

**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y
POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO**

**TEMA:
ANÁLISIS DE LA DETENCIÓN INMEDIATA DE UN CONDUCTOR EN
ESTADO ETÍLICO.**

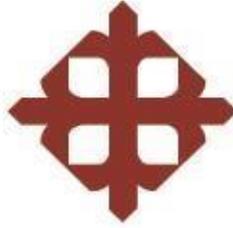
**AUTORA:
Jessica Marivel Quicaliquin Guaypacha**

**Trabajo de titulación previo a la obtención del título de abogado de
los tribunales y juzgados de la república del Ecuador**

**Tutor:
Dra. Adriana Mendoza Solórzano, Phd**

Guayaquil – Ecuador

2021



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y
POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO
CERTIFICACIÓN**

Certificamos que el presente trabajo de titulación fue realizado en su totalidad por **Jessica Marivel Quicaliquin Guaypacha**, como requerimiento para la obtención del título de **abogado de los tribunales y juzgados de la república del Ecuador**.

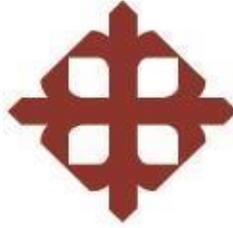
TUTOR

f. _____

**DRA. ADRIANA MENDOZA SOLÓRZANO, PhD
DIRECTORA DE LA CARRERA**

Ab. Lynch Fernández, María Isabel, MgS

Guayaquil, a los 23 días de febrero del año 2021



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y
POLÍTICAS**

CARRERA DE DERECHO

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, **Jessica Marivel Quicaliquin Guaypacha**

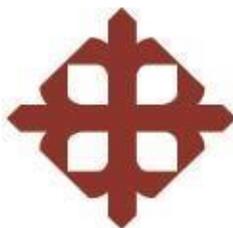
El trabajo de titulación **ANÁLISIS DE LA DETENCIÓN INMEDIATA DE UN CONDUCTOR EN ESTADO ETÍLICO**, previo a la obtención del título de **Abogado de los tribunales y juzgados de la república del Ecuador**, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias bibliográficas. 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.

Guayaquil, a los 23 días de febrero de 2021

EL AUTOR

f. _____
Jessica Marivel Quicaliquin Guaypacha



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y

POLÍTICAS

CARRERA DE DERECHO

AUTORIZACIÓN

Yo, Jessica Marivel Quicaliquin Guaypacha

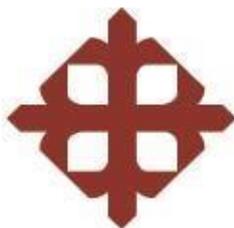
Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la publicación en la biblioteca del trabajo de titulación **ANÁLISIS DE LA DETENCIÓN INMEDIATA DE UN CONDUCTOR EN ESTADO ETÍLICO** cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 23 días de febrero de 2021

EL AUTOR

f. _____

Jessica Marivel Quicaliquin Guaypacha



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y
POLÍTICAS

CARRERA DE DERECHO

REPORTE URKUND

The screenshot displays the URKUND interface. On the left, document details are shown: 'Documento: TESIS_JESSICA_QUICALQUIN.docx (D97622078)', 'Presentado: 2021-03-08 10:03 (-05:00)', 'Presentado por: paola.toscanini@cu.ucsg.edu.ec', 'Recibido: taryn.almeida.ucsg@analysis.orkund.com', and 'Mensaje: TESIS JESSICA QUICALQUIN. Mostrar el mensaje completo'. A yellow highlight indicates '5% de estas 39 páginas, se componen de texto presente en 10 fuentes.' On the right, a table titled 'Lista de fuentes' lists sources with columns for 'Categoría' and 'Enlace/nombre de archivo'. The table contains several entries, including links to government and university websites. At the bottom, there are navigation icons and a status bar with '1 Advertencias', 'Reiniciar', 'Exportar', and 'Compartir' buttons.

TUTOR

f. _____

DRA. ADRIANA MENDOZA SOLÓRZANO, PhD

AGRADECIMIENTO

A Dios por la vida y la oportunidad de cumplir mis sueños

A la Universidad, a los docentes y tutora por generar
Las posibilidades de que cada uno de nosotros hagamos realidad
Nuestro sueños, basados en principios y valores institucionales
Fortaleciendo nuestra ética y profesionalismo

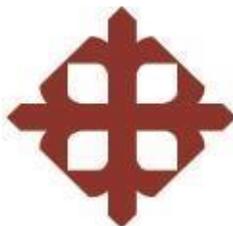
A mis hijas por ser mi motor cada día para soñar
A mis padres, sin ustedes no hubiese aprendido a soñar
A mis amistades por su mano en la búsqueda y realización de sueños

GRACIAS

Gracias a todos por su participación en mi vida

DEDICATORIA

A las víctimas de siniestros de tránsito causado por conductores en estado
etélico en todo el territorio ecuatoriano



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y

POLÍTICAS

CARRERA DE DERECHO

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

f. _____

AB. MARIA ISABEL LYNCH DE NATH, MGS.

DECANO O DIRECTOR DE CARRERA

f. _____

AB. PAOLA TOSCANINI SEQUEIRA, MGS.

COORDINADOR DEL ÁREA O DOCENTE DE LA CARRERA

f. _____

AB. MARIA PAULA RAMIREZ VERA, MGS.

OPONENTE

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 . Fases de un accidente de tránsito	8
Tabla 2 . Grado de nivel en la sangre y sus efectos	18
Tabla 3 . Niveles no permitidos en la sangre	21
Tabla 4 . Grados de alcolemia permitidos en diferentes países	28
Tabla 5 . Operacionalización de variables	32

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 . Respuesta de reacción	7
Figura 2 . Fases de un accidente de tránsito	10
Figura 3 . Causas de siniestros de tránsito a nivel nacional, enero - diciembre 2020.....	12
Figura 4 . Comparativo de siniestros de tránsito por causa probable diciembre 2019 - 2020.....	13
Figura 5 . Estadísticas históricas 2008 - 2020	15
Figura 6 . Estadísticas de causas de accidentes de tránsito en 2014.....	15
Figura 7 . Tasa de alcolemia de acuerdo al sexo.....	17
Figura 8 . Curva de alcolemia o de Widmark	18
Figura 9 . Reglas generales de la detención.....	20
Figura 10 . Contravenciones de tránsito. Reglas generales	20
Figura 11 . Fallecidos en siniestros de tránsito, según sexo y participación en el 2020	22
Figura 12 . Fallecidos en siniestros de tránsito, según sexo y edad en el 2020	22

RESUMEN

La conducción en estado etílico es un problema cultural que se ha normalizado incluso a vista y paciencia del sistema judicial, las consecuencias que esta conducta provoca, siempre va a perjudicar un bien jurídico: salud, vida y posesiones materiales; la detención es un punto de divergencia entre las leyes y normativas vinculadas al tránsito, la prevención y corrección debería encaminarse a similares políticas internacionales con tolerancia cero.

Objetivo.- se analizó la detención inmediata de un conductor en estado etílico.

Metodología.- se aplicó investigación de tipo bibliográfica, nivel descriptivo, enfoque retrospectivo longitudinal y diseño no experimental, analizando jurídicamente la Constitución, COIP, LOTTTSV y reglamentos relacionados con tránsito en las vías a lo largo del territorio nacional.

Resultados.- existen vacíos y contradicciones entre la teoría y práctica, generando impunidad y permisividad al momento de aplicar la normativa con respecto a la temática, razón por la cual, no disminuyen los índices de siniestros de tránsito, lesiones y fallecimientos a causa de la ingesta de alcohol y conducir en estado etílico;

Conclusiones.- la ley debe reformarse adoptando políticas de cero tolerancia, para mitigar el mal hábito cultural de conducir y beber, si bien en los últimos años no ha incrementado los accidentes por alcohol en relación a la totalidad de siniestros, mantiene un 7% constante, cifra que es alarmante. Ecuador necesita mejorar procedimientos, no sólo para administrar justicia de manera adecuada y oportuna, sino para motivar una mejor calidad de seguridad vial que fortalezca la productividad de los ecuatorianos, como personas y como sociedad.

Palabras Claves: “Conducción” “Conducción etílica” “Conducción en ebriedad” “Conducción bajo efectos del alcohol” “Detención inmediata” “Infracción, contravención y delito de tránsito”

ABSTRACT

Driving in an alcoholic state is a cultural problem that has been normalized even in the face and patience of the judicial system. The consequences that this conduct causes will always harm a legal asset: health, life and material possessions; detention is a point of divergence between laws and regulations related to traffic, prevention and correction should be aimed at similar international policies with zero tolerance. Objective.- The immediate arrest of a driver in an alcoholic state was analyzed. Methodology.- Bibliographic research, descriptive level, longitudinal retrospective approach and non-experimental design were applied, legally analyzing the Constitution, COIP, LOTTTSV and regulations related to traffic on roads throughout the national territory. Results.- there are gaps and contradictions between theory and practice, generating impunity and permissiveness when applying the regulations regarding the issue, which is why the rates of traffic accidents, injuries and deaths due to traffic accidents do not decrease. alcohol intake and driving while ethyl; Conclusions.- the law should be reformed adopting zero tolerance policies, to mitigate the bad cultural habit of driving and drinking, although in recent years it has not increased alcohol accidents in relation to all claims, it maintains a constant 7% , a figure that is alarming. Ecuador needs to improve procedures, not only to administer justice in an adequate and timely manner, but also to motivate a better quality of road safety that strengthens the productivity of Ecuadorians, as individuals and as a society.

Keywords: “Driving” Drinking driving ”“ Drunk driving ”“ Driving under the influence of alcohol ”“ Immediate arrest ”“ Traffic offense, contravention and crime ”

INTRODUCCIÓN

La modernización implica tecnología y cultura, en Ecuador los accidentes de tránsito han aumentado sus cifras estadísticas, y con ello, los datos de conductores en estado etílico, pese a las restricciones que la pandemia ha generado a nivel nacional.

Las normas y legales y jurídicas con respecto a esta temática; LTTTSV, determina la forma de actuar de conductores, y autoridades de tránsito, pero existen vacíos y contradicciones cuando se aplica el reglamento, dejando en entredicho la efectividad de la ley cuando se trata de sanciones ejemplarizadoras.

La presente investigación, socializa la ley, el reglamento y la normativa frente a términos y procedimientos estipulados, socialmente conocidos para evadir la ley y desconocidos para aplicar justicia de transporte, tránsito y seguridad vial, sobre todo, cuando existe responsabilidad penal, si se vincula los efectos del licor con un accidente de tránsito con daños materiales y en el peor de los casos con la pérdida de la vida de un peatón u otro conductor sobrio.

Un análisis de los artículos utilizados en el momento de constatar el estado etílico de un conductor, presentarán bases suficientes para proponer una modificación y reformas a la ley.

El desarrollo del tema se centra en estadísticas reales, diarias y alarmantes con las que se encuentran día a día los agentes de tránsito al cumplir su labor, la incidencia y prevalencia de este problema representan la causa justificativa para un cambio jurídico, no sólo estructural sino cultural, con una consciencia de vida en todos los ecuatorianos.

CAPÍTULO 1

MARCO CONTEXTUAL

1.1. ANTECEDENTES

Ecuador es el segundo país latinoamericano en la escala de mayor porcentaje de accidentes de tránsito, y el quinto cuando se trata de conductores ebrios, las subcategorías de éste presentan rangos definidos en provincias, sexo, edades y épocas; creando una brecha entre lo legal y lo social al momento de estar frente a un volante. El margen jurídico que se ha venido desarrollando en la ley a través del tiempo, en la última década ha sido partícipe y cómplice de las malas interpretaciones de la ley, en base a esta clase de vacíos y contradicciones, que lejos de ser errores involuntarios, crean un ambiente de corrupción, que se enraiza en conductores, profesionales de derecho y autoridades de tránsito el momento de aplicarlas.

1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En el momento en el que un agente de tránsito constata que un conductor presenta signos y síntomas etílicos, realiza el procedimiento señalado por la Ley de Tránsito, tomando en cuenta que en ésta hay un vacío legal, al no precisar la detención inmediata del conductor; convirtiéndose en un factor confuso entre la impunidad y la justicia. De la misma manera cuando se trata de aplicar la sanción, existe la contradicción del tiempo de sanción, lo que dificulta no sólo el debido proceso sino también la aplicación de la ley y el respeto de los derechos constitucionales de quien desafortunadamente se convierten en víctimas de estos conductores inconscientes.

1.3. OBJETIVOS

1.3.1. Objetivo general

Analizar la detención inmediata de un conductor en estado etílico.

1.3.2. Objetivos específicos

- Definir jurídicamente los delitos de tránsito del conductor en estado etílico.
- Conocer la incidencia y prevalencia en cifras estadísticas sobre la conducción y la ebriedad
- Determinar los vacíos y contradicciones de la ley con respecto a la detención inmediata de conductores ebrios.

1.4. JUSTIFICACIÓN Y ALCANCE

El presente trabajo da lugar a un análisis profundo de todos y cada uno de los artículos involucrados en el momento de proceder y sancionar a un conductor que conduzca un vehículo en estado de ebriedad, analizando causas, efectos, consecuencias de este grave problema, que lejos de disminuir, va tomando fuerza y mayor número estadístico; si antes se consideraba que Ecuador tiene buenas leyes pero no se aplican, lamentablemente, hoy se puede decir que ni las leyes han sido elaboradas de acuerdo a la realidad nacional, a la cultura y educación vigente en todo el territorio nacional. Durante el confinamiento a causa de la pandemia por Covid-19, es posible hablar de una disminución, que sólo tomó fuerza, al momento que se habilitó carreteras y vida social, creando un ambiente difícil en las vías, en las cuales se habla de nuevas cifras, corrupción e injusticias.

Es necesario analizar todo lo concerniente con la temática, para poder proponer las reformas respectivas y mejorar la calidad de seguridad vial en el país.

CAPÍTULO 2

MARCO TEÓRICO

2.1. SISTEMA DE TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL DEL ECUADOR

En el Ecuador el sistema de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial ha sufrido a lo largo de la historia, cambios significativos de acuerdo a las circunstancias cambiantes en la realidad del país.

En 1884 se crea la Policía de la República de carácter civil y acción provincial, hasta 1900 tomó el nombre de Policía de orden y seguridad de acción municipal, en 1923 se transforma en Policía Nacional y se dicta el Reglamento general para su organización y servicio, dirigido a la afluencia de problemas, control y organización vial: personas y automóviles, con una alterna normativa, el Reglamento de tráfico.

La elaboración de la primera Ley sobre tránsito y el Reglamento del tránsito en el cruce de caminos públicos con los ferrocarriles, fue prioritario en 1935, con 21 artículos que contenían tres aspectos fundamentales: empresas ferrocarrileras, conductores de vehículos automotores, peatones y asémilas; al no tipificar infracciones, ni delitos, no existen sanciones ni prohibiciones, solo actos de buena fe, vigilados por los comisarios nacionales y municipales.

En 1940 en el Reglamento general de tránsito terrestre del Ecuador se incorpora la acción de la Policía de tránsito con la Dirección General de Tránsito, Jefaturas Provinciales y Carabineros de Tránsito, creando el servicio administrativo de matriculación y licencias, 177 artículos se mantienen sin infracciones ni sanciones, pero aparecen las prohibiciones, deberes y obligaciones sin represión alguna.

En 1963 la Ley de transporte nacional sufre una modificación importante por parte del Gobierno de la Junta Militar, dictando infracciones y sanciones, actos imputables divididos en delitos y contravenciones, así como penas con multas, prisión, y suspensión de la licencia.

Es en 1981 que se instaura una completa Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, incluyendo acciones u omisiones como infracciones: delitos y contravenciones previstas; el agente verifica negligencia, imprudencia, impericia o inobservancia de la ley, reglamento y ordenanzas de tránsito o de órdenes legítimas de autoridad llamándolas culposas, cometidas intencionalmente en jurisdicción de la Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, organismo del sector público; y las dolosas cometidas con intención, juzgadas por el Juez de lo Penal de primera, segunda y tercera clase, reprimidas con prisión y/o multa.

En 1996 Ley Orgánica de Tránsito y Transporte Terrestre establece obligaciones civiles y solidarias frente a daños y perjuicios, los delitos se castigan de acuerdo al Código Penal.

Por último en 2008 con la expedición de la LOTTTSV, vigente, la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial, solamente se ocupa del control operativo sin funciones administrativas, para estas funciones se crea la Agencia Nacional de Tránsito; otorgando competencias comunes, compartidas o exclusivas a los GADs y separando a la Policía Nacional para exclusiva protección interna del Estado y orden público. Esta ley abarca vía, conductor y peatón, sus funciones son planificar para poder organizar, fomentar una cultura vial para regular la movilización en vehículos, modernizar y controlar el tránsito, la seguridad en las vías y el transporte terrestre en general; un cambio sustancial en la estructura del tránsito, con obligaciones y derechos, y con un nuevo sistema de licencia con puntaje, 30 puntos en su emisión la primera vez, vigente por 5 años, que disminuyen ante el cometimiento de algún tipo de infracción o contravención:

- Tipo Leve: subtipo 1ra (-1,5), clase 2da (-3) y 3ra clasificación (-4,5)
- Tipo Grave subtipo 1ra (-6), clase 2da (-7,5) y 3ra clasificación (-9)
- Tipo Muy grave -10 y
- Delitos desde -11 a -30

Hechos sentenciados por la autoridad competente, Juez de contravenciones de tránsito, con jurisdicción en cada capital de provincia y en los cantones aplica en las instalaciones de la Función Judicial, juzgados de lo penal, por no existir juzgados de tránsito, quienes conocen y resuelven en una sola audiencia oral, regidos por el Código Orgánico Integral Penal, COIP. (6)

2.1.1 Generalidades de la Conducción

La conducción es la facultad de conducir y circular un vehículo automotor, guiando, dirigiendo y maniobrando un correcto movimiento por las vías con seguridad vial y de acuerdo a las leyes vigentes que rigen el tránsito y transporte.

TRÁNSITO.- Movimiento ordenado de personas, animales y vehículos por las diferentes vías terrestres públicas o privadas, sujeto a leyes y reglamentos sobre la materia.

(Asamblea Nacional del Ecuador, 2012, p. 87) y TRANSPORTE.- Acción y efecto de movilizar o trasladar personas o bienes de un lugar a otro (idídem); significados del glosario de terminología según el Art 392 del Reglamento.

Un conductor, profesional o no, está capacitado para conducir cuando la ley le ha autorizado para hacerlo y ha aprobado todos los requerimientos, por medio de los cuales se observa que posee las facultades de hacerlo; de la misma forma, es responsable de sus actos al ejercer la conducción, bajo las prevenciones y prohibiciones estipuladas en la ley correspondiente. En condiciones sobrias, sin ingesta de alcohol ni sustancias estupefacientes de por medio, la respuesta de un conductor se mira (Figura 1) de acuerdo a la distancia y tiempos de reacción, que no se encuentran alterados y le permiten realizar maniobras ante imprevistos viales.

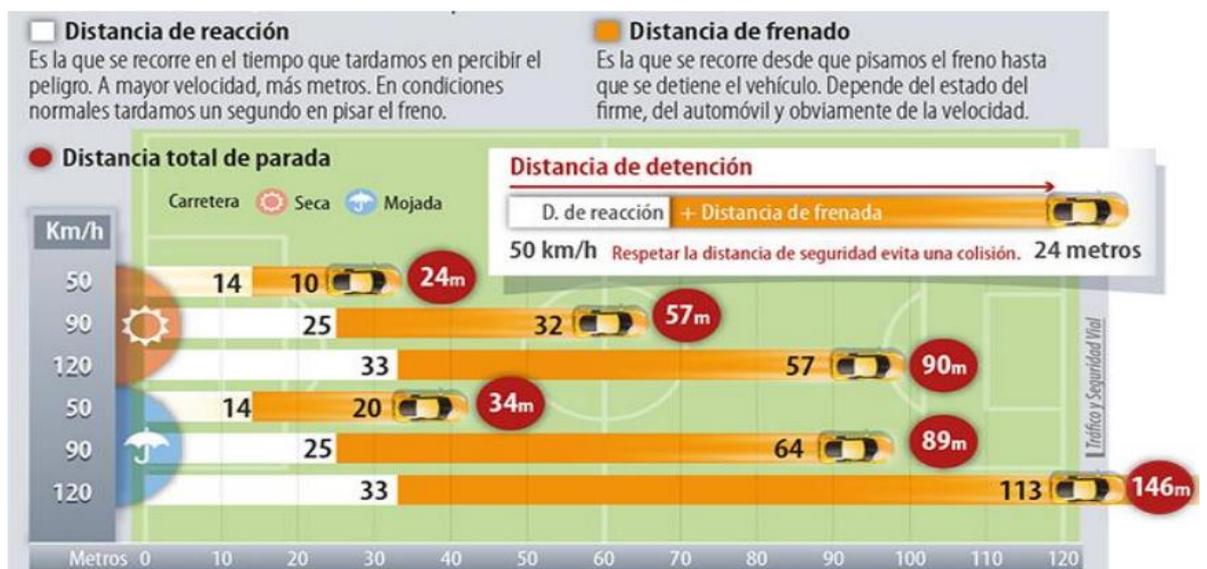


Figura 1. Respuesta de reacción
Fuente: Salvemos vidas, 2015.

Una persona sobria es lo suficientemente responsable frente a un volante, y aunque existen condiciones que bajan su concentración en la conducción: exceso de velocidad, sin cinturones de seguridad, hablan por celular y otros, su respuesta con maniobras de reacción mantienen más de la mitad de posibilidades de éxito en evitar un accidente, incidente y siniestro. De la misma manera, la prevención o control de un accidente en condiciones sobrias responde a tres fases (Tabla 1) cada una con características propias, las cuales en conjunto dan lugar a una teoría de causas y consecuencias de un siniestro en la investigación de un accidente de tránsito (Figura 2).

Tabla 1. Fases de un accidente de tránsito

De percepción	De decisión	De conflicto
<p>La respuesta de sobriedad y ebriedad nunca se podrán comparar incluso con velocidad de por medio: determinada velocidad, presentará un amplio ángulo de visión clara siempre y cuando pueda realizar movimientos de la visión hacia los laterales, teniendo en cuenta que a mayor velocidad no se presenta este movimiento, solo se observa un punto lejano y el ángulo de visual clara queda reducido en sus 10 grados.</p>	<p>Maniobra de evasión, acción en un espacio o área donde el conductor evita un accidente, aquí resalta el punto de decisión.</p>	<p>Dependiendo del punto y lugar de impacto Características de masas, velocidad, entre otros Generación de movimientos o características cinemáticas que determinan la posición final de las masas.</p>

Fuente: Remolina Caviedes, 2008

2.1.1.1. Fase de percepción

Del accidente la de mayor amplitud. (9)

La percepción de ver en qué situación se está implicándose, vía, participantes, proceso, momento y lugar del movimiento o condición inesperada llamado punto de percepción posible PPP, y el riesgo

comprendiendo los peligros inminentes demoninado punto de percepción real PPR.

Esta percepción varía en cada persona, pero la respuesta al estímulo es rápida; cuando la realiza una persona normal en todas sus facultades y capacidades le permite llegar al punto de conflicto

Cuando esto no es así, y la persona está en estado de ebriedad o bajo efectos de sustancias estupefacientes sin la percepción real y exacta de lo que está sucediendo, ni riesgo peor peligro, experimentando o no el decidir qué hacer.

2.1.1.2. Fase de decisión

El punto de reacción. (9)

Después de la percepción consciente o inconsciente del peligro, valora rápidamente una maniobra a ejecutar para minimizar el peligro o evitar el accidente, llamado tiempo de reacción, se destaca que solo hay pensamiento no acción y el vehículo sigue en movimiento dentro de lo que se llama distancia de reacción.

Este análisis y evaluación del peligro también varía en cada persona, pero en estado de alerta dura 0,8 a 1,3 segundos; cuando la realiza una persona normal en todas sus facultades y capacidades le permite razonar y actuar en relación a qué debe, puede y tiene qué hacer, evitando el accidente en máximo 1 segundo a 60 km/h de velocidad del vehículo, logrando 16 segundos de 18 necesarios.

Cuando esto no es así, y la persona está en estado de ebriedad o bajo efectos de sustancias estupefacientes lo que ocurre, es que no tiene precisión en el momento de definir la reacción a ejecutar; el tiempo excede e imposibilita la reacción de detenerse o evitar el accidente.

2.1.1.3. Fase de conflictos

El desarrollo del accidente de tránsito, lugar y probabilidad física del accidente. (9)

Ejecución de la reacción, frenar o girar, y en caso de darse el accidente, la máxima consecuencia a pesar de haber aplicado la maniobra evasiva, por supuesto, varía en cada persona, las características internas y externas son

importantes; el punto de conflicto se evidencia cuando la realiza una persona normal en todas sus facultades y capacidades que logra analizar y reduce la gravedad del accidente y muchas veces no es suficiente, adecuado y oportuno para evitarlo.

Cuando esto no es así, y la persona está en estado de ebriedad o bajo efectos de sustancias estupefacientes lo que ocurre, es que aumenta la gravedad del accidente originándose un accidente reflejo y muy posiblemente cause otro accidente, siendo éste consecuencia del primero o por evitarlo.

Las causas que mayor accidentes de tránsito registran, son los pertenecientes a errores humanos y los factores de acciones o hechos negativos y fatales, según las normas de seguridad vial y los estudios respectivos, se establece que basta 2 segundos de distracción y se puede ocasionar un accidente de tránsito.



Figura 2. Fases de un accidente de tránsito
FUENTE: emergencia.com

Conducir es una acción de alta responsabilidad social, por lo que tener consciencia de lo que produce la embriaguez, es un deber individual y grupal.

Ingerir alcohol, fármacos o sustancias tóxicas y conducir produce alteración en reflejos y coordinación, provocando accidentes con lesiones o heridas e incluso muerte por su peligrosidad. (15)

Si bien nadie que conduce un vehículo lo hace con la predisposición de atropellar a alguien, peor aún de provocar un impacto consciente con un automotor fijo o en movimiento, u otro bien tangible; todo conductor es estricta y totalmente responsable de sus acciones u omisiones dentro de su vehículo, tomando medidas

de seguridad necesarias, con el fin de evitar infracciones, contravenciones delitos que afecten a su persona y a terceros.

De ahí que en ninguno de los niveles el dolo puede encasillarse a un delito o contravención de tránsito, pues el requisito básico de la voluntad del individuo no está presente, esto queda corroborado con los preceptos aquí enunciados, que resultan fundamentales para resolver la cuestión en debate, sin embargo cuando se habla de delitos culposos se encuentra en análisis otra serie de conceptos jurídicos como la negligencia, impericia, imprudencia e inobservancia de la norma. (Jiménez. et. al, 2020)

2.1.2. Conducción bajo los efectos del alcohol

Es importante precisar la estadística informativa sobre contravenciones y delitos de tránsito basado en la ingesta/consumo de alcohol que en Ecuador representa ebriedad o estado etílico:

En el presente año 2020, los siniestros de tránsito a nivel nacional alcanzan los 16.972, en general por consumo de alcohol resalta el 7,4% (1.251), de los cuales 13.099 pertenecen a lesionados, que bajo la influencia de alcohol se registra el 7% (918) y 1.591 de fallecidos en el sitio; con signos y evidencia etílica el 3,8% (61) (20) ocupando el 4° lugar de las causas de siniestros de tránsito, que incluyen lesionados y fallecidos (Figura 3).

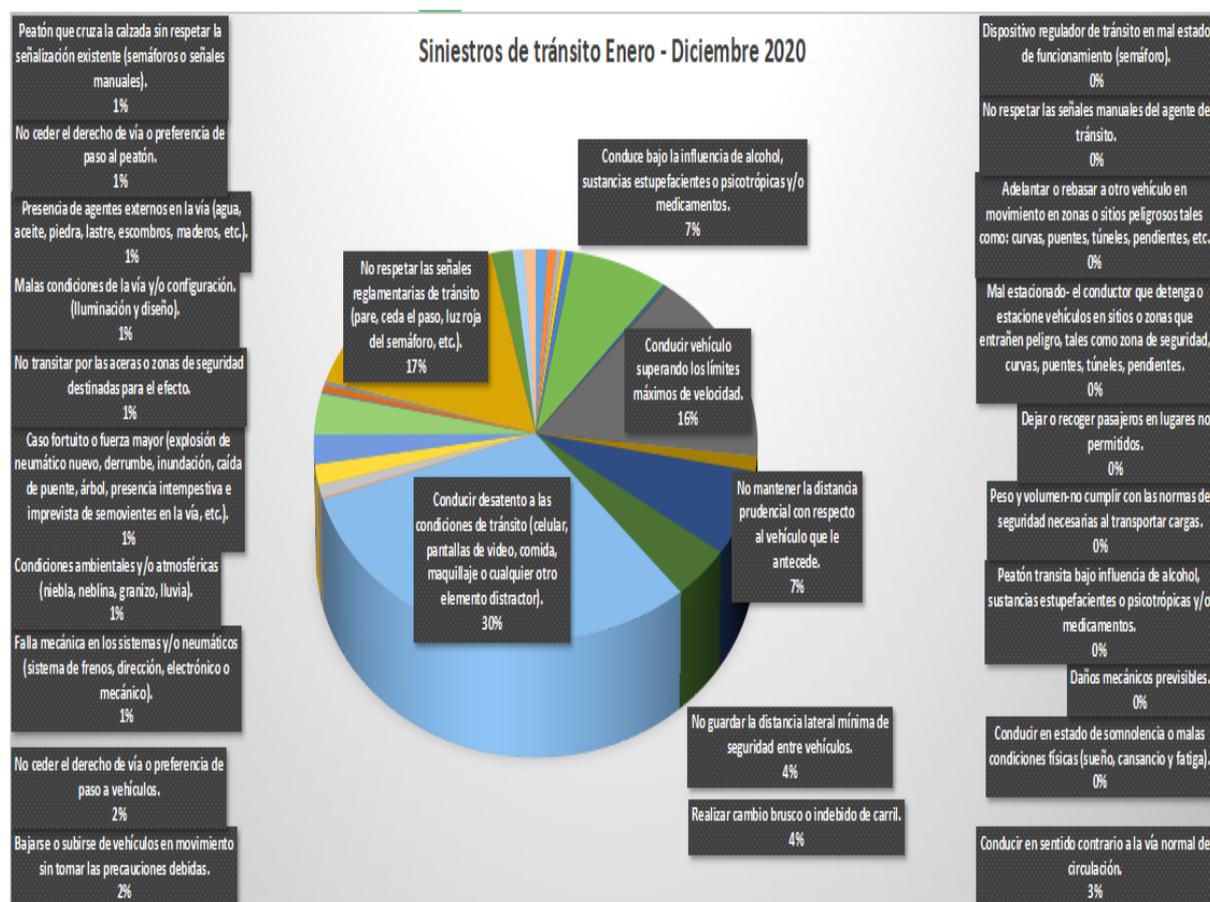


Figura 3. Causas de siniestros de tránsito a nivel nacional, enero - diciembre 2020

Elaborado por: Jessica Quicaliquin. 2021.

Fuente: Siniestros de tránsito, lesionados y fallecidos en sitio, serie histórica 2008 - 2020, 2021.

El año anterior 2019, la cifra aproximada fue de 24.595 siniestros, de los cuales 19.999 presentaron lesionados y 2.180 fallecieron, siendo el alcohol la causa que provocó 1.755 de estos, comparado con el 2020 (Figura 4)

mantuvo el mismo porcentaje de siniestralidad bajo la influencia del alcohol.

(20)

COMPARATIVO GRÁFICO DE SINIESTROS DE TRÁNSITO, SEGÚN CAUSA PROBABLE, DICIEMBRE 2019 VS DICIEMBRE 2020

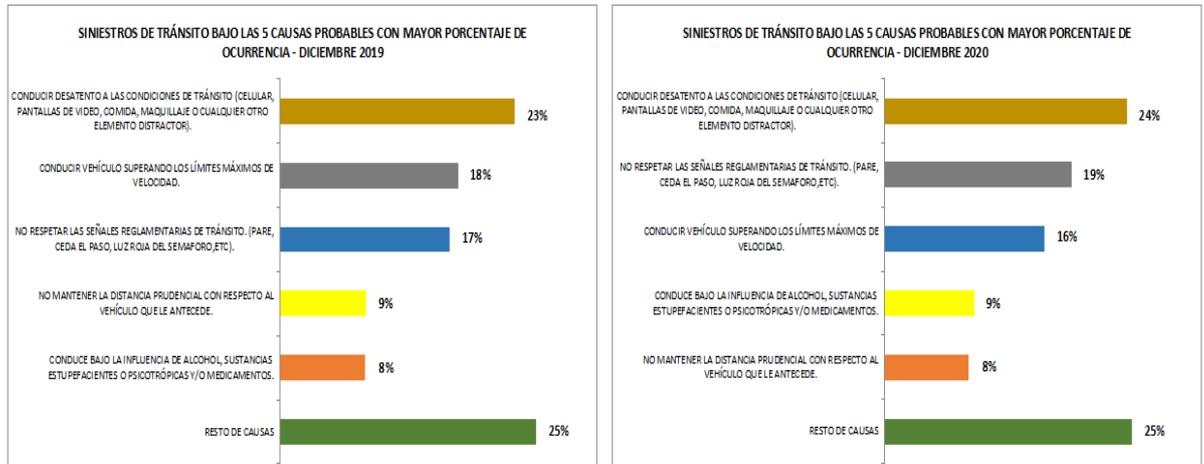


Figura 4. Comparativo de siniestros de tránsito por causa probable diciembre 2019 - 2020

Elaborado por: Jessica Quicaliquin. 2021.

Fuente: Siniestros de tránsito, lesionados y fallecidos en sitio, serie histórica 2008 - 2020, 2021

El año 2018, registró 25.530 siniestros de tránsito, 19.858 lesionados producto de éstos y 2.151 fallecidos en el sitio; en el año 2017, fueron 28.967 siniestros de tránsito, 22.018 lesionados y 2.153 fallecidos en el sitio. Siendo alarmantes las estadísticas institucionales del año 2016, 30.269 siniestros de tránsito se conocieron según la ANT, con 21.458 lesionados y sucedieron 1.967 fallecimientos en el sitio. (20) En 2017, 28.967 = 2.057, lesionados 22.018 = 1.420 y fallecidos 2.153 = 82. En 2016 con 30.269 siniestros, 2.096; 1472 lesionados, 78 fallecidos. (20) por alcohol; mientras en 2015, la cifra es 26.220 accidentes de tránsito a nivel nacional; por consumo de bebidas alcohólicas causante de 1.825, que simbolizan 7%.

El año 2014, un total de accidentes de 38.658, causados por imprudencia y la impericia del conductor como principal, la embriaguez en el 5to lugar representando un 6% del total de las causas con 2.438 siniestros por estado de embriaguez.

El año 2013, se llegó a 28.169 accidentes, 2.251 ocasionados por el consumo de alcohol, representando un 8% del total, ocupando el tercer lugar causal nacional. (12)

El año 2012, un total de accidentes registrados de 23.854, 18.282 lesionados, 2.242 fallecidos en el sitio (20) de los cuales 1.464 y 143 respectivamente causados por consumo de bebidas alcohólicas, posicionándolo en el tercer lugar de las causas de accidentes, correspondiente al 10%, evidenciando una reducción en relación al año anterior y menor al siguiente año. (11)

El año 2011, los datos son 24.626 siniestros de tránsito, 19.113 lesionados como resultado de los accidentes y han muerto en el sitio del impacto 2.049 personas (20)

El año 2010 las estadísticas señalan 7000 accidentes de tránsito, 92 % ocasionados por fallas humanas, 105 muertos, 628 heridos, 336 en estado de embriaguez y 17.830 contravenciones según los datos proporcionados por la Sub-Jefatura de Tránsito en una sola ciudad, cifras que son alarmantes. (10) a nivel nacional, 2.313 fallecidos de 20.168 lesionados en 25.588 siniestros en tránsito (20)

2009 presentó 21.528 accidentes, de los cuales 8.356 equivalentes a 39% responden al causal de impericia e imprudencia; la siguiente causa es el exceso de velocidad en un 21,5% o 4.615 accidentes. Al mezclar letalmente beber y conducir, causa 2.141 accidentes o 10% por estado etílico. (9) de estas cifras, 1.998 fallecieron en el sitio del accidente, 15.034 tuvieron lesiones (20)

En las estadísticas históricas a partir de la promulgación de la Constitución 2008 y la vinculación de la respectiva Ley de tránsito, se evidencia con respecto a la temática un denominador común del 7% de siniestralidad de tránsito (Figura 5), con una disminución notoria en el 2020, que posiblemente se puede aducir al confinamiento obligatorio por la pandemia del Covid 19, que generó restricción vehicular, estados de excepción con toques de queda y ley seca por períodos.



Figura 5. Estadísticas históricas 2008 - 2020
 Elaborado por: Jessica Quicaliquin. 2021.
 Fuente: Siniestros de tránsito, lesionados y fallecidos in situ, serie histórica 2008 - 2020, 2021

El año 2014 es el que presenta mayor porcentaje de siniestralidad, razón por la cual, se hace necesario, conocer la causística con respecto a la influencia de alcohol y otras relacionadas con los siniestros de tránsito verificados a nivel nacional (Figura 6)

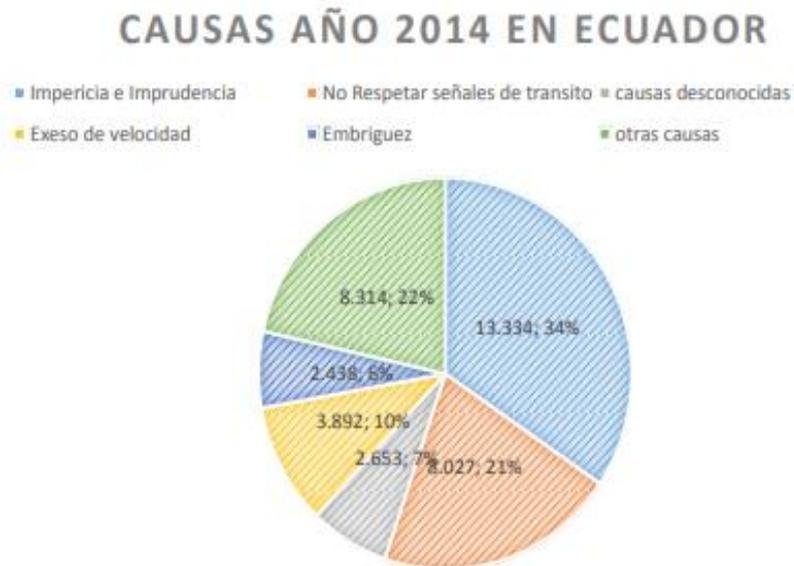


Figura 6. Estadísticas de causas de accidentes de tránsito en 2014
 Fuente: Agencia Nacional de Tránsito, 2015

El tipo de accidente que con más frecuencia se presentó entre el año 2010 y 2012 es el choque, escenario de impacto entre un vehículo en movimiento y un objeto sin movimiento, inmóvil, fijo o estático, vehículo u otro; la segunda causa, obedece directamente a la afectación que sufre el peatón, en el

período de estudio, se registra un promedio de 4000 atropellamientos. (5). En base a estos antecedentes históricos estadísticos, el Código Orgánico Integral Penal, vigente desde el 2014, radicalizó la ley, endureciendo la sanción, a conductores en estado etílico o de ebriedad, delineando los niveles de alcohol permitidos en la sangre al conducir un automotor, así como cuando se provoquen consecuencias de daños materiales, heridas o lesiones y la muerte; en el año 2019 los operativos de tránsito aumentaron porque se alcanzó una alta cifra de conductores ebrios en un día, igual al total del año 2018, 59 conductores y vehículos detenidos. (13)

En conclusión la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) registra en la actualidad, un accidente de tránsito cada 20 minutos y cada cuatro horas alguien muere por esta causa, la mayoría de estos últimos, originados por un conductor en estado de embriaguez, cifra que se multiplica en feriados y festividades a nivel nacional.

2.1.3 Niveles no permitidos en la sangre

Algunos tratadistas manifiestan que el conducir un vehículo en estado de embriaguez, muy al contrario de lo que dice la ley ecuatoriana vigente, debe ser considerada una infracción culpable dolosa, porque las personas saben que han ingerido bebidas alcohólicas o sustancias estupefacientes, con pleno conocimiento de la peligrosidad latente, sin embargo conducen un vehículo, provocando en su mayoría las consecuencias conocidas por todos. Tolerancia cero para los niveles de alcohol en la sangre de todos los tipos de vehículos, no sólo en el transporte público, “los conductores son los primeros responsables de la seguridad integral de los usuarios del sistema vial ecuatoriano” de acuerdo al Art. 182 de la LOTTTSV (1), erradicar el pretexto de una copa cuando se va a conducir es la cultura a generar, la ebriedad y los efectos de droga como un arma fatal para sí mismo y para inocentes víctimas de esta irresponsabilidad al volante, conductores quienes ocasionan accidentes, provocan lesiones incluso permanentes y la muerte, marcando la vida de los involucrados.

El nivel de alcohol en mujeres es más elevado que en varones, incluso si es una constante el IMC, peso corporal y la misma cantidad ingerida (Figura 7), esto se debe a dos razones: menor metabolismo a nivel gástrico y menor

proporción de agua en el organismo; intervienen también el hábito de beber, el rol social y la idiosincrasia cultural. (8)

TIPO DE BEBIDA	CANTIDAD	HOMBRE 70-90 Kg.	MUJER 50-70 Kg.
 CERVEZA 330ml 5°	1 tercio	0,21-0,28	0,34-0,48
	2 tercios	0,43-0,55	0,68-0,95
	3 tercios	0,64-0,83	1,02-1,43
 VINO/CAVA 100ml 12°	1 vaso	0,16-0,20	0,25-0,35
	2 vasos	0,31-0,40	0,50-0,69
	3 vasos	0,47-0,60	0,74-1,04
 VERMÚ 70ml 17°	1 vaso	0,15-0,20	0,25-0,34
	2 vasos	0,31-0,40	0,49-0,69
	3 vasos	0,46-0,60	0,74-1,03
 LICOR 45ml 23°	1 vaso	0,13-0,17	0,21-0,30
	2 vasos	0,27-0,35	0,43-0,60
	3 vasos	0,40-0,52	0,64-0,90
 BRANDY 45ml 38°	1 vaso	0,22-0,29	0,35-0,49
	2 vasos	0,44-0,57	0,71-0,99
	3 vasos	0,67-0,86	1,06-1,48
 COMBINADO 50ml 38°	1 vaso	0,25-0,32	0,39-0,55
	2 vasos	0,49-0,63	0,78-1,10
	3 vasos	0,74-0,95	1,18-1,65

Figura 7. Tasa de alcolemia de acuerdo al sexo
Fuente: Bebidas de consumo tradicional, 2016

Hay que resaltar que un vaso de cerveza de 200ml, contiene 8 gramos de alcohol, un vaso de vino de 100ml contiene 9,6 gramos de alcohol, una copa de whisky de 50ml contiene 16,6 gramos de alcohol, por lo tanto, una sola copa de cualquier bebida alcohólica sobrepasa la tabla permitida. (7)

El metabolismo humano puede procesar el alcohol a fin de expulsarlo del cuerpo y neutralizar o disminuir sus efectos, es por ello que en la escala mostrada anteriormente no se constituye una infracción conducir un vehículo a motor si una persona tiene menos de 0,3 gramos de alcohol por litro de sangre, pero para que esto ocurra la cantidad de alcohol ingerido debe ser mínima, en caso contrario se produce estado de embriaguez (5) lo que responde a la curva de Widmark (Figura 8).

Los niveles no permitidos de alcohol y sustancias estupefacientes y psicotrópicas en la sangre siempre provocarán un estado de excitación psíquica y falta de coordinación motriz poniendo en riesgo el conducir bajo estos efectos:

La embriaguez es sinónimo de intoxicación, por medio de la cual se pierde o disminuye la normalidad psicofísica, que al conducir la capacidad está en agotamiento. (16)

En definitiva minimiza el realizar maniobras prudentes, de oportuna y adecuada acción reacción por parte del conductor como respuesta a una eventualidad, aumenta la fatiga de los sentidos objetivos del conductor y es el responsable de altos índices de muerte, por algo este tipo de alteración mental, se considera locura transitoria, sin facultades de espacio y tiempo, anulando la voluntad, considerándola una persona incapaz, que en sobriedad podría solucionar de mejor forma cualquier incidente vial. (12) Estas capacidades, habilidades y destrezas regresarán paulatinamente a la normalidad cuando la variación del alcohol en la sangre pierda su concentración, calculada en base a la curva de la alcoholemia (Figura 8)

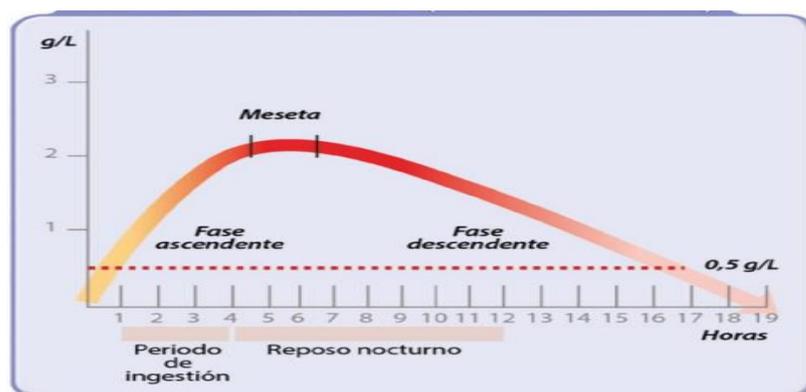


Figura 8. Curva de alcoholemia o de Widmark
Fuente: Bebidas de consumo tradicional, 2016

Las razones científicas para explicar esta reducción de capacidades se pueden visualizar de la relación entre: el grado de alcohol, el grado de dificultad que provoca, los efectos en las reacciones y el nivel de riesgos para provocar un accidente de tránsito (Tabla 2).

Tabla 2. Grado de nivel en la sangre y sus efectos

g/l de sangre ALCOHOLEMIA	Grado de dificultad CONDUCCIÓN	Efectos CAPACIDADES		Nivel de riesgo ACCIDENTES
0,0	Sin dificultad	Dominio pleno de facultades Reacción	Conducción responsable	Nulo
0,1 a 0,3	Zona de tolerancia	No se constata turbaciones Disminuye capacidad Respuesta de reacción se comienza a lentificar e inicia la confusión	Ningún signo clínico aparente	Bajo
0,3 a 0,5	Moderado	Aparecen signos de perturbación por disminución de reflejos	Riesgo de accidente	Medio

		Fusión óptica de imágenes Sensibilidad de la visión disminuida con dificultades de enfoque Desatención a señales de tránsito Estimación de distancias alteradas Estimación de velocidades alteradas Respuesta de reacción lenta y confusa no percibe adecuadamente		
0,5 a 0,8	Moderado a severo	Embriaguez importante Perturbaciones. Tiempo de reacción más largo, retardo en movimientos Euforia al conducir y sensación falsa de confianza Disminución del estado de vigilancia Disminución de reflejos 10 veces más Motricidad afectada Manejo agresivo y temerario por impulsos, sin razonar	Aumenta riesgo de accidentes	Alto
0,8 a 1,5	Severo	Embriaguez completa Reflejos más perturbados y alterados Ligero temblor Disminución de la vigilancia, reacción lenta e imprecisa Concentración visual deteriorada No mantiene a atención, dificultad extrema	No debe conducir	Alto
1,5 a 2,5	Crítico	Ebriedad profunda Narcotizado y confuso Conducta imprevisible Imposible toma de decisiones con certeza Inicio de pérdida de consciencia	No puede conducir	Muy alto
2,5 a 3,0	Crítico	Diplopía de acción titubeante Pérdida paulatina de consciencia	Más peligroso	Severo
3,0 a 5,0	Crítico	Embriaguez profunda. Pérdida de consciencia total	Imposible	Extremo
Más 5,0	Coma	Riesgo de muerte sin conducir	Muerte	

Elaborado por: Autora. 2021

Fuente: <http://87.98.229.209/Programa%20prevencion%20control%20alcoholemia.pdf>

2.1.4 Procedimiento ante un conductor en estado etílico

Los procedimientos en la legislación ecuatoriana penal son cinco, aplicados de acuerdo a la clasificación de la infracción de tránsito; aplicándose sólo cuatro en la práctica, sobre todo en delitos (Figura 9) basados en el caso se utiliza los procedimientos: directo, ordinario, abreviado, no se aplica este último en caso de muerte, Art. 174 LOTTTSV, y en caso de contravenciones de tránsito se seguirá el procedimiento expedito (Figura 10).

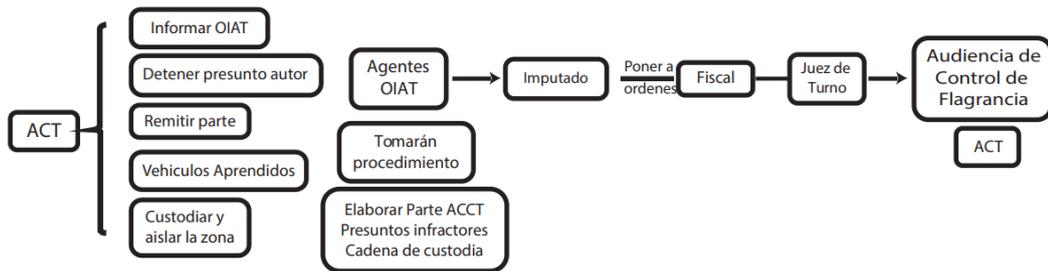


Figura 9. Reglas generales de la detención

Fuente: Manual de normas básicas sobre infracciones de tránsito y su procedimiento en el

COIP

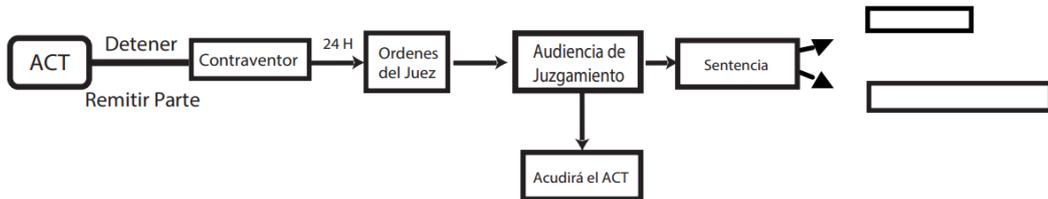


Figura 10. Contravenciones de tránsito. Reglas generales

Fuente: Manual de normas básicas sobre infracciones de tránsito y su procedimiento en el

COIP

Todos los procedimientos basan su actuar en los siguientes artículos de las leyes vigentes en relación al tema de investigación:

2.1.4.1. Código Orgánico Integral Penal. COIP.

La tipificación de la ley, fundamenta el problema en el entendimiento e interpretación desde el Art. 22 de este cuerpo legal penal al Art. 29, seguidos por el análisis de los artículos 34, 37 donde se establece la culpabilidad y responsabilidad en estado de embriaguez frente al tema de conducción. Del Art. 459, 461, 463, 464, 471, 474 y 477 se desprende el procedimiento en el momento de la infracción de tránsito que involucra alcohol en la sangre, por

lo tanto una conducción en estado etílico, así como los exámenes para demostrarlo mencionados en el artículo 465.

2.1.4.2. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. LOTTTSV.

Lo que en el COIP no esté claro, la LOTTTSV lo amplía en los artículos 119, 120, 150, 152 desde atenuantes, presunción de estado etílico al conducir, si por esta razón provoca un accidente y las especificaciones del Art. 165 numeral 1.

2.1.5 Agravantes

En el artículo respectivo de la ley de tránsito (1) y del COIP (3) indica las circunstancias agravantes, en el Art. 121, siendo el estado de embriaguez el primer literal. En los artículos 371 y 374 se observa los agravantes de las infracciones de tránsito, denominándolas culposas.

El alcohol en la legislación ecuatoriana se convierte también en agravante, que en resumen son un conjunto de hechos: Cometimiento de la infracción en estado de embriaguez; No procurar ayuda y abandonar a las víctimas del accidente; Fugarse u ocultarse; Borrar, alterar, ocultar, obstaculizar, engañar sobre la infracción provocando errores en la investigación; Ser prófugo de tránsito; Conducir con falencias e irregularidades en su licencia; y entorpecer el proceso judicial de tránsito. Acciones que señalan la culpabilidad del conductor causante, en base a los siguientes valores (Tabla 3)

Tabla 3. Niveles no permitidos en la sangre

Alcohol				Sustancias estupefacientes y psicotrópicas
Por lt. de sangre 0,3 a 0,8 gr	Por lt de sangre > 0,8 a 1,2 gr	Por lt de sangre > 1,2 gr	Por litro de sangre 0,1 gramos máximo Transporte público	Superior a Cero Transporte público
Multa de un salario básico unificado	Multa de dos salarios básicos unificados	Multa de tres salarios básicos unificados	Multa de tres salarios básicos unificados	Sin multa

Pérdida de cinco puntos	Pérdida de diez puntos	Suspensión por 60 días	Suspensión por 60 días	Pérdida de treinta puntos
Cinco días de privación de libertad	Quince días de privación de libertad	Treinta días de privación de libertad	Treinta días de privación de libertad	Noventa días de privación de libertad
Aprehensión del vehículo por 24 horas				

Elaborado por: Autora. 2021.
Fuente: LOTTTSV, 2008

Si a la culpabilidad del conductor, se le suma, el causar la muerte; en el 2020 se evidenció fallecimientos de conductores, pasajeros y peatones, como resultado de una conducción ética (Figura 11), así como el registro de sus edades (Figura 12).

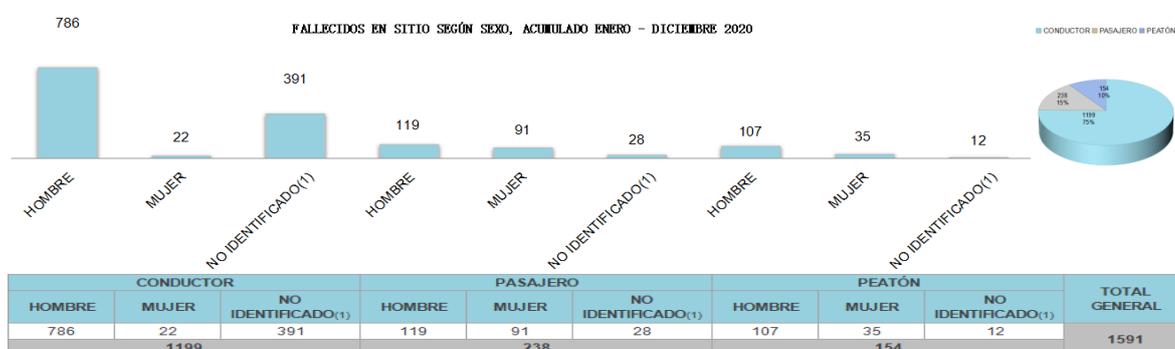


Figura 11. Fallecidos en siniestros de tránsito, según sexo y participación en el 2020
Fuente: Siniestros de tránsito, lesionados y fallecidos en sitio, serie histórica 2008 - 2020, 2021

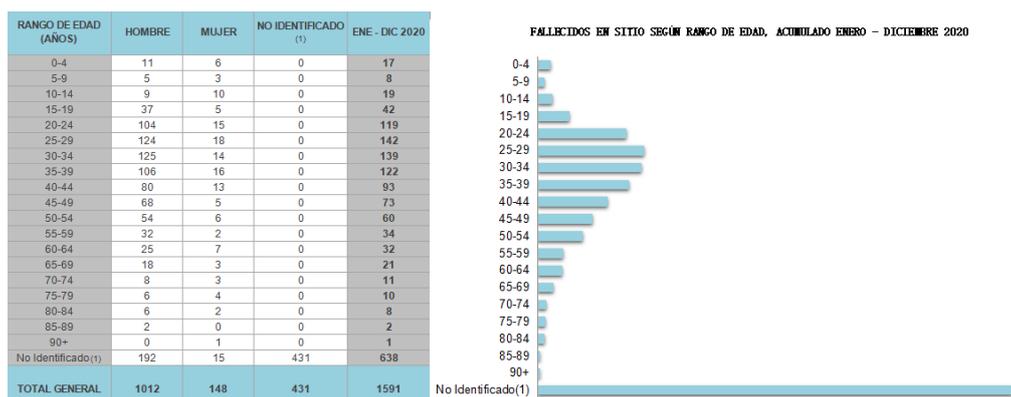


Figura 12. Fallecidos en siniestros de tránsito, según sexo y edad en el 2020
Fuente: Siniestros de tránsito, lesionados y fallecidos en sitio, serie histórica 2008 - 2020, 2021

En el 2020, los siniestros de tránsito fueron 16.972, 13.099 lesionados y 1.591 fallecidos a nivel general, incluyendo todas las causas existentes, que al complementar con la información de los gráficos precedentes, de los

1.591, 1.199 son conductores, 238 pasajeros y 154 peatones, con víctimas desde los 0 años de edad hasta más de 90 años, con un alto número de no identificados; datos numéricos que al aplicar los porcentajes calculados, es posible definir en base a la referencia de los ocasionados por causa del alcohol que son el 7,4% es decir 1.251, 7% o 918 lesionados y 61; 3,8% fallecidos en el sitio, deduciendo que 46 conductores fallecieron por conducir bajo efectos etílicos, 9 pasajeros fallecieron por viajar o impactar directa o indirectamente con un conductor ebrio y 6 peatones víctimas de quien iba al volante en estado de ebriedad. (20)

2.1.6 Sanciones legales

Las sanciones se enfocan a identificar infracciones, contravenciones y delitos de tránsito, en base a atenuantes o agravantes determinados por los diferentes cuerpos legales vinculados en materia de tránsito frente a la conducción con ingesta de alcohol que afecta la misma.

2.1.6.1. COIP, 2014.

Las sanciones en el COIP se relacionan a la muerte desde el punto de vista de la embriaguez, Art.376 y del deber objetivo de cuidado, Art. 377, que en práctica vienen a representar lo mismo. Y como de menor impacto las lesiones causadas como consecuencia de un accidente de esta naturaleza Art. 379 y daños materiales Art. 380. Resaltando la sanción proporcional al nivel de ingesta de alcohol u otras sustancias, Arts. 384 y 385.

2.1.6.2. LOTTTSV, 2018.

Detalla por menores que la ley anterior no deje claros: Arts. 126 y 134, en caso de no conductores, Art. 137 en relación a lo tipificado como delito y a partir del Art. 138 al Art 145. cuando se trata de contravenciones.

2.2. ALCANCE Y CONSECUENCIAS

Una vez que se conoce y socializa las causas y efectos del consumo de alcohol para conducir un vehículo, que son parte de los programas de

prevención y juzgamiento de los mismos, es necesario profundizar el análisis de procedimientos por parte de la ley, de forma especial, la detención inmediata, para enfrentar la problemática desde el mismo momento del cometimiento, con el fin de reducir las cifras de consecuencias que se desprenden de estos hechos.

2.2.1 Marco nacional

2.2.1.1. Constitución de la República del Ecuador.

Con una visión desde el Art. 77 y las garantías básicas de las personas a quienes se les prive de libertad por sus actos y responsabilidad. Así como el Art 168 al hablar de deberes en la administración de justicia.

2.2.1.1. Código Orgánico Integral Penal. COIP.

De acuerdo a la temática el análisis de los artículos involucrados en este procedimiento de detención en estado de embriaguez al conductor que viola la ley, se menciona Art. 526 Aprehensión, Art. 527 Flagrancia, Art. 530 Detención, Art. 531 Orden, Art. 532 Duración, Art. 533 Derechos informados al conductor en estado etílico, en caso de ser detenido, y en base a estos, poder fortalecer el Art. 528 que trata de los agentes de aprehensión.

2.2.1.2. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. LOTTTSV.

En esta Ley resaltan los artículos del procedimientos de los agentes frente a un conductor en estado etílico: Arts. 162, 165 y 174.

2.2.1.3. Reglamento General a la LOTTTSV

Considerando que un reglamento institucional es el documento oficial de los procedimientos, acción por acción, generalizando todos los aspectos

posibles, pero contando a la vez con excepciones, se puede resaltar que el reglamento de la Ley en mención, tiene muchos vacíos procedimentales, para empezar, debe tomarse en cuenta los siguientes artículos: Art. 232, 233, 240, 244, 245, 246, 247, 249, 250 y 251 por ser parte directa o con relación indirecta pero imperante en la temática.

Como competencia de los organismos en tránsito, Agencia Nacional de Tránsito. ANT, Gobiernos Autónomos Descentralizados. GADs y Comisión de Tránsito del Ecuador. CTE, fijarán el costo de la prueba, después del análisis técnico respectivo, valor que se cancela con la copia del parte, cuando el resultado es positivo.

En ninguna parte se confirma la detención inmediata, obteniéndose errores en la práctica, de acuerdo a la interpretación de cada agente de tránsito que se encuentre frente a esta contravención muy grave.

2.2.2 Marco internacional

2.2.2.1. Colombia

Ley 769.

Tráfico vehicular, fenómeno del flujo automotor en vías, el cual en base a los medios de transporte existentes realiza diferentes estudios para su correcto transitar. (22) La legislación vigente en la República de Colombia no cuenta con el sistema de reducción de puntos, presenta una clasificación en general de las contravenciones en su Código Nacional de Tránsito Terrestre que estipula lo siguiente:

<D.5> Conducir en estado de embriaguez, o bajo los efectos de sustancias alucinógenas. Al infractor se le suspenderá la licencia de conducción de ocho (8) meses a un (1) año. Si se trata de conductor de vehículos de servicio público, de transporte escolar o de instructor de conducción, la multa pecuniaria será del doble indicado para ambas infracciones, se aumentará el período de suspensión de la licencia de conducción uno (1) a dos (2) años y se inmovilizará el vehículo. En todos los casos de embriaguez, el vehículo será inmovilizado y el estado de embriaguez o alcoholemia se determinará mediante una prueba que no cause lesión, la cual será determinada por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses. (Ley 769 de la República de Colombia. 2002, p.79)

2.2.2.2. Argentina

Ley 24449.

ARTICULO 1º — AMBITO DE LA APLICACION. La presente ley y sus normas reglamentarias regulan el uso de la vía pública, y son de aplicación a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la vía pública, y a las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, las personas, las concesiones viales, la estructura vial y el medio ambiente, en cuanto fueren con causa del tránsito. Quedan excluidos los ferrocarriles. Será ámbito de aplicación la jurisdicción federal. Podrán adherir a la presente ley los gobiernos provinciales y municipales. (Ley 24449 de Argentina, 1995, p.1)

ARTICULO 3º — GARANTIA DE LIBERTAD DE TRANSITO. Queda prohibida la retención o demora del conductor, de su vehículo, de la documentación de ambos y/o licencia habilitante por cualquier motivo, salvo los casos expresamente contemplados por esta ley u ordenados por juez competente. (Ley 24449 de Argentina, 1995, p. 2)

ARTICULO 9º — EDUCACION VIAL. Ampliáanse los alcances de la ley 23.348. Para el correcto uso de la vía pública, se dispone:

- a) Incluir la educación vial en los niveles de enseñanza preescolar, primario y secundario;
- b) En la enseñanza técnica, terciaria y universitaria, instituir orientaciones o especialidades que capaciten para servir los distintos fines de la presente ley;
- c) La difusión y aplicación permanente de medidas y formas de prevenir accidentes;
- d) La afectación de predios especialmente acondicionados para la enseñanza y práctica de la conducción;
- e) La prohibición de publicidad laudatoria, en todas sus formas, de conductas contrarias a los fines de esta ley.
- f) Las autoridades de tránsito deberán realizar periódicamente amplias campañas informando sobre las reglas de circulación en la vía pública, y los derechos y las obligaciones de los conductores de rodados de todo tipo y de los peatones. (Ley 24449 de Argentina, 1995, p.7)

2.2.2.3. Chile

El Estado chileno declaró inconstitucional la prueba de alcoholtest como prueba de contravención en tránsito, emitido no válido jurídicamente porque este mide la concentración de alcohol espirado en el aire, valor real pero relativo, no determinante en relación a la prueba de alcoholemia, segura a pesar que se haya ingerido poca cantidad de alcohol, y creíble si ha manejado y causado un accidente con valores altos dentro del rango jurídico, lo cual indica evidente ebriedad.

Ley 20.580

6) En el artículo 193:

a) Reemplázase el inciso primero por el siguiente:

"Artículo 193.- El que, infringiendo la prohibición establecida en el inciso segundo del artículo 110, conduzca, opere o desempeñe las funciones bajo la influencia del alcohol, será sancionado con multa de una a cinco unidades tributarias mensuales y la suspensión de la licencia de conducir por tres meses. Si a consecuencia de esa conducción, operación o desempeño, se causaren daños materiales o lesiones leves, será sancionado con una multa de una a cinco unidades tributarias mensuales y la suspensión de la licencia de conducir por seis meses. Se reputarán leves, para estos efectos, todas las lesiones que produzcan al ofendido enfermedad o incapacidad por un tiempo no mayor a siete días".

b) Sustitúyese en el inciso segundo la expresión "de dos a cuatro meses", por "por nueve meses".

c) Reemplázase en el inciso tercero la expresión "de cuatro a ocho meses", por "de dieciocho a treinta y seis meses".

d) En el inciso cuarto, sustitúyense la expresión "de ocho a quince", por "de veintiuno a treinta"; y la frase "inferior a doce ni superior a veinticuatro meses", por "inferior a treinta y seis ni superior a sesenta meses".

e) Elimínase el inciso quinto, pasando el actual inciso sexto a ser inciso quinto.

f) Sustitúyese en el inciso sexto, que pasó a ser inciso quinto, la frase "el que no podrá ser inferior a veinticuatro ni superior a cuarenta y ocho meses.", por la siguiente: "el que no podrá ser inferior a cuarenta y ocho ni superior a setenta y dos meses.".

g) Agrégase el siguiente inciso final, nuevo:

"Las penas de multas de este artículo podrán siempre ser reemplazadas, a voluntad del infractor, por trabajos a favor de la comunidad y la asistencia a charlas sobre la conducción bajo los efectos del alcohol o estupefacientes, las que serán impartidas por el respectivo municipio." (Ley 20580 de Chile, 2012)

2.2.2.4. Paraguay

El Estado paraguayo también considera que la práctica del alcohotest es un problema legal al hablar de prueba, el cual no constituye elemento probatorio dentro de los procesos penales, por criterio de medicina legal y praxis profesional, resaltando la prueba de alcoholemia como único instrumento para determinar grados de alcohol en la sangre por medio de exámenes con extracción de sangre. (26)

2.2.2.5. Uruguay

El Estado uruguayo, no considera al alcoholtest como indicio probatorio de investigación, peor aún como elemento de prueba para sancionar, por su inseguridad en la calidad y por ende en sus resultados, por su naturaleza de pretest el cual sólo indica probables grados de alcoholemia, por ser posible riesgo de falsos positivos como resultado, ciertos confites o productos bucales contienen alcohol; todos estos aspectos corroboran que al igual que el estado paraguayo, Uruguay no lo considera elemento procesal probatorio en materia penal. (27)

Política de tolerancia cero en base a los grados de alcohol permitidos en la sangre, es el camino adoptado en otros países, política gubernamental que ha vinculado la constitución de cada país con las leyes de tránsito respectivas, tipificando de acuerdo a análisis internos, el grado de alcohol permitido en la prueba de alcoholemia (Tabla 4).

Tabla 4. Grados de alcoholemia permitidos en diferentes países

PAÍS	CAS (mg/ml)
EE. UU	0,8
Japón	0,0
Estonia	0,2
Ecuador	0,3
Chile	0,3
Suecia	0,2
Perú	0,5

Fuente: www.economiayleyes.com, 2020

Tolerancia cero internacional prohíbe al conductor, alcohol en la sangre mientras conduce un vehículo; lo que significa una detención inmediata ante el incumplimiento de esta ley y sus consecuencias directas: suspensión inmediata de la licencia, multas y prisión; el impacto al aplicarlas es positivo para los conductores, para las autoridades de tránsito y para reducir los accidentes causados por alcohol. Demostrando que en las legislaciones

internacionales la detención inmediata es fundamental para ser parte de las leyes de tolerancia cero en beneficio de la sociedad.

CAPÍTULO 3

MARCO METODOLÓGICO

3.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN

3.1.1. Tipo

La investigación aplicada en el presente trabajo de titulación, es de tipo bibliográfica documental, de nivel descriptiva cualitativa, porque se basa en la búsqueda de datos bibliográficos, escritos y socializados a nivel de legislación jurídica en el país, que encierra normativa, doctrina y jurisprudencia tanto teórica como aplicada, haciendo posible una comparación con el derecho en práctica procesal de otros países, a fin de realizar un estudio técnico legal en torno a la aplicación de la ley de tránsito con el agravante de conducción etílica, enfocado a la seguridad jurídica que se obtiene del procedimiento en el momento que se suscita; con esta información fue posible detallar, las garantías en materia de tránsito, principios y derechos constitucionales así como la violación de estos en el desarrollo y consecución de acciones frente a un siniestro de tránsito.

3.1.2. Enfoque

El enfoque aplicado es de tipo retrospectivo de corte longitudinal, porque regresa la observación hacia el pasado, enfocado en las circunstancias entre la conducción culposa por estado de ebriedad y la detención inmediata. La trascendencia legal dentro del marco jurídico, judicial y penal de tránsito, correlacionándola con los niveles de alcohol en la sangre y las consecuencias bajo su influencia, entre los que se destacan: choque, estrellamiento, colisión y volcamiento, dependiendo si los vehículos están en movimiento, si uno tiene movimiento y el otro no, como otro objeto fijo que no sea vehículo, si el impacto sucede entre más de dos vehículos o si del accidente la posición del vehículo cambia, lateral o en inversión; este enfoque hizo posible analizar la disciplina jurídica indispensable al momento de sancionar la conducta de los conductores en estado etílico o de ebriedad a través del tiempo, en relación con el avance de la sociedad, su responsabilidad social y por lo tanto, la

determinación de implicaciones, instrumentos legales, resultados y mecanismos para proceder a una correcta, adecuada y oportuna administración de justicia vial.

3.2.3. Diseño

El diseño aplicado en esta investigación, fue exploratorio, no experimental, porque centra su estudio, análisis y conclusiones en la indagación entre la teoría jurídica que se aplica día a día en las calles y avenidas del país y la realidad social que se vive, la práctica procesal frente al agravante del consumo de alcohol el momento de la conducción; el procedimiento de detención inmediata que se desprende de esta conducta culposa, casos, condiciones, requerimientos, y responsabilidad civil y penal de los conductores en estado etílico, de ebriedad o bajo la influencia de cierto nivel de alcohol, incapaces de prevenir un accidente por su respuesta alterada provocando lesiones, daños, incluso la muerte, conducta posiblemente implicada en dolo por conocer las consecuencias que generarán sus acciones al volante. Todos estos elementos de los cuales se resalta las estadísticas y los parámetros de la ley, del cambio que se han ido generando hasta la actual reglamentación de tránsito, debido justamente, a esta conducta errática que aún debe ser sancionada con mayor rigor para mejorar la visión de conducir bajo efectos del alcohol, aumentando la consciencia y responsabilidad, finalmente disminuir los índices alarmantes, evaluando comparativamente las leyes adoptadas y las prácticas que se realizan al momento de aplicarlas en países donde este causal, se ha reducido considerablemente.

3.2 VARIABLES

3.2.1. Variable dependiente

Conducción en estado etílico.

3.2.2. Variable independiente

Detención inmediata.

3.2.3. Operacionalización de variables

Tabla 5. Operacionalización de variables

Variable	Definición	Tipo	Indicador	Unidad	Técnica	Instrumento
Independiente Detención inmediata	“Antes de iniciar el examen psicosomático, los agentes de tránsito deberán empezar la grabación en video del presunto infractor, a quien se le informará que la negativa a realizarse al menos el examen psicosomático se considerará como presunción de estar en el máximo grado de intoxicación y se procederá a su detención” Art. 247 (Asamblea Nacional del Ecuador, 2012, p. 50) ₂	Nominal Cualitativa	Porcentaje de aplicación Promedio de eficacia	Eficaz Ineficaz	Estadística descriptiva Correlación	Hoja de recolección de datos Datos estadísticos
Dependiente Conducción en estado etílico	“La conducción bajo los efectos del alcohol varían considerablemente en todo el mundo. En muchos países donde se consumen bebidas alcohólicas, las personas conducen incluso cuando han bebido. El conocimiento de los patrones de consumo de alcohol y la prevención del consumo nocivo y peligroso es un elemento fundamental para reducir los daños asociados, incluidos los que resultan de los accidentes de tránsito” (15)	Ordinal Cualitativa	Cambios conductuales Signos y síntomas Niveles en la sangre	Mujeres Hombres	Estadística descriptiva Índices y porcentajes	Hoja de recolección de datos Datos estadísticos
Interviniente Siniestros de tránsito, accidentes por choque, estrellamiento, colisión y volcamiento	“El agente de tránsito informará al conductor que la negativa a practicarse al menos el examen psicosomático será considerado como presunción de encontrarse en el máximo grado de intoxicación, y por ende se procederá con su detención” Art. 245 (Asamblea Nacional del Ecuador, 2012, p. 49) ₂	Nominal Cualitativa	Procedimiento	Lesiones Muerte Daños materiales	Análisis estadístico, índices y porcentajes	Hoja de recolección de datos Datos estadísticos
Elaborado por: Jessica Quicaliquin, 2021						

3.3 PROCESO DE LA INVESTIGACIÓN

3.3.1. Métodos

Los métodos aplicados en el presente trabajo de titulación son: método histórico - lógico, cuando observa el problema planteado y a partir de éste, busca la sustentación científica, legal y jurídica através de la historia de la legislación ecuatoriana en materia de tránsito, señalando en la constitución, leyes, reglamentos, y otras aristas relacionadas entre el área legal y la temática toda la teoría que ayudó a realizar un análisis exhaustivo de las variables; método inductivo - deductivo, cuando de la ley general se extrae el proceso, procedimientos y acciones que se toman en el cometimiento y juzgamiento de las contravenciones muy graves de tránsito, para luego, a partir de estas determinaciones, analizar las limitaciones de ley, que le impiden ser justa, oportuna, imparcial y que por medio de un análisis jurídico tratar de corregir vacíos legales, contradicciones en la ley o entre leyes de la materia y que del procedimiento pre o post detención del conductor se eleve la necesidad de estricta y obligatoria detención inmediata por ser dolosa su conducta, ante las evidencias socializadas, en cuanto a efectos y consecuencias de conducir bajo la influencia de alcohol en la sangre. Método analítico - sintético, cuando se relaciona y vincula entre sí, problema, variables, causas, efectos, consecuencias, alternativas y solución jurídica a adoptarse en la legislación, logrando cambios radicales en la conducta de los conductores, entendiendo el significado de la ley para aplicarlo con probidad y celeridad; y sobre todo, reducir índices de conducción con ingesta de alcohol o sustancias estupefacientes y psicotrópicas.

Entre otros, que aportan a la investigación mecanismos de ayuda y protección a las víctimas de los conductores en estado etílico, complemento de la detención inmediata o no, como la realización de exámenes fiscalizadores de sustancias que agravan la posición del conductor, dentro del procedimiento reglamentario, hasta culminarlo con la sanción respectiva, tipificada en el COIP y la ley, de acuerdo al desenlace provocado en personas o bienes materiales públicos o privados.

3.3.2. Técnicas

Las técnicas aplicadas son propias de este tipo de investigación, recolección de datos de carácter histórico por medio de observación y bibliografía jurídico legal ecuatoriana, resultado de la exploración de la temática, donde se explique las causas que conllevan a la detención inmediata o no, frente a la conducción en estado etílico; datos estadísticos que direccionan la incidencia y prevalencia de la temática relacionándola con los errores de aplicación, los conflictos que genera la ley y las alternativas recomendadas para cumplir con la administración de justicia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

3.3.3. Instrumentos

Los instrumentos aplicados en esta investigación fueron: fichas bibliográficas para recopilación de fuentes de información y recolección de datos relevantes en la investigación; cuadros estadísticos presentados por los organismos relacionados y vinculados con la ley estudiada y la aplicación de la misma en circunstancias que involucran ingesta de alcohol; así como los datos estadísticos que relacionan las causas y consecuencias de la conducción en estado etílico, frente al procedimiento de detención inmediata.

3.4 PROCESAMIENTO DE DATOS

- La obtención de información se genera en los cuerpos legislativos vigentes en Ecuador en materia de tránsito: Constitución de la República del Ecuador, COIP, LOTTTSV y su reglamento; utilizando también jurisprudencia, doctrina y obras jurídicas nacionales e internacionales, con respecto al tema
- Una vez delimitado el articulado en referencia a la conducta de los conductores en estado etílicos, se establece aristas de acción ante la detención inmediata.
- El señalamiento en el procedimiento de los agentes de tránsito al momento de accionar con un conductor ebrio.
- La pretensión de exámenes fiscalizadores y la práctica en escena, comprueban el estado etílico de un conductor, cómo procede el agente?

- La relación hechos aparentemente aislados y las graves consecuencias que se suscitan y registran en carretera, unifica elementos probatorios en el acierto y desacierto de la aplicación de la ley con respecto a la temática.
- La evidenciade aspectos positivos y conflictos legales de la ley y las disposiciones jurídicas en tránsito para conductores en estado etílico. Con la revisión minuciosa de toda la información recogida durante la investigación, se procede a excluir la información defectuosa, contradictoria, incompleta, no pertinente para la solución de la investigación.
- La identificación de las reglas y normativas, contradicciones y vacíos legales jurídicos entre la teoría y la práctica de detención inmediata en el agravante de alcohol al conducir.
- El análisis de la metodología operacional permitiendo estudiar y examinar cada causal, individual y en conjunto, para obtener una conclusión de beneficio investigativo, descubriendo causas que originan la vulneración de derechos, así como el faltar al principio constitucional de proporcionalidad en relación al cometimiento consciente de que conducir bajo el efecto del alcohol provoca accidentes de tránsito cos lesiones a terceros, daños materiales e incluso la muerte.
- Po último los efectos que producirían las reformas a la ley si se aclararía la acción de la detención inmediata, en cuanto al juzgamiento de las contravenciones de tránsito en estado etílico, para establecer conclusiones al tema.

CAPÍTULO 4

ANÁLISIS JURÍDICO

La principal causa de accidentes desde el 2010 hasta el 2020, corresponde a la impericia o imprudencia del conductor, seguida del exceso de velocidad y embriaguez.

Las circunstancias de acción y omisión con respecto a la ingesta de alcohol y conducción se señalan desde el Art. 22 y lo ratifica en el segundo párrafo del Art. 23,

a partir de estos, un conductor en estado etílico ocasiona en todos los casos el siniestro. Con respecto a la tipicidad, el consumo de alcohol en ninguno de los casos correspondería al Art. 27, al contrario, por el señalamiento anterior, sería posible encasillarlo en el Art. 26 mínimo dentro del Art. 28 por el riesgo conocido por todos de forma consciente, que representa la ingesta de alcohol, y afecta el fin jurídico provocando un siniestro de tránsito. Conducta que amenaza y lesiona en todos los casos, en antijuricidad por su pleno conocimiento de consecuencias negativas, de las cuales es culpable por ser totalmente responsable; de esta forma la conducta de conducir bajo los efectos del alcohol presenta los elementos para ser determinada como delito, sea cual fuere la consecuencia provocada, daños materiales, lesiones o muerte de terceros.

A partir de esta lógica conductual y frente a las estadísticas de la temática, surge la **confusión**, al hablar solamente de infracción agravada, Art. 121, basada en estado de embriaguez, si el consumo de alcohol y la conducción como se analizó en el párrafo anterior es una conducta delictiva, por qué se lo toma en cuenta dentro de las infracciones? flexibilizando la ley y naturalizando el delito, con un resultado de impunidad al momento de aplicarlo en campo.

El Art. 377 menciona muerte culposa, pero se apega este criterio a la realidad?, o el mismo momento que decide con voluntad propia conducir después de beber, conociendo que el alcohol en la sangre disminuye sus capacidades, facultades, destrezas y habilidades, siendo un riesgo inminente la conducción en estado etílico, muy posible de reconocer como dolo, si llegase a causar la muerte, responsable de lesiones y daños materiales Art. 379 y 380, dentro de un delito perpetrado con voluntad prácticamente intencional. El acápite de sanciones, le pertenecería a otro análisis, al igual que la embriaguez de un peatón que causare un accidente de tránsito, citados en el presente trabajo para conocimiento general y amplio de la temática y su relación directa o indirecta con la problemática.

En el Art. 77 de la Constitución de la República del Ecuador, se toma en cuenta las garantías básicas, numeral 1, garantizando el derecho de la víctima de que el responsable del siniestro de tránsito comparezca en el proceso y resalta que en delitos flagrantes como la conducción en estado etílico, no podrá mantenerse detenido más de 24 horas sin juicio, siendo los demás numerales el procedimiento en sí, que debe tomar el agente de tránsito en el momento y sitio del siniestro.

El COIP al respecto, determina también en su Art. 526 la aprehensión en delito flagrante, considerando flagrancia en el Art. 527 al cometimiento del delito en presencia de terceros, posterior descubrimiento, persecución ininterrumpida y posesión de armas; delimitando a la detención Art. 530 como un pedido motivado para investigaciones fiscales.

Articulados que aplicados a tránsito, se interpretarían, en relación a la infracción, contravención o delito de conducir bajo efectos del alcohol, como flagrancia, de la cual la ley penal establece la aprehensión directa y a la vez la detención indirecta porque al provocar un siniestro de tránsito, éste será exigido para las investigaciones pertinentes, originándose un **vacío** legal al no establecer que la detención sea de oficio e inmediata hasta el conocimiento de la causa a órdenes de un fiscal que la legalice.

Es una **contradicción** legal y jurídica la literatura que consta en el Art. 165 de la LOTTTSV, cuando dice que se detenga al responsable de un accidente de tránsito ante la suficiencia de pruebas de un delito, a qué se refiere con suficientes elementos probatorios?, la referencia de suficiencia es con respecto al examen de alcoholemia del Art. 385 mecanismo que será analizado en los siguientes párrafos; mencionando en la Ley solo a lesionados graves y muertos, está el agente de tránsito y paramédicos facultados a decidir a simple vista la gravedad de una lesión? desde qué perspectiva se evalúa que una lesión sea grave? No dependería la gravedad de la lesión a la proporcionalidad de afectación en la vida diaria de la víctima, pero como burla a la integridad, derechos y garantías constitucionales de las personas, recalca como un triunfo procesal la aprehensión del vehículo, y no la detención inmediata ante una acción y conducta dolosa de quien conduce en estado etílico provocando el siniestro con consecuencias perjudiciales en personas, lesiones y muerte, y en bienes, daños materiales, de propiedad pública o privada.

Cuando en el Reglamento a la Ley y el reglamento de tránsito hace referencia a la aprehensión del conductor, Art. 232 y Art. 246 respectivamente, lo señalan como procedimiento posterior a una prueba instantánea del momento en que ocurre, entonces, no es posible aplicarlo cuando de conducción en estado etílico se trata?, por qué si un agente de tránsito puede grabar el movimiento de una moto con su conductor sin casco? Obligarlo a estacionarse y proceder a aplicar la normativa respectiva; por qué no puede grabar las acciones de un movimiento errático del auto sobre la carretera?, primero como indicio del delito doloso de conducir en estado de ebriedad, proceder a la detención inmediata del conductor para investigar su estado, por medio de las pruebas de medición respectivas, determinando la responsabilidad en su conducta delictiva.

La acción de ingerir alcohol y la omisión de conducir en estado etílico debe dejar de ser romantizado por quienes elaboran las leyes, ser visto como lo que es, un alto riesgo de siniestros de tránsito, que terminan en lesiones y muerte por la complicidad cultural del sistema de administración de justicia

en materia de tránsito, los medios probatorios existen a vista y paciencia de todos, sin ser reconocidos legal y jurídicamente, dejando a las víctimas en indefensión, siendo parte de un proceso desde el inicio parcializado, con impunidad e injusticia al momento de enfrentar este grave problema social.

Los Arts. 244 y 247 del reglamento a la ley de tránsito, enumera las acciones a tomar en el procedimiento, prueba que queda a discreción de la autoridad, quien basado en su criterio declara o no la pertinencia y veracidad de la prueba, violentando los derechos de las víctimas, encubriendo un delito, incluso ante la existencia de las pruebas practicadas en los Arts. 249 y 250 del mismo reglamento; debatir el criterio probatorio con imparcialidad va de la mano con la obligatoriedad de la detención inmediata para evitar que el ciclo de alcolemia pierda el efecto del momento mismo del hecho en el cual, las consecuencias fueron en el mejor de los casos daños materiales, lesiones a terceros y en el peor de los casos la provocación de la muerte causada por la disminución de facultades, capacidades, destrezas, habilidades y respuesta que degenera la ingesta de alcohol en la conducción.

Si bien el COIP, ha reducido los procesos judiciales en tránsito a procedimientos ágiles al juzgar contravenciones penales, no ha logrado cumplir el principio de proporcionalidad cuando se habla de la detención de un conductor en estado etílico, justificando esta conducta dolosa socialmente al reducir la detención solo en caso de provocar la muerte, a consecuencia del siniestro de tránsito provocado.

Entre la ley y el reglamento de tránsito existen **vacíos** sustanciales con respecto al tema en emención, en relevancia está la claridad entre las normas jurídicas y la aplicación por la autoridad competente, en el presente caso, cuando un agente de tránsito está frente a un conductor en estado etílico; la cual obstaculiza el cumplimiento de la ley al establecer en el Art. 385 y Art. 464 la prueba de alcohótest o alcoholemia sin detención previa e inmediata, vinculado a la Carta Magna del Ecuador, CRE-08 y al Código Orgánico Inter al Penal, COIP.

Entre la ley y el reglamento existen **contradicciones** de fondo, por ejemplo en el Art. 230 del reglamento se faculta a la detención de conductores dentro de la contravención de tránsito muy grave, pero el mismo hecho de conducir ebrio representa un riesgo latente para quienes tengan el infortunio de coincidir en su camino.

Hablar de conducción en estado etílico para las víctimas de los siniestros provocados bajo estos efectos, no es justicia aplicar el Art. 153 en los juzgamientos, prisión preventiva, ni el Art. 154, sobre aprehensión preventiva de vehículos, lo justo, imparcial, probo, y apegado a derecho sería definir la figura de detención inmediata al conductor en estado etílico que cause un siniestro de tránsito, que como consecuencias provoque daños materiales, lesiones o muerte.

El procedimiento penal en materia de tránsito presenta en su ejecución vacíos intolerables desde la perspectiva jurídica.

Analizando el Art. 76 de la Constitución de la República del Ecuador, referido al derecho del debido proceso y garantías básicas, en materia de tránsito se encuentra:

Incumplimiento de la administración de justicia judicial - penal, en garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito causados por un conductor en estado etílico, en cual tiene una conducta punible según el COIP. - La detención inmediata responde a la flagrancia de ingesta de alcohol al conducir donde no se puede presumir inocencia y debe ser tratado como resoponsable de la misma. - La conducción en estado de ebriedad es un acto u omisión tipificado en la ley, por lo tanto al cometerse se le aplicará sanción prevista por la Constitución y la ley respectiva, con procedimiento propio, que en caso de existir vacíos y contradicciones, es obligación de la legislación responsable y competente, modificarlo acorde a la realidad del territorio en que se ejecuta. - Detallar y radicalizar las pruebas obtenidas o actuadas por el agente de tránsito cuando el caso sea conducción en estado etílico, en protección del bien jurídico y el derecho integral de las víctimas de

esta acción u omisión dolosa. - La proporcionalidad de la ley debe reflejarse en todos los actos que perjudiquen directamente a terceros.

CONCLUSIONES

- Jurídicamente los delitos de tránsito del conductor en estado etílico se conocen dentro de la doctrina y jurisprudencia ecuatoriana como culposos, desde la configuración de los hechos, con o sin evaluación de negligencia, impericia, imprudencia, inobservancia e incumplimiento a la ley, por supuesta carencia de voluntad al cometerlo, minimizando la potencia criminal al volante.
- Los factores de riesgo que más inciden en un accidente de tránsito son la velocidad excesiva con un 53,1%, seguida de conducir en estado de embriaguez con un 31,1%. La prevalencia en cifras estadísticas para el año 2020 señala: 1.251 siniestros, de los cuales, el consumo o ingesta de alcohol como causa, tuvo como consecuencia en el lugar del accidente a nivel nacional de 918 lesionados y 61 fallecidos, quienes están dentro de 3 grupos: 46 conductores, 9 pasajeros y 6 peatones, comprendidos en edades de 0 a 90 años, y un alto número de no identificados.
- Existen vacíos y contradicciones entre la teoría y práctica de la ley, dando lugar a confusión con respecto a la detención inmediata de conductores ebrios, generando impunidad, permisividad e injusticia al momento de aplicar la normativa de tránsito con respecto a la detención inmediata; razón por la cual no disminuyen los índices de siniestros de tránsito, lesiones y fallecimientos a causa de la ingesta de alcohol y conducción bajo los efectos del alcohol, sino un desequilibrio moral, legal y jurídico ante la responsabilidad y culpabilidad de este tipo de conductores.
- Al analizar la detención inmediata de un conductor en estado de embriaguez, se concluye que la ley debe reformarse adoptando políticas internacionales de cero tolerancia, para mitigar el mal hábito cultural ecuatoriano de conducir y beber; porque causar ebrio la muerte de un acompañante o un tercero, puede ser altamente doloso si se mira en la perspectiva correcta. Si bien en los últimos años no ha incrementado los accidentes por ingesta de alcohol en relación a la totalidad de siniestros, se mantiene una constante de 7%, cifra que es, alarmante, Ecuador necesita mejorar procedimientos, no sólo para administrar justicia de manera adecuada y oportuna, sino para motivar una mejor calidad de seguridad vial,

que fortalezca la productividad de los ecuatorianos, como personas y como sociedad.

RECOMENDACIONES

- Al gobierno, para que se adopte normativa de cero tolerancia a la conducción en estado etílico en el país, comprendiendo que la figura para quien conduce sabiendo que va a provocar un accidente con posibles lesiones y el peor de los casos la muerte, es el dolo voluntad de cometerlo.
- A los responsables de la administración de justicia en tránsito, transporte y seguridad vial, para ampliar los rangos estadísticos entre la conducción y el alcohol al conducir un vehículo, de forma que se muestre la realidad de las cifras, en búsqueda del sentido de consciencia y responsabilidad de los actos cometidos, los cuales tienen consecuencias, en hechos jurídicos; así como categorizar esta causística en todos los parámetros que demuestren, que esta conducta punitiva vulnera derechos constitucionales, viola garantías, afecta principios y pasa de los valores de libertad y vida al provocar un accidente de tránsito.
- A la Universidad y los estudiantes de la carrera de Derecho, para que su formación profesional dirija sus esfuerzos a analizar la ley en todas las áreas, en búsqueda de vacíos y contradicciones entre la teoría y práctica que deben ser corregidos y propuesto, aportando al equilibrio de la normativa y su cumplimiento. En el presente caso, después del análisis exhaustivo realizado, generar la elaboración de un proyecto de enmienda, que articule debidamente el procedimiento de detención inmediata frente a la conducción en estado etílico, modificando la estructura de concepción, ejecución y sanción.
- A la ciudadanía en general, para que deje de ser indiferente ante los siniestros de tránsito que presencia, colabore y exiga a la detención inmediata de un conductor en estado etílico, con el objeto de darle lucha frontal el mal hábito cultural ecuatoriano de conducir y beber, no permitiendo que este hecho se dé, previniendo la conducción en ebriedad y evitando un siniestro con daños materiales, lesiones o muerte del conductor mismo o de terceros

personas. Educar en la observancia, responsabilidad, consciencia, prudencia y cumplimiento de la ley de tránsito y afines, es trabajo de todos.

BIBLIOGRAFÍA

- Agencia Nacional de Tránsito. 2021. Siniestros de tránsito, lesionados y fallecidos en sitio, serie histórica 2008 - 2020. Dirección de estudios y proyectos ANT. Quito
- Álvarez Rodríguez José Ramón. 2019. Delitos contra la seguridad vial: especial referencia a la conducción influenciada desde la perspectiva penal, procesal y policial. Tecnos Editorial.
- Anderson, Gual y Colón. 2008. Alcohol y atención primaria de la salud. Organización Panamericana de la Salud. Washington DC
- Anónimo. 2020. Infracciones y contravenciones de tránsito Ecuador.
- ANT. 2020. Contravenciones de tránsito Ecuador (según el COIP). Recuperado de: <https://elyex.com/infracciones-y-contravenciones-de-transito-ecuador/>
- Aristizabal, H. G. 2010. La teoría general de la prueba y el nuevo sistema Asamblea Nacional del Ecuador. 2008. Constitución de la República del Ecuador. Lexis. Quito.
- Asamblea Nacional del Ecuador. 2012. Reglamento a la Ley de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Lexis. Quito.
- Asamblea Nacional del Ecuador. 2014. Código Orgánico Integral Penal. Registro oficial N° 180. Ecuador.
- Asamblea Nacional del Ecuador. 2018. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Lexis. Quito.
- Ávila Freire Lady. s/a. III Curso de formación inicial: Tránsito y contravenciones de tránsito. Ecuador
- Babor Thomas. et al. 2010. El alcohol: un producto de consumo no ordinario. 2° edición. Organización Panamericana de la Salud. Washington DC
- Cabezas Cabezas Carlos. 2010. Los delitos de conducción bajo la ingesta de alcohol o sustancias estupefacientes como delitos de peligro. Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, N° 34

Primer semestre. Valparaíso, Chile.

- Cortés Tomás María Teresa y Giménez Costa José Antonio. 2004. Posibles actuaciones psicológicas para reducir la conducción bajo los efectos del alcohol y viabilidad de su aplicación en España. Rev. Adicciones. Online. Vol. 16. N° 2. Recuperado de: <https://www.adicciones.es/index.php/adicciones/article/view/408>
- De Vicente Martínez. 2018. Alcohol, drogas y delitos contra la seguridad vial: foro de debate jurídico. Reus Editorial. Madrid.
- Drager, e. 2005. Manual de análisis de alcohol en el aire espirado. España.
- Duarte Estévez Jorge. 2014. Penas por delitos de tránsito en el COIP. Recuperado de: <https://www.derechoecuador.com/penas-por-delitos-de-transito-en-el-coip>
- Fiscalía de Distrito del Condado de Broome. 2016. Vidas destrozadas: tragedias por conducir inhabilitado. Perspectivas de las víctimas. StopDWI. New York. Recuperado de: <https://stopdwi.org/sites/default/files/pdfs/ShatteredLivesGuidex15-24PagesSpanish.pdf>
- García Falconi José C. 2005, El alcohol y sus efectos en un accidente de tránsito. Recuperado de: <https://www.derechoecuador.com/el-alcohol-y-sus-efectos-en-un-accidente-de-traacutensito>
- Guanche Garcell Humberto, Martínez Quesada Carlos E. y Gutiérrez García Francisco. 2007. Efecto del alcohol en la capacidad de conducción de vehículos automotores. Rev. Cubana Salud Pública. Vol. 33 N° 1.
- Jiménez Miguel et al. 2020. Reforma regula las sanciones por conducir ebrio. El telégrafo. Quito...
- Ley 20580. Ley de Tolerancia cero: modifica Ley 18.290. Ministerio de Transportes y telecomunicaciones. Subsecretaría de transportes. Chile.
- Ley 24449. 1995. Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial de Argentina. Argentina.

Ley 769. 2002. Código Nacional de Tránsito Terrestre de la República de Colombia. Diario Oficial No. 44.932

OMS - OPS. 2017. Beber y conducir. OMS - OPS. Washington DC. Recuperado de: [beber-y-conducir-Hoja-informativa-Alcohol-espanol%20\(1\).pdf](#)

Organización Panamericana de la Salud. 2010. Beber y conducir: Manual de seguridad vial para decisores y profesionales. OPS. Washington DC

Organización Panamericana de la Salud. 2010. Beber y conducir: Manual de seguridad vial para decisores y profesionales. Washington DC.

penal acusatorio. Colombia.

Pérez Daniel Andrés. 2018. Responsabilidad legal: accidentes de tránsito. Recuperado de: <https://www.derechoecuador.com/responsabilidad-legal-accidentes-de-transito>

Pérez Daniel Andrés. 2019. ESTADO DE EMBRIAGUEZ EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO. Recuperado de: <https://www.derechoecuador.com/estado-de-embriaguez-en-accidentes-de-transito>

Pérez Daniel Andrés. 2019. Estado de embriaguez en accidentes de tránsito. Recuperado de: <https://derechoecuador.com/estado-de-embriaguez-en-accidentes-de-transito>

Ramírez Romero Carlos. Materias penales: Criterios sobre inteligencia y aplicación de la ley. Corte Nacional de Justicia

Rodríguez Eugenia. 2018. Conducción bajo los efectos del alcohol: alcohol y lesiones de tránsito en las Américas. OMS - OPS.

Rodriguez, O. 2013. Cuaderno de ciencias penales. Paraguay.

Ruiz Alvaro, Macías Felipe, Gómez Restrepo Carlos, Rondón Martín y Lozano Juan Manuel. 2010. Niveles de alcohol en sangre y riesgo de accidentalidad vial: revisión sistemática de la literatura. Rev. Colomb. Psiquiat. Vol 39.

Santo, V. d. 2010. La prueba de los recursos en los procesos ordinario y sumarísimo. Buenos aires.

Sepin. 2016. Delitos de conducción bajo los efectos del alcohol. Colección Cuaderno jurídico al detalle. Editorial Jurídica Sepin.

Silva Hernán. 2009. El delito de manejar en estado de ebriedad. 2º edición. Revista de derecho y ciencias penales N°12. Chile

Subsecretaría de Transportes Gobierno de Chile. Libro del nuevo conductor automovilista. Comisión Nacional de seguridad de tránsito (CONASET) Gobierno de Chile.

Téllez Mosquera Jairo y Cote Menéndez Miguel. 2006. Alcohol etílico: un tóxico de alto riesgo para la salud humana socialmente aceptado. Rev. Fac. Med. Univ. Nac. Colomb. Vol 54 N°1.

Villacampa Estiarte Carolina. La falsedad documental: análisis jurídico - penal.



DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **Quicaliquin Guaypacha Jessica Marivel**, con C.C: # 1723547004 autora del trabajo de titulación: **Análisis de la detención inmediata de un conductor en estado étílico** previo a la obtención del título de **Abogada** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, 28 de febrero de 2021

f. _____

Nombre: **Quicaliquin Guaypacha Jessica Marivel**

C.C: 1723547004



REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TEMA Y SUBTEMA:	Análisis de la detención inmediata de un conductor es estado etílico		
AUTORA	Jessica Marivel Quicaliquin Guaypacha		
REVISORA TUTORA	Dra. Adriana Lidia Mendoza Solorzano, PhD		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Jurisprudencia, ciencias sociales y políticas		
CARRERA:	Derecho		
TÍTULO OBTENIDO:	Abogada de los tribunales y juzgados de la republica del Ecuador		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	28 de febrero de 2021	No. DE PÁGINAS:	48
ÁREAS TEMÁTICAS:	Derecho Penal, Derecho de Tránsito y transporte, Seguridad vial		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	"Conducción" "Conducción etílica" "Conducción en ebriedad" "Conducción bajo efectos del alcohol" "Detención inmediata" "Infracción, contravención y delito de tránsito"		
RESUMEN/ABSTRACT:	<p>La conducción en estado etílico es un problema cultural que se ha normalizado incluso a vista y paciencia del sistema judicial, las consecuencias que esta conducta provocan siempre van a perjudicar un bien jurídico: salud, vida y posesiones materiales; la detención es un punto de divergencia entre las leyes y normativas vinculadas al tránsito, la prevención y corrección debería encaminarse a similares políticas internacionales con tolerancia cero. Objetivo.- se analizó la detención inmediata de un conductor en estado etílico. Metodología.- se aplicó investigación de tipo bibliográfica, nivel descriptivo, enfoque retrospectivo longitudinal y diseño no experimental, analizando jurídicamente la Constitución, COIP, LOTTTSV y reglamentos relacionados con tránsito en las vías a lo largo del territorio nacional. Resultados.- existen vacíos y contradicciones entre la teoría y práctica, generando impunidad y permisividad al momento de aplicar la normativa con respecto a la temática, razón por la cual no disminuyen los índices de siniestros de tránsito lesiones y fallecimientos a causa de la ingesta de alcohol y conducir en estado etílico; Conclusiones.- la ley debe reformarse adoptando políticas de cero tolerancia, para mitigar el mal hábito cultural de conducir y beber, si bien en los últimos años no ha incrementado los accidentes por alcohol en relación a la totalidad de siniestros, mantiene un 7% constante, cifra que es alarmante. Ecuador necesita mejorar procedimientos, no sólo para administrar justicia de manera adecuada y oportuna, sino para motivar una mejor calidad de seguridad vial que fortalezca la productividad de los ecuatorianos, como personas y como sociedad.</p>		
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTORA:	Teléfono: +593-4-995425928	E-mail: jessicaquicaliquin@hotmail.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::	Nombre: Ab. Toscanini Sequeira Paola María, Msc.		
	Teléfono: +593-999570394		
	Email: paola.toscanini@cu.ucsg.edu.ec paolats77@icloud.com		
SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA			
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):			
Nº. DE CLASIFICACIÓN:			
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):			