose al Directorio de los cambios que se produzcan.



DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Art. 15. Para efectos de supervisión de todos los procedimientos técnicos derivados de la aplicación del presente instrumento legal, se conformará una Comisión interinstitucional, misma que estará integrada por técnicos de las siguientes instituciones:

- . Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
- . Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial;
- . Comisión de Tránsito de Guayas; y,
- . Gobiernos Autónomos que tengan o asuman competencias en materia de tránsito.

DISPOSICIÓN FINAL

El presente Reglamento entrará en vigencia a partir de su aprobación por el Directorio, no obstante su publicación en el Registro Oficial.

Dado en la ciudad de Quito D.M., a los catorce días del mes de octubre de dos mil diez, en la Sala de Sesiones de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Ing. Fernando Amador Arosemena

**PRESIDENTE DEL DIRECTORIO
COMISIÓN NACIONAL DEL TRANSPORTE
TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**

LO CERTIFICO:

Ing. Javier Henriques Aycart
**DIRECTOR EJECUTIVO (ENC)
SECRETARIO DEL DIRECTORIO
COMISIÓN NACIONAL DEL TRANSPORTE
TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.**

JLP

Resolución No. 146-DIR-2010-CNTTTSV

8

Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Juan León Mera N°26.38 y Santa María
Teléfonos: (593)(2) 525 855 / 525 818
Quito-Ecuador
www.cntttsv.gov.ec



ANEXO I

NORMATIVA TÉCNICA PARA LOS EQUIPAMIENTOS DETECTORES DE INFRACCIONES MEDIDORES DE VELOCIDAD DE FISCALIZACIÓN DE TRÁNSITO PARA VEHÍCULOS AUTOMOTORES

1. FINALIDAD

1.1 - Esta normativa tiene como finalidad establecer los requisitos mínimos que deben ser cumplidos por los medidores de velocidad para vehículos automotores que involucren las actividades previstas en el artículo 38 del capítulo VI de la Ley del Sistema Ecuatoriano de Calidad.

1.2 - Esta normativa se aplica a los radares doppler, medidores de velocidad que utilicen sensores de superficie y medidores de velocidad ópticos, sus dispositivos complementarios y accesorios.

2. DEFINICIONES DE LAS UNIDADES METROLÓGICAS

2.1 - (h) hora, (m) minuto y (s) segundo para tiempo;

2.2 - (km/h) kilómetro por hora para velocidades.

3. DEFINICIONES

3.1 – **Clases de vehículos:** indica a cuál de las cuatro clases el vehículo pertenece (motocicleta, automóvil, bus o camión).

3.1.1 – Para efecto de esta normativa, camionetas o similares están enmarcados en la clase automóvil.

3.2 - **Dispositivo indicador:** exhibe la velocidad del vehículo controlado y, para los medidores instalados en los vehículos en movimiento, también la velocidad del vehículo en el cual está instalado.

3.3 - **Dispositivo registrador:** permite el registro de la imagen del vehículo infractor, sea por medio fotográfico o electrónico.

3.4 - **Dispositivo selector de velocidades:** permite identificar las velocidades superiores a un valor pre-determinado.

3.5 - **Efecto Doppler:** permite la medición de la velocidad de los vehículos a través de la reflexión de ondas emitidas por el propio equipamiento de medición.

3.6 - **Instrumento automático:** instrumento que funciona sin la necesidad de un operador.

3.7 - **Sistema de medición de velocidad:** sistema del equipamiento o instrumento responsable por la medición de velocidad de vehículos automotores.



3.8 - Sistema de registro de infracciones: sistema del equipamiento o instrumento responsable por la captura e almacenamiento de las pruebas de comisión de una infracción.

3.9 - Medidor que utiliza sensores de superficie: medidor de velocidad cuyo sensor se encuentra instalado bajo o sobre la superficie de la vía de tal modo que cuando un vehículo pasa sobre el sensor algún cambio en sus propiedades físicas es producida propiciando la medición de la velocidad del vehículo.

3.10 - Medidor óptico: medidor de velocidad que utiliza un rayo de luz en la región visible o infrarrojo.

3.11 - Radar: medidor de velocidad que, empleando ondas continuas en la franja de microondas, transmite y recibe, operando por el principio Doppler.

4. REGLAS METROLÓGICAS

4.1 - Errores máximos admitidos

La información registrada debe coincidir con la indicación del instrumento.

4.1.1 - Errores máximos admitidos en la revisión técnica de modelo en condiciones de uso.

± 3 km/h para valores medidos hasta 100 km/h

$\pm 3\%$ para valores medidos superiores a 100 km/h

4.1.2 - Los errores máximos admitidos en las verificaciones metrológicas de medidores de velocidad, son los que constan en la tabla 1, abajo.

Verificación	Medidor de Velocidad Fijo o Estático	
	Vel \leq 100 km/h	Vel $>$ 100 km/h
Verificación Inicial	± 3 km/h	$\pm 3\%$
Verificación periódica/eventual	± 5 km/h	$\pm 5\%$

TABLA 1 – Errores Máximos Admitidos

4.1.3 - Los errores máximos admitidos para medición en servicio son ± 5 km/h para velocidades hasta 100 km/h y $\pm 5\%$ para velocidades superiores a 100 km/h.

4.2 - Para dar cumplimiento al Artículo 192 del Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, los medidores fijos deberán tener las condiciones para hacer la distinción automatizada entre las clases de vehículos y registrar la imagen de los vehículos infractores de acuerdo con su clase y respectiva velocidad máxima permitida de acuerdo con la vía.

5. REGLAS TÉCNICAS

5.1 - Los medidores de velocidad, los dispositivos complementarios y accesorios deben ser fabricados con materiales de resistencia adecuada y poseer características capaces de asegurar la estabilidad de esos instrumentos en las condiciones normales de uso.



5.2 - Códigos, mensajes y expresiones suministradas en el dispositivo indicador deberán ser identificados en el manual de operaciones.

5.3 - El valor de la división deberá ser a lo sumo 1 km/h.

5.4 - Todo el instrumento deberá venir acompañado de su manual de operación, en idioma español, conteniendo descripción de instalación y utilización, detallando el buen desempeño del instrumento.

5.5 - Los medidores de velocidad automáticos deben ser dotados de dispositivo selector de velocidades que permita ajustar previamente la velocidad de control.

5.6 - El medidor de velocidad utilizado en un lugar fijo debe medir la velocidad de los vehículos en su sentido de desplazamiento.

5.7 - El medidor de velocidad puede ser usado para medir velocidad en ambos sentidos.

5.8 - No debe ser posible retornar al mostrador alguna lectura hecha anteriormente, una vez que el mostrador es borrado.

5.9 - El medidor de velocidad automático debe ser inicializado en tráfico y tomar las precauciones de operación/instalación mostrando una medición confiable.

5.10 - El registro del vehículo infractor debe ser proveído de forma clara e inequívoca por el dispositivo registrador acoplado al instrumento medidor de velocidad.

5.10.1 - La identificación del vehículo infractor debe ser complementada con las siguientes informaciones:

- a) La velocidad instantánea del vehículo, en km/h
- b) Día, mes y año
- c) Hora y minuto
- d) Identificación de la localidad y velocidad máxima permitida

5.11 - Los radares deben satisfacer las siguientes exigencias:

5.11.1 - Cuando dos o más vehículos con velocidades distintas entren en el área de medición, el medidor de velocidad no deberá suministrar resultado de medida.

5.11.2 - Las atenuaciones de la señal de potencia radiada por medidor de velocidad hasta su límite de recepción, así como limitaciones de duración de la transmisión, no deben provocar error en la medición.

5.12 - Cuando sea utilizado en el dispositivo un indicador sonoro, deberá ser posible su atenuación o desactivación.

5.13 - Los medidores de velocidad ópticos portátiles deben contener un dispositivo de prueba del alineamiento real con el rayo de luz.



5.14 - La potencia del rayo de luz (LÁSER) no debe exceder la clase I especificada en la Norma BSI 7192, de 1989 – Requerimientos de protección la personas de la radiación láser con ondas de 180nm hasta 1mm.

6. IDENTIFICACIÓN OBLIGATORIA

6.1 - Todas las inscripciones e identificaciones del instrumento serán provistas en idioma español.

6.2 - El medidor de velocidad debe portar de manera legible y permanente, la siguiente información:

- a) Marca o nombre del fabricante;
- b) Importador y respectivo país de origen;
- c) Designación del modelo y número de fabricación;
- d) Número del registro de aprobación del modelo.

7. CONTROL METROLÓGICO

7.1 - Aprobación del Sistema de Medición de Velocidad

7.1.1 - Ningún medidor de velocidad puede ser comercializado o puesto a la venta o ser instalado, si no corresponde a un sistema de medición de velocidad aprobado, así como sin haber sido aprobada su verificación inicial.

7.1.1.1 - El fabricante o su representante legal debe poner a disposición de la Comisión Nacional de Tránsito y del ejecutor de las verificaciones, los medios adecuados para la realización de los ensayos, estos podrán ser ejecutados en las instalaciones del fabricante o de su representante legal.

7.1.2 - Cada sistema de medición de velocidad de cada fabricante debe ser sometido al procedimiento de aprobación. Por tanto, el fabricante o su representante legal deben entregar al organismo competente 1 (un) prototipo de sistema de medición de velocidad.

7.1.3 - La revisión técnica del sistema de medición de velocidad consiste en las siguientes etapas principales: examen de la documentación, examen preliminar y ensayos del prototipo.

7.1.3.1 - El examen de la documentación: se verifica, si la documentación presentada está completa y si el manual de operación del medidor de velocidad incluye la siguiente información:

- a) El principio de funcionamiento del medidor de velocidad;
- b) Croquis;
- c) Especificaciones técnicas de funcionamiento;
- d) Información sobre las principales causas de errores;
- e) Condiciones, limitaciones, restricciones del instrumento.

7.1.3.2 - Examen preliminar: se verifica, si el modelo fue fabricado de acuerdo con las exigencias de esta normativa, en exámenes visuales y funcionales, así como: calidad de los materiales, identificaciones, claridad de las indicaciones, inscripciones obligatorias,



dimensiones de los caracteres de los indicadores, funcionamiento de los diversos dispositivos operacionales.

7.1.4 - Ensayos del prototipo

7.1.4.1 - Comprobación del alcance de la medición: se verifica la distancia máxima a la que el instrumento realiza la medición, de acuerdo con esta normativa.

7.1.4.2 - Ensayo del dispositivo de discriminación de sentido: se verifica el funcionamiento del dispositivo de selección del sentido de medición.

7.1.4.3 - Ensayo del sistema de registro fotográfico o vídeo: se verifica si la indicación informada está dentro del error máximo permitido, conforme ítem 4.2.

7.1.4.4 - Ensayo en condiciones reales de tráfico: deberán ser seleccionadas velocidades desde 30 km/h hasta la máxima permitida para la vía. Para cada velocidad serán realizadas como mínimo 10 mediciones en cada sentido.

7.1.4.5 - La adaptación de cualquier equipamiento no previsto en la aprobación del sistema de medición de velocidad solamente será admitida con la autorización previa de la autoridad de tránsito.

7.1.5 - Los errores máximos admitidos en los ensayos de revisión técnica del modelo son los previstos en el sub-ítem 4.1.1 de esta normativa.

7.2 - Verificación inicial

7.2.1 - Es la responsabilidad del fabricante o del importador, la presentación del instrumento para verificación inicial, en un local apropiado, designado por la Comisión Nacional de Tránsito.

7.2.2 - La verificación inicial consistirá de:

- a) Comprobación de la conformidad del instrumento al sistema de medición de velocidad aprobado;
- b) Ensayo en condiciones reales de tránsito.

7.2.2.1 - Para medidores que dependen de una instalación deberá ser necesaria una verificación metrológica antes de la colocación en uso y que cuente con:

- a) Comprobación de la conformidad del instrumento al sistema de medición de velocidad aprobado;
- b) Comprobación de la correcta instalación y ajuste del instrumento; y,
- c) Ensayo en condiciones reales de tránsito.

7.2.3 - Los errores máximos admitidos en las verificaciones iniciales son los previstos en el sub-ítem 4.1.2 de esta normativa.



7.3 - Verificaciones periódicas

7.3.1 - Las verificaciones periódicas del correcto funcionamiento de los equipos, de carácter obligatorio, serán efectuadas cada dieciocho (18) meses.

7.3.2 - En las verificaciones periódicas serán realizados los siguientes ensayos:

- a) Inspección general para ver si el instrumento conserva las características originales del sistema de medición de velocidad aprobado y está de acuerdo con las demás exigencias reglamentarias; y,
- b) Ensayo en condición de tránsito real.

7.3.3 - Es de responsabilidad del proveedor del instrumento, la presentación del mismo para verificación periódica.

7.4 - Verificación eventual

7.4.1 - Siempre que haya reparación, alteración de elementos que comprometan la medida presentada por el sistema de medición de velocidad, el instrumento debe ser sometido a una verificación eventual.

7.4.2 - En las verificaciones eventuales serán realizados los ensayos que constan en el ítem 8.3.2

7.4.3 - Es de responsabilidad del proveedor del instrumento, el presentar la solicitud para verificación eventual.

8- CONDICIONES DE UTILIZACIÓN

8.1 - Todo medidor de velocidad debe mantener las características de fábrica, operacionales y metrológicas del sistema de medición de velocidad aprobado y mantener sus elementos y dispositivos en perfectas condiciones de conservación y funcionamiento.

8.1.1 - Todas las inscripciones obligatorias, unidades, símbolos, leyendas e indicaciones deben presentarse de forma clara y fácilmente legibles.

8.1.2 - Los caracteres de las indicaciones deben permanecer alineados, perfectamente legibles y no presentar daños parciales o totales.

8.2 - Es responsabilidad del proveedor del instrumento celar por su correcto mantenimiento a través de sí mismo o de empresas autorizadas de servicio de instalación y reparación.

9. DISPOSICIONES GENERALES

9.1 - Los medidores de velocidad para vehículos automotores actualmente en uso, que no tengan su sistema de medición de velocidad aprobado continuarán siendo utilizados siempre y cuando cumplan con lo dispuesto en el ítem 4.1.2 de este reglamento.



9.2 - Los medidores de velocidad para vehículos automotores reacondicionados deberán ser sometidos la nueva verificación metrológica y estar de acuerdo con el escrito en el ítem 8.6 de este reglamento.

9.3 - Para efecto de este reglamento el importador se asemeja al fabricante.





ANEXO II

NORMATIVA TÉCNICA PARA LOS EQUIPAMIENTOS DETECTORES DE INFRACCIONES NO METROLÓGICOS DE FISCALIZACIÓN DE TRÁNSITO PARA VEHÍCULOS AUTOMOTORES

1. FINALIDAD

1.1 - Establecer los criterios para la aprobación del funcionamiento de Sistemas Automáticos No Metrológicos de Fiscalización de Tránsito, con énfasis en el desempeño, priorizando la credibilidad en el registro de las infracciones de tránsito.

1.2 - Esta Normativa se aplica a todos los tipos de Sistemas Automáticos No Metrológicos de Fiscalización de Tránsito para las siguientes infracciones:

- Avanzar la luz roja del semáforo;
- La parada sobre el cruce peatonal;
- Transitar con el vehículo en carril reglamentada como de circulación exclusiva para determinado tipo de vehículo;
- Cuando en movimiento, no conservar el vehículo en el carril a este destinado por la señalización en la vía;
- Transitar en locales y horarios no permitidos por la reglamentación establecida por la autoridad competente para todos los tipos de vehículos;
- Contra-vía; y,
- Otras infracciones no metrológicas que pueda detectar de manera automática.

2. DEFINICIONES

2.1 - Proveedor: Persona física o jurídica, pública o privada, nacional o extranjera, así como los entes despersonalizados, que desarrollan actividades de producción, montaje, creación, construcción, transformación, importación, exportación, distribución o comercialización de productos.

2.2 - Proyecto Descriptivo: Documento presentado por el proveedor en el cual es descrito, en español, el funcionamiento del modelo de Sistema Automático no Metrológico de Fiscalización de Tránsito construido de acuerdo con un proyecto-patrón.

2.3 - Módulo: Unidad planificada para determinada función, destinada a componerse con otras unidades, formando un todo homogéneo y funcional, dando origen a un modelo de Sistema Automático no Metrológico de Fiscalización de Tránsito.

2.4 - Proyecto-Patrón: Documento conteniendo el arreglo, el montaje, las conexiones de sus diferentes módulos y su inter-relacionamiento, con el objetivo de detectar y registrar las infracciones de tránsito.



2.5- Sistema Automático No Metrológico de Fiscalización de Tránsito: Conjunto constituido por el módulo detector vehicular físico o virtual, por el módulo de control no metrológico, por el módulo registrador de imagen por proceso químico o digital y por los demás módulos complementario que sean necesarios, y que no necesitan de la interferencia o manejo de un operador en cualquiera de las fases de su funcionamiento.

2.6 - Legislación Vigente - Norma oficial que determina las características técnicas mínimas exigidas por la autoridad de tráfico en el que se refiere a equipamientos no metrológicos, como ejemplo: lo que la imagen capturada debe contener.

3 - SOLICITUD DE APROBACIÓN DEL EQUIPAMIENTO – REVISIÓN TÉCNICA

3.1 - El proveedor presentara la solicitud de aprobación del equipamiento a la Comisión Nacional de Tránsito o a la autoridad competente.

3.2 - En la documentación de solicitud de aprobación deberán constar:

- 1) Identificación de los modelos de Sistema Automático no Metrológico de Fiscalización de Tránsito, objetos de la solicitud;
- 2) Proyecto descriptivo detallado de los modelos de Sistema Automático no Metrológico de Fiscalización de Tránsito, conteniendo todas las informaciones que permitan su perfecta comprensión en cuanto al funcionamiento, instalación, verificación y manutención, de acuerdo con los items descritos abajo;

2.1) El proyecto descriptivo debe especificar, de manera clara y sin dejar dudas, cada modelo de Sistema Automático no Metrológico de Fiscalización de Tránsito;

2.2) El proyecto descriptivo debe ser presentado en el idioma español, para fines de registro de la solicitud de aprobación a la Comisión Nacional de Tránsito o la autoridad competente, o por medio de traducción juramentada, debidamente registrada ante notario público;

2.3) El proyecto descriptivo debe contener:

- Características técnicas - objetos de aprobación;
- Instrucciones de instalación, mantenimiento y operación;
- Dibujos, diagramas de bloques y esquemas de conexiones;
- Proceso de detección del vehículo;
- Cantidad de carriles que pueden ser monitoreados por el sistema;
- Condiciones necesarias para el perfecto funcionamiento del sistema;
- Condiciones de utilización, tales como: periodo de pre calentamiento, franja de tensión eléctrica de alimentación, franjas de temperatura y unidad relativa, sensibilidad de los sensores y detectores, etc;
- Características constructivas conteniendo los datos relativos a la forma, material y dimensiones, elementos indicadores (luces de indicación), elementos operacionales (teclas, llaves), periféricos, sensores;



- Dispositivos suplementarios y complementarios tales como: dispositivo de iluminación, dispositivo de traba, dispositivo de nivelamiento, dispositivo impresor, dispositivo totalizador;
- Códigos de diagnóstico de los mensajes suministrados (cuando sea aplicable);
- Evidencias de funcionamiento y atención a los requisitos específicos mínimos determinados en la legislación vigente;

3.3 - Análisis de la Documentación

3.3.1 - La Comisión Nacional de Tránsito, o el organismo competente, después de recibir la documentación del proveedor del equipamiento, debe verificar si los documentos citados en el sub-ítem 3.2 de esta Normativa están completos.

3.3.2 - Si alguno de los documentos entregados esté incompleto, la Comisión Nacional de Tránsito comunicará formalmente los ítems faltantes y solicitará el envío de la documentación completa en el plazo de 30 días después del recibimiento de la comunicación.

3.3.4 - El no cumplimiento de la exigencia, en el plazo estipulado, resultará en la cancelación del proceso de aprobación.

3.4 - Procedimiento de Ensayo

3.4.1 - El ensayo debe ser realizado en 1 (una) muestra de cada modelo de Sistema Automático no Metroológico de Fiscalización de Tránsito, objeto del solicitud de la aprobación, y tiene por finalidad comprobar que esas muestras atienden los requisitos específicos mínimos de la legislación vigente. Este ensayo debe ser realizado en instalación a ser definida por el proveedor, en común acuerdo, con el Comisión Nacional de Tránsito, y ser realizado en presencia del mismo.

3.4.2 - Cabe al proveedor del Sistema Automático no Metroológico de Fiscalización de Tránsito comprobar, por medio de la simulación de las situaciones de tránsito, que el modelo bajo ensayo cumple con el Proyecto-Patrón y funciona de acuerdo con los requisitos de la legislación vigente.

3.4.3 - Los resultados de los ensayos realizados por la Comisión Nacional de Tránsito deberán ser registrados en el Informe de Ensayo.

3.4.3.1 - En caso de no conformidad durante las pruebas, el proveedor del equipamiento será comunicado formalmente por la Comisión Nacional de Tránsito, o el organismo competente, para las debidas correcciones y remarcación de las pruebas.

3.5 - Mantenimiento del registro de la aprobación

3.5.1 - Una vez que un equipamiento de determinada marca y modelo sea aprobado, los demás equipamientos de la misma marca y modelo podrán ser verificados en el local de instalación - sin la necesidad de la presentación de la documentación



3.5.2 - Si el equipamiento no es sometido la verificación periódica en el plazo determinado implicará en impedimento de su utilización.

3.5.3 - Cualquier alteración y o actualización en el equipamiento deberá ser comunicado a la Comisión Nacional de Tránsito para verificación de la necesidad o no de la apertura de un nuevo proceso de aprobación del referido equipamiento.

4. OBLIGACIONES DEL PROVEEDOR

4.1 - Mantener todos los documentos que contengan la siguiente información referente a los lotes de producción de los modelos registrados en la Comisión Nacional de Tránsito, por un plazo mínimo de 5 (cinco) años:

- Informes de ensayos de control de la producción;
- Proyecto descriptivo.

4.2 - Acatar las decisiones pertinentes a la forma de emisión y solicitud de aprobación de los equipamientos determinados por la Comisión Nacional de Tránsito.

4.3 - Fabricar, importar y comercializar el Sistema Automático no Metroológico de Fiscalización de Tránsito, en conformidad con los documentos normativos pertinentes, de forma de no causar perjuicio a la imagen del Comisión Nacional de Tránsito, conforme está establecido en esta Normativa.

5 - CONDICIONES GENERALES

5.1 - El análisis de la documentación así como las verificaciones serán realizadas por la Comisión Nacional de Tránsito. En caso de no ser esto posible, cabrá al Comisión Nacional de Tránsito designar una entidad capacitada para desempeñar esa tarea.

5.2 - La Comisión Nacional de Tránsito se reserva al derecho de efectuar verificaciones, inclusive con la repetición de los ensayos de funcionamiento, así como efectuar la fiscalización de los productos suministrados, a cualquier hora, que será comunicado previamente al proveedor del equipamiento.





ANEXO III

DISTANCIA MÁXIMA DE LA SEÑALIZACIÓN DEL MEDIDOR		
Velocidad Permitida (Km/h)	Intervalo de Distancias (m)	
	Vía Urbana	Vía Rural
Velocidad \geq 80	400 a 500	1000 a 2000
Velocidad $<$ 80	100 a 300	3000 a 1000



ORDENANZA METROPOLITANA No. 0445 - SANCIÓN A LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO



ORDENANZA METROPOLITANA No. 0445

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Visto el Informe No. IC-O-2013-192, de 22 de agosto de 2013, emitido por la Comisión de Movilidad del Concejo Metropolitano de Quito.

CONSIDERANDO:

- Que,** los artículos 238 y siguientes de la Constitución de la República del Ecuador (en adelante "Constitución") establecen el nuevo régimen de organización territorial, gobiernos descentralizados y competencias;
- Que,** el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución, en relación a las competencias exclusivas de los gobiernos autónomos descentralizados municipales, señala: "(...) 6. *Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal. (...)*";
- Que,** el literal f) del artículo 55, en concordancia con el literal q) del artículo 84 y el artículo 130 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (en adelante "COOTAD"), en relación a las competencias de los gobiernos autónomos descentralizados municipales, establece: "(...) f) *Planificar, regular y controlar el tránsito y transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal. (...)*";
- Que,** el artículo 125 del COOTAD establece que los gobiernos autónomos descentralizados asumirán e implementarán de manera progresiva las nuevas competencias constitucionales de las que son titulares, conforme lo determine el Consejo Nacional de Competencias;
- Que,** el artículo 30.4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (en adelante "LOTTTSV"), establece que los gobiernos autónomos descentralizados municipales y metropolitanos, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, tendrán las atribuciones de conformidad a la ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción;
- Que,** el artículo 149 de la LOTTTSV, señala: "*Para el juzgamiento de las infracciones de tránsito constituyen medios de prueba la información emitida y registrada por los*

ORDENANZA METROPOLITANA No. 0445

dispositivos de control de tránsito y transporte debidamente calibrados, sean electrónicos, magnéticos, digitales o analógicos, fotografías, videos y similares, (...);

- Que,** los incisos segundo y tercero del artículo 179 de la LOTTTSV establecen que las contravenciones de tránsito podrán ser también detectadas y notificadas por medios electrónicos y tecnológicos en los términos establecidos para tal efecto en el reglamento. 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 los gobiernos autónomos descentralizados a cargo de la administración de vías, avenidas y autopistas, serán considerados pruebas suficientes para la aplicación de contravenciones;
- Que,** el Consejo Nacional de Competencias, mediante Resolución No. 006-CNC-2012 de 26 de abril de 2012, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 712 de 29 de mayo de 2012, resolvió: *"(...) Transferir la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales del país. (...)*;
- Que,** el artículo 18 de la Resolución No. 006-CNC-2012, en relación a las actividades de control que corresponden a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, señala: *"(...) I. Controlar las actividades de los servicios de transporte público, pasajeros y carga, transporte comercial y toda forma de transporte público, comercial y colectivos o masivo, en el ámbito urbano e intracantonal, conforme a la clasificación de vías definidas por la entidad rectora del sector. 2. Controlar el uso y ocupación de la vía pública, estacionamientos y paradas y de los corredores viales y áreas urbanas del cantón en el ámbito de sus competencias. 3. Controlar el cumplimiento de la planificación operativa del control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el marco de la normativa nacional. 4. Aplicar las multas a las operadoras de transporte por el incumplimiento de los respectivos contratos y permisos de operación, y autorizaciones de operación. 5. Auditar técnicamente el cumplimiento de normas y estándares de infraestructura vial, señalización y equipamiento cantonal. 6. Autorizar el funcionamiento de parques viales. (...)*;
- Que,** el numeral 2 del artículo 19 de la Resolución No. 006-CNC-2012, establece: *"(...) En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, las siguientes*



ORDENANZA METROPOLITANA No. 0445

actividades de gestión: (...) 2.- Recaudar directamente los valores causados por multas e infracciones, en materia de transporte terrestre en el ámbito de sus competencias. (...)”;

- Que,** los numerales 1, 6, 7 y 13 del artículo 20 de la citada resolución, relativo a las facultades y atribuciones específicas del modelo de gestión A, dentro del cual se encuentra el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, establecen: “(...) Además de las facultades y atribuciones comunes, los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales que, de acuerdo con la presente resolución, se encuentren comprendidos en el modelo de gestión A, tendrán las siguientes atribuciones: 1. Realizar operativos de control de tránsito regulares y especiales, (...); 6. Realizar las citaciones por multas o infracciones a la Ley (...); 7. Recaudar los valores correspondientes a (...) multas impuestas por delitos y contravenciones de tránsito, (...); y, 13. Implementar medios o dispositivos tecnológicos que permitan registrar infracciones de tránsito.”;
- Que,** el artículo 4 de la ordenanza metropolitana No. 117, sancionada el 26 de septiembre de 2011, señala: “(...) Para el juzgamiento de infracciones constituyen medios de prueba la información emitida y registrada por los medios y sistemas tecnológicos implementados por el órgano competente del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (...)”;
- Que,** los numerales 11 y 13 del artículo 237 del Reglamento General para la aplicación de la LOTTTSV, en relación al procedimiento para la notificación de una contravención, establecen: “(...) 11. Las citaciones o partes que contengan pruebas practicadas mediante dispositivos electrónicos, magnéticos, digitales, constituyen evidencias en el proceso; (...) 13. Las multas impuestas por contravenciones de tránsito serán canceladas en las Unidad Administrativas, en los GADs o en los Bancos autorizados para el efecto; (...)”;
- Que,** el inciso primero del artículo 238 del referido reglamento establece: “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 (...)”;
- Que,** mediante Resolución Administrativa No. A 006, de 22 de abril de 2013, se creó la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Distrito Metropolitano de Quito “AMT”, estableciendo en su artículo 9 que tiene la potestad para sustanciar los procesos administrativos por las infracciones a

ORDENANZA METROPOLITANA No. 0445

las ordenanzas metropolitanas, así como para resolverlos e imponer las sanciones previstas en el ordenamiento jurídico vigente;

- Que,** el 16 de noviembre de 2011 el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas - EPMOP, suscribió con la empresa Telvent Tráfico y Transporte S.A. un contrato cuyo objeto es el *"diseño, provisión, construcción, implantación, puesta en funcionamiento y optimización de un sistema centralizado adaptativo de semaforización, para el Distrito Metropolitano de Quito (SCS-DMQ)"*, siendo uno de los componentes del referido sistema el de "fotomultas", que consiste en un conjunto de cámaras "inteligentes" ubicadas en sitios estratégicos de la ciudad, que capturarán imágenes y videos de los vehículos y el entorno en los mismos momentos en que cometen las infracciones de tránsito;
- Que,** mediante oficio No. SM-1187/13 de 12 de agosto de 2013, la Secretaría de Movilidad adjunta su informe técnico que sustenta la expedición de la presente ordenanza;
- Que,** la Agencia Metropolitana de Tránsito, mediante oficio No. 0040-AMT-2013 de 8 de agosto de 2013, adjunta su informe técnico en el cual se recomienda la emisión de la presente ordenanza;
- Que,** mediante oficio No. 448 de 13 de agosto de 2013, la Procuraduría Metropolitana emite su informe legal favorable respecto de la presente ordenanza; y,
- Que,** una vez que tecnológicamente el sistema se encuentra implementado es necesario proveer a los administrados del marco jurídico metropolitano sobre el cual se aplicará la potestad sancionadora de las infracciones administrativas de tránsito detectadas por medios o dispositivos tecnológicos.

En ejercicio de las atribuciones que le confieren los artículos 57, literal a), y 87 literal a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y, artículo 8 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito.

EXPIDE:



ORDENANZA METROPOLITANA No. 0445

LA ORDENANZA METROPOLITANA QUE REGULA EL PROCEDIMIENTO DE SANCIÓN DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO COMETIDAS EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, DETECTADAS POR MEDIOS O DISPOSITIVOS TECNOLÓGICOS

Artículo 1.- Objeto.- La presente ordenanza metropolitana regula el procedimiento que debe seguir el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito respecto de las contravenciones de tránsito detectadas automáticamente mediante la utilización de medios y dispositivos tecnológicos de control de tránsito para su posterior registro, trámite y sanción; con el fin de desincentivar comportamientos lesivos en el tránsito y minimizar los riesgos de accidentes en el espacio público, incrementando los niveles de seguridad y convivencia ciudadana entre todos los administrados.

Artículo 2.- Ámbito de aplicación.- Están sujetos a la presente ordenanza los propietarios de vehículos motorizados que circulen en el Distrito Metropolitano de Quito, cualquiera sea su procedencia jurisdiccional, ante el cometimiento de contravenciones de tránsito que puedan ser detectadas mediante medios y dispositivos tecnológicos de control de tránsito u otros medios y dispositivos tecnológicos de igual fidelidad.

Artículo 3.- Contravenciones detectables mediante medios y dispositivos tecnológicos.- Esta ordenanza regirá para todas las contravenciones de tránsito establecidas en la ley u ordenanzas, detectables a través de medios y dispositivos tecnológicos implementados por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Se delega a la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Distrito Metropolitano de Quito, para que fije las contravenciones de tránsito que serán detectables a través de medios y dispositivos tecnológicos, conforme se vayan desarrollando e implementando los mecanismos de gestión apropiados.

Artículo 4.- Sanciones pecuniarias.- La autoridad administrativa sancionadora aplicará las sanciones pecuniarias establecidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y demás normativa metropolitana vigente.

En cuanto a la reincidencia, se estará a lo establecido en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y demás normativa metropolitana vigente cuando sea del caso.

ORDENANZA METROPOLITANA No. 0445

Artículo 5.- Medios y dispositivos de control de tránsito.- Para la detección de contravenciones de tránsito, constituye medio de prueba la información emitida y registrada por los medios y dispositivos de control de tránsito implementados por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, sean electrónicos, magnéticos, digitales o analógicos, fotografías, videos y similares. Esta información deberá ser verificada y certificada por el funcionario competente.

Artículo 6.- Procedimiento.- Para la aplicación de las sanciones por contravenciones de tránsito, detectadas a través de medios y dispositivos tecnológicos implementados por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, se aplicará el siguiente procedimiento:

- a. **Detección.-** Los medios y dispositivos tecnológicos ubicados en sitios estratégicos del Distrito Metropolitano de Quito detectarán el cometimiento de la presunta contravención.
- b. **Validación.-** Personal asignado por la Autoridad Competente verificará que la placa detectada del vehículo en el que se cometió la presunta contravención corresponda al vehículo registrado en la base de datos; y, que efectivamente se haya dado el hecho contravencional, lo cual será debidamente certificado por el funcionario asignado. Una vez efectuadas estas verificaciones y certificación, se emitirán las boletas de constancia de la contravención.
- c. **Citación al propietario del vehículo.-** La citación al propietario del vehículo con las boletas de constancia de la contravención se efectuará por uno o más de los siguientes medios registrados al momento de la revisión técnica vehicular y matriculación: i) Mensaje de correo electrónico, página web u otro medio electrónico similar; ii) Boleta dejada en la dirección del domicilio del propietario del vehículo o en su lugar de trabajo; o, iii) Publicación en uno de los diarios de circulación en el Distrito Metropolitano de Quito. Las citaciones efectuadas por cualquiera de estos medios se entenderán como válidamente efectuadas.

Para efectos de la citación, se podrá considerar además del domicilio, direcciones de correo electrónico y demás información que se encuentre registrada en la base de datos del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Es obligación de los propietarios de los vehículos actualizar de manera periódica los datos personales que hubieren consignado al órgano competente.



ORDENANZA METROPOLITANA No. 0445

- d. **Cancelación de multas.**- Una vez citado con la boleta de constancia de la contravención, el administrado tendrá el término de diez (10) días para cancelar la multa correspondiente en las oficinas de recaudación que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito haya habilitado para el efecto, o en las instituciones financieras con las cuales se haya suscrito convenios.

El valor de las multas impuestas no canceladas oportunamente, se las recaudará de manera previa a la revisión técnica vehicular, conforme lo determina la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y la normativa metropolitana vigente.

Artículo. 7.- Impugnación.- El administrado podrá impugnar la boleta de citación ante el órgano judicial competente, siguiendo el procedimiento establecido en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

DISPOSICIÓN GENERAL ÚNICA.- Las infracciones administrativas relativas a la medida de restricción de circulación vehicular que hayan sido detectadas en flagrancia, serán sancionadas según el procedimiento establecido en la ordenanza metropolitana No. 0305, sancionada el 5 de marzo de 2010, y la Resolución Administrativa No. A 0017, de 27 de abril de 2010, o las disposiciones que las sustituyan.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA ÚNICA.- La Secretaría de Comunicación del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, previa coordinación con la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Distrito Metropolitano de Quito, será responsable de informar e iniciar las campañas de difusión sobre el contenido de esta ordenanza y su aplicación.

Disposición final.- La presente Ordenanza Metropolitana entrará en vigencia a partir de su sanción.

Dada, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, el 26 de septiembre de 2013.


Sr. Jorge Albán Gómez
Primer Vicepresidente del Concejo Metropolitano de Quito


Abg. Patricia Andrade Baroja
Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito

ORDENANZA METROPOLITANA No. 0445

CERTIFICADO DE DISCUSIÓN

La infrascrita Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito, certifica que la presente ordenanza fue discutida y aprobada en dos debates, en sesiones de 15 de agosto y 26 de septiembre de 2013.- Quito, 14 OCT 2013

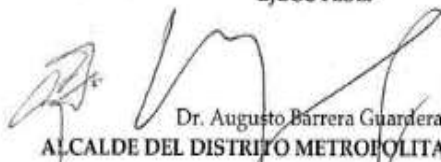


Abg. Patricia Andrade Baroja

SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO.- Distrito Metropolitano de Quito,
21 OCT 2013

EJECÚTESE:



Dr. Augusto Barrera Guarderas

ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

CERTIFICO, que la presente ordenanza fue sancionada por el Dr. Augusto Barrera Guarderas, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, el 21 OCT 2013
.- Distrito Metropolitano de Quito, 21 OCT 2013



Abg. Patricia Andrade Baroja

SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

DSCS

GLOSARIO

- **Foto sensor o foto radar.-** Una máquina de foto radar es una herramienta de tráfico que usa una cámara para sacar fotos de coches que han infringido las normas de circulación y con lo que lo consigue dejar registrado. (ELECTRÓNICA BÁSICA, 2014).
- **Foto sensor fijo.-** Cuando el equipo detector de infracciones se encuentra instalado en un lugar definido, fijado a una infraestructura estacionaria de carácter permanente.
- **Detector de infracciones de tránsito.-** es un conjunto de equipos y componentes, los cuales permiten detectar en forma precisa, en el flujo de circulación vehicular, a los vehículos con los cuales se cometen infracciones a las normas de tránsito. (Resolución N° 146 DIR 2010 CNTTTSV, 2013)
- **Contravención.-** 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. (CABANELLAS, 1998)
- **Procedimiento.-** Modo de proceder en la justicia, actuación de trámites judiciales o administrativos; el decir es el conjunto de actos diligencias y resoluciones que comprenden la iniciación, instrucción, desenvolvimiento, fallo y ejecución de la causa.
- **Notificación.-** Acto de dar a conocer a los interesados la resolución recaída en un trámite o en un asunto judicial.
- **Sanción.-** Consecuencia jurídica que el incumplimiento de un deber produce en relación con el obligado.
- **Concesión.-** Esta palabra se aplica a los actos de la autoridad soberana por los cuales se otorga a un particular (llamado concesionario) o a una empresa

(entonces concesionaria), determinado derecho o privilegio para la explotación de un territorio o de una fuente de riqueza, la prestación de un servicio o la ejecución de las obras convenidas.

PAPER DE INVESTIGACIÓN

TÍTULO:

**“LA APLICACIÓN DE FOTO RADARES FIJOS Y EL DERECHO
CONSTITUCIONAL A LA DEFENSA”**

AUTORA:

Gladys Elizabeth Chacha Caiza.

“LA APLICACIÓN DE FOTO RADARES FIJOS Y EL DERECHO CONSTITUCIONAL A LA DEFENSA”

Autora: Gladys Elizabeth Chacha Caiza.

Universidad Técnica De Ambato, FJCS- Carrera De Derecho

RESUMEN

En la ciudad de Ambato tras la aplicación de los ocho foto sensores o detectores de infracciones de tránsito (foto radares fijos), situados en diferentes puntos de nuestra ciudad, ha ocasionado un problema social, debido a que estos dispositivos tecnológicos utilizados para el control de velocidad son los encargados de notificar al supuesto infractor de una contravención de tránsito, pero estos medios electrónicos y o tecnológicos no son los más adecuados, por cuanto la falta de notificación efectiva ha producido la vulneración del derecho a la defensa.

Es importante señalar que en un proceso judicial se debe dar importancia a todos los derechos consagrados en la Constitución, y cabe recalcar que el derecho a la defensa debe ser garantizado en todas las etapas del procedimiento respetando con ello todas las garantías básicas del debido proceso.

Si en un proceso no se notifica o no se da a conocer de las acciones legales recaídas en una persona esto ocasionaría la nulidad del proceso puesto que no se ha cumplido con una solemnidad legal y de igual manera la persona afectada puede hacer uso de una acción de protección en contra de las persona o institución que ha vulnerado sus derechos.

Esta nueva implementación de equipos tecnológicos para detectar el exceso de velocidad en las vías y carreteras no sólo de nuestra ciudad, sino que también de algunas ciudades de nuestro País es un avance radical a la tecnología del siglo XXI, pero no por ello se va a menoscabar los derechos consagrados en la Constitución y en los Tratados y Convenios Internacionales garantistas de Derechos Humanos.

El respeto a lo que se encuentra plasmado en la Constitución y en las leyes ecuatorianas debe ser sin duda alguna lo más valioso en la sociedad actual, sólo así se dirá que el derecho de uno termina, cuando comienza el de otro.

Palabras claves: Foto sensores, foto radares, detectores, equipos tecnológicos, dispositivos de control, derechos constitucionales, derecho a la defensa, debido proceso.

ABSTRACT

In the city of Ambato after the application of eight photo sensors or detectors of traffic violations (fixed photo radars), located in different parts of our city, has caused a social problem, because these technological devices used for the control of Speed are responsible for notifying the alleged offender of a traffic violation, but these electronic and / or technological means are not the most appropriate, since the lack of effective notification has resulted in violation of the right to a defense.

It is important to note that in a judicial proceeding, all the rights enshrined in the Constitution should be given importance, and it should be emphasized that the right to a defense must be guaranteed at all stages of the procedure, thus respecting all the basic guarantees of due process.

If a process is not notified or does not disclose legal actions related in a person this would cause the process to be nullified since a legal solemnity has not been fulfilled and likewise the affected person can make use of an action Of protection against the person or institution that has violated their rights.

This new implementation of technological equipment to detect excess speed on roads and highways not only in our city, but also in some cities of our country is a radical advance to the technology of the XXI century, but it is not going to undermine the rights enshrined in the Constitution and in the international treaties and conventions guaranteeing human rights.

Respect for what is embodied in the Constitution and in Ecuadorian laws must undoubtedly be the most valuable in today's society, only then will it be said that the right of one ends, when that of another begins.

Keywords: Photo sensors, photo radars, detectors, technological equipment, control devices, constitutional rights, right to defense, due process.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación trata sobre “LA APLICACIÓN DE FOTO RADARES FIJOS Y EL DERECHO CONSTITUCIONAL A LA DEFENSA” este tema ha sido muy discutido por la colectividad no sólo ambateña sino de todo el País.

En el Ecuador se ha optado por la instalación de dispositivos tecnológicos para el control de velocidad y la ciudad de Ambato no ha sido la excepción, los sensores de velocidad han sido colocados bajo la calzada y las cámaras con las que se identifica al vehículo infractor a pocos metros del dispositivo tecnológico detector de contravenciones de tránsito por exceso de velocidad.

Estos dispositivos de control están ubicados en la Avenida Indoamérica, frente a la gasolinera América (50Km/h), en la avenida Rodrigo Pachano, sector La Victoria (50Km/h), avenida Rodrigo Pachano, cerca al Parque El Sueño (50Km/h), avenida Manuelita Sáenz, cerca de la agencia sur del Servicio de Rentas Internas (50Km/h), avenida Bolivariana, junto al Estadio Alterno (50Km/h), avenida Atahualpa, (Huachi Chico) a 200 metros de cementos Holcin (50Km/h), avenida Bolivariana e Hipocrates, al ingreso del barrio la Universal (50Km/h) y en la avenida los Guaytambos y Pasaje Arcos, sector Las Palmas (50Km/h).

Estos puntos son los de mayor accidentabilidad por el irrespeto a los límites de velocidad en las vías de la urbe ambateña, donde el límite de velocidad es de 50 km/h, estos dispositivos de control fueron instalados en la ciudad de Ambato, hace casi ya dos años con el fin de concientizar a los conductores por el respeto a la vida y así disminuir el alto índice de mortalidad por accidentes de tránsito.

Los foto sensores (foto radares fijos), instalados en la ciudad de Ambato son operados por la Dirección de Tránsito Transporte y Movilidad del Gobierno Autónomo Descentralizado de la ciudad de Ambato, estos medios tecnológicos a más de detectar las contravenciones de tránsito son también los encargados de la notificación al presunto infractor, esto es lo que ha ocasionado polémica debido a que no existe una notificación en legal y debida forma, violentando de esta manera el derecho a la defensa estipulado en la Constitución de la República.

El objeto de estudio de este trabajo es investigar si la aplicación de foto radares fijos vulnera el del derecho constitucional a la defensa y por ende dar una solución al problema planteado.

La motivación para realizar la investigación se debe a que el tema es de interés público porque afecta a un gran porcentaje de la ciudadanía ecuatoriana, y de esta manera se garantiza un conocimiento pleno acerca de la existencia de la aplicación de foto sensores (foto radares fijos) en las vías y carreteras, y a su vez la sanción que ésta acarrea por infringir la Ley de Tránsito.

De la misma manera se debe analizar a fondo porque se vulnera un derecho constitucional, tomando en cuenta que la falta de notificación puede ocasionar la nulidad del proceso e incluso que se presente una acción de protección con el fin de garantizar un derecho como es el de defenderse en cualquier etapa del procedimiento.

Es relevante en cuanto el tema de investigación beneficiará a la ciudadanía en general, en vista de que la sanción por la aplicación de foto sensores (foto radares fijos), es para toda persona que sea dueña de un automotor, y si no ha existido notificación de la contravención no es constitucional, por consiguiente se vulnera la seguridad jurídica de un Estado.

La investigación estará sustentada en la información recabada de libros, periódicos, doctrina y demás información obtenida de trabajos similares que han servido de ayuda a la elaboración de este proyecto.

La investigación se realizó en base a un enfoque cuali- cuantitativo, por cuanto es importante realizar una exploración, donde los datos proporcionados sean verídicos para así analizar de forma clara y precisa el problema planteado y obtener respuestas favorables dentro de un análisis estadístico que tiene relación con lo cuantitativo y característicos de acuerdo al tema de estudio, tomando en cuenta que estos dos enfoques son importantes para la realización de nuestro trabajo de investigación.

Método

Los sujetos que formaron parte en las unidades de observación fueron: 1.- El Presidente de la comisión de tránsito del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal Ambato, 2.- El señor Juez “A” de la Unidad Judicial de Tránsito con Sede en la ciudad de Ambato y 3.- Los abogados penalistas en el libre ejercicio en la ciudad de Ambato, todas estas unidades de observación han sido parte del total de la población dentro del trabajo de investigación.

Hay que entender que la población es un conjunto totalmente grande y para facilitar nuestro estudio es recomendable sacar la muestra del total de la población.

Para obtener la muestra aplicaremos la siguiente formula:

Datos:

$$n = \frac{Z^2 p \cdot q \cdot N}{Z^2 \cdot p \cdot q + N \cdot e^2}$$

n= Tamaños de la muestra

N= Tamaños de la población = 820

p= Probabilidad de éxito 50% = 0,5

q= Probabilidad de fracaso 50% = 0,5

Z= Nivel de confiabilidad = 95% = 1,96

e= error de muestreo 5% = 0,05

Fórmula para obtener la muestra

$$n = \frac{(1.96)^2(0.5)(0.5)(820)}{(1.96)^2(0.5)(0.5) + (820)(0.05)^2}$$

$$n = \frac{787.528}{3.0104}$$

$$n = 262$$

Técnicas e Instrumentos

Dentro de la investigación ha sido necesario aplicar ciertas técnicas e instrumentos que nos ayudaran a obtener de manera clara y precisa resultados reales con un alto índice de confiabilidad. Las técnicas utilizadas han sido la encuesta y la entrevista cada una con su respectivo instrumento como son el cuestionario y la guía de entrevista, de esta manera hemos logrado obtener información necesaria para llevar a cabo el presente trabajo.

Procedimiento

Para realizar el presente trabajo de investigación sobre “**LA APLICACIÓN DE FOTO RADARES FIJOS Y EL DERECHO CONSTITUCIONAL A LA DEFENSA**”, ha sido el siguiente:

Nuestro trabajo está compuesto de seis capítulos donde se detallan con mayor fluidez El **CAPÍTULO I**, que se estructura con El Problema, Planteamiento del Problema, Contextualización, Análisis Crítico, Prognosis, Formulación del Problema, Interrogantes de la Investigación, Delimitación del Objeto de Investigación, Justificación, Objetivos: General y Específicos. En su **CAPÍTULO II**, contiene el Marco Teórico, con los Antecedentes Investigativos, Fundamentación: Filosófica, Legal, Categorías Fundamentales, Hipótesis, Señalamiento de Variables. De igual manera el **CAPÍTULO III**, se integra por la Metodología, Modalidad básica de la

investigación, Nivel o Tipo de la investigación, Población y Muestra, Operacionalización de Variables, Plan de Recolección de la Información, Plan de Procesamiento de la Información todo esto que será apoyo para la realización del **CAPÍTULO IV**, donde se puede encontrar el Análisis e Interpretación de los Resultados, Interpretación de Datos, Verificación de la Hipótesis con la información obtenida en este capítulo se puede dar inicio al **CAPÍTULO V**, el mismo que abarca las Conclusiones y Recomendaciones de la investigación realizada y por último el **CAPÍTULO VI**, donde se puede visualizar la Propuesta, la Solución a la Investigación realizada, que está compuesta por Datos Informativos, Antecedentes de la Propuesta, justificación, objetivos, análisis de factibilidad, fundamentación, metodología, Administración, Previsión de la Evaluación, además de Materiales de Referencia, Bibliografía, Anexos y Glosario.

Resultados

La notificación por equipos o medios electrónicos de una contravención de tránsito detectada por foto sensor (foto radar), como lo estipula el Art. 238 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica De Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (RGLOTTTSV), deja en indefensión a los posibles infractores de dicha contravención, vulnerando de esta forma las garantías básicas del debido proceso garantizado en la Constitución de la República.

Discusión

Con las competencias emitidas por la Constitución de la República a los gobiernos autónomos descentralizados, dentro de la organización territorial del Estado y en base al régimen de competencias se ha transmitido la facultad para que planifiquen controlen y regulen el tránsito dentro de su jurisdicción, y con ello los GADs, municipales han optado por la instalación de dispositivos tecnológicos para el control de velocidad (foto sensores) dentro de su circunscripción.

Los foto sensores o detectores de infracciones de tránsito (foto radares) son cámaras que se activan cuando un vehículo excede el límite de velocidad permitido. Cuentan

con un sensor que determina automáticamente el carril en el que el vehículo infractor está circulando, proporciona imágenes en el que se registra la fecha y hora, número de imagen, tipo de vehículo, límite de velocidad, foto del conductor, ubicación donde cometió la infracción, entre otra información que certifica la veracidad de la contravención. Las cámaras detectoras, al ser de última tecnología, funcionan en condiciones de iluminación precaria y pueden ser usadas en varias condiciones atmosféricas.

Cabe también mencionar que el tratadista Guillermo Cabanellas (Cabanellas, 1998, pág. 360). Define el termino contravención como: “La falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Transgresión a la ley cuando se obra contra ella o en fraude de la misma”. (CABANELLAS, 1998)

El derecho a la defensa es el pilar fundamental en el que se desarrolla el debido proceso, este derecho de es de vital importancia como garantía constitucional, por lo cual el legislador, el Estado y el juzgador debe protegerlo para evitar que una persona se quede en la indefensión dentro de un proceso judicial.

El derecho a la defensa es trascendental por cuanto este nace en la Constitución y abarca un conjunto de garantías esenciales para la aplicación de una verdadera justicia, permitiendo al actor o acusado defenderse en cualquier etapa del procedimiento.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Constitución de la República del Ecuador. (2008). Corporación de Estudios y Publicaciones. Quito- Ecuador.
2. wikipedia. (19 de 4 de 2010). Recuperado el 21 de 7 de 2016, de wikipedia: https://es.wikipedia.org/wiki/Debido_proceso.
3. Diccionario Jurídico de Guillermo Cabanellas de Torres. (31 de 12 de 2015). Recuperado el 20 de 7 de 2016, de Diccionario Juridico de Guillermo Cabanellas

de Torres: <https://sites.google.com/site/megalexec/diccionario-juridico/diccionario-juridico-cabanellas>

4. Obras Públicas.(02 de 01 de 2015). Recuperado el 14 de julio de 2016, de obras públicas:http://www.obraspublicas.gob.ec/wpcontent/uploads/downloads/2015/02/01-02-2015_Especial_fotoradares.pdf