



**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA
DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD
INSTITUTO DE POSTGRADO**

TÍTULO DE ENSAYO

La Impunidad por la falta de Notificación en Contravenciones de Tránsito, en el marco de la Sentencia Constitucional 71-14-CN/19.

AUTOR:

Ab. Jiménez Sesme Alex Iván

TRABAJO DE TITULACIÓN
Previo a la obtención del grado académico en
MAGISTER EN DERECHO

TUTORA:

Ab. Reyes Tomalá, Brenda Amparito MGT.

Santa Elena, Ecuador

Año 2022



**UNIVERSIDAD ESTATAL PENINSULA
DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD
INSTITUTO DE POSTGRADO**

TRIBUNAL DE GRADO

**Q.F. Calero Mendoza Rolando, PhD.
DIRECTOR DEL INSTITUTO DE
POSTGRADO**

**Lic. Cortez Clayijo Paola, MSc.
COORDINADORA DEL
PROGRAMA**

**ARTURO
GUILLERMO
CLERY AGUIRRE**

Firmado digitalmente por ARTURO
GUILLERMO CLERY AGUIRRE
Nombre de reconocimiento (DN):
cn=ARTURO GUILLERMO CLERY AGUIRRE,
serialNumber=230221105535, ou=ENTIDAD
DE CERTIFICACION DE INFORMACION,
o=SECURITY DATA S.A. 2, c=EC
Fecha: 2022.01.26 13:08:54 -05'00'
Versión de Adobe Acrobat Reader:
2021.011.20039

**Ab. Clery Aguirre Arturo, Ph.D.
ESPECIALISTA**

**Abg. Reyes Tomalá Brenda, MGT.
TUTORA**

**Abg. Coronel Ortiz Víctor, Msc.
SECRETARIO GENERAL
UPSE**



**UNIVERSIDAD ESTATAL PENINSULA
DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD
INSTITUTO DE POSTGRADO**

CERTIFICACIÓN

Certifico que el presente trabajo de titulación fue realizado en su totalidad por **Jiménez Sesme Alex Iván**, como requerimiento para la obtención del título de Magister en Derecho.

**Abg. Reyes Tomalá Brenda, MGT.
TUTORA**

Santa Elena, a los 25 días del mes de enero de año 2022



**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA
DE SANTA ELENA**

**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD
INSTITUTO DE POSTGRADO**

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, **Jiménez Sesme Alex Iván**.

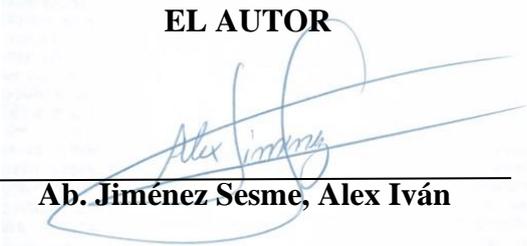
DECLARO QUE:

El trabajo de Titulación: “La Impunidad por la falta de Notificación en Contravenciones de Tránsito, en el marco de la Sentencia Constitucional 71-14-CN/19”, previo a la obtención del título en Magíster en Derecho, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Titulación referido.

Santa Elena, a los 27 días del mes de enero del año 2022.

EL AUTOR


Ab. **Jiménez Sesme, Alex Iván**



**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA
DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD
INSTITUTO DE POSTGRADO**

AUTORIZACIÓN

Yo, **JIMÉNEZ SESME, ALEX IVÁN.**

Autorizo a la Universidad Estatal Península de Santa Elena a la publicación en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación: “La Impunidad por la falta de Notificación en Contravenciones de Tránsito, en el marco de la Sentencia Constitucional 71-14-CN/19”, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Santa Elena, a los 27 días del mes de enero del año 2022.

EL AUTOR

A handwritten signature in blue ink, reading "Alex Iván Jiménez Sesme", is written over a horizontal line. The signature is fluid and cursive. Below the line, the name "Ab. Jiménez Sesme, Alex Iván" is printed in a bold, black, sans-serif font.



**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA
DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD
INSTITUTO DE POSTGRADO**

Certificación de Antiplagio

Certifico que después de revisar el documento final del trabajo de titulación denominado: “**La Impunidad por la falta de Notificación en Contravenciones de Tránsito, en el marco de la Sentencia Constitucional 71-14-CN/19**”, presentado por el estudiante, **Jiménez Sesme Alex Iván**, fue enviado al Sistema Antiplagio URKUND, presentando un porcentaje de similitud correspondiente al 10%, por lo que se aprueba el trabajo para que continúe con el proceso de titulación.



Document Information

Analyzed document	ENSAYO AB. ALEX JIMENEZ 27 01 22 APROBADO (1).docx (D126347471)
Submitted	2022-01-28T02:44:00.0000000
Submitted by	
Submitter email	breyes@upse.edu.ec
Similarity	10%
Analysis address	breyes.upse@analysis.urkund.com

Ab. Brenda Reyes Tomalá, MGT.
TUTORA

Agradecimiento

A Dios, por ser el pilar de mi vida,

A mis familiares por su apoyo,

A mis compañeros maestrantes y

Docentes de la Universidad UPSE

Por compartir experiencias y sapiencias.

Con afecto.

Ab. Jiménez Sesme Alex Iván

Dedicatoria

A mi esposa e hijos,
por su apoyo incondicional,
Con mucho amor.

Ab. Jiménez Sesme Alex Iván

Índice de Contenidos

TÍTULO DE ENSAYO	I
TRIBUNAL DE GRADO	II
DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD	II
AUTORIZACIÓN	III
Certificación de Antiplagio	IV
Agradecimiento	VII
Dedicatoria	VIII
Índice de Contenidos	IX
Índice de Tablas	X
Índice de figuras	XI
Resumen	XII
Abstract	XIII
Introducción	2
DESARROLLO	4
Antecedentes de la investigación	4
Límites y Rangos Moderados de Velocidad	5
Contravenciones	7
El Radar	8
IMAGEN 1	9
Función de los foto radares	9
La Notificación	10
Efectos de la Notificación	10
Formas de Notificación en Materia de Tránsito	11
Notificación Personal	11
Marco Constitucional del Debido Proceso	12
El Derecho Constitucional a la Defensa	14
Análisis de la sentencia de la Corte Constitucional (CC) 71 – 14-CN/19	15
Impunidad	17
CONCLUSIONES	20
Referencias	21

Índice de Tablas

Tabla 1: Estudio sobre exceso de velocidad en la conducción en Ecuador	
Tabla 2: Limite máximo de velocidad para vehículos livianos, motocicletas y similares	6
Tabla 3: Limite máximo de velocidad para vehículos de transporte público de pasajeros	6
Tabla 4: Limite máximo de velocidad para vehículos de transporte de carga.....	6

Índice de figuras

FIGURAS 1: Función de las fotos de radares	9
--	---

Resumen

El presente ensayo tiene por objeto contribuir a la visibilización de la Impunidad por la falta de Notificación en Contravenciones de Tránsito, los radares de control de velocidad están ubicados en las redes estatales para evitar los accidentes de tránsito, muchas ocasiones hay personas heridas, otras fallecidas por los accidentes producto del exceso de velocidad; en ese sentido, queda en la impunidad la sanción al propietario del vehículo, que se presume es quien conduce el automotor. Los presuntos contraventores puedan ejercer el debido proceso y el derecho a la defensa; con el fin de que, mediante la impugnación dentro de los plazos establecidos por la ley, se verifique la existencia y veracidad de la infracción que se le pretende imputar a un individuo. La sentencia No. 71-14-CN/19, de la Corte Constitucional con respecto sobre la constitucionalidad de la norma que regula la notificación de las contravenciones de tránsito detectadas por medios tecnológicos, manifiestan se han producido graves violaciones por la falta de notificación, ante este escenario quedan en la impunidad infracciones de conductores que pueden ocasionar accidentes de tránsito y hasta la muerte de algún individuo; por lo tanto, el objetivo del ensayo propone determinar como la falta de actualización en la base de datos de la entidades de tránsito, permite la impunidad por la falta de notificación de las contravenciones de tránsito detectadas por medios tecnológicos. El resultado de la investigación garantizará el pago de las multas con la actualización de datos de los propietarios de los automotores.

Palabras claves: impunidad, notificación, contravención de tránsito.

Abstract

The purpose of this essay is to contribute to the visibility of Impunity due to the lack of Notification in Traffic Violations, speed control radars are located in state networks to avoid traffic accidents, many times there are injured people, others deceased for accidents resulting from speeding; In this sense, the sanction against the owner of the vehicle, who is presumed to be the one who drives the vehicle, remains unpunished. The alleged offenders can exercise due process and the right to defense; in order that, through the challenge within the terms established by law, the existence and veracity of the infraction that is intended to be attributed to an individual is verified. Judgment No. 71-14-CN/19, of the Constitutional Court regarding the constitutionality of the norm that regulates the notification of traffic violations detected by technological means, states that serious violations have occurred due to the lack of notification, Given this scenario, driver infractions that can cause traffic accidents and even the death of an individual remain unpunished; therefore, the objective of the essay proposes to determine how the lack of updating in the database of the transit entities, allows impunity due to the lack of notification of traffic violations detected by technological means. The result of the investigation will guarantee the payment of the fines with the update of the data of the owners of the vehicles.

Keywords: impunity, notification, traffic offense.

Introducción

El exceso de velocidad es un problema social popularizado donde personas se aprovechan de la capacidad de sus vehículos a motor y pueden causar afectaciones en autopistas, carreteras convencionales y vías urbanas. El exceso de velocidad reduce el tiempo de reacción que tiene el conductor ante un imprevisto.

Las contravenciones de tránsito captadas por exceso de velocidad es un problema social donde los vehículos motorizados pueden causar afectaciones en autopistas, carreteras convencionales y vías urbanas, la Comisión de Tránsito del Ecuador institución que ejerce la competencia dentro de la jurisdicción a nivel nacional donde tienen ubicados medios electrónicos para captar el exceso de velocidad, estos radares o foto radares notifican a los usuarios y si lo hacen los notifican con meses o días posteriores a la presunta infracción y en ese sentido, quedan en la impunidad por la falta de lineamientos en la actualización en la base de datos de los propietarios de vehículos.

La resolución de la sentencia de la corte constitucional donde indica que la institución de tránsito tiene que notificar a los usuarios de manera específica y detallada lugar hora día fotografías del vehículo y la institución de tránsito pues no lo hace de esa forma lo hace posteriores a la fecha de la infracción con días meses posteriores a la infracción, no cumple con los requisitos establecidos en la Resolución 98 de la Agencia Nacional de tránsito; y, no se cumple con lo que establece el artículo 238 del reglamento aplicativo a la ley de tránsito por esta razón si bien es cierto la Constitución garantiza los derechos de las personas y con la sentencia emitida por la Corte Nacional de Justicia quedan en la impunidad todas estas infracciones que no son notificadas en legal y debida forma por parte de las instituciones de tránsito.

En este caso las autoridades de tránsito se encargarán de notificar con la citación a los propietarios de los vehículos a través de los medios más efectivos para que puedan ejercer su derecho a la defensa, la sentencia mencionada manifiesta que en ningún caso, se impondrá sanción pecuniaria al propietario del vehículo, sin que previamente haya sido notificado con la citación y haya tenido la posibilidad de presentar su impugnación.

Entre los abordajes y hallazgos del trabajo de investigación, se deduce la imperante necesidad de actualización regulada de la base de datos de las entidades de tránsito, para no perjudicar el debido proceso con el cobro de las multas generadas por contravenciones a través de los fotoradares que se encuentran ubicados en las redes estatales para evitar los accidentes de tránsito, ni promover la impunidad de conductores que por ausencia de notificación no reciben la sanción por su conducta contraventora.

Con el presente estudio se evidenciará la impunidad de las actividades ilegales por parte de personas que se desplazan de un lugar a otro a través de la red vial del Ecuador, que causan un daño o peligro inmediato al movilizarse en exceso de velocidad. Así, en este sentido la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial regula la conducta de los conductores de la red vial en el Ecuador a través de los fotoradares.

Esta contravención de tránsito es una violación de las leyes y el ordenamiento jurídico de un país por negligencia, imprudencia, incompetencia e incumplimiento de las leyes y reglamentos, el Código Orgánico Integral Penal prevé sanciones y multas, con el fin de erradicar los accidentes de tránsito y crear una cultura de respeto de estas leyes.

Sin bien el presente estudio pone de manifiesto la colisión entre la garantía del debido proceso y la impunidad que a partir de ello se genera, la profundización teórico-doctrinaria y el análisis de la jurisprudencia que reviste este problema jurídico pone en evidencia los conflictos que el derecho no logra resolver, a partir de un marco normativo con reglas en firme pero con un sistema e gestión de información que no operativiza lo que la ley dispone.

DESARROLLO

Antecedentes de la investigación

En Ecuador existen accidentes de tránsito por exceso de velocidad que superan en muchos casos de manera alarmante los límites permitidos por la ley. Al exceder la velocidad, una persona puede ser citada legalmente por un agente de tránsito y tendrá que pagar las sanciones y multas correspondientes. Los límites de velocidad se encuentran estipulados en el Reglamento a la Ley de Tránsito y sus sanciones en el Código Orgánico Integral Penal.

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

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

Al aumentar la velocidad del impacto, las fuerzas que deben absorber los ocupantes del vehículo en caso de accidente aumentan drásticamente, de acuerdo a los principios de la energía cinética, constituyéndose esto en la peor de las consecuencias, en otras que se pueden mencionar como aspectos ambientales y de seguridad vial) y puede acarrear efectos negativos en la habitabilidad de zonas urbanas y residenciales, in embargo, no se puede negar que la velocidad tiene también impacto positivo, de manera específica el reducir el tiempo de viaje, mejorando, en consecuencia, la movilidad.

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

En las sociedades organizadas, el exceso de velocidad dentro y fuera del rango moderado es sancionado, ante esta realidad el Ecuador no es la excepción, regulando a través de las normas antes señaladas las consecuencias económicas, jurídicas y sociales, como el pago de la multa, la reducción de puntos de la licencia de conducir y la cárcel, sanciones que en los casos de exceso de velocidad captado por medio tecnológico únicamente la sanción se reduce al contexto pecuniario.

Límites y Rangos Moderados de Velocidad

El exceso de velocidad es la segunda causa de muertes previsible en accidentes de tránsito en el Ecuador, según estadísticas de la Agencia Nacional de Tránsito, durante 2021, a nivel nacional se registran 7.948 siniestros de tránsito y 805 fallecidos por estos eventos. La compañía ecuatoriana realizó un estudio sobre excesos de velocidad en Ecuador. (Auto magazine, 2022)

TABLA # 1

Provincia	Viajes	Vehículos	Excesos de velocidad
Santa Elena	52.167	831	54
Guayas	1.158.406	2361	42
Manabí	169.623	753	41
Pichincha	2.876.624	3796	31

Tabla 1: Estudio sobre exceso de velocidad en la conducción en Ecuador

Fuente: Automagazine.ec

La información que a continuación se presenta es tomada del Reglamento General para la aplicación de la ley de Tránsito Transporte Terrestres y seguridad vial, enfatizando que las contravenciones de tránsito fueron reformadas y en la actualidad la tipificación por exceso de velocidad se encuentra contemplada en el Código Orgánico Integral Penal Art. 386 numeral 3 y Art 389 numeral 6. (Código Orgánico Integral Penal, 2014).

Los límites de velocidad para vehículos livianos, motocicletas y similares; para los de transporte público de pasajeros; y para los de carga en el sector urbano son diferentes; esos mismos automotores tienen márgenes distintos en las vías perimetrales; también en las rectas y curvas de las carreteras; existen los rangos moderados.

TABLA # 2

DESCRIPCIÓN	LÍMITE
En zona urbana	50km/h y el rango moderado de 50 a 60 Km/h
En sector perimetral	90km/h y el rango moderado de 90 a 120km/h
En rectas en carreteras	100km/h y el rango moderado de 100 a 135km/h
En curvas de una carretera	60km/h y el rango moderado de 60 a 75km/h.

Tabla 2: Limite máximo de velocidad para vehículos livianos, motocicletas y similares

Fuente: Ley de Tránsito Transporte Terrestres y Seguridad Vial

TABLA # 3

DESCRIPCIÓN	LÍMITE
En zona urbana	40km/h y el rango moderado de 40 a 50 km/h
En sector perimetral	70km/h y el rango moderado de 70 a 100km/h
En rectas de las carreteras	90km/h y el rango moderado de 90 a 115km/h;
En curvas de las vías	50km/h y el rango moderado de 50 a 65km/h.

Tabla 3: Limite máximo de velocidad para vehículos de transporte público de pasajeros

Fuente: Ley de Tránsito Transporte Terrestres y Seguridad Vial

TABLA # 4

Límite máximo de velocidad para vehículos de transporte de carga.

DESCRIPCIÓN	LÍMITE
En zona urbana	40km/h y el rango moderado de 40 a 50 km/h
En sector perimetral	70km/h; y el rango moderado de 70 a 95km/h
En rectas de carreteras	70km/h; y el rango moderado de 70 a 100km/h;
En curvas de las vías	40km/h y el rango moderado es de 40 a 60km/h

Tabla 4: Limite máximo de velocidad para vehículos de transporte de carga.

Respetar los límites de velocidad, es de valiosa importancia para evitar accidentes de tránsito y tener una correcta cultura vial, y a la vez promover una cultura de legalidad pues la observancia de las disposiciones contenidas en la ley denota el tipo de sociedad a la que el individuo pertenece.

Contravenciones

Las contravenciones de tránsito son consideradas como faltas a la Ley y al Reglamento, las mismas que tiene como finalidad la prevención de accidentes que conforme a su magnitud pueden llegar a configurarse como delito con resultados graves; esa es la justificación de que estas existan. Ahora bien, para poder emitir una definición a la contravención de tránsito es importante tomar en cuenta que las contravenciones son producidas al igual que los delitos por cuatro formas de culpa fundamental, como son: la negligencia, imprudencia, impericia y la inobservancia de las leyes y reglamentos.

El Tratadista Cabanellas (2008), para la contravención establece la siguiente ilustración:

La falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Tránsito a la ley cuando se obra contra ella o en fraude de la misma. En lo Penal. - Dentro de los ordenamientos, como el francés, que se establece una división tripartita de las infracciones penales: crímenes, delitos y contravenciones, la más leve, el simple quebrantamiento de ordenanzas municipales o reglamentos de policía, reprimidos con penas de carácter más bien administrativo. Vienen a constituir así las faltas de la legislación penal hispanoamericana (Cabanellas, 2008, pág. 285)

La Asamblea Nacional Constituyente dentro de los plenos poderes asumidos en el mandato constituyente N° 1 de fecha 29 de noviembre del 2007 y publicado en el R.O. N° 223 de fecha 30 de noviembre del mismo año, según el Art. 7 asume las atribuciones y deberes de la Función Legislativa, esas tareas legislativas estaban de conformidad con el Art. 130 de la Constitución Política de 1998 vigente en esa época, por esta facultad el órgano legislativo constituyente aprobó la “Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”. En esta ley en el Art. 138 se establecía que las contravenciones de tránsito son leves, graves y muy graves, y se

clasifican a su vez en leves de primera, segunda y tercera clase, y graves de primera, segunda y tercera clase (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2008).

Esta investigación está enmarcada en la contravención de primera clase tipificada en el Art. 386 numeral 3 del (Código Orgánico Integral Penal, 2014), que en su parte pertinente establece que:

Serán sancionadas 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.

Es así que por el cometimiento de una contravención se interponen varias sanciones, aplicadas por los Jueces de las Unidad Judicial de Tránsito.

El Radar

El radar, término derivado del acrónimo inglés radio detection and ranging, “detección y distanciometría de radio”, (Radio Detection and Ranging, 1943), es un sistema que usa ondas electromagnéticas para medir distancias, altitudes, direcciones y velocidades de objetos como aeronaves, barcos, vehículos motorizados, formaciones meteorológicas y el propio terreno. Su funcionamiento se basa en emitir un impulso de radio, que se refleja en el objetivo y se recibe típicamente en la misma posición del emisor. A partir de este "eco" se puede extraer gran cantidad de información. El uso de ondas electromagnéticas con diversas longitudes de onda permite detectar objetos más allá del rango de otro tipo de emisiones (luz visible, sonido, etc.). (RADAR, 2021)

Las contravenciones que se detectan por medios electrónicos son las que excede la velocidad legalmente permitida. Estas infracciones son detectadas por sensores y notificadas en el momento de su infracción.

El Radar es un sistema electrónico que permite detectar objetos y determinar la distancia a que se encuentran proyectando sobre ellos ondas de radio que son reflejadas por el objeto y que al

ser recibidas de nuevo por la antena del radar permiten calcular la distancia a la que se encuentra el objeto, en función del tiempo que tardó en ir y volver la señal de radio.

El uso de los fotoradares es una medida de monitoreo para controlar el límite de velocidad monitoreando las carreteras para mejorar el control de la velocidad por razones de seguridad, lo más importante de esta tecnología es llevar un control de los medios de transporte a medio y largo plazo. Este medio electrónico es para la seguridad y el respeto mutuo de todos los espacios públicos que comparten a los ciudadanos.

IMAGEN 1
Función de los foto radares



FIGURAS 1: Función de las fotos de radares

Fuente: Tomado de Agencia de Tránsito y Movilidad de Guayaquil, (2022).

Los sensores de radar determinan automáticamente la ruta que viola el vehículo circulante. Los controles móviles incluyen la pantalla de observación de la imagen, con imágenes de sensibilidad y mediciones de escala, proporcionando imágenes de calidad superior, incluso en condiciones de iluminación muy precaria y pueden ser usados en las más variadas condiciones atmosféricas. Cuentan con un sistema de modo nocturno, así como capacidad de detección del conductor.

Estos equipos sirven para visualizar al infractor de los rangos permitidos, a través de pruebas fotográficas, que capta los datos del usuario, la fecha, día, hora, lugar, límites, dirección a través de una descarga automática de los datos del infractor. Por eso es necesario la actualización de los datos del propietario del automotor para su notificación. (Jiménez, 2022)

La Notificación

Es menester delimitar el contexto del término notificación, mismo que trasciende lo jurídico: Según el autor Perrot Abeledo (1993), la notificación es el acto mediante el cual se pone en conocimiento de las partes, o de los terceros, el contenido de una resolución judicial”. (Perrot, 1993, pág. 587),

Para el autor Camiruaga (1995), la notificación es el acto de hacer saber jurídicamente alguna providencia para que la noticia dada a la parte le depare perjuicio en la omisión de las diligencias que deba practicar en su consecuencia o haga que le corra un término”. (Camiruaga, 1995)

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

Este concepto central está directamente relacionado con el problema que nos ocupa y algunos otros factores que determinan como la falta de notificación afecta la impunidad que ocasiona, por error o falta de control por parte de las autoridades de tránsito en esta diligencia para el cobro de infracciones, la perspectiva de diferentes autores determina el perjuicio y desinterés estatal en buscar una solución y no acatarse a una sentencia constitucional que garantiza solamente el derecho de los ciudadanos, muchos de ellos son los contraventores quienes se aprovechan de esta resolución para impugnar las multas.

Efectos de la Notificación

La notificación de cualquier acción legal debe ser debidamente notificada. Se trata de la regularidad de los procedimientos establecidos por la Constitución de la República, precisamente porque se fija el plazo para interponer una acción judicial.

- Corren los plazos procesales desde el día siguiente de la notificación
- Se da publicidad interna (Control del proceso por los sujetos procesales) al proceso
- Presunción de comunicación.
- Interrumpe la Prescripción.

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

El efecto que genera la notificación es que desde el momento en que se perfecciona la ley se entiende que la resolución judicial queda puesta en conocimiento de la persona notificada. Normalmente a la notificación va asociado un plazo para realizar una diligencia judicial con posterioridad a ella. Por tal razón, la notificación constituye la materialización del principio de bilateralidad de la audiencia: ejercer su posibilidad a ser oído. (Vargas, 2013)

Las contravenciones de tránsito detectadas por medios tecnológicos y la falta de notificación se debe, a la desactualización de la base de datos de las agencias de tránsito lo que incide en el cobro de estos valores quedando en la impunidad.

Formas de Notificación en Materia de Tránsito

La Ley de Tránsito reconoce tres formas de notificar una citación, a fin de que la notificación de las citaciones pueda considerarse como realizada, pudiendo ubicarlas en dos grupos que son:

Notificación Personal

El artículo 179 cuyo tenor literal pertinente establecía que: “En las contravenciones, los agentes de tránsito entregarán personalmente al responsable de la comisión de la contravención, copia de la boleta correspondiente, en la cual se señalará la contravención. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, 2014)

La entrega personal, se refiere a la notificación directa e inmediata que debe realizar el agente de tránsito, cuando éste haya presenciado la comisión de una contravención leve o grave conforme lo determina las reglas reconocidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial anteriormente mencionada.

Para garantizar que se respete el debido proceso en el contexto de los procedimientos por infracciones de tránsito, la notificación individual es la herramienta más eficaz, mediante la cual los propios infractores son informados con prontitud de sus infracciones, brindándoles la oportunidad de ejercer su derecho a la defensa.

Este tipo de notificación se realiza siempre y cuando el agente de tránsito quede imposibilitado de citar al infractor directamente ya sea porque la infracción fue detectada a través de medios electrónicos o por que se encuentra imposibilitado de entregar la boleta al momento en el cual una persona cometió la infracción por ocultamiento del contraventor o falta de identificación del mismo. Para ello la ley establece dos tipos distintos de citación impersonales que son:

- Mediante la Remisión de la boleta de citación al domicilio del dueño del vehículo infraccionado,
- Mediante el uso de medios probatorios al correo electrónico.

Los fotoradares es la manera más correcta y efectiva de reducir el número de fallecidos en accidentes de tránsito, donde la velocidad es una de las causas principales. De la misma manera como se implementan las tecnologías para la detección de infracciones de tránsito estas deben estar apegada a derecho y respetar el principio de inocencia, y el derecho a la defensa de las personas que está reconocido dentro de los derechos humanos, y que se encuentra normada en cada una de las legislaciones del mundo en sus cartas constitucionales.

Marco Constitucional del Debido Proceso

La (Constitución de la República del Ecuador, 2008), es el fundamento y la fuente de la autoridad jurídica que sustenta la existencia del Ecuador y de su gobierno. La supremacía de esta Constitución la convierte en el texto principal dentro de la política ecuatoriana, y está por sobre cualquier otra norma jurídica. La Constitución proporciona el marco para la organización del Estado ecuatoriano, y para la relación entre el gobierno con la ciudadanía ecuatoriana.

Para el autor Kelsen, es considerada como un texto de carácter jurídico-político fruto del poder constituyente que fundamenta (según el normativismo) todo el ordenamiento, situándose en él como norma que recoge, define y crea los poderes constituidos limitándolos al servicio de las personas. Además, tendrá el carácter de norma suprema, de manera que prevalecerá sobre cualquier otra que fuese posterior y contraria a ella (jerarquía constitucional). Al decir de Kelsen, es la norma que da lógica a todo el sistema. El derecho común surgirá de ella por mecanismos de derivación y aplicación. (Kelsen, 1991).

La Constitución del Ecuador en su artículo 76 declara. - El debido proceso es un conjunto de normas que regulan los derechos y garantías con las que debe contar toda persona sometida a un proceso, el mismo que debe ser justo, oportuno y equitativo, en los casos donde se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se debe asegurar la protección al debido proceso. Esta cobertura legal respalda los derechos de todas las personas, así por ejemplo la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza. Este principio constitucional hace prever que toda sanción debe estar sujeta a esta disposición, pero dentro de las establecidas en el Código Orgánico Integral Penal. (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

Para el autor Mario Madrid-Malo, el debido proceso es el que en todo se ajusta al principio de juridicidad propio del Estado de derecho y excluye, por consiguiente, cualquier acción contra legem o praeter legem. Como las demás potestades del Estado, a la de administrar justicia está sujeta al imperio de lo jurídico: sólo puede ser ejercida dentro de los términos establecidos con antelación por normas generales y abstractas que vinculan en sentido positivo y negativo a los servidores públicos. Estos tienen prohibida cualquier acción que no esté legalmente prevista, y sólo puede actuar apoyándose en una previa atribución de competencia. El derecho al debido proceso es el que tiene toda persona a la recta administración de justicia. (Mario Madrid-Malo Garizábal, 1997, pág. 146)

Según Malo (1997), el derecho al debido proceso es el derecho a un proceso justo; a un proceso en el que no haya negación o quebrantamiento de los que cada uno tenga jurídicamente atribuido o asignado. Es debido aquel proceso que satisface todos los requerimientos, condiciones y exigencias necesarias para garantizar la efectividad del derecho material. Se le llama debido porque se le debe a toda persona como parte de las cosas justas y exigibles que tiene por su propia subjetividad jurídica.

De manera general podemos decir que la función del debido proceso, es actuar dentro del Estado de derecho para proteger a los ciudadanos del abuso de las ilegalidades que pudiere cometer un funcionario o un órgano estatal en un procedimiento legal sobre todo en la materia que nos interesa y que es motivo de nuestro estudio.

La legislación ecuatoriana determina las conductas que deben ser consideradas como delitos, al mismo tiempo que determina las penas y sanciones que se aplicarán en las personas implicadas en este tipo de conducta. Tanto los delitos como las penas, se encuentran fundamentados en nuestro (Código Orgánico Integral Penal, 2014), el mismo que se halla relacionado estrechamente con la ley procesal penal de aplicación a las normas de derecho penal, frente a los casos muy concretos como son los delitos, para la efectiva sanción de sus responsables.

El Derecho Constitucional a la Defensa

La (Constitución de la República del Ecuador, 2008) establece en su Art. 76 numeral 7 literal a) Nadie podrá ser privado del derecho a la defensa en ninguna etapa o grado de procedimiento.

El Art. 191 de dicho instrumento normativo determina a la Defensoría Pública como un organismo autónomo de la función judicial, el objetivo principal de esta institución es asegurar el acceso a la justicia de las personas que, por su estado de indefensión o condición económica, social o cultural, no puedan contratar los servicios de defensa legal para la protección de sus derechos. (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

La ley establece que las personas podrán exigir el cumplimiento de sus derechos sin necesidad del patrocinio de abogado en los casos relativos a garantías jurisdiccionales y las causas que conozcan las juezas y jueces de paz, disposición esta que se encuentra determinada en el tercer inciso del Art. 327 del (Código Orgánico de la Función Judicial, 2009).

La inviolabilidad del derecho de defensa significa la transgresión o violación de los principios de un juicio justo. Esto significa que sólo cuando se siguen sin demora las reglas procesales y materiales se considera inviolable el derecho de defensa del imputado. El incumplimiento de este principio de inviolabilidad puede dar lugar a la responsabilidad penal del infractor. El derecho de defensa es efectivo cuando las partes interesadas tienen la oportunidad de presentar pruebas, oponerse y ejercer cualquier recurso sin trabas o restricciones.

En todo caso, se puede concluir que el derecho a la defensa es inviolable porque la Constitución de la República del Ecuador establece que toda persona tiene derecho a ejercer el derecho a la protección técnica en todas las etapas del proceso.

Análisis de la sentencia de la Corte Constitucional (CC) 71 – 14-CN/19

El pleno de la Corte Constitucional (CC) dictaminó que los conductores de vehículos no podrán ser sancionados por infracciones que hayan sido registradas por medios electrónicos o tecnológicos si antes no son notificados y puedan ejercer su derecho a la defensa.

El organismo constitucional analizó el artículo 238 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, relativo a la notificación de las contravenciones de tránsito detectadas por medios electrónicos o tecnológicos cuando no haya sido posible identificar al conductor.

En tal sentido, la Corte resolvió que la autoridad de tránsito competente estará en la obligación de notificar con la citación al propietario del vehículo, a través de los medios más efectivos y adecuados.

“En ningún caso se impondrá la sanción pecuniaria al propietario del vehículo, sin que previamente haya sido notificado con la citación y haya tenido la posibilidad de presentar su impugnación en ejercicio de su derecho a la defensa”, señala la sentencia 71-14-CN/19. (Corte Constitucional, 2019)

Asimismo, precisa que un plazo de tres días para que el propietario del vehículo presente la impugnación. Se contará a partir del momento en que se realizó efectivamente la notificación. “Lo cual no se verifica por la sola difusión de la citación en una página web”

La Corte Constitucional en su dictamen precisa que los órganos judiciales que conozcan las impugnaciones, únicamente podrán declararlas extemporáneas luego de verificar la fecha de notificación.

Algunos conductores presentaron quejas por el cobro de multas sin sustento e incluso emitidas por sanciones de propietarios anteriores. La corte constitucional emitió la sentencia No. 71-14-CN/19, de fecha 04 de junio del 2019, esta sentencia es el resultado de una consulta enviada al pleno, por los jueces de la Sala de lo Penal de la Corte Provincial de Justicia de El Oro. (Corte Constitucional, 2019)

El proceso judicial inicia por la presentación de una impugnación a varias multas de tránsito que no han sido notificadas de manera oportuna al señor Manuel Mesías Peralta Yáñez, en primera instancia fue rechazado por el juez primero de garantías penales de tránsito de la provincia del Oro, dicha decisión que fue apelada y así mismo fue negada, razón por la cual se interpuso un Recurso de Hecho que recayó en conocimiento de los jueces consultantes los cuales remitieron el expediente a la Corte Constitucional para que sea elevada consulta, la norma la cual se eleva a consulta es el artículo 238 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de transporte terrestre y seguridad vial, este artículo de dicha norma refiere a los casos de notificación de las contravenciones de tránsito emitidas por medios electrónicos o tecnológicos.

Los jueces de la Sala de lo Penal de la Corte Provincial de Justicia del Oro constataron a través de la delegación de la Comisión de Tránsito del Ecuador que no se produjo la notificación de dichas citaciones para justificar las supuestas contravenciones de tránsito Cometidas por la actora, llegando a la conclusión de que las multas se habrían generado automáticamente y así mismo se habrían cargado en el sistema sin que éste haya sido notificado previamente.

Se consideró una errónea interpretación de dicho artículo del reglamento en la cual se establece que si la contravención es detectada por medios electrónicos o tecnológicos la sanción se aplicaría al propietario del vehículo, sin considerar a la persona que conduce el vehículo, es decir sin que haya una notificación previa, sin que se hayan agotado todas las vías necesarias para hacerle conocer al propietario del vehículo dicha infracción mediante la notificación para que éste pueda ejercer su legítimo derecho a la defensa o caso contrario impugnar dicha citación. A pesar de esta interpretación los jueces reconocieron que la falta de notificación de

las infracciones de tránsito vulnera el derecho al debido proceso y el derecho a la defensa establecida, en el artículo 76 numeral 7 de la Constitución de la República del Ecuador.

La Corte Constitucional desarrolla su Sentencia a partir del siguiente problema jurídico: “El artículo 238 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, (Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, 2012), es contrario al derecho al debido proceso, concretamente respecto del derecho a la defensa, previsto en el artículo 76 numeral 7 de la (Constitución de la República del Ecuador, 2008). Los Magistrados señalan que dentro del debido proceso consta el derecho a la defensa, mismo que consagra varias garantías, por ejemplo, a conocer cargos que pesan en su contra para presentar alegatos y pruebas de descargo en el momento oportuno y en igualdad de condiciones, con el fin de hacer valer sus derechos e intereses.

La decisión del Pleno de la Corte Constitucional declaró la constitucionalidad condicionada del artículo 238 del Reglamento General para la aplicación de la (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2008), siempre que sea interpretada de la siguiente manera: “i. Si se detectare una contravención de tránsito mediante una herramienta tecnológica y si no fuera posible determinar la identidad del conductor, la autoridad de tránsito competente estará en la obligación de notificar con la citación al propietario del vehículo, a través de los medios más efectivos y adecuados, con la finalidad que ejerza su derecho a la defensa; ii. En ningún caso se impondrá la sanción pecuniaria al propietario del vehículo, sin que previamente haya sido notificado con la citación y haya tenido la posibilidad de presentar su impugnación en ejercicio de su derecho a la defensa; y iii. El término de tres días para que el propietario del vehículo presente la impugnación, será contado a partir del momento en que se realizó efectivamente la notificación, la cual no se verifica por la sola difusión de la citación en una página web. Los órganos judiciales que conozcan las impugnaciones, únicamente podrán declararlas extemporáneas luego de verificar la fecha de notificación, aspecto que deberá ser demostrado por la autoridad de tránsito, en calidad de organismo obligado de notificar oportuna y efectivamente todas las citaciones.”

Impunidad

Manuel Osorio (2001) establece que “Es definido por el Diccionario de la Academia como falta de castigo, así como impune es lo que se queda sin castigo. La sola lectura de ambas acepciones ya dice claramente su importancia en relación con el Derecho penal”, de ahí que resulta imposible abordar como variable a la impunidad ante un escenario de no sanción generada a partir de la eficacia de la garantía del debido proceso.

El tema de investigación ha sido tomado en consideración bajo la realidad de la impunidad que subsiste al no poder efectivizarse la notificación de la contravención de tránsito incurriendo en un sin número de citaciones pendientes de cobro causando una afectación al Estado por los valores que deja de percibir, a través de las diversas instituciones reguladoras de tránsito a nivel nacional que deben actualizar su base de datos para que los conductores o propietarios de automotores impugnen y hagan valer su derecho a la defensa.

La implementación de la tecnología trae grandes conmociones en la población que no está acostumbrada a los cambios, la implementación de los foto radares ha traído malestar en la ciudadanía, mientras que unos lo aprueban como medios preventivos que para erradicar los accidentes de tránsito, otros los ven de una manera negativa manifestando que las multas que se imponen por los excesos de velocidad son ilegales y excesivas, uno de los principales problemas que se desprende de este sistema son las notificaciones por exceso de velocidad ya que las personas no cumplen con la actualización de datos el momento de matricular sus vehículos, o a su vez por las fallas detectadas en los sistemas encargados de realizar la notificación, ya que se ha evidenciado la existencia de notificación mediante llamadas telefónicas a números no existentes y que no han sido contestadas sentando una razón como legalmente notificado, lo cual viola el derecho a la defensa creando un estado de indefensión en las personas es ahí donde nace el problema de investigación abordado dentro del presente trabajo.

El Reglamento a la ley de Tránsito Transporte y Seguridad Vial en su Art 238 inciso tercero reconoce la notificación por cualquier medio, incluidos de ser posible los medios electrónicos y/o tecnológicos, esto no se ha cumplido a cabalidad o como manifiesta la norma legal respecto de la notificación, dejando en indefensión a los infractores y a más de violar su derecho constitucional causando un daño económico ya que por el desconocimiento de la contravención

cometida se han generado interés de recargo por el no pago a tiempo de la misma (Reglamento de la Ley de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, 2012)

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

La forma de dar solución al problema de investigación es con la aplicación de un formulario online o presencial para la actualización de datos por parte de todos los propietarios de vehículos en un plazo máximo que será analizado por parte de la Agencia Nacional de Tránsito, para que dichas contravenciones no sean sujetas a impugnaciones, ni a engaños por parte de los conductores de los automotores, con lo cual, se garantiza el debido proceso y el fiel cumplimiento de la cancelación por valores generados por las multas.

Las contravenciones deben seguir siendo 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 propietario del vehículo que consta en la historia de dominio vehicular será quien deberá impugnar la boleta de citación, en caso de no encontrarse actualizado el historial deberá justificar documentadamente quien es el propietario actual para que sea notificado y comparezca con la boleta y parte correspondiente, el mismo que a través del Juez de Contravenciones o a la autoridad competente, 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, de acuerdo a lo dispuesto en el inciso tercero del artículo 238 del Reglamento de Transporte Terrestre y Seguridad Vial.

CONCLUSIONES

Uno de los mecanismos para disminuir los accidentes de tránsito es a través del sistema de foto radares el cual no consiste en ocasionar un perjuicio económico a la ciudadanía, por el contrario, siendo la finalidad proteger la vida de los ciudadanos mejorando la circulación vehicular en las ciudades.

La falta de notificación afecta directamente al Estado; ya que, a través de sus diversas entidades, tales como, ANT, CTE y ATM, dejan de percibir los valores pertinentes por las multas por contravenciones de tránsito.

Las entidades de tránsito y el propietario del automotor mantienen responsabilidad compartida; en vista de que estas instituciones, tienen la obligación de exigir cada año con la matriculación, la actualización de datos; y, por parte del conductor ponerse al día en la actualización.

Muchos dueños de automotores no han regulado su condición de propietario; esta falta de actualización afecta al Estado, y en caso de existir una contravención al no poder ser notificado se está induciendo a error a la autoridad de tránsito; con lo que, se afecta gravemente al Estado por la impunidad que causa el cobro por las contravenciones cometidas.

En la actualidad existen operativos de control antidelinquencial a todos los vehículos automotores, siendo el momento oportuno en caso de que el control se encuentre con la colaboración de agentes de tránsito, al verificarse alguna contravención pendiente se deberá notificar y emitir la respectiva boleta a través de un dispositivo tecnológico de la ANT, informando sobre el término para su impugnación.

Referencias

- Auto magazine. (7 de enero de 2022). *Santa Elena, la provincia con más excesos de velocidad en Ecuador*. Obtenido de <https://automagazine.ec/santa-elena-la-provincia-con-mas-excesos-de-velocidad-en-ecuador/>
- Cabanellas, G. (2008). *Diccionario Jurídico*. Buenos Aires: Heliasta. Buenos Aires: Heliasta.
- Camiruaga, J. R. (1995). *De las Notificaciones Tratado II*. Chile: E.J.
- Castillo-Reyes. (2019) *Guía Metodológica de Proyectos de Investigación Social*. Editorial UPSE. Ecuador.
- Código Orgánico Integral Penal. (2014). *Contravenciones de Tránsito*. Quito: Ediciones Legales.
- Código Orgánico de la Función Judicial. (9 de marzo de 2009). *Registro Oficial Suplemento 544*.
- Constitución de la República del Ecuador. (2008). *Principios y Garantías*. Quito: Nacional.
- Corte Constitucional. (2019). *Sentencia No. 71-14-CN/19, de fecha 04 de junio del 2019*. Quito.
- Jiménez, A. (26 de 01 de 2022). *Maestría en Derecho. Aporte sobre radares*.
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial. (2014). *Registro Oficial Suplemento 398 de 07-ago.-2008*. Quito: Nacional.
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (2008). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Quito: Nacional.
- Mario Madrid-Malo Garizábal. (1997). *"Derechos Fundamentales"; Segunda Edición*. . Bogotá: 3R Editores.
- Méndez, C. (2011). *Metodología: Diseño y Desarrollo Del Proceso de Investigación con Énfasis en Ciencias Empresariales*. México. Limusa.

Osorio Manuel (2001) Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y sociales. Editorial Heliasta. Argentina.

Pavó Rolando (2009). La investigación Científica del Derecho. Universidad Inca. Perú.

Perrot, A. (1993). *Diccionario Jurídico Tomo II*.

RADAR. (31 de mayo de 2021). *Remote Sensing Core Curriculum: Radio Detection University of Minnesota. University of Minnesota*.

Radio Detection and Ranging. (2 de octubre de 1943). *Nature 152 (3857): 391-392*. . Obtenido de Bibcode:1943Natur.152..391.. doi:10.1038/152391b0

Reglamentoa la Ley de Transporte Terrestre y Seguridad Vial. (25 de junio de 2012). *Decreto Ejecutivo 1196, Registro Oficial Suplemento 731*. Obtenido de Art 238 inciso tercero la notificación.

Vargas, M. R. (2013). *De las notificaciones y resoluciones judiciales*. .