



## **UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA**

**Facultad Jurídica, Social y Administrativa**

**Carrera: Derecho**

**TEMA:**

**“LA NO DETERMINACIÓN DE LOS ELEMENTOS DEL DEBER  
OBJETIVO DE CUIDADO EN LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO Y  
LA DISPERSIÓN EN LAS MEDIDAS DE PREVENCIÓN ACENTÚAN  
LO PUNITIVO Y SANCIONADOR DE LA LEGISLACIÓN  
ECUATORIANA.”**

**Autor:** Pedro Xavier Valdivieso Espinosa.

**Director:** Dr. Fernando Soto Soto. Mg. Sc.

**Loja – Ecuador**

**2019**

## AUTORIZACIÓN:

Dr. Fernando Soto Soto. Mg. Sc.

DOCENTE DE LA CARRERA DE DERECHO DEL ÁREA JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA.

Certifica:

Que luego de haber revisado minuciosamente el trabajo de investigación titulado: "LA NO DETERMINACIÓN DE LOS ELEMENTOS DEL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO EN LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO Y LA DISPERSIÓN EN LAS MEDIDAS DE PREVENCIÓN ACENTÚAN LO PUNITIVO Y SANCIONADOR DE LA LEGISLACIÓN ECUATORIANA.", presentado por el señor Pedro Xavier Valdivieso Espinosa para la obtención del título de Abogado, cumple con los requisitos de fondo y forma exigidos por las normas generales para la graduación de la Universidad Nacional de Loja; por lo que autorizo su presentación ante el respectivo Tribunal.

Loja, febrero de 2019

  
~~Dr. Fernando Soto Soto. Mg. Sc.~~  
**DIRECTOR DE TESIS**

## AUTORÍA

**Pedro Xavier Valdivieso Espinosa**, declaro ser el autor del siguiente trabajo de tesis y eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja, y a sus representantes jurídicos de posibles reclamos o acciones legales por el contenido de la misma.

Adicionalmente acepto y autorizo a la Universidad Nacional de Loja, la publicación de mi tesis en el repertorio institucional Biblioteca-Virtual.

Autor: Pedro Xavier Valdivieso Espinosa

Firma:



Cédula: 1104348774

Fecha: Loja, 12 de marzo 2019

**CARTA DE AUTORIZACIÓN DE TESIS POR PARTE DEL AUTOR, PARA LA CONSULTA REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL Y PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DEL TEXTO COMPLETO**

Yo, Pedro Xavier Valdivieso Espinosa declaro ser autor de la tesis titulada: "LA NO DETERMINACIÓN DE LOS ELEMENTOS DEL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO EN LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO Y LA DISPERSIÓN EN LAS MEDIDAS DE PREVENCIÓN ACENTÚAN LO PUNITIVO Y SANCIONADOR DE LA LEGISLACIÓN ECUATORIANA.", como requisito para optar al grado de ABOGADO; autorizo al Sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que, con fines académicos, muestre al mundo la producción intelectual de la Universidad, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera en el Repositorio Digital Institucional.

Los usuarios pueden consultar el contenido de este trabajo en el RDI, en las redes de información del país y del exterior, con las cuales tenga convenio la Universidad.

La Universidad Nacional de Loja, no se responsabiliza por el plagio o copia de la tesis que realice un tercero.

Para constancia de esta autorización, firmo en la ciudad de Loja a los 12 días del mes de marzo de dos mil diecinueve.

Firma: 

**Autor:** Pedro Xavier Valdivieso Espinosa.

**Cédula:** 1104348774.

**Dirección:** José María Peña entre mercadillo y Azuay

**Correo electrónico:** pedroxve1@hotmail.com

**Director de tesis:** Dr. Fernando Soto Soto, Mg. Sc.

**Presidente:** Dr. Mario Sánchez Mg. Sc.

**Vocal:** Dr. Manuel Salinas Mg. Sc.

**Vocal:** Dra. Beatriz Reategui Mg. Sc.

## **DEDICATORIA**

El presente trabajo de investigación, lo dedico, a Dios, a mi hijo, padres, abuelos y familiares que fueron mi luz, guía principal y fuente interminable de motivación para este logro académico.

Dedico el presente trabajo a los compañeros estudiantes, personal docente y administrativo de la Universidad Nacional de Loja, que durante estos cinco años me permitieron una formación profesional integral, de excelencia y más que nada compartieron sus conocimientos y experiencias para que desarrolle mi trabajo de titulación.

Pedro Xavier Valdivieso Espinosa

## **AGRADECIMIENTO**

Mi sentido agradecimiento a la prestigiosa Universidad Nacional de Loja, carrera Derecho de la Facultad Jurídica Social y Administrativa en cuyas instalaciones tuve la gratificante oportunidad de formarme como abogado de la República del Ecuador, a tan ilustres catedráticos por transmitir de manera más acertada su sapiencia, especialmente a mi director de tesis Dr. Fernando Soto Soto. Mg. Sc. por su tiempo y dedicación entregada, permitiéndome elaborar y perfeccionar este trabajo de investigación.

Agradecer a mi familia, principalmente a mis padres y abuelos que siempre han estado pendientes de mi formación académica, incentivando en mi una preparación llena de valores, responsabilidad y crecimiento intelectual.

A mis compañeros y amigos que han caminado conmigo este arduo camino, siendo fuente de apoyo, lealtad y firmeza en el logro de cada objetivo.

Pedro Xavier Valdivieso Espinosa.

## **ESQUEMA**

- i. Portada**
- ii. Autorización**
- iii. Autoría**
- iv. Carta de autorización**
- v. Dedicatoria**
- vi. Agradecimiento**
- vii. Esquema**

### **1. TITULO**

### **2. Resumen**

#### **2.1. Abstract**

### **3. Introducción**

### **4. Revisión de literatura**

#### **4.1. Marco Conceptual**

##### **4.1.1. Determinación**

##### **4.1.2. Cuidado**

##### **4.1.3. Deber**

##### **4.1.4. Deber Objetivo de Cuidado**

##### **4.1.5. Sanción**

###### **4.1.5.1. Sanción administrativa**

###### **4.1.5.2. Sanción pecuniaria**

##### **4.1.6. Contravenciones de tránsito**

##### **4.1.7. Disposiciones sancionadoras y punitivas**

**4.1.8. Acciones de prevención**

**4.1.9. Accidente de tránsito**

**4.1.10. Culpa**

## **4.2. Marco Doctrinario**

**4.2.1. El Deber Objetivo de Cuidado**

**4.2.1.1. Antecedentes históricos**

**4.2.1.2. Aspectos generales**

**4.2.1.3. Tipos de Deber de Cuidado**

**4.2.1.4. Medidas de prevención**

## **4.3. Marco jurídico**

**4.3.1. Constitución de la República del Ecuador**

**4.3.2. Código Orgánico Integral Penal**

**4.3.2.1. Contravenciones de tránsito**

**4.3.3. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.**

## **4.4. Derecho comparado**

**4.4.1. Deber Objetivo de Cuidado**

**4.4.1.1. Código Penal Colombiano**

**4.4.2. Contravenciones de Tránsito**

**4.4.2.1. Legislación de Tránsito Colombiana**

**4.4.2.1.1. Actitud de los Agentes de Tránsito**



#### **4.4.3. Acciones de prevención**

**4.4.3.1. Legislación de tránsito Republica Dominicana**

**4.4.3.2. Regulaciones Colombianas en referente a formación de Agentes de Tránsito**

**4.4.3.3. Regulación Española en referente a formación de agentes de tránsito**

### **5. Materiales y métodos**

**5.1. Materiales**

**5.2. Métodos**

**5.3. Técnicas**

**5.3.1. Entrevista**

**5.3.2. Encuesta**

### **6. Resultados**

**6.1. Análisis e interpretación de los resultados de encuestas**

**6.2. Análisis e interpretación de los resultados de entrevistas**

### **7. Discusión**

**7.1. Verificación de objetivos**

**7.1.1. Objetivo General**

**7.1.2. Objetivos específicos**

**7.2. Verificación de hipótesis**

### **8. Conclusiones**

### **9. Recomendaciones**

**9.1. Propuesta de reforma jurídica**

**10. Bibliografía**

**11. Anexos**

**12. Índice**

## **1. TITULO**

**LA NO DETERMINACIÓN DE LOS ELEMENTOS DEL DEBER  
OBJETIVO DE CUIDADO EN LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO Y LA  
DISPERSIÓN EN LAS MEDIDAS DE PREVENCIÓN ACENTÚAN LO  
PUNITIVO Y SANCIONADOR DE LA LEGISLACIÓN ECUATORIANA**

## **2. RESUMEN**

La presente tesis comprende, un estudio, jurídico y de derecho comparado respecto al deber objetivo de cuidado, prevención y seguridad vial en materia de tránsito Ecuador.

Esta investigación nace al detectar ciertos componentes de carácter sancionador y punitivo en nuestra legislación vigente, la observancia el deber objetivo de cuidado interpretado y comprendido en su complejidad como elemento de la seguridad vial, profesionalización de agentes de tránsito, rigurosidad en otorgar permisos de conducir, señalética adecuada y vías en buen estado son algunos componentes que no se toma en cuenta con la severidad del caso, aparte se indaga en legislación comparada ciertos aspectos de prevención que en nuestro país no existen.

Se estudia como abarca la doctrina el tema, se analiza casos de responsabilidad extracontractual del estado, la importancia que tienen no solo conductores y peatones en el proceso de circulación mediante las vías de país, sino también que responsabilidad tiene el estado de cuidar adecuadamente las vías, incluir señalética adecuada, formar correctamente a los agentes de tránsito, prever y coordinar con las entidades pertinentes ayuda inmediata en casos de siniestros.

Se analiza resultados en base a conversatorios y herramientas direccionadas a obtener los diversos criterios de los profesionales del derecho lojanos respecto al tema y se evidencian posibles soluciones a la problemática planteada.

La prevención entendida en su complejidad, no solo tiene inmersos temas de arduos controles por parte de la agencia de tránsito en los que se multe, baje puntos, retire licencias o prive de la libertad a ciudadanos, la prevención como tema de interés nacional, debería ir direccionado a educación, a concientización, a incentivos de buen comportamiento y de obediencia de la norma.

El ser humano no es el mismo de tiempos aquellos de esclavitud o represión, reaccionamos mejor a estímulos positivos no negativos.

## **2.1. ABSTRACT.**

This thesis includes, a study, legal and comparative law regarding the objective duty of care, prevention and road safety in transit Ecuador.

This investigation was born by detecting certain punitive and punitive components in our current legislation, observance of the objective duty of care interpreted and understood in its complexity as an element of road safety, professionalization of traffic agents, strictness in granting driving licenses, Adequate signage and roads in good condition are some components that are not taken into account with the severity of the case, apart from certain aspects of prevention that in our country do not exist.

It is studied how the doctrine covers the subject, it is analyzed cases of extracontractual responsibility of the state, the importance that not only drivers and pedestrians have in the process of circulation through the country roads, but also the responsibility of the state to take proper care of the roads , include adequate signage, correctly train traffic agents, provide for and coordinate with the pertinent entities, immediate help in case of accidents.

Results are analyzed based on conversations and tools aimed at obtaining the various criteria of the legal professionals regarding the issue and possible solutions to the problem posed.

Prevention understood in its complexity, not only has issues of arduous controls by the transit agency in which fines, lower points, withdraw licenses or deprive of freedom to citizens, prevention as a matter of national interest,

should be immersed go directed to education, to awareness, to incentives of good behavior and obedience to the norm.

The human being is not the same as those of slavery or repression, we react better to positive non-negative.

### **3. INTRODUCCIÓN.**

La seguridad vial es un tema de importante atención del Estado y de la población ecuatoriana, abarca varios aspectos de marcada y trascendente vigilancia como por ejemplo el deber objetivo de cuidado de peatón y conductor, señalética adecuada, vías en buen estado, vehículo en correcto funcionamiento y profesionalización adecuada de agentes de tránsito por nombrar las más importantes.

Por ello nos hemos interesado en abordar e investigar acerca de Deber objetivo de cuidado, prevención y seguridad vial en contravenciones de tránsito.

El trabajo de investigación se sustenta y despliega en 4 aristas principales:

En el marco conceptual tratamos origen de los vocablos más importantes, definiciones, significados y conceptos de autores eruditos en la materia, también temas históricos de las palabras claves sobre las que versa la tesis.

Se identifica que el deber objetivo de cuidado cabe en delitos culposos, su origen se remite a la distinción que realiza el derecho Romano en donde se incorporan actos delictivos por falta de diligencia. Se identifica tipos de deber de cuidado entre ellos el subjetivo y objetivo que es nuestra materia de estudio.



Las contravenciones de tránsito, diferencias con el delito y como se configuran. Medidas o disposiciones sancionadoras y punitivas, como se las puede entender y su impacto en nuestra legislación.

Por último, en este apartado encontraremos acciones de prevención, lo que son, tipos de medidas de prevención, algunas que resultaría interesante incluir en nuestra legislación.

En el marco doctrinario se revisa doctrina, especialmente respecto al deber objetivo de cuidado, que opinan los autores al respecto, la importancia de comprenderlo en toda su magnitud, además la responsabilidad del estado frente a posibles accidentes de tránsito, en base a la jurisprudencia se compara otros países y se analiza también el estado de vías y señalética adecuada como medio de prevención para una seguridad vial real.

Mientras que en el marco jurídico se analizó toda la normativa vigente que tiene relación y que arma el aparataje jurídico respecto a tránsito, se empieza por la Constitución de la República, Código Orgánico Integral Penal y Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con su respectivo reglamento, verificamos la concordancia de las ley y códigos orgánicos con el precepto y principios constitucionales.

Se verifica competencias de los Gobiernos autónomos descentralizados, análisis de multas y sanciones ante contravenciones y el porcentaje o peso en la norma en referencia a prevención.

En el Derecho comparado, se estudió la normativa que reflejan otros países como Colombia, España, Republica Dominicana y Perú respecto al tema, se analiza la profesionalización que tienen los agentes de tránsito, procedimientos para obtener licencia de conducir, medidas de incentivos por buen comportamiento o cumplimiento de norma como puntos afirmativos a la licencia de conducir.

## 4. REVISIÓN DE LITERATURA

### 4.1. Marco conceptual

#### 4.1.1. Determinación

Según el diccionario jurídico de Manuel Osorio, determinación es: "Fijación, señalamiento de términos o límites, Discernimiento, distinción o diferencia. Señalamiento de plazo. Resolución, medida, disposición."<sup>1</sup>

Para Juan Pérez Porto "determinación es la acción y efecto de determinar (tomar una resolución, fijar los términos de algo, señalar algo para algún efecto)."<sup>2</sup>

Según el diccionario de la real Academia de la Lengua Española determinar es establecer, fijar, señalar o indicar algo con claridad o exactitud, constatando as fuentes citadas determinar hace referencia a señalar, indicar, limitar, diferenciar o disponer con claridad, justamente es lo que se intenta con el Deber objetivo de cuidado, que se determine sus componentes, su configuración y aplicación.

---

<sup>1</sup> OSORIO, Manuel (1996): "Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales". Argentina. Editorial Heliasta S.R.L. Vigésima Tercera edición.

<sup>2</sup> (Pérez Porto, 2016) Obtenido de <https://definicion.de/determinacion/>

### **4.1.2. Cuidado**

Según el diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, cuidado es “aquella atención o solicitud para hacer bien algo, acción de cuidar, conservar, preocupación”<sup>3</sup>

En cambio, para Manuel Osorio Cuidado es: “Solicitud, esmero, atención para proceder con acierto o buena voluntad. Peligro, riesgo.”<sup>4</sup>

Considerando las fuentes revisadas, determinamos que cuidado es actuar con precaución, obrar utilizando las seguridades o precauciones posibles, prever cualquier situación inesperada.

### **4.1.3. Deber**

Según el tratadista Manuel Osorio, deber es: “verbo, estar obligado, estar pendiente del cumplimiento de una obligación en general. Sustantivo, obligación legal, material o convencional.”<sup>5</sup>

Así también, para Guillermo Cabanellas Deber es “Estar obligado, estar pendiente la prestación de un servicio o ejecución de una obra, cumplimiento de una obligación en general. Desde el punto de vista íntimamente jurídico, es la necesidad moral de una acción u omisión, impuesta por la ley, pacto o

---

<sup>3</sup> Real Academia Española. (2001). *Diccionario de la lengua española* (22nd ed.). Madrid, España

<sup>4</sup> OSORIO, Manuel (1996): "Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales". Argentina. Editorial Heliasta S.R.L. Vigésima Tercera edición

<sup>5</sup> OSORIO, Manuel (1996): "Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales". Argentina. Editorial Heliasta S.R.L. Vigésima Tercera edición

decisión unilateral irrevocable, para servicio o beneficio ajeno y cumplimiento de los fines exigidos por el orden social humano.”<sup>6</sup>

El deber es entonces una obligación, intrínseca, originada por la ley o por la naturaleza misma, se debe estar pendiente de su cumplimiento, su inobservancia podría ocasionar sanciones.

#### **4.1.4. Deber objetivo de cuidado**

El Deber objetivo de cuidado es una de las categorías de mayor prestancia en esta investigación, se analiza por ello varios criterios respecto al tema.

Para Kevin Matís, el deber objetivo de cuidado es “una categoría dogmática, construida para poder comprender, en cada caso concreto, cuál sería la conducta humana no peligrosa que se debió emplear y si esta era cognoscible y por los tanto exigible para quien realizo la conducta que produjo un resultado lesivo”<sup>7</sup>

Miguel Ángel Muñoz García sostiene que el Deber objetivo de cuidado “determina qué riesgos o peligros debieron ser previsibles para el autor conforme a la acción desarrollada de conformidad con las circunstancias fácticas y personales (esto es, la previsibilidad), y los cuidados que se debían adoptar para evitar el resultado, determinación que se hace con fundamento en el criterio de la

---

<sup>6</sup> CABANELLAS, Guillermo, Diccionario Jurídico, 1998.

<sup>7</sup> (Matís, 2014) Obtenido de <http://iuskevinmatiasmoris.blogspot.com/2014/12/el-peligroso-deber-objetivo-de-cuidado.html>

adecuación, esto es, conforme a un juicio ex ante, en el que el juzgador ha de colocarse, en el momento de la realización de la acción, desde la perspectiva de un ciudadano medio conforme a esas circunstancias fácticas y personales.”<sup>8</sup>

El elemento objetivo normativo conductual según Miguel Ángel Muñoz García “está dado por la determinación de las reglas o medidas de precaución que aparecían como exigidas o que debían haber sido implementadas, esto es, el examen de la teoría del riesgo permitido en el caso concreto.”<sup>9</sup>

Según el portal jurídico conceptos de Derecho, “El deber objetivo de cuidado aparece definido en el ámbito del Derecho Penal. Hace referencia a que el ordenamiento jurídico exigen un concreto cuidado en situaciones de riesgo con el objetivo de proteger determinados bienes jurídicos. Doctrinalmente se establece, pues. que hay una obligación de conocer los posibles riesgos y unas medidas de precaución. La realización de una conducta contraria a la normativa supone cierta peligrosidad y queda determinada como contraria a Derecho o a deber.”<sup>10</sup>

De esta manera, definimos al deber objetivo de cuidado como aquellas reglas, protocolos o normativa a cumplir previo la realización de cualquier actividad, todo ello con el afán de proteger distintos bienes jurídicos.

---

<sup>8</sup> (Fernandez, s.f.) Obtenido de [https://www.unifr.ch/ddp1/derechopenal/articulos/a\\_20080527\\_35.pdf](https://www.unifr.ch/ddp1/derechopenal/articulos/a_20080527_35.pdf)

<sup>9</sup> STRUENSEE, Eberhard: “Acerca de la Legitimación de la Imputación Objetiva, como categoría complementaria del Tipo Objetivo”, p. 768. En: Revista Peruana de Ciencias Penales N° 6.

<sup>10</sup> (Portal Jurídico, 2014) Obtenido de [https://www.derecho.com/c/Teoria\\_del\\_deber\\_objetivo\\_de\\_cuidado](https://www.derecho.com/c/Teoria_del_deber_objetivo_de_cuidado)

El deber objetivo de cuidado aparece definido en el ámbito del Derecho Penal. Hace referencia a que el ordenamiento jurídico exige un concreto cuidado en situaciones de riesgo con el objetivo de proteger determinados bienes jurídicos. Doctrinariamente se establece, pues que hay una obligación de conocer los posibles riesgos y unas medidas de precaución. La realización de una conducta contraria a la normativa supone cierta peligrosidad y queda determinada como contraria a Derecho o a deber.

El delito culposo, o imprudente se encuentra tipificado en nuestro país desde hace varias décadas, al mismo se lo ha definido como el acontecimiento que pudiendo ser previsto, pero no querido por el agente, se verifica por causa de negligencia, imprudencia, impericia, o inobservancia de Ley, reglamentos u órdenes.

“La responsabilidad dentro de un accidente de tránsito se verifica por la violación al deber objetivo de cuidado, el cual todos los usuarios viales estamos obligados a respetar, en materia de tránsito, este deber objetivo de cuidado se constituye en una parte elemental dentro del proceso, cuyo fin es demostrar la responsabilidad del presunto infractor dentro de un accidente de tránsito.

Existe observancia del deber objetivo de cuidado en cada actividad que se realiza, no solo por los conductores o los médicos, si no por cada profesional que en su rama debe verificar ciertas formalidades que con toda naturaleza tienen su razón de ser.

En el campo de tránsito los actores principales que están inmersos en cumplir con este deber objetivo de cuidado son:

- Conductores en general, en este grupo están inmersos quienes conducen automotores y bicicletas.
- Peatón
- Agente de tránsito.

#### **4.1.5. Sanción.**

Según Manuel Osorio sanción es “la pena o castigo que la ley prevé para su aplicación a quienes incurran o hayan incurrido en una infracción punible”<sup>11</sup>

Para Guillermo Cabanellas sanción es “La amenaza legal, de un mal por la comisión u omisión de ciertos actos o por la infracción de determinados preceptos.”<sup>12</sup>

De tal manera, sanción es aquella amenaza que materializa un instrumento punitivo al evidenciarse vulneraciones a bienes jurídicos protegidos.

##### **4.1.5.1. Sanción Administrativa**

Para Osorio “es la medida penal que impone el Poder Ejecutivo o alguna de las autoridades de este orden por infracción de disposiciones imperativas o abstención ante deberes positivos, por lo general se reduce a multas,

---

<sup>11</sup> OSORIO, Manuel (1996): "Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales". Argentina. Editorial Heliasta S.R.L. Vigésima Tercera edición.

<sup>12</sup> CABANELLAS, Guillermo, Diccionario Jurídico, 1998.



cuantiosas en ocasiones, como las represivas de contrabando y la especulación. En otros casos significa, una inhabilitación por privar del pase, patente, o autorización que permite ejercer una actividad, como el retiro del permiso de conducir a los automovilistas residentes en faltas de tránsito”<sup>13</sup>

Para el portal enciclopedia jurídica “Es sanción administrativa aquel mal infligido por la administración a un administrado como consecuencia de una conducta ilícita, a través de un procedimiento administrativo, con una finalidad represora, y consistiendo la sanción en la privación de un bien o derecho, o la imposición de un deber, siendo los principios y garantías del Derecho sancionador administrativo sustancialmente iguales a los del Derecho Penal.”<sup>14</sup>

#### **4.1.5.2. Sanción Pecuniaria.**

Según el portal Enciclopedia Jurídica, la sanción pecuniaria es aquella “pena no privativa de libertad que se impone al autor de una infracción penal consistente en una multa o sanción pecuniaria por el sistema de días-multa. Si el condenado no cumple con el pago de la cantidad mi- puesta voluntaria o ejecutivamente, se impondrá por el tribunal la responsabilidad personal subsidiaria (penas privativas de libertad) o bien podrá acordarse trabajos en beneficio de la comunidad.”<sup>15</sup>

---

<sup>13</sup> OSORIO, Manuel (1996): "Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales". Argentina. Editorial Heliasta S.R.L. Vigésima Tercera edición.

<sup>14</sup> (Enciclopedia Jurídica, 2014) Obtenido de <http://www.enciclopedia-juridica.biz14.com/d/sanciones-administrativas/sanciones-administrativas.htm>

<sup>15</sup> (Enciclopedia Jurídica, 2014) Obtenido de <http://www.enciclopedia-juridica.biz14.com/d/penas-pecuniarias/penas-pecuniarias.htm>

Otra definición en pena pecuniaria determina que “Una pena pecuniaria, por otra parte, es una sanción que obliga al castigado a desembolsar una cierta suma de dinero. Si una persona estaciona su vehículo en un lugar que no está permitido, un inspector vial puede imponerle una multa que consiste en el pago de doscientos pesos. Dicha multa, por lo tanto, es un castigo pecuniario.”<sup>16</sup>

Como podemos evidenciar hay algunos tipos de sanciones, algunos autores identifican la pena o sanción pecuniaria como parte de las administrativas, en este caso las hemos analizado por separado, pues consideramos que las administrativas tienen componentes esenciales entre ellos la posible privación de un bien o derecho.

#### **4.1.6. Contravenciones de tránsito.**

Contravención es la infracción penal sancionada con pena no privativa de libertad o privativa de libertad de hasta treinta días. En este caso nos limitaremos al estudio de Contravenciones

De acuerdo al Diccionario de la Real Academia de la Lengua “es la acción y efecto de contravenir mientras que contravenir es obrar en contra de lo que está mandado.”<sup>17</sup>

El tratadista Guillermo Cabanellas define el termino contravención como: “La falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Trasgresión a la ley cuando se

---

<sup>16</sup> (Pérez Porto, 2015) Obtenido de <https://definicion.de/pecuniario/>

<sup>17</sup> (Rodríguez, 2017) Obtenido De <https://drrae.es/palabras/contravención>

obra contra ella o en fraude de la misma. En lo Penal. - Dentro de los ordenamientos, como el francés, que se establece una división tripartita de las infracciones penales: crímenes, delitos y contravenciones, la más leve, el simple quebrantamiento de ordenanzas municipales o reglamentos de policía, reprimidos con penas de carácter más bien administrativo. Vienen a constituir así las faltas de la legislación penal hispanoamericana.”<sup>18</sup>

Se llama contravención al acto y el resultado de contravenir: actuar en contra de lo establecido o de lo obligatorio. En el terreno del derecho, una contravención es una conducta antijurídica que se encuentra penada por la ley.

Cuando una persona comete una contravención, su conducta pone en riesgo un bien jurídico. Se trata de una falta de poca gravedad que, por dicho motivo, no se encuentra tipificada como delito, aunque de todos modos es motivo de castigo.

Por este mismo motivo, las penas que se aplican a los responsables de las contravenciones son menores que aquellas aplicadas a quienes cometen delitos. Es habitual que se trate de un castigo pecuniario (como una multa) o de privación de algún derecho, pero no un castigo que prive de la libertad al infractor.

---

<sup>18</sup> CABANELAS, Guillermo, Diccionario Jurídico, 1998, pág. 360.

Para poder definir a la contravención de tránsito es necesario tener en consideración que las contravenciones se producen al igual que los delitos por cuatro formas de culpa fundamental como son la negligencia, imprudencia, impericia e inobservancia de las Leyes y Reglamentos; sin embargo debemos señalar que las contravenciones de tránsito por su naturaleza tienen sus propias características tanto en la comisión cuanto en su juzgamiento y no es la pena peculiar lo que hace la diferencia, sino que la diferencia radica en que las contravenciones son actos distintos con resultados distintos; es por esto que para criterio del autor, las contravenciones de tránsito son pequeñas irregularidades de la conducta (actos antijurídicos) que vulneran o ponen en inminente peligro tanto a las personas que se trasladan de un lugar a otro por la red vial ecuatoriana como también a las personas, lugares y bienes susceptibles de dicho desplazamiento, es decir, al hablar de contravenciones de tránsito debemos referirnos al irrespeto a la Ley y al Reglamento de esta materia y a las cláusulas del código de convivencia que nos impone la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, la cual, regula el comportamiento de los conductores peatones y usuarios de la red vial del territorio ecuatoriano.

#### **4.1.7. Disposiciones sancionadoras y punitivas.**

Guillermo Cabanellas en el ámbito Penal, identifica la sanción como “La amenaza legal de un mal por la comisión u omisión de ciertos actos o por la

infracción de determinados preceptos”<sup>19</sup> y a lo punitivo como Penal, sancionador. Concerniente al castigo

La categoría que nosotros estudiamos hace referencia a la unión de los términos antes descritos, determinamos así que las disposiciones sancionadoras y punitivas son aquellos preceptos legales en los que se amenaza al infractor con una sanción o castigo al cometer una conducta contraria a la ley ya sea por acción u omisión.

Nuestra legislación prevé un supuesto nuevo paradigma del Derecho, Estado Constitucional de Derechos y de Justicia, con un derecho penal reformado acoplado a dichos preceptos, uno de los fines principales en su creación es el proteger Derechos, limitando supuestamente el poder punitivo del Estado.

Autoproclamándose un código bajo los principios de mínima intervención penal, con el fin de evitar la severidad del derecho penal y procurar soluciones más eficaces, nace el código Orgánico Integral Penal, con un total de 423 artículos, y en contravenciones de tránsito un total de 10 artículos hemos detectado un carácter íntimamente punitivo y sancionador que en el análisis del marco jurídico se detallara más a fondo, pero entendiendo lo que significa nos atrevemos a afirmar que en su totalidad las disposiciones son sancionadoras y punitivas.

---

<sup>19</sup> CABANELLAS, Guillermo, Diccionario Jurídico, 1998.

Cualquier persona con básicos conocimientos o sentido común opinaría que si es el Código Penal es completamente lógico y normal que tenga sanciones y que tipifique delitos e infracciones, de acuerdo, pero nuestro Código ha tomado una tarea muy grande al interponer los preceptos constitucionales, deberíamos seguir ese lineamiento que se promulga al utilizar el derecho penal como una medida de ultima ratio, tomando provecho de diversos mecanismos alternativos como en este caso sería la prevención.

#### **4.1.8. Acciones de prevención.**

Con esta categoría abordamos la parte con mayor crítica del proyecto, Guillermo Cabanellas realiza una completa definición de acción: “Del latín agere, hacer, obrar. La amplitud de esta palabra es superada difícilmente por otra alguna, pues toda la vida es acción y solo existe inacción absoluta - corporal al menos- en la muerte y en la nada. En sus significados generales, acción equivale a ejercicio de una potencia o facultad. Erecto o resultado de hacer.”<sup>20</sup>

Según el repositorio digital del centro de formación Estudio criminal se determina al igual que en varias fuentes de consulta jurídicas varios significados de acción, la más acertada o que guarde relación con el tema de estudio acción es la siguiente: “Es toda conducta humana concreta, que pueda y deba constituir el punto de partida de consideraciones jurídico-penales. El que actúa debe querer algo y el que omite, no debe querer algo, por lo que la

---

CABANELLAS, Guillermo, Diccionario Jurídico, 1998.

acción va dirigida a un fin. Conducta humana en la que las personas que la producen, la establecen con un sentido personal.

Hecho, acto u operación que implica actividad, movimiento o cambio y normalmente un agente que actúa voluntariamente, en oposición a quietud o acción no física. ”<sup>21</sup>

Al ser una frase compuesta también indagamos respecto al significado de prevención: “Preparación, disposición anticipada de lo necesario para un fin. Previsión. Anticipado conocimiento de un malo, perjuicio. Precaución. Advertencia, aviso. Inculcación de prejuicio o preocupación. Remedio o alivio de inconveniente o dificultad. Anticipación que en el conocimiento de una causa toma un juez con relación a otros competentes también. Práctica de las diligencias necesarias para evitar un riesgo”<sup>22</sup>

Según la ONU es “la adopción de medidas encaminadas a impedir que se produzcan deficiencias físicas, mentales y sensoriales (prevención primaria) o a impedir que las deficiencias, cuando se han producido, tengan consecuencias físicas, psicológicas y sociales negativas”<sup>23</sup>

Los accidentes de tránsito históricamente eran considerados sucesos eventuales o aleatorios que ocurrían como consecuencia inevitable del transporte.

---

<sup>21</sup> (La wikipedia Criminológica, s.f.) obtenido de <https://www.estudiocriminal.eu/blog/definicion-de-accion/>

<sup>22</sup> CABANELLAS, Guillermo, Diccionario Jurídico, 1998.

<sup>23</sup> (EcuRed, 2012) obtenido de <https://www.ecured.cu/Prevenci%C3%B3n>

#### 4.1.9. Accidente de tránsito

Es necesario empezar entendiendo que es un accidente, para Manuel Osorio, Accidente es "Calidad o estado que aparece una cosa, sin que sea parte de su esencia o naturaleza, suceso eventual que altera el orden regular de las cosas o de que resulta daño para las personas o cosas."<sup>24</sup>

En cambio, para Guillermo Cabanellas, accidente es "lo que no constituye la naturaleza o esencia de algo. Hecho imprevisto, suceso eventual y más aún, especialmente cuando origina una desgracia. Para el Derecho, es todo acontecimiento que ocasiona un daño (v. Caso fortuito, Imprudencia, Responsabilidad, Riesgo profesional)."<sup>25</sup>

Ya abordando específicamente la materia que nos concierne Osorio considera como accidente de tránsito "es el que sufre una persona por el hecho de un tercero, cuando aquella transita por vías o parajes públicos, generalmente a causa de la intensidad, la complejidad y la velocidad del tráfico, de vehículos. Su manifestación habitual y frecuentísima es el choque de automotores y el atropello de peatones. En el concepto clásico de la responsabilidad, para exigirla al autor del daño, tenía la víctima que probar la culpa de aquel."<sup>26</sup>

Según los autores Julián Pérez y Ana Gardey "Se denomina accidente a un evento que ocasiona un daño involuntario o que altera el estado habitual de

---

<sup>24</sup> OSORIO, Manuel (1996): "Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales". Argentina. Editorial Heliasta S.R.L. Vigésima Tercera edición.

<sup>25</sup> CABANELLAS, Guillermo, Diccionario Jurídico, 1998.

<sup>26</sup> OSORIO, Manuel (1996): "Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales". Argentina. Editorial Heliasta S.R.L. Vigésima Tercera edición.



un suceso. Tránsito, por su parte, es el acto de transitar (dirigirse de un lugar a otro, viajar). La idea de accidente de tránsito se vincula a la contingencia que se produce en la vía pública y que involucra a uno o más vehículos. Cabe destacar que, más allá de cuestiones imprevisibles o azarosas, la noción también suele incluir aquellos eventos que se producen por irresponsabilidad o negligencia de las personas.”<sup>27</sup>

Un accidente es un acontecimiento involuntario, que puede verse finiquitado en escenarios que arrojen responsabilidad, de tal manera los accidentes de tránsito son situaciones culposas, involuntarias, se desarrollan en el ámbito vial y de comprobarse que han atentado contra un bien jurídico podrían acarrear responsabilidad penal.

#### **4.1.10. Culpa.**

La culpa es definida como Jiménez de Asuán como “El conjunto de presupuestos que fundamentan la reprochabilidad personal de la conducta antijurídica. Esta definición viene a coincidir con la acepción académica de la palabra, de “falta más o menos grave a sabiendas y voluntariamente”. Claro es que el concepto primeramente señalado es el que encuadra científicamente dentro del Derecho Penal, en tanto que el segundo es de un contenido jurídicamente discutible, como ,o dice Manuel Osorio “ Puede haber culpa sin voluntariedad en cuanto al resultado del acto delictivo, en cuanto a la culpa dentro del delito culposo, es cuando se produce un resultado

---

<sup>27</sup> (Pérez Gardey, 2016) Obtenido de <https://definicion.de/accidente-de-transito/>

antijurídico por falta de previsión del deber de conocer, no solo cuando ha faltado al autor la representación del resultado que sobrevendrá, si no cuando la esperanza de que no sobrevenga ha sido fundamento decisivo de las actividades del autor, en términos generales, podría decirse que actúa con culpa quien causa un daño sin propósito de hacerlo, pero obrando con imprudencia o negligentemente o, pudiera añadirse, con infracción de reglamentos.”<sup>28</sup>

La culpa es un elemento subjetivo del tipo penal, ante él se observan ciertos aspectos que lo configuran como tal y que configuran un resultado culposo.

Negligencia: Omisión de la diligencia o cuidado que debe ponerse en los negocios, en las relaciones con las personas y en el manejo o custodia de las cosas. Dejadez. Abandono. Desidia. Falta de aplicación. Falta de atención. Olvido de Ordenes o precauciones.

Imprudencia: Genéricamente, la falta de prudencia, de precaución. Omisión de la diligencia debida. Defecto de advertencia previsión en alguna cosa; punible e inexcusable negligencia por olvido de las precauciones que la prudencia vulgar aconseja, la cual conduce a ejecutar hechos que, a mediar malicia en el autor, serian delitos. Omisión de las precauciones extremas, como consecuencia de la confianza y habitualidad que crea el desempeño de una actividad.

---

<sup>28</sup> OSORIO, Manuel (1996): "Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales". Argentina. Editorial Heliasta S.R.L. Vigésima Tercera edición.

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

Inobservancia de la Ley: falta de atención, obediencia o precaución a los diversos cuerpos normativos.

Todos estos términos están ligados, en algunos casos, en el lenguaje común se los podría considerar inclusive como sinónimos, pero en si tienen leves rasgos característicos que los hacen ser parte de contravenciones leves de tránsito,

La negligencia por su parte hace referencia a cierta evasión de protocolos, procedimientos que se debían tomar en cuenta previo la realización del acto principal, la imprudencia se puede definir como un exceso de confianza, considerar que un hecho o acto realizado a pesar de saber que puede causar peligro se lo realiza pensando en que no va a suceder nada, impericia se relaciona directamente con falta de conocimiento, no se encuentra el agente completamente preparado para realizar una actividad y por último la inobservancia de la ley es la falta de atención, precaución o determinación con que deben considerarse las diversas normas instauradas.

## **4.2 Marco doctrinario.**

### **4.2.1 El Deber Objetivo de Cuidado.**

#### **4.2.1.1. Antecedentes Históricos.**

El deber objetivo de cuidado es un elemento poco conocido que es trascendental al determinar la actuación culposa en cualquier infracción penal, nuestro mismo Código Orgánico Integral penal determina que actúa con culpa la persona que infringe el deber objetivo de cuidado, que personalmente le corresponde, produciendo un resultado dañoso.

En el Derecho Penal, las contravenciones y delitos culposos son un dato de poca antigüedad y que no se lo ha encontrado regulado de forma clara y completa. “Sin embargo esté ya constó en legislaciones de Oriente, como es el caso de la Babilónica contenida en el famoso Código de Hammurabí, donde ya se establecía la distinción entre “el hecho querido y el voluntario”.

El Derecho Romano Clásico fue el inspirador de esta distinción, al establecer la figura delictuosa con todas las categorías de la falta de diligencia, tales como la culpa lata, leve y levísima.

En las concepciones del Derecho Canónico, que desarrolló las teorías del libre arbitrio, la máxima "voluntasspectur, no exitus" (Gallardo, 2015), se convirtió en principio cardinal de las leyes penales, siendo difícil el castigo del hecho

voluntario, por ser injusto equiparar al agente sin dolo al criminal. Por ello los legisladores desatendieron su sanción. Dentro de este tipo de Derecho, la Biblia castigaba benignamente los pecados por ignorancia, error y daba mayor atención al "animus", que al "exitus". Y, la influencia del viejo Derecho Romano, Derecho Germánico y del Franco inspirado en el castigo y el resultado, modificaron la concepción de la Iglesia, aceptándose en esta la figura del delito culposo, en las leyes penales.

Por último, la Escuela Positivista, que preconiza el castigo del individuo, porque vive en sociedad, examina el delito bajo el punto de vista sociológico y, destaca la figura de la culpa, en las acciones u omisiones.

La esencia de la culpa esta precisamente en la voluntariedad de la inobservancia de todas aquellas normas de conducta expresas o derivadas de la práctica común, que imponen al hombre que vive en sociedad obrar con prudencia y diligencia, a fin de evitar determinados resultados de daño o de peligro para los intereses jurídicos protegidos; la necesidad que ésta se encuentre normada y vigente se debe a que la ausencia de vínculo, al menos supuesto entre la actuación del sujeto y efecto casualmente provocado, trae como consecuencia la desaparición del delito por falta de culpabilidad, lo que lleva, según el autor Fontán Balestra, a la "necesidad de fundamentar la razón de que se contraiga responsabilidad criminal al obrar por culpa"<sup>29</sup>.

Francisco Carrara: "Se entiende por culpa como la voluntad, omisión de

---

<sup>29</sup> (IBERLEY, 2014) Obtenido de <https://www.iberley.es/temas/causas-justificacion-delito-47231>

diligencia en calcular las consecuencias posibles y previsibles del propio hecho.”<sup>30</sup>

El deber objetivo de cuidado, entendido como aquellas seguridades y protocolos necesarios previos a realizar alguna actividad, se encuentra entonces íntimamente relacionado con la culpa, pues podríamos decir que son actos culposos aquellos en los que se infringe el deber objetivo de cuidado, normalmente este tipo de infracciones mantiene una menor rigurosidad en cuanto a castigo se refiere por ser sin intención de hacer daño y a pesar de que en nuestra legislación no posee una trayectoria o antigüedad amplia verificamos que sus principios y distinción entre infracciones culposas y dolosas recaen desde el derecho Romano Clásico.

#### **4.2.1.2. Aspectos generales.**

Nuestro ordenamiento jurídico no establece qué debemos entender por deber objetivo de cuidado, pero si las sanciones ante su inobservancia, cabe recordar que las reglas de cuidado no solo se encuentran establecidas en normas penales sino también en normas extrapenales y en eso justamente se basan los encargados en administrar justicia para su desarrollo.

“La teoría del error en los delitos culposos constituye un tema álgido de tratar, y controversial en la dogmática penal: existen en realidad muy escasas

---

<sup>30</sup> CARRARA, Francisco (1.997): "Derecho Penal". México. Editorial Harla. Primera edición.

referencias, y no se ha llegado a un consenso razonable. partiendo del análisis de la estructura dogmática del delito imprudente, en donde se destaca el deber objetivo de cuidado como elemento del tipo sobre el que recae el error, y de las diferentes posiciones doctrinales que defienden la aplicabilidad del error de tipo y del error de prohibición, se plantea la viabilidad de este último, con fundamento en razones dogmáticas y de política criminal, siendo la infracción del deber objetivo de cuidado en tanto consecuencia del error, un tema por analizar en sede de culpabilidad.”<sup>31</sup>

El dolo y la culpa son los elementos subjetivos del tipo penal que actualmente en el Código Orgánico Integral Penal se los enfoca en la Teoría del Delito al redactar el Elemento Tipicidad.

Es menester precisar, que el término culpa como elemento subjetivo del tipo penal, suele confundirse con culpabilidad que constituye uno de los componentes de la teoría del delito; por tal motivo, en otras legislaciones al tratar este asunto, no se refieren a delitos culposos sino a delitos imprudentes o intencionales.

La naturaleza de los delitos culposos puede explicarse desde la perspectiva del precursor del idealismo alemán y filósofo prusiano de la ilustración Emanuel Kant, quien al tratar sobre el libre albedrío postuló dos teorías, la Teoría del Indeterminismo, que se sustenta en la conciencia y el orden moral del ser humano que debe responder porque quiso el delito y queriéndolo no

---

<sup>31</sup> MUÑOZ, Miguel, Derecho Penal Criminología, 2011, pág. 67

lo evitó; y, la Teoría del Determinismo, orientada a que el hombre responde por el hecho de vivir en sociedad, tenga o no conciencia de su acto.

De la redacción del Art.27 del COIP, se desprende que son características de la culpa: 1) la ausencia de dolo, y 2) la infracción de un deber de cuidado.

En doctrina por la representación o previsibilidad se distinguen dos clases de culpa, la culpa con representación aquella que se produce cuando el resultado es previsto, pero no deseado por el sujeto activo que se la conoce como culpa consciente; y, la culpa sin representación aquella que se produce cuando el resultado no ha sido previsto ni ha sido querido por el sujeto activo que se la conoce como culpa inconsciente.

Por su configuración, en los delitos culposos no cabe la complicidad sino solo la autoría directa (Art.43 COIP); asimismo, en cuanto al ITER CRIMINIS, no procede la tentativa de delitos culposos, se sanciona solo en grado consumado (Art.39 COIP).

La investigación sobre delitos culposos o imprudentes data de principios del siglo XX y eran considerados cuasi delictum, vinculados más al Derecho Civil que al Derecho Penal.

La industrialización, la tecnificación y sus influencias en la vida social, en particular, la manipulación de máquinas y el tráfico automotor, han originado un incremento de las fuentes de riesgos a lo que el ser humano está expuesto, y a su vez han originado el desarrollando de normas de cuidado, es considerable el número de delitos cometidos a títulos de imprudencia. Así



pues, la problemática de admitir esas actividades y limitar los riesgos es un aspecto que debe discutirse en estos delitos.

#### **4.2.1.3. Tipos de Deber de Cuidado.**

Los Podemos clasificar, tomando en cuenta la Doctrina y Legislación Internacional, en:

El deber subjetivo de cuidado: Se refiere a la capacidad individual a nivel de conocimientos, previsibilidad y experiencia del autor, que agravan la imprudencia, en el caso de un profesional.

Para hablar del deber subjetivo de Cuidado, debemos considerar la capacidad tanto física como psicológica del Sujeto Activo. Así, el ciudadano con mayor formación y conocimientos, mayor será su responsabilidad penal frente a un delito imprudente.

En resumen, las reglas y principios de la experiencia son abstracciones y generalizaciones que deben aplicarse a un caso concreto, para valorar si hubo o no imprudencia. La inobservancia de esas reglas es ya un indicio, pero nunca una prueba irrefutable de que se actuó imprudentemente. Así, habrá casos en los que la inobservancia de dichas reglas puede ser prudentes o imprudente en otros.

Tomando en cuenta la opinión doctrinaria de Hippel y Frank, el concepto de cuidado, que ambos entienden de forma subjetiva, no es suficiente para lograr una determinación satisfactoria de la esencia de la culpa, debiendo sustituirse por el concepto de prudencia.

Existen casos, indica el primer autor, en que el sujeto obra de forma imprudente, pese al despliegue de una escrupulosa atención.

En conclusión, podemos establecer que el Deber Subjetivo de Cuidado, presume que las reglas del deber de cuidado deben ser exigidas a las personas por su calidad, en la medida en que estas tengan la habilidad o no dentro de su actividad.

#### **4.2.1.4. Medidas de prevención.**

El mismo término de accidente puede dar la impresión que es un suceso imposible de controlar, pero es posible disminuirlos en gran magnitud, no es una tarea fácil pero tampoco imposible, para verificar todos los posibles ámbitos de prevención es necesario recordar y tomar en cuenta lo planteado en la parte introductoria de este trabajo, entender que encaja y que engloba la seguridad vial como tal.

#### ***Señalética adecuada y excelente estado de las vías.***

Trazado, visibilidad, curvas, anchuras diversas, pendientes, condiciones de circulación, carril único o doble, trazado de los cruces, velocidades permitidas,

senderos especiales para vehículos de emergencia a ciclistas, legibilidad e iluminación correcta de todas estas señales que indicaran a los usuarios de la red vial que se aproxima o a que deben atenerse

***Controles mecánicos constantes del vehículo para garantizar el funcionamiento de todos sus mecanismos.***

Verificar sistemas de freno, aire acondicionado, potencia de y funcionamiento de luces, motor, niveles de agua, plumas limpia vidrios, retrovisores, cinturones de seguridad, dirección, neumáticos,

***Observancia del deber objetivo de cuidado por parte de conductor y peatón.***

Respetar y usar todas las seguridades antes de la acción de salir e ingresar al sistema vial, comenzaremos con peatones, respetar el área asignada para su desplazamiento, en caso de ciclistas usar casco e iconos reflectivos que permitan identificar al conductor con mayor facilidad, para quienes usen vehículo motorizado justamente percatarse de haber verificado todos los aspectos mencionados en el apartado anterior, no conducir si no se encuentra con los cinco sentidos, no hago referencia solamente al hecho de conducir bajo efectos de alcohol o de sustancias psicotrópicas, si no al estado emocional o posibles deficiencias cognitivas o de percepción ya sea visual o auditivos.

Las medidas de prevención vistas de aquella manera no son algo aislado, conforman una serie de factoras a prever y visualizar no solo se contemplan

los ya mencionados si no que se conjugan y complementan con las diversas acciones del conglomerado legislativo, promulgar una educación vial adecuada desde la niñez, campañas universales en las que se pueden aliar las instituciones educativas, escuelas de conducción, centros de matriculación vehicular, Agencia nacional de tránsito, gobiernos autónomos descentralizados, sindicatos, ciclistas, peatones y toda la comunidad en general, en el afán de llevar a otro nivel la concientización.

**Medidas de incentivo como:**

- Premios a la mejor iniciativa en entidades educativas con proyectos de prevención y seguridad vial
  
- Puntos afirmativos en reconocimiento a conductores que cumplan todas las medidas de seguridad.
  
- Becas por buen comportamiento vial, convocatoria de becas para la obtención de carnet de conducir.

En fin, son un sinnúmero de medidas preventivas que se pueden aplicar y que en efecto otros países aplican o promueven, identificando la sanción como una herramienta medieval, como una medida íntimamente coercitiva, del pasado mientras está comprobado que el ser humano responde mejor ante estímulos afirmativos.

### **4.3. Marco Jurídico**

#### **4.3.1. Constitución de la República del Ecuador.**

*Art. 163.- La Policía Nacional es una institución estatal de carácter civil, armada, técnica, jerarquizada, disciplinada, profesional y altamente especializada, cuya misión es atender la seguridad ciudadana y el orden público, y proteger el libre ejercicio de los derechos y la seguridad de las personas dentro del territorio nacional.*

*Los miembros de la Policía Nacional tendrán una formación basada en derechos humanos, investigación especializada, prevención, control y prevención del delito y utilización de medios de disuasión y conciliación como alternativas al uso de la fuerza.*

*Para el desarrollo de sus tareas la Policía Nacional coordinará sus funciones con los diferentes niveles de gobiernos autónomos descentralizados.*

He citado este artículo haciendo referencia a las cualidades y facultades que tienen los miembros de la Policía Nacional, a pesar de ser un ente de control, tienen la función principal de atender la Seguridad Ciudadana, y su formación estará basada en Derechos Humanos y prevención, para ello se debería direccionar y promulgar los mismos principios a la formación de los Agentes de Tránsito, pues justamente es tema de interés principal en este trabajo de investigación la hostilidad y resistencia que se tiene con este ente de control, pues ello obedece justamente a las cualidades y a espíritu que tiene dicho personal, obviamente toda regla tiene su excepción, pero en contexto genera la mayoría tienen un comportamiento déspota, al parecer poco se les explica sobre derechos Humanos en el tiempo de formación, peor aún se nota un espíritu de servicio o de resguardar la Seguridad Vial.

*Art. 264.- Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:*

*1. Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de*

*ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural.*

*2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón.*

*3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana.*

*6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.*

*En el ámbito de sus competencias y territorio, y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas cantonales.*

Es competencia exclusiva de cada GAD Municipal planificar el desarrollo cantonal, de manera que se pueda regular el uso y ocupación del suelo, como lo indica el numeral 3 específicamente de este artículo le corresponde planificar, construir y mantener la vialidad Urbana. Además, se promulgan una serie de numerales respecto a otros servicios públicos, mantenimiento de casco urbano y rural pero solo hemos señalado o concerniente, se determina además en el numeral 6 la planificación, regulación y control de tránsito.

Aquí se otorga justamente las facultades de descentralización, antes el gobierno central tenía en su mayoría dichas competencias, con ello se intenta que los mismos municipios tengan a su disposición autogenerar recursos y trabajar en conjunto con Gobierno Central para el mantenimiento, construcción y planificación de la vialidad urbana, además las competencias para planificar y regular el control de tránsito, ante ello es válido el argumento respecto a formación de agentes de tránsito, además de su escaso tiempo en formación, incluir componentes académicos de Derecho, que son esenciales para su preparación y competencia adecuada del personal.

*Art. 314.- El Estado será responsable de la provisión de los servicios públicos de agua potable y de riego, saneamiento, energía eléctrica, telecomunicaciones, vialidad, infraestructuras portuarias y aeroportuarias, y los demás que determine la ley*

*El Estado garantizará que los servicios públicos y su provisión respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad. El Estado dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos, y establecerá su control y regulación.*

El Estado con este artículo toma la responsabilidad de provisión de diversos servicios incluidos en el campo estratégico, entre ellos el de vialidad, para lo cual su prestación se sustenta en varios principios, entre ellos los que intrínsecamente corresponden al referente caso de estudio son obligatoriedad, eficiencia, responsabilidad y calidad.

Justamente una de las partes criticadas en nuestro trabajo y que poca atención se le presta es el estado de las vías, justamente conforma uno de los factores que pueden afectar a la seguridad vial, como ya lo mencionamos con anterioridad, vías en buen estado y señalética adecuada pueden disminuir siniestros de tránsito y contribuir a Seguridad Vial anhelada.

*Art. 359.- El sistema nacional de salud comprenderá las instituciones, programas, políticas, recursos, acciones y actores en salud; abarcará todas las dimensiones del derecho a la salud; garantizará la promoción, prevención, recuperación y rehabilitación en todos los niveles; y propiciará la participación ciudadana y el control social.*

También se ha transcrito este artículo ya que, entre las propuestas de este trabajo de investigación, se propone una campaña global, magna en todo el contexto de la palabra que integre los distintos sectores que se ven inmersos

en tránsito, entre ellos justamente la salud que como vemos en la Constitución también se direccionan programas de salud.

*Art. 415.- El Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados adoptarán políticas integrales y participativas de ordenamiento territorial urbano y de uso del suelo, que permitan regular el crecimiento urbano, el manejo de la fauna urbana e incentiven el establecimiento de zonas verdes. Los gobiernos autónomos descentralizados desarrollarán programas de uso racional del agua, y de reducción reciclaje y tratamiento adecuado de desechos sólidos y líquidos. Se incentivará y facilitará el transporte terrestre no motorizado, en especial mediante el establecimiento de ciclo vías.*

Se insiste nuevamente a los Gobiernos Autónomos Descentralizados a desarrollar programas, políticas integrales de ordenamiento territorial y uso de suelo, algo característico en este artículo es que se incentivará y facilitará el transporte terrestre no motorizado, en especial se nombra aquí establecimiento de ciclo vías.

Para este caso podemos notar si un esfuerzo como hay que reconocerlo de algunos municipios, entre ellos Quito y Loja como pioneros, pero también hacer notar que falta mucho, las ciclo vías muchas veces mal asignadas, sin el espacio adecuado, sin saber donde comienzan o terminan son muchos de los cuestionamientos.

Cabe recalcar también que, si falta también mucha cultura en cuanto a medios de transporte cero contaminaciones en estas casi bicicletas, podemos constatar que ninguno de los agentes que intervienen en esta actividad cumplen correctamente lo que deberían.

Por un lado, el gobierno central implementar campañas masivas de importancia de bicicletas como medio de transporte e incluso con beneficios



para el ambiente y la salud. Los ciclistas, con las seguridades que deberían llevar a usar este medio de transporte, hablamos de casco, rodilleras, guantes, luces reflectivas, para nombrar los mas importantes y por último a los conductores de vehículos motorizados de darles también la importancia y respeto debido a os ciclistas.

#### **4.3.2. Código Orgánico Integral Penal.**

*Art. 27.- Culpa. - Actúa con culpa la persona que infringe el deber objetivo de cuidado, que personalmente le corresponde, produciendo un resultado dañoso. Esta conducta es punible cuando se encuentra tipificada como infracción en este código.*

De aquí nace prácticamente nuestra investigación, con este artículo, tenemos el sustento legal correspondiente para aseverar que en los delitos y contravenciones culposas se infringe el deber objetivo de cuidado, y que justamente la conducta es punible cuando se encuentra tipificado como infracción.

El deber objetivo de cuidado como ya lo definimos en el primer capítulo se enmarca en aquellas medidas, reglas o protocolos preventivos a tomarse en cuenta con el objetivo de pre cautelar ciertos bienes jurídicos como la vida, integridad física y seguridad de quienes intervienen en el tránsito.

*Art. 145.- Homicidio culposo. - La persona que, por culpa mate a otra, será sancionada con pena privativa de libertad de tres a cinco años.*

*Con la misma pena será sancionado el funcionario público que, inobservando el deber objetivo de cuidado, haya otorgado permisos, licencias o autorizaciones para la construcción de obras civiles que hubieren perecido, y que como consecuencia de ello se haya ocasionado la muerte de una o*

más personas.

*Art. 146.- Homicidio culposo por mala práctica profesional. - La persona que, al infringir un deber objetivo de cuidado, en el ejercicio o práctica de su profesión, ocasione la muerte de otra, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años.*

*El proceso de habilitación para volver a ejercer la profesión, luego de cumplida la pena, será determinado por la ley.*

Estos artículos, se inclinan mucho más al campo de la medicina y a ingenieros civiles, justamente la mala práctica médica que por este aspecto del deber objetivo de cuidado tanta crítica tuvo al momento de su promulgación, si bien es cierto y ya están derogados parcialmente es importante visualizar la visión única de la norma.

¿Por qué no debe cumplirse también la observancia del deber objetivo de cuidado en Agentes de tránsito? Se determina una incongruencia jurídica, considero debería existir igualdad y obligaciones para todos.

*Art. 152.- Lesiones. - La persona que lesione a otra será sancionada de acuerdo con las siguientes reglas:*

- 1. daño, enfermedad o incapacidad de cuatro a ocho días, será sancionada con pena privativa de libertad de treinta a sesenta días.*
- 2. Si produce a la víctima un daño, incapacidad o enfermedad de nueve a treinta días, será sancionada con pena privativa de libertad de dos meses a un año.*
- 3. Si produce a la víctima un daño, incapacidad o enfermedad de treinta y uno a noventa días, será sancionado con pena privativa de libertad de 1 a 3 años.*
- 4. Si produce a la víctima una grave enfermedad o una disminución de sus facultades físicas o mentales o una incapacidad o enfermedad, que, no siendo permanente, supere los noventa días, será sancionada con pena privativa de libertad de tres a cinco años.*
- 5. Si produce a la víctima enajenación mental, pérdida de un sentido o de la facultad del habla, inutilidad para el trabajo, incapacidad permanente, pérdida o inutilización de algún órgano o alguna grave enfermedad transmisible e incurable, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a siete años.*

*Si la lesión se produce durante concentraciones masivas, tumulto,*

*conmoción popular, evento deportivo o calamidad pública, será sancionada con el máximo de la pena privativa de libertad prevista para cada caso, aumentada en un tercio.*

*La lesión causada por infringir un deber objetivo de cuidado, en cualquiera de los casos anteriores, será sancionada con pena privativa de libertad de un cuarto de la pena mínima prevista en cada caso.*

*Para la determinación de la infracción del deber objetivo de cuidado se considerará lo previsto en el artículo 146.*

*No serán punibles las lesiones derivadas de acciones terapéuticas ejecutadas por profesionales de la salud en cumplimiento del principio de necesidad que precautele la salud del paciente.*

Aquí se determinan sanciones proporcionalmente acorde al tiempo de incapacidad causado por supuestas lesiones en la persona agraviada, estas sanciones van desde 4 días hasta 7 años de pena privativa de libertad, interviene también en un extracto del artículo la frase “Para la determinación de la infracción del deber objetivo de cuidado se considerará lo previsto en el artículo 146” dando una expectativa de que en el artículo mencionado se determina un manual o explicación de cómo se manifiesta el deber objetivo de cuidado o como se lo evalúa, pero no es así.

#### **4.3.2.1. Contravenciones de tránsito.**

Las contravenciones de tránsito que son principal materia de estudio en este trabajo de investigación se detallan en la sección tercera del Código Orgánico Integral Penal, antes de iniciar con la clasificación principal de contravenciones en primera segunda y tercera clase se despliegan 3 artículos que aparentemente implican un grave impacto a los bienes jurídicos protegidos y se determina sanciones por separado.

Empezamos con el Art.- 383 que hace referencia a la conducción del vehículo con llantas en mal estado, a aquella persona que conduzca el vehículo con

llantas lisas o en mal estado se le sancionará con pena privativa de libertad de cinco a quince días y se le disminuirá cinco puntos en la licencia de conducir. En caso de ser transporte público la pena será mayor, exactamente el doble de la prevista, además se dispone retener el vehículo hasta superar la causa de la infracción, por ello se entiende hasta que se cambien o reemplacen las llantas del vehículo.

Continuamos con el Art.- 384 que hace referencia a la conducción del vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes psicotrópicas o preparados que lo contengan, a esta persona se le sancionará con reducción de quince puntos de su licencia de conducir y treinta días de privación de libertad, además como supuesta medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas.

Y como último artículo tenemos al Art.- 385 Conducción del vehículo en estado de embriaguez, para ello se elabora un rango en el que varía la sanción según el porcentaje de alcohol detectado en la sangre, aplicando multas desde un salario básico unificada, pérdida de cinco puntos en la licencia de conducir y cinco días de privación de libertad en la escala más baja siendo el nivel de alcohol de 0,3 a 0,8 gramos por litro de sangre.

Las sanciones más altas en este artículo van hasta multa de tres salarios básicos unificados, suspensión de la licencia de conducir por sesenta días y treinta días de pena privativa de libertad.

Para el caso de conductores de vehículo de transporte público liviano o pesado, comercial o de carga, la tolerancia al consumo de cualquier sustancia estupefaciente, psicotrópica o preparado que lo contenga es cero y un nivel de alcohol de 0,1 gramos por cada litro de sangre al exceder dichos niveles la sanción será, pérdida de treinta puntos en su licencia de conducir y pena privativa de libertad de noventa días.

Para el mejor estudio del contenido he indagado rasgos conceptuales de ciertos términos que constan en el párrafo anterior:

**Negligencia:** Omisión de la diligencia o cuidado que debe ponerse en los negocios, en las relaciones con las personas y en el manejo o custodia de las cosas. Dejadez. Abandono. Desidia. Falta de aplicación. Falta de atención. Olvido de Ordenes o precauciones.

**Imprudencia:** Genéricamente, la falta de prudencia, de precaución. Omisión de la diligencia debida. Defecto de advertencia previsión en alguna cosa; punible e inexcusable negligencia por olvido de las precauciones que la prudencia vulgar aconseja, la cual conduce a ejecutar hechos que, a mediar malicia en el autor, serian delitos. Omisión de las precauciones extremas, como consecuencia de la confianza y habitualidad que crea el desempeño de una actividad.

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

Inobservancia de la Ley: falta de atención, obediencia o precaución a los diversos cuerpos normativos.

Todos estos términos están ligados, en algunos casos, en el lenguaje común se los podría considerar inclusive como sinónimos, pero en si tienen leves rasgos característicos que los hacen ser parte de contravenciones leves de tránsito,

La negligencia por su parte hace referencia a cierta evasión de protocolos, procedimientos que se debían tomar en cuenta previo la realización del acto principal, la imprudencia se puede definir como un exceso de confianza, considerar que un hecho o acto realizado a pesar de saber que puede causar peligro se lo realiza pensando en que no va a suceder nada, impericia se relaciona directamente con falta de conocimiento, no se encuentra el agente completamente preparado para realizar una actividad y por último la inobservancia de la ley es la falta de atención, precaución o determinación con que deben considerarse las diversas normas instauradas.

En la actualidad las contravenciones van desde primera clase hasta séptima, teniendo como diferencia principal el grado de peligro que corre un bien jurídico protegido y lógicamente la sanción que se asigna al no cumplir la norma, siendo las de primera clase las más graves y bajando nivel hasta llegar a las de séptima, detallaremos ciertas características principales de cada una.

*Art. 383.- Conducción de vehículo con llantas en mal estado. - La persona que conduzca un vehículo cuyas llantas se encuentren lisas o en mal estado, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a quince días y disminución de cinco puntos en la licencia de conducir.*

*En caso de transporte público, la pena será el doble de la prevista en el inciso anterior. Además, se retendrá el vehículo hasta superar la causa de la infracción.*

El objetivo del artículo es bueno, pues se pretende con ello pre cautelar la seguridad de quienes se movilizan por nuestras carreteras, las llantas deben estar en buen estado para evitar que se susciten accidentes de tránsito, pues una llanta muy desgastada no posee el mismo agarre que una nueva y esto podría causar que no tenga el mismo efecto de frenado que cuando están nuevas.

Las huellas o impronta de la llanta son un método para determinar su estado, pero permite a los Agentes de tránsito que son quienes llevan a su cargo el control y verificación en estas situaciones, emitir bajo su crítica y criterio multas a diestra y siniestra para quienes supuestamente tienen sus llantas en mal estado., pudiendo llevar inclusive a prisión al conductor.

*Art. 384.- Conducción de vehículo bajo efecto de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan. - La persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, será sancionada con reducción de quince puntos de su licencia de conducir y treinta días de privación de libertad; además como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas.*

Se determina una sanción a quien conduzca bajo los efectos de sustancias psicotrópicas o estupefacientes, pero aquí tenemos una colisión de norma al enfrentar por un lado a la responsabilidad que deben tener los conductores de estar siempre atentos y con todos sus sentidos a punto para no causar

accidentes, justamente estas sustancias atentan a ese deber objetivo de cuidado que deben tener los conductores pero por que la prisión si aún no se ha atentado con contra ningún bien jurídico ¿Dónde quedan los derechos de aquellas personas que adolecen de una dependencia de esas sustancias?

¿No se supone que aquellas personas por mandato constitucional merecen un cuidado y tratamiento adecuado?

Es aquí donde en su mayoría existe una triple sanción inclusive sin aun haber vulnerado o atentado contra un bien jurídico ya tienen las autoridades la potestad y facultad de multar y sancionar porque la ley lo prevé.

*Art. 385.- Conducción de vehículo en estado de embriaguez. - La persona que conduzca un vehículo en estado de embriaguez, será sancionada de acuerdo con la siguiente escala:*

- 1. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es de 0,3 a 0,8 gramos, se aplicará multa de un salario básico unificado del trabajador en general, pérdida de cinco puntos en su licencia de conducir y cinco días de privación de libertad.*
- 2. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es mayor de 0,8 hasta 1,2 gramos, se aplicará multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general, pérdida de diez puntos en su licencia de conducir y quince días de privación de libertad.*
- 3. Si el nivel de alcohol por litro de sangre supera 1,2 gramos, se aplicará multa de tres salarios básicos unificados del trabajador en general, la suspensión de la licencia por sesenta días y treinta días de privación de libertad.*

Para las o los conductores de vehículos de transporte público liviano o pesado, comercial o de carga, la tolerancia al consumo de cualquier sustancia estupefaciente, psicotrópica o preparado que las contengan es cero, y un nivel máximo de alcohol de 0,1 gramos por cada litro de sangre.



En caso de exceder dicho límite, la sanción para el responsable será, pérdida de treinta puntos en su licencia de conducir y pena privativa de libertad de noventa días.

Además, en todos estos casos, como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas.

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

*Art. 387.- Contravenciones de tránsito de segunda clase. - Serán sancionados con multa del cincuenta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de nueve puntos en el registro de su licencia de conducir.*

*Art. 388.- Contravenciones de tránsito de tercera clase. - Serán sancionados con multa equivalente al cuarenta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de siete puntos cinco puntos en su licencia de conducir.*

*A las o los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa*

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

*Art. 390.- Contravenciones de tránsito de quinta clase. - Será sancionado con multa equivalente al quince por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de cuatro puntos cinco puntos en su licencia de conducir.*

*A las o los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa.*

*Art. 391.- Contravenciones de tránsito de sexta clase. - Será sancionado con multa equivalente al diez por ciento de un salario básico unificado del trabajador general y reducción de tres puntos en su licencia de conducir.*

*A las y los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa.*

*Art. 392.- Contravenciones de tránsito de séptima clase. - Será sancionado con multa equivalente al cinco por ciento de un salario básico unificado del trabajador general y reducción de uno punto cinco puntos en su licencia de conducir.*

*A las y los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa.*

La persona citada podrá impugnar la boleta de tránsito, dentro del término de tres días contados a partir de la citación, para lo cual el impugnante presentará la copia de la boleta de citación ante la o el juzgador de contravenciones de tránsito, quien juzgará sumariamente en una sola audiencia convocada para el efecto en donde se le dará a la o al infractor el legítimo derecho a la defensa.

Las boletas de citación que no sean impugnadas dentro del término de tres días se entenderán aceptadas voluntariamente y el valor de las multas será cancelada en las oficinas de recaudaciones de los GAD regionales, municipales y metropolitanos de la circunscripción territorial, de los organismos de tránsito o en cualquiera de las instituciones financieras autorizadas para tales cobros, dentro del plazo de diez días siguientes a la emisión de la boleta.

La boleta de citación constituirá título de crédito para dichos cobros, no necesitando para el efecto sentencia judicial.

La aceptación voluntaria del cometimiento de la infracción no le eximirá de la pérdida de los puntos de la licencia de conducir.

### **4.3.3. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial.**

*Art. 4.- Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, en su propia lengua y ámbito cultural. Para el efecto, el Ministerio del Sector de la Educación en coordinación con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, desarrollarán los programas educativos en temas relacionados con la prevención y seguridad vial, principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización considerando la realidad lingüística de las comunidades, pueblos y nacionalidades, el uso de las vías públicas, de los medios de transporte terrestre y dispondrán su implementación obligatoria en todos los establecimientos de educación, públicos y privados del país.*

*Art. 29.- Son funciones y atribuciones del Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial las siguientes:*

*17. Promover y mantener campañas masivas de educación, concienciación, prevención y capacitación en temas relacionados con la movilidad, tránsito, seguridad vial y medio ambiente y, editar y supervisar las publicaciones oficiales relacionadas con el sector;*

*Art. 88.- En materia de tránsito y seguridad vial, la presente Ley tiene por objetivo, entre otros, los siguientes:*

*b) La prevención, reducción sistemática y sostenida de los accidentes de tránsito y sus consecuencias, mortalidad y morbilidad; así como aumentar los niveles de percepción del riesgo en los conductores y usuarios viales;*

*Art. 186.- El Ministerio de Educación, conjuntamente con el Director Ejecutivo de la Comisión Nacional y en coordinación con la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial, en el ámbito de sus competencias, diseñarán y autorizarán los planes y programas educativos para estudiantes, peatones, conductores, instructores viales y demás actores relacionados con la educación, prevención, tránsito y seguridad vial.*

*Art. 196.- El Director Ejecutivo de la Comisión Nacional y los Directores de las Comisiones Provinciales, serán los encargados de elaborar y supervisar los planes, programas, proyectos y campañas de prevención, educación y seguridad vial, la realización de estudios, formulación de soluciones y ejecución de acciones para la reducción de la accidentabilidad, con base en los factores y causas de incidencia.*

La legislación es muy clara, hace referencia a lo que se ha tratado durante el trabajo de investigación, justamente focalizar y masificar medidas de prevención, se establece inclusive las competencias de las diversas autoridades, entre ellas Director de la comisión nacional de tránsito, Ministerio de educación y el Estado en general como garante principal de educación y concientización vial, se determina el trabajo conjunto de dichas entidades todo ello con el afán de garantizar la seguridad vial y reducir notablemente los índices de accidentes.

Es penoso recalcarlo, pero lastimosamente para redactar legislación, Ecuador está entre os mejores, pero queda en evidencia que en tránsito todo ello termina en letra muerta, además las medidas están dispersas y poseen escasa claridad, como hacía la analogía mi abuelo Dr. Edgar Espinosa, los problemas que tiene en tránsito nuestro país son como el cáncer y la legislación que se prevé para ello son simplemente aspirinas o calmantes para su dolor.

#### **4.4. Derecho comparado**

##### **4.4.1. Deber objetivo de cuidado.**

###### **4.4.1.1. Código Penal Colombiano.**

*Artículo 23. Culpa. La conducta es culposa cuando el resultado típico es producto de la infracción al deber objetivo de cuidado y el agente debió haberlo previsto por ser previsible, o habiéndolo previsto, confió en poder evitarlo.*

Este artículo es muy parecido al de nuestra legislación, justamente emite un concepto de culpa, y que aquí se infringe el deber objetivo de cuidado.

##### **4.4.2. Contravenciones de tránsito.**

###### **4.4.2.1. Legislación de tránsito Colombia.**

*Artículo 150. Examen. Las autoridades de tránsito podrán solicitar a todo conductor de vehículo automotor la práctica de examen de embriaguez, que permita determinar si se encuentra bajo efectos producidos por el alcohol o las drogas, o sustancias estupefacientes, alucinógenas o hipnóticas.*

Las autoridades de tránsito podrán contratar con clínicas u hospitales la práctica de las pruebas de que trata este artículo, para verificar el estado de aptitud de los conductores.

*Artículo 151. Suspensión de licencia. Quien cause lesiones u homicidios en accidente de tránsito y se demuestre que actuó bajo cualquiera de los estados de embriaguez de que trata este código, o que injustificadamente abandone el lugar de los hechos, a más de las sanciones previstas en el Código Penal, se hará acreedor a la suspensión de su licencia por el término de cinco (5) años.*

*Artículo 152. Modificado por la Ley 1696 de 2013, artículo 5°. Sanciones y grados de alcoholemia. Si hecha la prueba, se establece que el conductor se encuentra en alguno de los siguientes grados de alcoholemia, incurrirá en las sanciones respectivas, según el nivel de reincidencia correspondiente de conformidad con lo indicado a continuación para cada evento:*

*1. Grado cero de alcoholemia, entre 20 y 39 mg de etanol/100 ml de sangre total,*

*2. Primer grado de embriaguez, entre 40 y 99 mg de etanol/100 ml de sangre total, se impondrá:*

*.*

*3. Segundo grado de embriaguez, entre 100 y 149 mg de etanol/100 ml de sangre total, se impondrá:*

*4. Tercer grado de embriaguez, desde 150 mg de etanol/100 ml de sangre total en adelante, se impondrá:*

Parágrafo 1°. Si el conductor reincide en un grado de alcoholemia distinto a aquel en el que fue sorprendido la última vez, se le aplicarán las sanciones del grado en el que sea hallado.

Para determinar el orden de reincidencia que corresponda, será considerado el número de ocasiones en que haya sido sancionado con antelación, por conducir bajo el influjo de alcohol en cualquiera de los grados previstos en este artículo.

Parágrafo 2°. En todos los casos enunciados, la autoridad de tránsito o quien haga sus veces, al momento de realizar la orden de comparendo procederá a realizar la retención preventiva de la licencia de conducción que se mantendrá hasta tanto quede en firme el acto administrativo que decide sobre la responsabilidad contravencional. La retención deberá registrarse de manera inmediata en el RUNT. (Nota: Parágrafo declarado exequible por la Corte Constitucional en la Sentencia C-633 de 2014).

Parágrafo 3°. Al conductor del vehículo automotor que pese a ser requerido por las autoridades de tránsito, con plenitud de garantías, no permita la realización de las pruebas físicas o clínicas a que se refiere la presente ley o se dé a la fuga, se le cancelará la licencia, se le impondrá multa correspondiente a mil cuatrocientos cuarenta (1.440) salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv) y procederá la inmovilización del vehículo por veinte (20) días hábiles. (Nota: Parágrafo declarado exequible por la Corte Constitucional en la Sentencia C-633 de 2014. Providencia confirmada en la Sentencia C-959 de 2014.)

Parágrafo 4°. En el evento en que la alcoholemia sea igual o superior a 20 mg de etanol/100 ml de sangre, se aplicará las sanciones establecidas sin que sea necesario realizar pruebas adicionales para la determinación de la presencia de otras sustancias psicoactivas.

Parágrafo 5°. Para los conductores que incurran en las faltas previstas en el presente artículo no existirá la reducción de multas de la que trata el artículo 136 de la Ley 769 de 2002.

#### **4.4.2.1.1. Actitud de los Agentes de Tránsito.**

Parágrafo 4°. La facultad de Autoridad de Tránsito otorgada a los cuerpos especializados de la Policía Nacional se ejercerá como una competencia a prevención.

Artículo 7°. Cumplimiento régimen normativo. Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.

#### **4.4.3. Acciones de prevención.**

##### **4.4.3.1. Legislación de Tránsito Republica Dominicana.**

Artículo 47.- Permiso y licencia de conducir por puntos. El sistema de puntos,



que será reglamentado por la Junta Directiva de Tránsito y Transporte Terrestre, consiste en otorgar un crédito de puntos al conductor para desarrollar la actividad de conducir vehículos de motor en las vías públicas de forma segura, los cuales se pierden por la comisión de infracciones a la presente Ley y sus reglamentos. Al agotarse los puntos acreditados a un conductor se procederá a la suspensión de su autorización para conducir.

Párrafo I. Crédito inicial de puntos. Consiste en asignar al titular de una autorización administrativa para conducir, un crédito de 12 puntos para poder desarrollar las actividades de conducción.

Párrafo II. Bonificación de puntos. Los conductores que no cometan infracciones y que mantengan la totalidad de sus puntos, al no haber sido sancionados por la comisión de infracciones, recibirán 2 puntos adicionales por los primeros 2 años y 1 punto adicional por el próximo año, hasta un máximo de 15 puntos.

#### **4.4.3.2. Regulaciones Colombianas en referente a formación Agentes de tránsito**

Título que otorga: Técnico Laboral por Competencias en Agente de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial.

Resolución de registro calificado: 09569 de agosto 13 de 2014, de la Secretaría de Educación de Medellín

Duración: 4 Semestres - 200 Horas (600 teóricas y 600 prácticas)

Modalidad: Diurna, Nocturna y Sabatina.

Dirección: Calle 55 # 45-25, Medellín

Correo: [intransitos@gmail.com](mailto:intransitos@gmail.com) [admisiones@intransito.edu.com](mailto:admisiones@intransito.edu.com)

El egresado del programa Técnico laboral por competencias en Agentes de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial, podrá desempeñarse en organismos de tránsito, en organizaciones dedicadas al transporte y en Instituciones de Educación. El egresado del programa será competente para ejercer funciones preventivas, educativas, asistenciales, de control, regulación y seguridad vial, de los diferentes actores de la vía (peatones, conductores y pasajeros); con el fin de intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en todo el territorio colombiano y generar consciencia de la responsabilidad de preservar la vida en las vías.

El egresado de la Técnica en Tránsito y Transporte terrestre estará en capacidad de desempeñarse en las siguientes áreas:

- Agente de Tránsito.
- Asesor en empresas de transporte.
- Asesor en Trámites y Servicios de Tránsito y Transporte.
- Educador en Seguridad Vial.
- Perito de accidentes de tránsito.
- Inspector Vial.

- Asesor para la creación, implementación y seguimiento de Planes Estratégicos de Seguridad Vial.
- Asesor y acompañante a víctimas de accidentes de tránsito.
- Asesoría en Trámites y Servicios de Tránsito y Transporte.

#### **4.4.3.3. Regulación Española en referente a formación de agentes de tránsito.**

Para participar en el curso, los aspirantes deben reunir una serie de requisitos: tener cumplidos 23 años de edad, ser titulares de un permiso de conducción de la clase B en vigor, con al menos tres años de antigüedad y estar en posesión del título de bachiller o de formación profesional de segundo grado. Luego han de superar una prueba de conocimientos y una prueba práctica de la conducción.

El curso como tal consta de dos cualificaciones: una inicial y otra profesional. La primera dura nueve semanas y la segunda, una. A esta última, sólo pasarán los que hayan aprobado la primera. Ambas tendrán lugar en el Centro de Conocimiento Vial que la Dirección General de Tráfico tiene en Móstoles (Madrid).

Una vez finalizado el curso, los funcionarios que lo hayan superado serán propuestos para su nombramiento en un puesto de examinador en comisión de servicios, por un periodo de doce meses, en la unidad que resulte, en

función del orden de prioridad de cada solicitante y de la puntuación que haya obtenido.

Cada funcionario puede aspirar a un puesto en cinco jefaturas como máximo, de las 23 con vacantes, que son: Alicante, Barcelona, Cáceres, Castellón, Ciudad Real, Cuenca, Guipúzcoa, Gerona, Guadalajara, Huesca, Mallorca, Ibiza, Menorca, La Rioja, Las Palmas, Lleida, Madrid, Alcalá de Henares, Navarra, Tarragona, Teruel, Valencia y Zaragoza.

También puede decantarse por un puesto de examinador itinerante en alguna de las cinco áreas que cubren todo el país y en los Servicios Centrales, pero en total no puede marcar más de cinco opciones.

Las áreas son Barcelona (el itinerante dará servicio a toda Cataluña); Toledo (dará servicio a Castilla- La Mancha, Extremadura, Madrid y Canarias); Valencia (dará servicio a la Comunidad Valenciana, Murcia y Baleares); Valladolid (dará servicio a Castilla y León, Asturias y Cantabria) y Zaragoza (dará servicio a Aragón, La Rioja, Navarra y el País Vasco).

Los accidentes viales se cobran la vida de miles de personas a lo largo de un solo año, por este motivo suponen un gran problema y tanto la sociedad como los países deben ponerle solución, ya que aunque originariamente se creyese que los accidentes era algo inevitable, lo cierto es que en cierta medida pueden ser controlados y evitados a través de la prevención vial.

“Los factores involucrados en un accidente de tráfico son: factor humano, mecánico y del entorno. Por este motivo dentro de la prevención vial

encontramos los cinturones de seguridad, los sistemas de retención infantil, mejoras en los componentes de neumáticos, chasis, el asfalto, la señalización en las carreteras.

Todos estos factores sumados a las investigaciones y estudios elaborados sobre esta materia han permitido abordar el fenómeno de los accidentes de tráfico y conseguir que año tras año se reduzcan los accidentes.”<sup>32</sup>

“Aunque los accidentes descienden a lo largo de los años, teniendo cifras muy inferiores a las cotejadas hace una década, lo cierto es que también es necesario extremar las medidas de prevención vial a través de la educación ya que el factor humano está presente en los accidentes. La formación en Seguridad Vial ha hecho posible que durante estos años los accidentes de tráfico descendiesen considerablemente y es el camino que se debe seguir.”<sup>33</sup>

La formación es un paso importante para la prevención, ya que se pasa del conocimiento a la concienciación. Esto se traduce en que cada uno de nosotros toma consciencia de los riesgos que comporta conducir un vehículo, ser pasajero o caminar por la calzada.

En la prevención intervienen un cumulo de aspectos a considerarse, profesionalización adecuada de agentes de tránsito, rigurosidad en exámenes previo a la obtención de credenciales de conducción, señalética y estado de

---

<sup>32</sup> (Fundación MAPFRE, 2014)Obtenido de <https://www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridad-empresas/actualidad/noticias/prevencion-vial.jsp>

<sup>33</sup> (Fundación MAPFRE, 2014) Obtenido de <https://www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridad-empresas/actualidad/noticias/prevencion-vial.jsp>

vías adecuado, como es de esperarse también el deber objetivo de cuidado en peatones y conductores.

Nuestra legislación entre Código Orgánico Integral Penal, Ley Orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial con su respectivo reglamento ciertas medidas de prevención, pero observamos que no es suficiente tomando en cuenta el desarrollo en esta área por parte de otros países, Republica Dominicana por su parte cuenta con un programa de protección y asistencia vial gratuita en las principales autopistas del país, otorgando una seguridad ineludible a todos los viajeros sin importar el día, la hora ni las condiciones de tiempo, talleres móviles, gomeros móviles, servicio de ambulancia y de grúa son los servicios que se presta de forma gratuita ante cualquier imprevisto.

En Estados Unidos, Canadá y Europa encontramos también un ejemplo de cultura del peatón, estado vial y señalética. Quienes han tenido el gusto de conocer ya sea personalmente o por fotos, la estructura vial de estos países y continentes darán fe del criterio emitido.

Como prever multar y sancionar al conductor si no en todos los escenarios es el culpable, comprender los demás componentes que intervienen en la seguridad vial y enfatizar la prevención sería el criterio lógico e ideal para salvaguardar la integridad y los derechos de quienes intervienen como actores al transportarse libremente por las vías de nuestro país.

## **5. MATERIALES Y MÉTODOS.**

Durante la elaboración de mi tesis he utilizado diversos métodos y materiales proporcionados por la investigación científica, los cuales fueron adoptados en base a cada requerimiento desde la formulación del problema hasta el análisis de datos y conclusiones del caso.

A continuación, me permito desglosar los distintos métodos y materiales utilizados en el proceso de la presente investigación.

### **5.1. Materiales.**

La presente investigación de carácter jurídico se ha sustentado en base a fuentes bibliográficas y de campo, utilicé fundamentalmente textos y publicaciones orientados a materia constitucional, penal, procesal específicamente en el área de tránsito.

El uso de las diversas herramientas se dio constantemente y a medida de las exigencias del esquema y calendario trazado, cabe destacar que la revisión de literatura que he enfocado, engloba 4 aspectos principales: marco conceptual, doctrinario, jurídico y de derecho comparado.

En el marco conceptual que tiene también ciertos rasgos históricos, he utilizado diccionarios, enciclopedias jurídicas y publicaciones que me permitieron conceptualizar, entender y también explicar los términos utilizados durante la investigación.

Para el desarrollo del marco doctrinario he utilizado libros y revistas de distinguidos especialistas y estudiosos del ámbito Penal.

Al referirme al marco jurídico he tomado los diversos cuerpos normativos nacionales principalmente nuestra constitución, Código Orgánico Integral Penal, Código Orgánico de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial junto a su respectivo reglamento.

Sustentando el derecho comparado he tomado la legislación pertinente a la materia que concierne de otros países, entre ellos, Colombia, España, Republica dominicana y Perú.

Diversas bibliotecas de la ciudad, repositorios familiares y personales y por supuesto la internet han sido fuentes valiosas para poder ubicar y desarrollar los materiales y recursos bibliográficos indicados.

## **5.2. Métodos.**

Para el desarrollo del presente trabajo de investigación apliqué diversos métodos y técnicas de investigación jurídica, con ello fue posible obtener con sagacidad e ilustrar organizadamente los conocimientos adquiridos, permitiendo de esta manera dar cumplimiento fiel a los objetivos propuestos dentro del proyecto de investigación.

**Método Inductivo.** - Este método se lo aplica en base a la inobservancia del deber objetivo de cuidado en las infracciones de tránsito, como resultado de la dispersión de normas sobre la prevención.

**Método Deductivo.** – Se lo pone en práctica partiendo de la generalidad en la legislación comparada para determinar que la legislación ecuatoriana no da la atención e importancia adecuada al deber objetivo de cuidado y prevención en materia de tránsito.



**Método de Análisis.** - Se descompone en categorías y subcategorías todos los conceptos y definiciones que tengan relación con el deber objetivo de cuidado y los diversos campos que intervienen en seguridad vial.

**Método de Síntesis.** - Permite agrupar todos los elementos objetivos y subjetivos que tenga relación con la categoría jurídica del deber objetivo de cuidado.

**Método exegetico.** - Ayuda en el estudio de las normas jurídicas artículo por artículo, dentro de éstos, palabra por palabra, desarrollarlo, describirlo y encontrar el significado que le dio el legislador.

**Método Comparativo.** - Este método es parte trascendental del trabajo de investigación. Este método sirve para verificar que dicen otras legislaciones o cómo actúan otros países en referencia al tema.

### **5.3. Técnicas.**

Resulta trascendental el uso de ciertas técnicas u herramientas que presenten un contacto directo a la realidad investigada, evidenciando y permitiendo con ello emitir conclusiones directas en base a la experticia de los profesionales que compartieron sus criterios y examinando de cerca el objeto de estudio.

#### **5.3.1. Entrevista.**

Mediante esta técnica pude obtener criterios de distinguidos especialistas de la ciudad, Un Juez de tránsito con experiencia y un Abogado en libre ejercicio de alta prestancia y formación esclarecieron y aportaron ampliamente al proceso de investigación, la posibilidad de extenderse en un comentario y

entregar minuciosamente características del tema abordado, fue lo que se logró gracias al dialogo directo con dichos profesionales.

#### **5.4 Encuesta.**

Al utilizar esta técnica fue posible extender preguntas concretas y estratégicas a una muestra de los abogados especialistas en la materia de estudio, un total de 30 profesionales con conocimientos en el área de tránsito fue el campo determinado, con esta herramienta nos fue posible evidenciar la diversidad de criterios y respuestas al proyecto planteado, cual es la voz de los diversos abogados, ya sean en libre ejercicio, funcionarios judiciales o abogados de instituciones públicas. En ello fue posible cuantificar el nivel de asertividad que se tuvo al plantear la problemática e hipótesis.

#### **Población.**

La investigación se realizó en puntos estratégicos, Unidad Judicial Penal de Loja, Procuraduría Sindica del Ilustre Municipio de Loja, Defensoría Pública y diversos consultorios jurídicos de prestigio de la localidad., se aplicó un total de dos entrevistas y treinta encuestas.

## 6. RESULTADOS

### 6.1. Análisis e interpretación de los resultados de las encuestas.

Cumpliendo lo planteado en mi proyecto de tesis y de la misma manera como he indicado en el apartado de población en el numeral que antecede, se realizó un total de treinta encuestas, distribuidas en sectores estratégicos de la ciudad, esto es Unidad Judicial Penal de Loja, Procuraduría Sindica del Ilustre Municipio de Loja, Defensoría Pública y diversos consultorios jurídicos prestigiosos de la localidad.

Con ello se logró obtener información veraz, criterios de gran relevancia y representatividad, tomando en cuenta que el área enfocada y el objetivo era justamente llegar a los actores principales, quienes se encuentran inmiscuidos directamente, aquellos que conocen a fondo, de primera mano la problemática planteada.

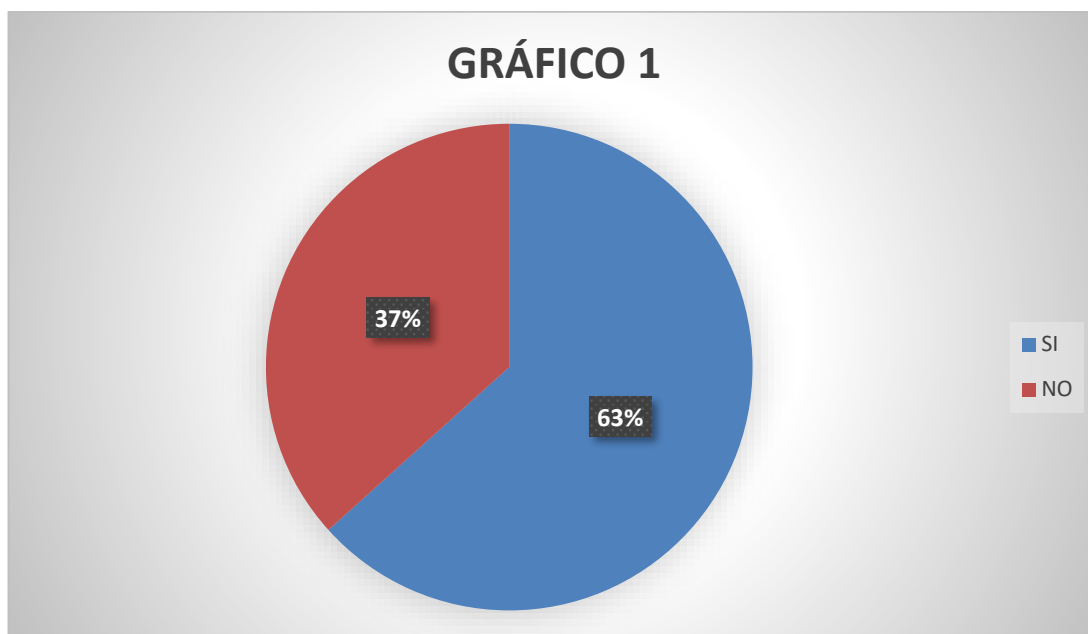
#### **PREGUNTA 1**

- 1. ¿Considera usted que en las contravenciones de tránsito las medidas legales aplicadas a quien infringe la norma son en su mayoría castigadoras? Justifique su respuesta.**

<b>CUADRO 1</b>		
<b>INDICADORES</b>	<b>FRECUENCIA</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>SI</b>	19	63,33%
<b>NO</b>	11	36,67%
<b>TOTAL</b>	30	100%

**Fuente:** Profesionales del Derecho de la Unidad Judicial Penal de Loja, Procuraduría Sindica del Ilustre Municipio de Loja, Defensoría Pública y diversos consultorios jurídicos prestigiosos de la localidad.

**Autor:** Pedro Xavier Valdivieso Espinosa.



***INTERPRETACIÓN:***

En relación a la primera pregunta se intenta recoger el criterio de los distintos profesionales del derecho en torno a las contravenciones de tránsito, a que, si consideran que las medidas legales aplicadas a quien infringe la norma son en su mayoría castigadoras, de la totalidad de población encuestada, un porcentaje del 63% que equivale a 19 encuestados respondieron afirmativamente, mientras que un 37% equivalente a 11 de los 30 profesionales encuestados respondieron negativamente.

***ANÁLISIS:***

En virtud de los resultados obtenidos en la pregunta número uno, puedo establecer que existe una diversidad de criterios levemente marcada en torno al tema planteado, esto obedece justamente a la convicción legalista o inclinación en las diversas ramas de la filosofía del derecho, existieron quienes

manifestaron en su criterio que no porque cuando la persona infringe la norma debe ser castigada, que si estas sanciones fueran menores existirían más personas que cometan contravenciones, que la normativa y sanciones son proporcionales a la contravención. A pesar de estos criterios que ocupan un porcentaje considerable, tenemos con mayoría quienes piensan que en efecto las medidas aplicadas a quienes infringe la norma son castigadoras, pues concuerdan con mi planteamiento al considerar que existen otro tipo de medidas como trabajo comunitario, multas o rebaja de puntos en la licencia de conducir, sin embargo, lo que se aplica en nuestro país es una triple sanción.

Para sustentar esta aseveración me permito citar algunos de los criterios de los profesionales encuestados:

***Respuestas afirmativas:***

- Se genera un castigo que a mi criterio no debe traer como consecuencia jurídica la privación de libertad, las penas privativas de libertad son de ultima ratio, se debería agotar medidas como trabajo comunitario.
- Si, el Estado y por consecuencia los GADS a mi criterio no tiene una visión preventiva, lo que ha ocasionado que muchos de sus funcionarios extorsionan a los conductores a cambio de no aplicar la fortaleza de nuestra legislación.

- Aparte de ello no se establecen correctas medidas de prevención o de información para que los contraventores no vuelvan a incurrir en infracciones de tránsito.
- Si, en su mayoría son exageradas, incluso algunas tienen triple sanción.
- Lamentablemente es una ley DRACONIANA, pretende que por la imposición de medio coercitivo los conductores paguen una pena y de esta manera dejen de incurrir en infracciones.
- Se deben considerar medidas menos graves, no privativas de libertad, con ello se reduciría incluso el gasto del estado en los centros carcelarios.

## **PREGUNTA 2**

**2. Siendo la normativa de tránsito excesivamente castigadora y punitiva, ¿Qué alternativas se debería utilizar para la prevención?**

**a) Endurecimiento de penas.**

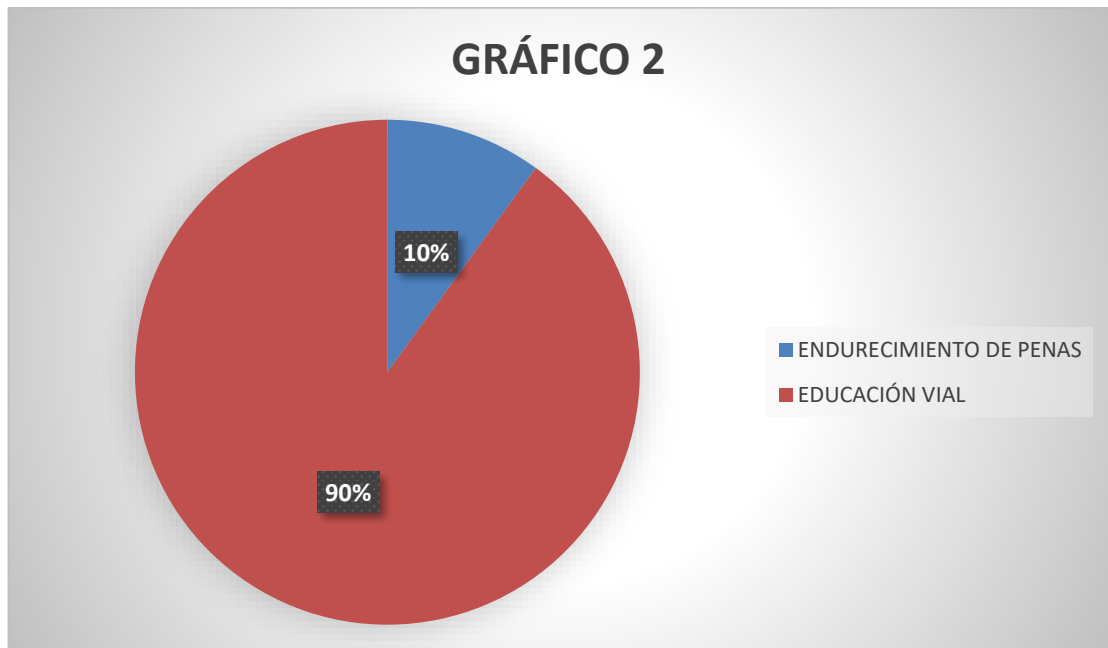
**b) Educación vial.**

<b>CUADRO 2</b>		
<b>INDICADORES</b>	<b>FRECUENCIA</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>a) ENDURECIMIENTO DE PENAS</b>	3	10,00%
<b>b) EDUCACIÓN VIAL</b>	27	90,00%
<b>TOTAL</b>	30	100%

**Fuente:** Profesionales del Derecho de la Unidad Judicial Penal de Loja, Procuraduría Sindica del Ilustre Municipio de Loja, Defensoría Pública y diversos consultorios jurídicos prestigiosos de la localidad.

**Autor:** Pedro Xavier Valdivieso Espinosa.

**GRÁFICO 2**



***INTERPRETACIÓN:***

La presente pregunta tiene como objetivo observar y asimilar cual es el criterio de los profesionales, que alternativa es la más adecuada, el endurecimiento de penas o la educacional, ante ello, el 90 % que corresponde específicamente a 27 de los encuestados ha optado por la educación vial mientras que el 10% restante comprendido en 3 de los 30 encuestados ha respondido que la mejor opción es el endurecimiento de penas.

***ANÁLISIS:***

Los resultados obtenidos destacan una mayoría notable de profesionales que se inclinan por la educación vial antes que una lluvia normativa y endurecimiento de penas, se señala por algunos que incluso nuestras penas ya son duras que sería descabellado proponer una mayor rudeza de la norma.

Se concuerda en la posibilidad de nuevos mecanismos de prevención y educación vial, a pesar de que ya existen es necesario fortalecerlos, llevarlos a otro nivel, un trabajo mancomunado y constante en referencia a educación vial, no es necesario solamente para los choferes profesionales si no para todos, educación focalizada desde temprana edad en centros educativos ya sean estos privados o públicos. Sin necesidad de tener o no licencia, manejar o no, es un tema que inmiscuye a peatones, ciclistas, motociclistas y choferes de los diversos vehículos automotores.

Cito textualmente algunos de los criterios de los encuestados en base a cada pregunta:

***Respuestas afirmativas:***

- La educación vial es la mejor opción, persistir en ello, generando así una cultura de respeto y cumplimiento de las normas de tránsito.
- Una educación vial masiva, mucha gente desconoce de la normativa de tránsito, no se sabe las sanciones de infringir la ley.

***Respuestas negativas:***

- Ya ha existido educación vial y no es suficiente, lo adecuado es el endurecimiento de penas, mientras más dura es la ley menos infracciones van a existir.
- La educación vial es necesaria, pero si las penas no son fuertes nadie les hace caso, aunque sea por miedo se intenta no infringir la norma.



### **PREGUNTA 3**

**3. ¿Cree usted que existe una adecuada profesionalización de los Agentes de Tránsito en nuestro país?**

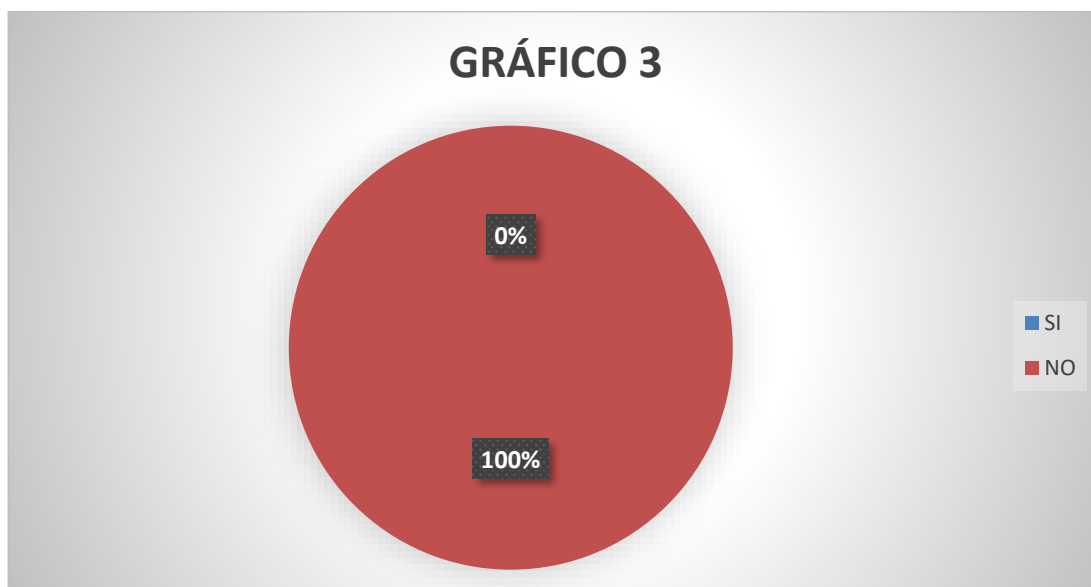
**Si ()**

**No ()**

<b>CUADRO 3</b>		
<b>INDICADORES</b>	<b>FRECUENCIA</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>SI</b>	0	0,00%
<b>NO</b>	30	100,00%
<b>TOTAL</b>	30	100%

**Fuente:** Profesionales del Derecho de la Unidad Judicial Penal de Loja, Procuraduría Sindica del Ilustre Municipio de Loja, Defensoría Pública y diversos consultorios jurídicos prestigiosos de la localidad.

**Autor:** Pedro Xavier Valdivieso Espinosa.



### **INTERPRETACIÓN:**

El objetivo de esta pregunta era obtener el criterio de los distintos profesionales del derecho, en el campo aplicado con un total de 30

encuestados, entre ellos funcionarios de la defensoría pública, jueces de tránsito, abogados del municipio y abogados de trayectoria en libre ejercicio, en su totalidad el 100% correspondiente a 30 de los 30 encuestados consideran que no existe una adecuada profesionalización de los agentes de tránsito en nuestro país.

### **ANÁLISIS:**

Los resultados obtenidos muestran en su totalidad un criterio sobre la profesionalización de los agentes de tránsito, entre los comentarios y respuestas emitidas encontramos que carecen de formación académica jurídica y de trato al ser humano, que el tiempo de Carrera para formar un agente de tránsito es escaso, que deja mucho que decir su ética profesional, poco conocimiento de derechos humanos,

Existe sin duda un criterio deplorable sobre la capacitación, educación y formación que reciben los agentes de tránsito, esto puede obedecer al poco tiempo con el que contaron los GADS capacitarlos, llamar a concursos y ponerlos en funciones.

Adjunto algunos criterios de los profesionales para sustento de ello:

- Carecen de conocimientos en el ámbito jurídico, derechos humanos y as que nada ético-profesional. Su formación en general es muy ligera.

- Escaso profesionalismo, únicamente prestan atención a las coimas o favores a amistades. Aparte de ello su conocimiento jurídico deja mucho que decir.
- En su mayoría existe notable desconocimiento de la ley especialmente derechos humanos y normativa de tránsito, bajo nivel en relaciones humanas.

#### **PREGUNTA 4**

**4. ¿Considera que el estado de las vías y señalética adecuada son un elemento trascendental para una seguridad vial?**

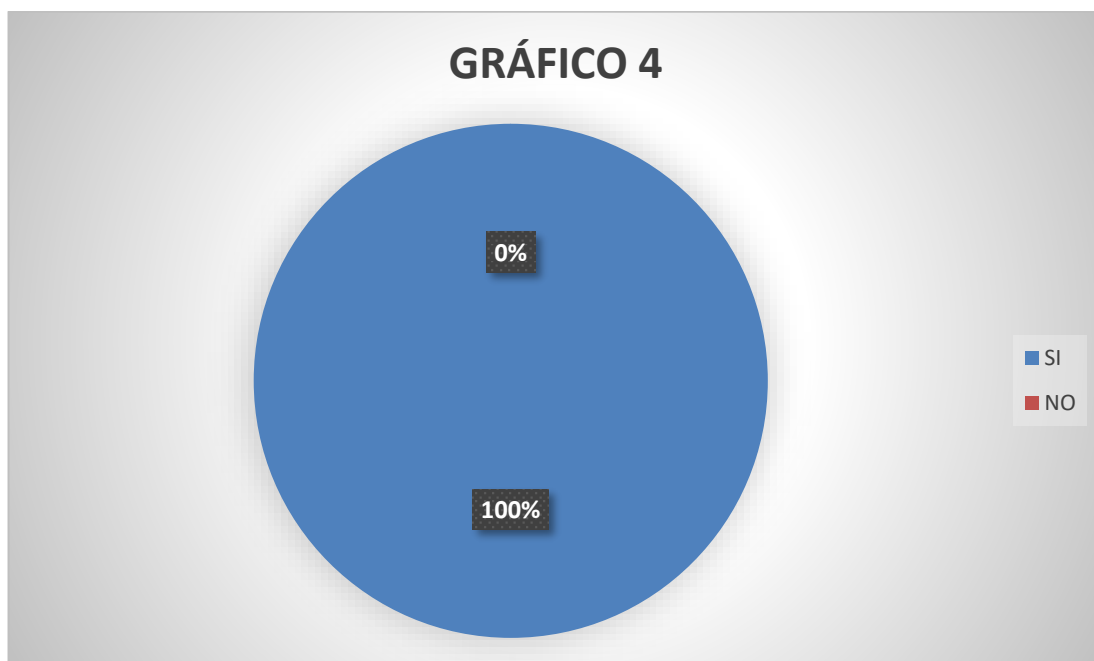
**Si ( )**

**No ( )**

<b>CUADRO 4</b>		
<b>INDICADORES</b>	<b>FRECUENCIA</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>SI</b>	30	100,00%
<b>NO</b>	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	30	100%

**Fuente:** Profesionales del Derecho de la Unidad Judicial Penal de Loja, Procuraduría Sindica del Ilustre Municipio de Loja, Defensoría Pública y diversos consultorios jurídicos prestigiosos de la localidad.

**Autor:** Pedro Xavier Valdivieso Espinosa.



### ***INTERPRETACIÓN***

con esta pregunta se pretende palpar la incidencia que consideran los profesionales del derecho tiene o debe tener el estado de las vías y señalética adecuada para la seguridad vial, ante ello la totalidad 100% que corresponde a 30 de los 30 abogados encuestados, consideran que el estado de las vías y señalética adecuada son un elemento trascendental en la seguridad vial.

### ***ANÁLISIS:***

Una pregunta que aunque parecía muy previsible en cuanto a los resultados, era importante realizarla, así constatamos que todos los profesionales conocen la incidencia del estado de las vías, consideran que es importante la señalización y estado de las vías para llevar a una disminución de accidentes, que además de atender contra la vida de conductores y peatones, el estado de las vías también incide en el estado de los neumáticos y, suspensión,

frenos y reacción en los que conducen dicho automóvil, cuantos casos no se han estudiado respecto a accidentes por falta de señalización, choques por evadir huecos, o simplemente impactos con objetos sin la identificación debida en áreas de construcción.

Sustento a continuación con algunos criterios profesionales:

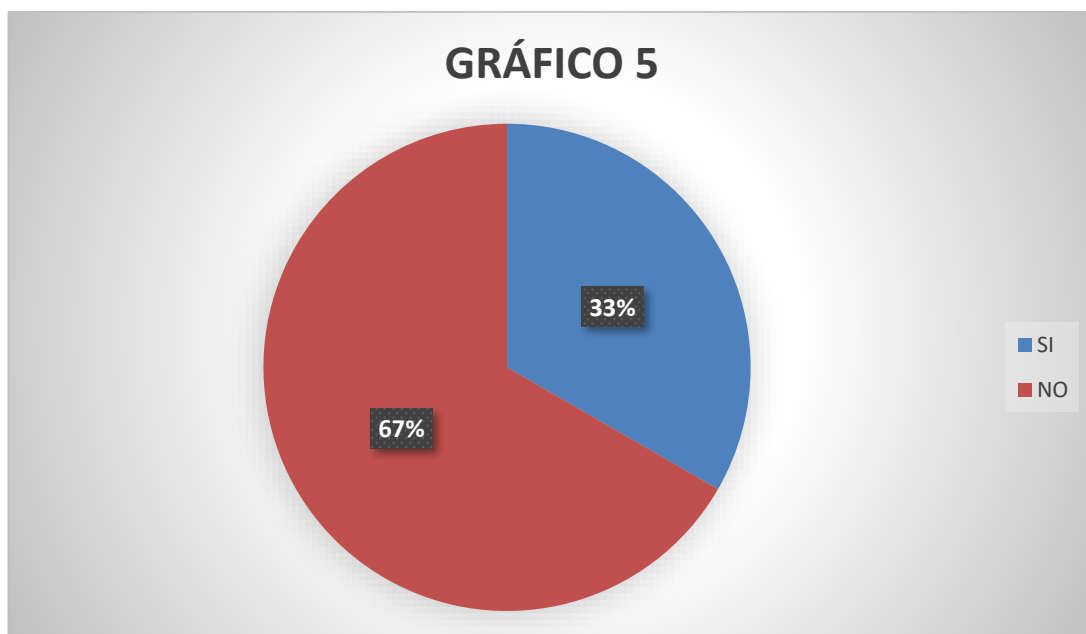
- En todos los circuitos vial, las autoridades, entre ellos ministerio de obras públicas y prefecturas deben velar por el cuidado y más que nada funcionamiento y buen estado de vías y señales de tránsito, de esta manera se pueden reducir muchos problemas de tránsito.
- Una correcta señalética ayuda a disminuir el tráfico vehicular y además permite al conductor y peatones a estar prevenidos de lo que va a pasar durante el uso de su derecho a movilizarse.

### **PREGUNTA 5**

**5. El Deber objetivo de cuidado; entendido como aquellas reglas o medidas de precaución que aparecían exigidas o que debían haber sido implementadas con el objetivo de proteger determinados bienes jurídicos. Del concepto citado, ¿considera usted que se lo analiza y aplica de manera correcta en casos de contravenciones de tránsito?**

<b>CUADRO 5</b>		
<b>INDICADORES</b>	<b>FRECUENCIA</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>SI</b>	10	33,33%
<b>NO</b>	20	66,67%
<b>TOTAL</b>	30	100%

**Fuente:** Profesionales del Derecho de la Unidad Judicial Penal de Loja, Procuraduría Sindica del Ilustre Municipio de Loja, Defensoría Pública y diversos consultorios jurídicos prestigiosos de la localidad.  
**Autor:** Pedro Xavier Valdivieso Espinosa.



#### ***INTERPRETACIÓN:***

con esta interrogante nuestra intención era determinar que tanto conocen los profesionales del derecho respecto al deber objetivo de cuidado, para aquellos que no lo tenían claro incluimos en la pregunta un concepto para aclararlo y posteriormente pedimos indicar si consideran se cumple por los distintos agentes que intervienen en su aplicación entre ellos jueces abogados, conductores y quienes regulan el tránsito. De las 30 encuestas aplicadas, el 67% que son 20 encuestados, consideran que no se lo aplica y analiza de manera correcta al deber objetivo de cuidado en contravenciones de tránsito, el 33% sobrante 10 de los encuestados respondieron afirmativamente, pues consideran que si se lo aplica correctamente.

#### ***ANÁLISIS:***

De los resultados obtenidos rescatamos antes que nada que es un término que no muchos abogados manejan, al menos para el campo de tránsito pues

su apogeo ha sido en el ámbito de la medicina al explotar con ello de la mala práctica profesional.

al indagar con profesionales de elevado curricular en las ciencias penales y en la praxis del derecho concordaron en que no se lo aplica de manera correcta, pues falta capacitación respecto al tema para muchos abogados, los jueces si lo manejan adecuadamente, pero manifestaron que se evidencia un escenario de crítica y discusión al respecto se intenta ponderar el deber objetivo de cuidado en de los diversos agentes que intervienen en el tránsito.

Comparto algunos criterios emitidos:

***Respuestas negativas:***

- No existe una adecuada aplicación, aparte de los bienes jurídicos que se hayan vulnerado pues con ello se propone visualizar que le correspondía hacer a cada uno.
- Los conductores son imprudentes, no se lo cumple, pues existe desconocimiento.

***Respuestas positivas:***

- Si se cumple, efectivamente en contravenciones, infracciones culposas, se evidencia que existe una inobservancia del deber objetivo de cuidado y se lo adecua al tipo penal contravencional.

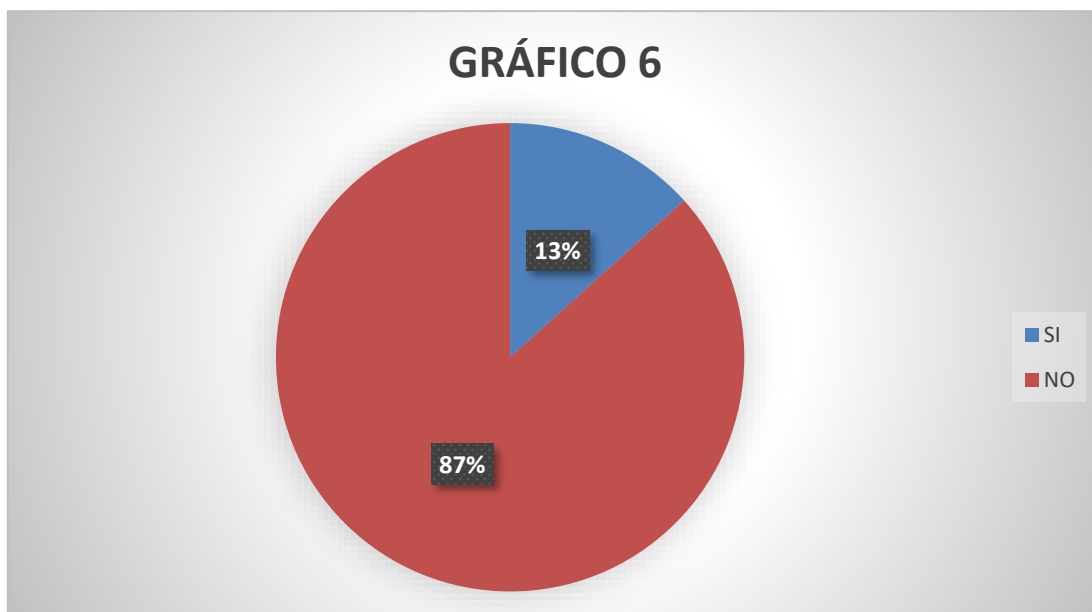
## PREGUNTA 6

6. *¿Considera usted suficientes las medidas de prevención existentes en materia de tránsito?*

CUADRO 6		
INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	4	13,33%
NO	26	86,67%
TOTAL	30	100%

**Fuente:** Profesionales del Derecho de la Unidad Judicial Penal de Loja, Procuraduría Sindica del Ilustre Municipio de Loja, Defensoría Pública y diversos consultorios jurídicos prestigiosos de la localidad.

**Autor:** Pedro Xavier Valdivieso Espinosa.



### **INTERPRETACION:**

Al redactar esta, la intención fue extraer el criterio del encuestado en base a las medidas de prevención existentes en nuestra legislación, si consideran



que son suficientes o no, el 87% que son 26 profesionales del derecho encuestados, han respondido que no les parecen suficientes las medidas de prevención utilizadas, por otra parte, el 13% restante que corresponde a 4 de 30 encuestados determinan que son suficientes las medidas de prevención implementadas.

### ***ANÁLISIS:***

apreciando los resultados obtenidos, determinamos que en verdad no existen suficientes medidas de prevención en nuestra legislación para el área de tránsito, como algunos criterios lo sustentan se ha intentado, pero no es suficiente, es más nunca es suficiente, siempre se puede obtener mejores resultados, siendo constantes, y mejorando continuamente dichos planes, pues lo escaso que hoy en día tenemos ha quedado en simple letra muerta.

Dejo a su percepción ciertos criterios obtenidos:

### ***Respuestas negativas:***

- No son suficientes, se deberían incluir en todos los niveles de educación, y no solo a los conductores si no también ciclistas, peatones y motociclistas.
- No, falta trabajar en una idónea educación vial, a más de ello es un trabajo mancomunado que debe emprenderse entre autoridades, instituciones y ciudadanos. Se debe empezar a educar para evitar sancionar.

***Respuestas positivas:***

- Son suficientes, las autoridades ya han hecho lo posible, de aquí ya depende más de la ciudadanía.
- Si son suficientes, lo que falta es su difusión y control para el cumplimiento.

**6.2. Análisis e interpretación de los resultados de las entrevistas.**

En este caso se he formulado y realizado 2 entrevistas, direccionándolas a sectores estratégicos en el tema abordado intentando de esta manera obtener criterios de partes inmersas en el tema solicitamos la colaboración del Dr. Raúl Alejandro Juez de Tránsito de Loja y del Dr. Rodrigo Cajas, reconocido abogado penalista de la ciudad.

Hicimos tres preguntas principales que se direccionaron a la misma línea que as encuestas, pero lógicamente aquí al tener una interacción directa con los encuestados podíamos visualizar su criterio con mayor claridad y amplitud.

**Pregunta No.1**

**¿Considera usted que en el ámbito de contravenciones de transito las medidas legales aplicadas a quien infringe la norma son en su mayoría castigadoras? Si su respuesta es afirmativa indique usted que medidas**

**podrían ser aplicables para crear conciencia vial e instaurar la prevención.**

Ante ello los dos entrevistados manifestaron que nuestra legislación en materia tránsito es sumamente punitiva, incluso el Dr. Cajas manifiesta que se evidencia en alguna triple sanción al mismo tiempo, evidenciándose concurrencia de sanciones, sigue existiendo altos índices de accidentes, delitos y contravenciones, por lo tanto, se determina que no tenemos implementada una política criminal adecuada.

Respecto a las medidas a implementarse para crear una conciencia vial e instaurar la prevención en materia de tránsito ambos coinciden en que es necesario educación vial desde temprana edad, continua, en la que estén inmersos todos los actores de tránsito, instaurar medidas que estimulen al buen comportamiento y que viabilicen la prevención.

## **Pregunta No. 2.**

**¿Considera que el buen estado de las vías, señalética adecuada y correcta profesionalización de agentes de tránsito son elementos trascendentales para la seguridad vial?**

Ambos profesionales consideran a los nombrados, elementos importantes de la seguridad vial, mencionan que en efecto, vías en buen funcionamiento y señalética adecuada son trascendentales para transitar sin inconvenientes y

sin estar propensos a tener algún tipo de accidente, en nuestro país ha mejorado bastante el tema de estado de las vías y señalética, sin embargo falta mucho por hacer aun, muchas veces toca realizar maniobras bruscas para no caer en baches y que no se dañe el vehículo, un salto inesperado del automóvil debido a que no existía aviso de rompe velocidades es muy frecuente dicen os profesionales.

Estas son algunas observaciones que ellos transmiten de los casos que llegan a su conocimiento, muchas veces puede existir vías o señalética adecuada, pero no se le da el mantenimiento oportuno, se roban las luces reflectivas o las líneas divisorias se despintan y ello muchas veces en circunstancias climáticas de poca visibilidad, llevan al conductor a escenarios de siniestro.

Ahora respecto a los agentes de Tránsito se coincide también en que no poseen una profesionalización adecuada, muchas veces ni si quiera de la ley de Tránsito, mucho menos en Constitución o Código Orgánico Integral Penal, esto puede atribuirse al poco tiempo que tuvieron los Gobiernos Autónomos descentralizados para asumir sus competencias.

Pero se ratifica a evidente falta de preparación, aparte de física y académica se recomienda por parte de los profesionales una formación ética.

### **Pregunta No. 3.**

**¿Considera que se analiza y aplica de forma adecuada al Deber Objetivo de Cuidado en Contravenciones de Tránsito?**

Ambos criterios coinciden en que no, falta capacitación para entenderlo en su complejidad, es algo muy abstracto, interviene en teoría de la imputación objetiva, grado de culpa, Causa Basal, concurrencia y grado de responsabilidad, a pesar de que se lo estudia bastante en doctrina sería interesante que el código determine quienes pueden incurrir en su inobservancia y de que manera se o debe tratar en casos de tránsito.

## 7. DISCUSIÓN

### 7.1. Verificación de objetivos

Desarrollado el trabajo investigativo y efectuado la aplicación de encuestas, se puede proceder a establecer y determinar la verificación del objetivo general, como de los objetivos específicos, que fueron planteados y propuestos en el proyecto en el presente trabajo investigativo.

#### 7.1.1 Objetivo General

***“Realizar un estudio teórico y normativo y de Derecho Comparado del deber objetivo de cuidado en materia de tránsito y aspectos que intervienen en la seguridad vial, para demostrar el carácter sancionador y punitivo de la legislación ecuatoriana, la dispersión de acciones de prevención y ayuda a peatones y conductores. Proponer alternativas jurídicas.”***

El objetivo de la presente investigación se lo pudo verificar con un análisis conceptual, normativo y de Derecho comparado, entre las que se revisó los cuerpos normativos que regulan los asuntos de tránsito y seguridad vial, se ha realizado un estudio minucioso desde los preceptos principales que determina nuestra constitución, sanciones determinadas en el Código Orgánico Integral Penal, objetivos de la Ley orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, reglamento y todo ello comparado a otras legislaciones.

La relación de lo antes mencionado junto a los diversos criterios de respetables profesionales y especialistas en la materia constataron y corroboraron que los aspectos de prevención están sumamente dispersos y no llegan a su fin principal, no se hace un análisis exhaustivo del deber objetivo de cuidado en cada uno de los agentes que intervienen en seguridad, y la normativa tiene un carácter sancionador y punitivo.

### **7.1.2 Objetivos Específicos**

***“Realizar un estudio teórico y normativo del deber objetivo de cuidado en materia de tránsito y aspectos que intervienen en la seguridad vial de nuestra legislación, acentuando el carácter punitivo y sancionador antes que preventivo.”***

El deber objetivo de cuidado es un componente principal en los delitos culposos, a pesar de que no en todos los profesionales es comprendido en su totalidad, se lo maneja bastante a nivel de jueces para determinar o no conductas de omisión, a su vez se determina también un deber objetivo de cuidado no solo para conductores, sino también para peatón y para todos los profesionales entre los que caben los agentes de tránsito.

La seguridad vial es el todo, el parámetro general al que intentan llegar las legislaciones con el sinnúmero de normativas y reglamentos, pero esta esta compuesto por varias aristas en las que se encuentran inmersas el deber objetivo de ciudad de conductor y peatones, señalética adecuada, estado de las vías, profesionalización adecuada de los agentes de tránsito, educación

vial integral, entre los mas importantes, ante ello se visualiza un carácter íntimamente sancionador y punitivo en nuestra legislación comparado a otras en las que se generan incentivos al conductor responsable, el agente de tránsito no es enemigo del conductor, se obtiene servicios eficientes de ayuda al transitar por las vías, todo ello constatado por los profesionales consultados se verifica y se logra constatar el objetivo planteado.

**“Realizar un trabajo de campo con la aplicación de entrevistas y encuestas a abogados penalistas con experiencia en tránsito.”**

El presente objetivo se ha cumplido aplicando las herramientas de encuestas y entrevistas a profesionales y expertos en la materia de la ciudad de Loja, este parámetro nos sirvió para comprobar la teoría y saber los diversos pensamientos en base a la temática planteada en el tema de tesis, en su mayoría los criterios coinciden con la investigación realizada y dan avala y respaldo del caso.

## **7.2 Verificación de hipótesis**

*La normativa ecuatoriana acentúa el carácter punitivo y sancionador del Estado, al no otorgar la atención e importancia adecuada al deber objetivo de cuidado y prevención en materia de tránsito.*



La hipótesis planteada ha sido comprobada afirmativamente, después de haber recopilado y analizado en forma detallada toda la información teórica, normativa y de derecho comparado en la presente investigación, motivo por el cual se demuestra que la normativa ecuatoriana acentúa el carácter punitivo y sancionador del Estado, al no otorgar la atención e importancia adecuada al deber objetivo de cuidado y prevención en materia de tránsito, se corrobora la presente hipótesis entendiendo que el deber objetivo de cuidado puede ser observado de manera correcta con incentivos adecuados, no solo sanción como prevé nuestra legislación, se constata la existencia de medidas de prevención pero son insuficientes, además las pocas que hay no se las aplica correctamente, es el caso de la inclusión de materias de educación vial en instituciones educativas y también de el incremento de puntos a la licencia de conducir por buen comportamiento.

Además, se identificó que la correcta señalética y buen estado de vías puede disminuir siniestros en gran cantidad y de esta manera aplicaríamos también medidas de prevención en materia de tránsito.

a través del estudio de campo se puede determinar la inconformidad total de profesionales especialistas en el tema respecto a la normativa y diversos aspectos que conforman la seguridad vial en nuestro país, justamente entre ellos las excesivas medidas sancionadoras y el poco trabajo realizado en prevención.

## **8. CONCLUSIONES**

Posterior a haber realizado un estudio jurídico, analítico y de derecho comparado; una vez obtenidos los resultados del trabajo de campo, he llegado a las siguientes conclusiones:

Que en el Ecuador las contravenciones de tránsito son castigadoras y no son proporcionales ya que se sancionan hasta con tres tipos de pena, administrativas, pecuniarias y privativas de libertad

Que en materia de tránsito no se ha logrado consolidar medidas de prevención

Que en nuestro país los agentes de tránsito no son debidamente capacitados, por ende, no existe una adecuada profesionalización.

Que no existe una adecuada señalética de las vías del país, siendo un elemento transcendental en la seguridad vial.

Que los operadores de justicia en materia de tránsito no analizan ni aplican de manera correcta el deber objetivo de cuidado, al sancionar las contravenciones de tránsito.

Que se hace necesario e indispensable una reforma de la ley orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para implementar medidas preventivas.

## **9. RECOMENDACIONES.**

**Primera:** Se recomienda a la Carrera de Derecho de la Universidad Nacional de Loja que en las dinámicas jurídicas se ponga más atención a los casos en los que intervienen el Deber Objetivo de Cuidado en infracciones de tránsito.

**Segunda:** Se recomienda a la asamblea Nacional singularizar los elementos que componen la seguridad vial y prever normativa adecuada para ello.

**Tercera:** Se recomienda a la Agencia Nacional de tránsito que promulgue, promueva y coordine magnas campañas conjuntas con las diversas instituciones que intervienen en temas de educación vial.

**Cuarta:** A los legisladores de nuestro país, fortalecer y proponer nuevas iniciativas en el ámbito prevención de tránsito.

**Quinta:** Se recomienda a la Agencia Nacional de tránsito consolidar, programar, organizar y difundir propuestas como la de puntos afirmativos a licencia por buen comportamiento.

**Sexta:** Se recomienda a la Asamblea Nacional revisar y reformar El Código Orgánico Integral Penal, la Ley de transporte terrestre tránsito y seguridad vial con su respectivo reglamento, guiándola y encaminándola de tal manera a la perspectiva Constitucional y de los mismos considerandos y fundamentos del Código Orgánico Integral Penal que determinan la prevención como un tema primordial.

**Séptima:** Se recomienda al Gobierno Central, Gobiernos autónomos Descentralizados y prefecturas garantizar calidad en el servicio de vialidad y

señalética, obedeciendo al mandamiento constitucional y velando por la Seguridad Vial.

**Octava:** Se recomienda a los gobiernos autónomos descentralizados, continuar y fortalecer la tarea de asignar espacios para ciclistas, coordinar con instituciones educativas y Agencia de Tránsito para realizar campañas de respeto y de seguridades para minimizar riesgo.

**Novena:** Se recomienda al Ministerio de Educación garantizar la inclusión en planes académicos no solo de instituciones educativas publicas si no también privadas asignaturas de educación vial durante todas las etapas de formación.

**Decima:** Se recomienda a la Agencia Nacional de Tránsito, realizar las acciones necesarias para solicitar capacitación adecuada a los agentes de tránsito, con el afán que tengan una profesionalización correcta, conocimientos técnicos y académicos elevados que permitan actuar de manera debida a dicho personal.

## 9.1. Propuesta de reforma jurídica



**REPÚBLICA DEL ECUADOR**

**ASAMBLEA NACIONAL**

**EXPOSICION DE MOTIVOS:**

- Con la vigencia del Estado Constitucional de derechos y justicia, se incluyeron, reformaron y derogaron varios cuerpos jurídicos, todos ellos deberían ir acorde al nuevo paradigma del Derecho y con los principios emanados de la Carta Magna.
- Existe Normativa para castigar infracciones de tránsito y regular el sistema vial, pero poco o nada se e ha hecho caso a la prevención como medida principal de evitar dichas infracciones, lo que encontramos es incluso hasta triple sanción por incumplimiento de la norma.
- A pesar de estar en el título de la ley de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, no se establece que comprende seguridad vial y no se presta la atención adecuada a todos sus componentes, tan solo al

castigo a quien no presta el deber objetivo de cuidado como conductor y en ciertos casos ciclista y peatones.

- Según el artículo 424 de la Constitución de la República del Ecuador, las normas y los actos del poder público deben mantener conformidad con las disposiciones constitucionales; caso contrario carecerán de eficacia jurídica. Desde este mandato, surge la necesidad de adecuar y actualizar el derecho penal, con todos sus componentes (sustantivo, adjetivo y ejecutivo), al nuevo estándar constitucional.
- El artículo 76 de la Constitución ordena que las penas estén acorde con el principio de proporcionalidad, es decir, debe existir cierta relación coherente entre el grado de vulneración de un derecho y la gravedad de la pena.
- Existe una nueva tendencia internacional de prevención como herramienta eficaz al evitar comisión de infracciones en tránsito. entre los fines de la creación del Código orgánico integral penal Se limita la actuación del aparato punitivo del Estado.

#### **CONSIDERANDO:**

Que, el más alto deber del Estado Ecuatoriano, consiste en respetar y hacer respetar los derechos constitucionales, que garantiza nuestra Constitución, como ley suprema de la Nación.

Que el artículo 1 de la Constitución de la República del Ecuador enmarca al ordenamiento jurídico nacional dentro de los lineamientos de un

Estado constitucional de derechos y justicia y que es necesario realizar cambios normativos que respondan coherentemente al espíritu de la Constitución;

Que en el inciso primero del artículo 424, se ordena que la Constitución es la Norma Suprema del Estado y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico y, por lo tanto, las normas y los actos del poder público deben mantener conformidad con las disposiciones constitucionales;

Que de conformidad con el artículo 76 de la Constitución se debe establecer la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, deben existir sanciones no privativas de la libertad, las que tienen que respetar los derechos de las personas y ser impuestas mediante procedimientos adversariales, transparentes y justos;

Que Art. 3 del Código Orgánico Integral Penal contempla el Principio de mínima intervención en que se manifiesta lo siguiente “La intervención penal está legitimada siempre y cuando sea estrictamente necesaria para la protección de las personas. Constituye el último recurso, cuando no son suficientes los mecanismos extrapenales.”

Que el Art. 314 determina que el Estado será responsable de la provisión de los servicios públicos de agua potable y de riego, saneamiento, energía eléctrica, telecomunicaciones, vialidad, infraestructuras portuarias y aeroportuarias, y los demás que determine la ley obedeciendo entre otros a los principios de eficiencia, continuidad y calidad.

Que, la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres no contempla aspectos puntuales y de trascendencia relacionados con la prevención;

**Expide:**

**La presente propuesta de reforma, a la ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial.**

**Art. 1. Agréguese en el Art. 4 el siguiente texto:**

**Art. 1.-** El Art.4 dirá: Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, en su propia lengua y ámbito cultural. Para el efecto, el Ministerio del Sector de la Educación en coordinación con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, desarrollarán los programas educativos en temas relacionados con la prevención y seguridad vial, principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización considerando la realidad lingüística de las comunidades, pueblos y nacionalidades, el uso de las vías públicas, de los medios de transporte terrestre y dispondrán su implementación obligatoria en todos los establecimientos de educación, públicos y privados del país.

*Los programas educativos incluirán campañas universales a realizarse por lo menos una vez al año en las que se deberán integrar todas las instituciones que tengan relación con el tema, entre ellas Gobiernos autónomos descentralizados y escuelas de conducción. Se controlará que las diferentes instituciones educativas cumplan con la disposición de agregar a su pensum*



temas relacionados con normas, prevención y disposiciones fundamentales que regulan el tránsito y seguridad vial.

**Art. 2.- Agréguese en libro cuarto de la prevención la siguiente reforma al artículo:**

**Art. 2.-** El Art.181 dirá: Los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a los bienes. Queda prohibido conducir de modo negligente o temerario.

Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar el vehículo que conducen y adoptar las precauciones necesarias para su seguridad y de los demás usuarios de las vías, especialmente cuando se trate de mujeres embarazadas, niños, adultos mayores de 65 años de edad, invidentes u otras personas con discapacidades.

Así mismo el Estado Garantizará que en la educación se implemente temas fundamentales de tránsito y seguridad vial, se preocupará por la capacitación adecuada en derechos humanos y legislación ecuatoriana a los agentes de tránsito y personal que controlé el mismo, verificará constantemente el estado de vías y señalética, propondrá constante planes de prevención como el caso de puntos afirmativos en la licencia a conductores que no cometan infracciones.

## 10. BIBLIOGRAFÍA.

(s.f.). Obtenido de <https://www.derechoecuador.com/el-procedimiento-abreviado-en-accidentes-de-transito->

(s.f.). Obtenido de La wikipedia Criminológica: <https://www.estudiocriminal.eu/blog/definicion-de-accion/>

(2014). Obtenido de IBERLEY: <https://www.iberley.es/temas/causas-justificacion-delito-47231>

Cabanellas, G. (1998).

Cabanellas, G. (1998). En *Diccionario Jurídico* . Obtenido de <https://www.scribd.com/doc/27671641/Diccionario-Juridico-de-Guillermo-cabanellas-de-Torres>

Código Orgánico Integral Penal. (2017). LEXIS.

Constitución de la Republica del Ecuador . (2017). LEXIS.

Ecuador, C. d. (2017). LEXIS.

EcuRed. (9 de Abril de 2012). Obtenido de Prevención: <https://www.ecured.cu/Prevenci%C3%B3n>

Fernandez, G. V. (s.f.). *Imputación objetiva*. Obtenido de [https://www.unifr.ch/ddp1/derechopenal/articulos/a\\_20080527\\_35.pdf](https://www.unifr.ch/ddp1/derechopenal/articulos/a_20080527_35.pdf)

*Fundación MAPFRE*. (2014). Obtenido de <https://www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridad-empresas/actualidad/noticias/preven-cion-vial.jsp>

Gallardo, D. E. (2015). Obtenido de <http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/21981/3/Tesis.pdf>

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (2017).

LEXIS.

Muñoz, M. (s.f.). Derecho Pena y Criminología. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4264357>. Obtenido de El error en el delito imprudente: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4264357>

Pérez, D. (25 de Mayo de 2015). *Derecho Ecuador* . Obtenido de <https://www.derechoecuador.com/el-procedimiento-abreviado-en-accidentes-de-transito->

Quinchuela, C. (19 de junio de 2017). *Derecho Ecuador*. Obtenido de <https://www.derechoecuador.com/la-infraccion-de-transito-en-el-coip>

Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (2017). LEXIS.

Rodriguez, G. (2017). *DIRAE*. Obtenido de <https://dirae.es/palabras/contravenci%C3%B3n>

Sotelo, C. y. (Enero de 2016). Obtenido de <https://www.cremadescalvosotelo.com/noticias-legales/la-responsabilidad-del-estado-en-los-accidentes-de-trafico>

## 11. ANEXOS

Anexo Nro. 1 Proyecto de Investigación.



**UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA**

**Facultad Jurídica, Social y Administrativa**

**Carrera: Derecho**

**TEMA:**

**“LA NO DETERMINACIÓN DE LOS ELEMENTOS DEL DEBER  
OBJETIVO DE CUIDADO EN LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO Y  
LA DISPERSIÓN EN LAS MEDIDAS DE PREVENCIÓN ACENTÚAN  
LO PUNITIVO Y SANCIONADOR DE LA LEGISLACIÓN  
ECUATORIANA”.**

**Autor:** Pedro Xavier Valdivieso Espinosa.

**1859**

**Loja – Ecuador**

**2017**

**1. TEMA:**

**“LA NO DETERMINACIÓN DE LOS ELEMENTOS DEL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO EN LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO Y LA DISPERSIÓN EN LAS MEDIDAS DE PREVENCIÓN ACENTÚAN LO PUNITIVO Y SANCIONADOR DE LA LEGISLACIÓN ECUATORIANA”.**

## **2. PROBLEMATIZACIÓN:**

A pesar de que se cuenta con una estructura jurídica en la que se intenta superar las barreras que teníamos para acoplar la prevención en materia de tránsito en nuestro país. Actualmente podemos encontrar que el deber objetivo de cuidado en el Código Orgánico Integral Penal direccionado a las acciones preventivas está disperso y de manera general.

No existen acciones de prevención precisas como en otras legislaciones, pensando que la prevención, se focaliza únicamente en campañas de educación vial o controles en los que se pide documentos o se hace pruebas de control de alcoholemia.

La inobservancia o incumplimiento del deber objetivo de cuidado, es una de las causas que conllevan a accidentes de tránsito y por ende sanciones a dichas infracciones, previstas en nuestra legislación.

Sin embargo, algo que llama la atención, es el poco protagonismo que se le da en la legislación especializada al tema de prevención, a brindar una adecuada seguridad a quienes hacen uso de su derecho de movilidad y considerar el cúmulo de aspectos que intervienen en la seguridad vial.

Patrullas en constante vigilancia, ambulancias, grúas, e inclusive talleres móviles que apoyan en tan solo 8 minutos a partir del llamado ciudadano frente a daños mecánicos o eléctricos, son aspectos que encontramos

vigentes en Derecho comparado, estudiando países como Perú y República Dominicana.

Ayuda que no vemos en nuestro país, para que nos asista una ambulancia o patrulla que son los elementos disponibles pasará como mínimo 30 minutos, sin contar con la ayuda mecánica o de remolque siendo estos servicios privados.

Mala profesionalización de Agentes de Tránsito, con una edad base de 18 años y solo 5 meses de formación están "completamente" capacitados para controlar el tránsito en nuestro país, mientras que observamos en Barcelona – España la edad mínima para ser aspirante a examinador de tránsito y en Medellín - Colombia la formación para agentes de tránsito tiene una duración de 2 años.

Señalización y estado de las vías adecuado, este aspecto es clave para reducir accidentes de tránsito y poder hablar de una seguridad vial, existen casos en nuestro país en los que, por evadir huecos, protuberancias en la vía o una mala señalización se ocasionan graves accidentes causando daños materiales, atentando a la seguridad e inclusive la vida del peatón, conductores o sus acompañantes.

Estas categorías conjugadas a una correcta educación vial y un riguroso entrenamiento previo a la obtención de la licencia o permiso de conducir, son lo que determinara una verdadera SEGURIDAD VIAL.

No es adecuado sancionar o penalizar conductas, cuando el espíritu normativo de nuestro país ya ha avanzado y se ha desarrollado hacia una corriente de mínima intervención penal, garantista de Derechos, más aún si no se cuenta con la infraestructura o aparataje vial y señalética adecuada para determinar la seguridad de quienes se movilizan.

Tomando en cuenta en concreto lo que concierne a materia de estudio, determinamos que la prevención no cumple con los parámetros adecuados o se maneja a cabalidad en nuestro país, los agentes de tránsito que son el ente actual de control, causan resistencia por parte de la colectividad, se tiene apatía de tan solo verlos, cuando debería ser de otra manera y deberían inspirar confianza a la sociedad, no tener temor o estar a la expectativa que nos revisen hasta la última línea de la llanta para ver si están lisas o revisar cualquier tipo aspecto para ser sancionados.

Es aquí donde interviene el Deber Objetivo de Cuidado, la obligación de cumplir con ciertas formalidades y controles previos al uso del vehículo por quienes manejamos, todas aquellas consideraciones son correctas, pero poco o nada se presta atención al deber objetivo de cuidado en peatones y Agentes de tránsito.

En otros países encontramos un verdadero cumplimiento a los principios y el deber ser policial y de quienes controlan el tráfico que es servir, proteger y ayudar a la ciudadanía.



En la práctica diaria la inobservancia del Deber Objetivo de Cuidado, estipulado en las infracciones de tránsito se orienta más a disposiciones sancionadoras y punitivas, por la evidente dispersión y generalidad en acciones de prevención y ayuda a peatones y conductores.

Si revisamos detenidamente el Código Orgánico Integral penal, específicamente el tema contravenciones desde el Art. 285 al 292 encontraremos solo sanciones en el área de tránsito, de la misma manera si pasamos a la Ley orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ya se la nombra por lo menos a la prevención, supuestamente en los considerando se sustenta su creación ya que el cuerpo normativo no contemplaba aspectos relacionados con la prevención, se hace el intento y en la parte final de la ley el Libro Cuarto “De la Prevención” que en su mayoría sigue considerando obligaciones para conductor y peatón y no verdaderos planes de ayuda y prevención.

En el reglamento a esta ley no encontramos ni 5 hojas referentes al tema preventivo cuando el cuerpo normativo consta de 91, con estos antecedentes determinamos la dispersión y generalidad normativa preventiva en materia de tránsito lo que acentúa el carácter punitivo y sancionador del Estado.

### **3. PROBLEMA:**

#### **3.1. Descripción del problema**

Nuestro país posee una serie de instrumentos jurídicos que van direccionados a regular las diferentes controversias o conflictos sociales. En el área de tránsito, nuestra legislación vigente enmarca tres cuerpos normativos principales: Código Orgánico Integral Penal, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y su respectivo reglamento.

Debemos considerar que la mayoría de infracciones de tránsito son de tipo culposos, en el que se infringe el deber objetivo de cuidado, que generalmente produce un resultado dañoso, sin embargo, hay que tomar en cuenta que esto también es responsabilidad del Estado, que en cuanto a prevención no cumple con la rigurosidad con la que debería tratarse más bien impone sanciones, incumplimiento con el mandato de garantizar la seguridad en la movilidad a todas las personas.

En la práctica diaria la inobservancia del deber objetivo de cuidado, estipulado en las infracciones de tránsito se orienta más a disposiciones sancionadoras y punitivas, por la evidente dispersión y generalidad en acciones de prevención y ayuda a peatones y conductores.

#### **3.2. Elementos del problema**

- Deber objetivo de cuidado.
- Infracciones de tránsito.

- Disposiciones sancionadoras y punitivas.
- Acciones de prevención.

### **3.3. Formulación del problema**

El cumplimiento u observancia del deber objetivo de cuidado, estipulado en las infracciones de tránsito determinadas en el Código Orgánico Integral Penal y legislación especializada se orienta de manera casi exclusiva a disposiciones sancionadoras y punitivas, existiendo dispersión y generalidad en acciones de prevención y ayuda a peatones y conductores, incumplimiento con la finalidad de limitar el poder punitivo del Estado.

## **4. JUSTIFICACIÓN**

Nuestro país determina ciertas infracciones en las que interviene el deber objetivo de cuidado, se lo identifica para calificar la diferencia entre una acción culposa o dolosa.

Al ser las contravenciones de tránsito en su mayoría culposas nace la importancia de estudiar el deber objetivo de cuidado y una serie de aspectos que intervienen en seguridad vial, poniendo énfasis en la prevención.

El problema radica en el carácter punitivo y sancionador que tienen nuestras normas, dejando poco espacio a consideraciones preventivas en comparación a otras legislaciones.

Considero que este proyecto de investigación es de actualidad, ya que se estudia una situación que acontece en nuestra sociedad, lo encontramos a la vista de todos; es factible ya que contamos con la información adecuada para la investigación en nuestra legislación, derecho comparado, jurisprudencia y casos prácticos, además es útil ya que con este proyecto pretendemos enfrentar esta problemática y darle posibles soluciones.

## **5. OBJETIVOS**

### **5.1. Objetivo General**

Realizar un estudio teórico y normativo y de Derecho Comparado del deber objetivo de cuidado en materia de tránsito y aspectos que intervienen en la seguridad vial, para demostrar el carácter sancionador y punitivo de la legislación ecuatoriana, la dispersión de acciones de prevención y ayuda a peatones y conductores. Proponer alternativas jurídicas.

### **5.2. Objetivos Específicos**

- 5.2.1.** Realizar un estudio teórico y normativo del deber objetivo de cuidado en materia de tránsito y aspectos que intervienen en la seguridad vial de nuestra legislación, acentuando el carácter punitivo y sancionador antes que preventivo.
- 5.2.2.** Realizar un trabajo de campo con la aplicación de entrevistas y encuestas a abogados penalistas con experiencia en tránsito.

**5.2.3.** Proponer alternativas jurídicas y/o reformas al Código Orgánico Integral Penal, Ley Orgánica de Transporte terrestre, tránsito y seguridad vial con su respectivo reglamento

## **6. HIPÓTESIS**

La normativa ecuatoriana acentúa el carácter punitivo y sancionador del Estado, al no otorgar la atención e importancia adecuada al deber objetivo de cuidado y prevención en materia de tránsito.

## **7. MARCO TEÓRICO**

### **7.1. Deber objetivo de cuidado.**

#### **7.1.1. Definición y generalidades del deber objetivo de cuidado.**

El deber objetivo de cuidado aparece definido en el ámbito del Derecho Penal. Hace referencia a que el ordenamiento jurídico exige un concreto cuidado en situaciones de riesgo con el objetivo de proteger determinados bienes jurídicos. Doctrinariamente se establece, pues que hay una obligación de conocer los posibles riesgos y unas medidas de precaución. La realización de una conducta contraria a la normativa supone cierta peligrosidad y queda determinada como contraria a Derecho o a deber.

El delito culposos, o imprudente se encuentra tipificado en nuestro país desde hace varias décadas, al mismo se lo ha definido como el acontecimiento que pudiendo ser previsto, pero no querido por el agente, se verifica por causa de negligencia, imprudencia, impericia, o inobservancia de Ley, reglamentos u órdenes.

“La responsabilidad dentro de un accidente de tránsito se verifica por la violación al deber objetivo de cuidado, el cual todos los usuarios viales estamos obligados a respetar, en materia de tránsito, este deber objetivo de cuidado se constituye en una parte elemental dentro del proceso, cuyo fin es

demostrar la responsabilidad del presunto infractor dentro de un accidente de tránsito.

En el accidente de tránsito no existe el dolo, porque como manifiesta la sabiduría popular nadie sale a las vías del país a matar en un automóvil. No existe una clara y manifiesta voluntad de ocasionar un daño, sin embargo dentro del proceso penal de tránsito el fin principal es verificar que el procesado tiene la culpa del accidente, porque conductores y peatones regularmente actúan con imprudencia, impericia, negligencia y falta de observancia a las leyes y reglamentos de tránsito vigentes; entonces, el dolo en materia penal y la culpa en materia de tránsito las vuelven dos materias que si bien pueden parecer similares presentan diferencias fundamentales dentro del procedimiento.”<sup>34</sup>

“Cabe anotar que las Infracciones de Tránsito son infracciones culposas en las cuales no existe el ánimo de irrogar e infringir daño o la planificación del cometimiento de un injusto penal reprochable al autor que obra en contra de las personas que hacen uso de la red vial del territorio ecuatoriano, sino que estas infracciones culposas se configuran por la falta de prudencia, con el actuar negligente, con la ausencia de pericia y la inobservancia de las normativas de tránsito vigentes y estas faltas o elementos constitutivos de la infracción de tránsito hoy en la actualidad se las conoce como la vulneración

---

<sup>34</sup> <https://www.derechoecuador.com/el-procedimiento-abreviado-en-accidentes-de-transito->

del deber objetivo de cuidado que todas las personas que hagan uso de la red vial del territorio ecuatoriano deben tener.”<sup>35</sup>

¿El Art. 27 del Código Orgánico Integral Penal contempla la entidad jurídica de la Culpa y refiere textualmente de esta, lo siguiente? *Actúa con culpa la persona que infringe el deber objetivo de cuidado, que personalmente le corresponde, produciendo un resultado dañoso. Esta conducta es punible cuando se encuentra tipificada como infracción en este código.*

#### **7.1.2. Carácter culposo en el Deber Objetivo de Cuidado**

El dolo y la culpa son los elementos subjetivos del tipo penal que actualmente en el Código Orgánico Integral Penal se los enfoca en la Teoría del Delito al redactar el Elemento Tipicidad.

Es menester precisar, que el término CULPA como elemento subjetivo del tipo penal, suele confundirse con CULPABILIDAD que constituye uno de los componentes de la teoría del delito; por tal motivo, en otras legislaciones al tratar este asunto, no se refieren a delitos culposos sino a delitos imprudentes o intencionales.

La naturaleza de los delitos culposos puede explicarse desde la perspectiva del precursor del idealismo alemán y filósofo prusiano de la ilustración Emanuel Kant, quien al tratar sobre el libre albedrío postuló dos teorías, la Teoría del Indeterminismo, que se sustenta en la conciencia y el orden moral

---

<sup>35</sup> <https://www.derechoecuador.com/la-infraccion-de-transito-en-el-coip>



del ser humano que debe responder porque quiso el delito y queriéndolo no lo evitó; y, la Teoría del Determinismo, orientada a que el hombre responde por el hecho de vivir en sociedad, tenga o no conciencia de su acto.

De la redacción del Art.27 del COIP, se desprende que son características de la culpa: 1) la ausencia de dolo, y 2) la infracción de un deber de cuidado.

En doctrina por la representación o previsibilidad se distinguen dos clases de culpa, la culpa con representación aquella que se produce cuando el resultado es previsto, pero no deseado por el sujeto activo que se la conoce como culpa consciente; y, la culpa sin representación aquella que se produce cuando el resultado no ha sido previsto ni ha sido querido por el sujeto activo que se la conoce como culpa inconsciente.

Por su configuración, en los delitos culposos no cabe la complicidad sino solo la autoría directa (Art.43 COIP); asimismo, en cuanto al ITER CRIMINIS, no procede la tentativa de delitos culposos, se sanciona solo en grado consumado (Art.39 COIP).

La investigación sobre delitos culposos o imprudentes data de principios del siglo XX y eran considerados cuasi delictum, vinculados más al Derecho Civil que al Derecho Penal.

La industrialización, la tecnificación y sus influencias en la vida social, en particular, la manipulación de máquinas y el tráfico automotor, han originado un incremento de las fuentes de riesgos a lo que el ser humano está expuesto, y a su vez han originado el desarrollando de normas de cuidado es

considerable el número de delitos cometidos a títulos de imprudencia. Así pues, la problemática de admitir esas actividades y limitar los riesgos es un aspecto que debe discutirse en estos delitos.

Los sistemas que pretenden explicar la culpa o imprudencia son:

a. Sistemas causales.

La culpa es considerada como un componente psico mental vinculado al autor en el momento de la infracción delictiva. Para estas teorías, la culpa y el dolo son simples formas de culpabilidad (von Liszt, Beling, etc.). El reproche se basa no sólo en la ausencia de un resultado querido, sino también en el incumplimiento de los deberes de cuidado. Actualmente, estos sistemas han evolucionado a tal punto que ahora se propone el estudio de la culpa en dos fases: en el injusto (tipo y antijuridicidad) analiza la infracción al deber de cuidado objetivo y, en la culpabilidad, comprende la previsibilidad subjetiva del hecho en relación al autor (Baumann, Mezger – Blei).

b. Sistema Finalista.

La culpa no es una forma de culpabilidad. Se trata de diferentes estructuras típicas, con diferente explicación de lo injusto y la culpabilidad (Welzel, Maurach, etc.). Existen discrepancias entre los diferentes autores quienes presentan diversas estructuras en los delitos imprudentes.

También afirman que en los delitos imprudentes existe una acción dirigida finalísimamente a un resultado que se sitúa fuera del tipo.

## **7.2. Infracciones de tránsito.**

### **7.2.1. Definición de Infracción.**

Según el art. 18 COIP “Infracción penal es la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en este Código”<sup>36</sup>.

Se le denomina infracción a aquella violación de una regulación, ordenanza o código local y, en algunas jurisdicciones incluyen las infracciones de tráfico. Las infracciones, también conocidas como faltas administrativas, son tratadas como ofensas civiles y no traen como consecuencia una pena de cárcel o incluso la libertad condicional

“Una infracción de tránsito es una transgresión, un incumplimiento o el quebrantamiento de una norma, una convención o un pacto preestablecido.”<sup>37</sup>

### **7.2.2. Clases de infracción.**

Las infracciones son catalogadas en cada legislación acorde a su necesidad y a su realidad, en contexto general encontramos que existen entre las más comunes las siguientes infracciones:

- Tributarias
- Aduaneras
- Administrativas

---

<sup>36</sup>[http://www.alfonsozambrano.com/doctrina\\_penal/26012014/dpinfraccion\\_COIP.pdf](http://www.alfonsozambrano.com/doctrina_penal/26012014/dpinfraccion_COIP.pdf)

<sup>37</sup> <https://www.definicionabc.com/derecho/infraccion.php>

- Laborales
- De tránsito

En este caso las infracciones de tránsito que son el área de estudio concerniente están determinadas en nuestra legislación penal a partir del artículo 371 en el Capítulo Octavo, y las contravenciones específicamente del artículo 383 al 397.

### **7.3. Disposiciones sancionadoras y punitivas.**

#### **7.3.1. Significado de disposición.**

El diccionario de la Real Academia de la Lengua Española define a la disposición como: “Precepto legal o reglamentario, deliberación, orden y mandato de la autoridad.”<sup>38</sup>, Guillermo Cabanellas por su parte la define como: “Artículo, precepto de una ley o reglamento. Orden o mandato.”<sup>39</sup>

Resulta trascendental entender antes que nada lo que significa el termino disposición, aunque posee una serie de ubicaciones gramaticales en este caso lo que nos concierne es aquella que hace referencia a la ley, al ordenamiento jurídico, a los cuerpos normativo.

---

<sup>38</sup> <http://dle.rae.es/?id=DxgWzK0>

<sup>39</sup> <https://www.scribd.com/doc/27671641/Diccionario-Juridico-de-Guillermo-cabanellas-de-Torres>

### **7.3.2. Significado de sancionador y punitivo.**

Guillermo Cabanellas en el ámbito Penal, identifica la sanción como “La amenaza legal de un mal por la comisión u omisión de ciertos actos o por la infracción de determinados preceptos”<sup>40</sup> y a lo punitivo como “Penal, sancionador. Concerniente al castigo”.

La categoría que nosotros estudiamos hace referencia a la unión de los términos antes descritos, determinamos así que las disposiciones sancionadoras y punitivas son aquellos preceptos legales en los que se amenaza al infractor con una sanción o castigo al cometer una conducta contraria a la ley ya sea por acción u omisión.

Nuestra legislación prevé un supuesto nuevo paradigma del Derecho, Estado constitucional de Derechos y de Justicia, con un derecho penal reformado acoplado a dichos preceptos, uno de los fines principales en su creación es el proteger Derechos, limitando supuestamente el poder punitivo del Estado.

Autoproclamándose un código bajo los principios de mínima intervención penal, nace y se promulga con un total de 730 artículos, y en contravenciones de tránsito 14 hemos detectado un carácter íntimamente punitivo y sancionador, y bueno pues cualquier persona con básicos conocimientos o sentido común opinaría que si es el código Penal es completamente lógico y

---

<sup>40</sup> <https://www.scribd.com/doc/27671641/Diccionario-Juridico-de-Guillermo-cabanellas-de-Torres>

normal que tenga sanciones y que tipifique delitos e infracciones, de acuerdo, pero nuestro Código ha tomado una tarea muy grande al interponer los preceptos constitucionales, deberíamos seguir ese lineamiento que se promulga al utilizar el derecho penal como última medida, tomando provecho de diversos mecanismos alternativos como en este caso sería la prevención.

#### **7.4. Acciones de prevención.**

##### **7.4.1. Definición de acción y prevención.**

Con esta categoría abordamos la parte con mayor crítica del proyecto, Guillermo Cabanellas realiza una completa definición de acción: “Del latín agere, hacer, obrar. La amplitud de esta palabra es superada difícilmente por otra alguna, pues toda la vida es acción y solo existe inacción absoluta - corporal al menos- en la muerte y en la nada. En sus significados generales, acción equivale a ejercicio de una potencia o facultad. Erecto o resultado de hacer.”<sup>41</sup>

Al ser una frase compuesta también indagamos respecto al significado de prevención: “Preparación, disposición anticipada de lo necesario para un fin. Previsión. Anticipado conocimiento de un malo, perjuicio. Precaución. Advertencia, aviso. Inculcación de perjuicio o preocupación. Remedio o alivio de inconveniente o dificultad. Anticipación que en el conocimiento de una

---

<sup>41</sup> <https://www.scribd.com/doc/27671641/Diccionario-Juridico-de-Guillermo-cabanellas-de-Torres>

causa toma un juez con relación a otros competentes también. Práctica de las diligencias necesarias para evitar un riesgo. Aversión, repugnancia. Concepto desfavorable de una persona o parcial contra ella. Puesto de policía o de vigilancia destinado a la custodia y seguridad de los detenidos como supuestos autores de un delito o falta.”<sup>42</sup>

Los accidentes de tráfico históricamente eran considerados sucesos eventuales o aleatorios que ocurrían como consecuencia inevitable del transporte.

El mismo término de accidente puede dar la impresión que es un suceso imposible de controlar.

#### **7.4.2. Prevención en Accidentes viales.**

Los accidentes viales se cobran la vida de miles de personas a lo largo de un solo año, por este motivo suponen un gran problema y tanto la sociedad como los países deben ponerle solución, ya que aunque originariamente se creyese que los accidentes era algo inevitable, lo cierto es que en cierta medida pueden ser controlados y evitados a través de la prevención vial.

“Los factores involucrados en un accidente de tráfico son: factor humano, mecánico y del entorno. Por este motivo dentro de la prevención vial encontramos los cinturones de seguridad, los sistemas de retención infantil,

---

<sup>42</sup> <https://www.scribd.com/doc/27671641/Diccionario-Juridico-de-Guillermo-cabanellas-de-Torres>

mejoras en los componentes de neumáticos, chasis, el asfalto, la señalización en las carreteras.

Todos estos factores sumados a las investigaciones y estudios elaborados sobre esta materia han permitido abordar el fenómeno de los accidentes de tráfico y conseguir que año tras año se reduzcan los accidentes.”<sup>43</sup>

#### **7.4.3. Prevención vial.**

“Aunque los accidentes descienden a lo largo de los años, teniendo cifras muy inferiores a las cotejadas hace una década, lo cierto es que también es necesario extremar las medidas de prevención vial a través de la educación ya que el factor humano está presente en los accidentes. La formación en Seguridad Vial ha hecho posible que durante estos años los accidentes de tráfico descendiesen considerablemente y es el camino que se debe seguir.”<sup>44</sup>

La formación es un paso importante para la prevención, ya que se pasa del conocimiento a la concienciación. Esto se traduce en que cada uno de nosotros toma consciencia de los riesgos que comporta conducir un vehículo, ser pasajero o caminar por la calzada.

En la prevención intervienen un cumulo de aspectos a considerarse, profesionalización adecuada de agentes de tránsito, rigurosidad en exámenes previo a la obtención de credenciales de conducción, señalética y estado de

---

<sup>43</sup> <https://www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridad-empresas/actualidad/noticias/prevencion-vial.jsp>

<sup>44</sup>[https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es\\_es/conocenos/quienes-somos/prevencion-seguridad-vial/](https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/conocenos/quienes-somos/prevencion-seguridad-vial/)



vías adecuado, como es de esperarse también el deber objetivo de cuidado en peatones y conductores.

Nuestra legislación entre Código Orgánico Integral Penal, Ley Orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial con su respectivo reglamento ciertas medidas de prevención, pero observamos que no es suficiente tomando en cuenta el desarrollo en esta área por parte de otros países, Republica Dominicana por su parte cuenta con un programa de protección y asistencia vial gratuita en las principales autopistas del país, otorgando una seguridad ineludible a todos los viajeros sin importar el día, la hora ni las condiciones de tiempo, talleres móviles, gomeros móviles, servicio de ambulancia y de grúa son los servicios que se presta de forma gratuita ante cualquier imprevisto.

En Estados Unidos, Canadá y Europa encontramos también un ejemplo de cultura del peatón, estado vial y señalética. Quienes han tenido el gusto de conocer ya sea personalmente o por fotos, la estructura vial de estos países y continentes darán fe del criterio emitido.

Como prever multar y sancionar al conductor si no en todos los escenarios es el culpable, comprender los demás componentes que intervienen en la seguridad vial y enfatizar la prevención sería el criterio lógico e ideal para salvaguardar la integridad y los derechos de quienes intervienen como actores al transportarse libremente por las vías de nuestro país.

## 8. METODOLOGÍA

### 8.1 Métodos

**8.1.1. Método Inductivo.** - este método lo aplicaré en base a la inobservancia del deber objetivo de cuidado en las infracciones de tránsito, como resultado de la dispersión de normas sobre la prevención.

**8.1.2. Método Deductivo.** - nos ayudará a partir de la generalidad de la legislación comparada para determinar que la legislación ecuatoriana no da la atención e importancia adecuada al deber objetivo de cuidado y prevención en materia de tránsito.

**8.1.3. Método de Análisis.** - me permitirá descomponer en categorías y subcategorías todos los conceptos y definiciones que tengan relación con el deber objetivo de cuidado y los diversos campos que intervienen en seguridad vial.

**8.1.4. Método de Síntesis.** - nos permitirá agrupar todos los elementos objetivos y subjetivos que tenga relación con la categoría jurídica del deber objetivo de cuidado.

**8.1.5. Método Comparativo.** - Este método es parte trascendental en nuestro Proyecto, ya que mediante el estudio y revisión de Derecho comparado es que tenemos el mayor sustento de nuestra investigación. Este método nos servirá para verificar que dicen otras legislaciones o cómo actúan otros países en referencia al tema.

## **8.2. Técnicas**

**8.2.1** Técnica bibliográfica.

**8.2.2** Técnica de la encuesta.

**8.2.3** Técnica de la entrevista.

## **9. POBLACIÓN**

La presente investigación se realizará a través de encuesta, entrevistas y análisis de casos, dirigidos a Abogados penalistas con experiencia en tránsito del Cantón Loja, en un número de 40 encuestas y 5 entrevistas, además realizare 20 encuestas a ciudadanos en general para captar su criterio en referencia al tema.

## 10. CRONOGRAMA

2018 – 2019																								
Fechas	Octubre				Noviembre				Diciembre				Enero				Febrero				Marzo			
Actividades	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Problematización				■																				
Construcción del proyecto de investigación					■	■	■	■																
Esquema de tesis									■															
Operativización de variables										■														
Construcción del Marco Teórico										■														
Aplicación de instrumentos											■	■												
Interpretación de resultados													■	■										
Conclusiones y recomendaciones															■	■								
Presentación del primer borrador																	■	■						
Socialización de trabajos de investigación																	■	■						
Proceso de graduación																			■	■				
Proceso de graduación																					■	■		

## 11. PRESUPUESTO Y FINANCIAMIENTO

### 11.1. Recursos Humanos

- Investigador:
- Director de tesis: Por definir

### 11.2. Recursos Materiales

### 11.3. Financiamiento

- Personal

<b>Rubro</b>	<b>Valor</b>
Adquisición de bibliografía	USD 500,00
Internet	USD 190,00
Fotocopias	USD 200,00
Material de oficina	USD 400,00
Levantamiento de textos	USD 300,00
Edición de tesis	USD 200,00
Reproducción y empastado	USD 300,00
Movilización	USD 500,00
Imprevistos	USD 200,00
<b>Total</b>	<b>USD 2.790,00</b>

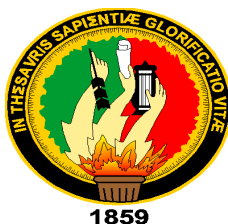
## 12. BIBLIOGRAFÍA

- (Constitución de la Republica del Ecuador , 2017)
- (Código Orgánico Integral Penal, 2017)
- (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2017)
- (Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2017)

## 13. LINGÜÍSTICA.

- <https://www.derechoecuador.com/el-procedimiento-abreviado-en-accidentes-de-transito->
- <https://www.derechoecuador.com/la-infraccion-de-transito-en-el-coip>
- [http://www.alfonsozambrano.com/doctrina\\_penal/26012014/dpinfraccion\\_COIP.pdf](http://www.alfonsozambrano.com/doctrina_penal/26012014/dpinfraccion_COIP.pdf)
- <https://www.definicionabc.com/derecho/infraccion.php>
- <http://dle.rae.es/?id=DxgWzK0>
- <https://www.scribd.com/doc/27671641/Diccionario-Juridico-de-Guillermo-cabanellas-de-Torres>
- <https://www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridad-empresas/actualidad/noticias/prevencion-vial.jsp>
- [https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es\\_es/conocenos/quienes-somos/prevencion-seguridad-vial/](https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/conocenos/quienes-somos/prevencion-seguridad-vial/)

**Anexo Nro. 2:** Encuestas.



**UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA**  
**FACULTAD JURÍDICA SOCIAL Y ADMINISTRATIVA**  
**CARRERA DE DERECHO**

***Orientaciones.***

Distinguido/a profesional del derecho, con motivo de la elaboración de mi trabajo de investigación previo a la obtención del grado de Abogado, mucho agradecería a usted, en consideración a su gran prestancia profesional me ayude en la resolución del siguiente cuestionario de preguntas que se refieren a: **“EL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO Y PREVENCIÓN EN CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO”**. Que según mi hipótesis La normativa ecuatoriana acentúa el carácter punitivo y sancionador del Estado, al no otorgar la atención e importancia adecuada al deber objetivo de cuidado y prevención en contravenciones de tránsito.

***Cuestionario de preguntas.***

1. ¿Considera usted que en las contravenciones de tránsito las medidas legales aplicadas a quien infringe la norma son en su mayoría castigadoras? Justifique su respuesta.

.....

.....

.....

.....

2. Siendo la normativa de tránsito excesivamente castigadora y punitiva, ¿Qué alternativas se debería utilizar para la prevención?

- c) Endurecimiento de penas.
- d) Educación vial.

¿Por qué?

.....  
.....  
.....  
.....

3. ¿Cree usted que existe una adecuada profesionalización de los Agentes de Tránsito en nuestro país?

Si ( )                      No ( )

Emita su criterio:

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

4. ¿Considera que el estado de las vías y señalética adecuada son un elemento trascendental para una seguridad vial?

Si ( )                      No ( )

Opine:.....

.....  
.....  
.....  
.....



5. **El Deber objetivo de cuidado**; entendido como aquellas reglas o medidas de precaución que aparecían exigidas o que debían haber sido implementadas con el objetivo de proteger determinados bienes jurídicos. Del concepto citado, ¿considera usted que se lo analiza y aplica de manera correcta en casos de contravenciones de tránsito?

Si ( )            No ( )    Ilustre su criterio.

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

6. ¿Considera usted suficientes las medidas de prevención existentes en materia de tránsito?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

### Anexo Nro. 3: Entrevista.



**UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA**  
**FACULTAD JURÍDICA SOCIAL Y ADMINISTRATIVA**  
**CARRERA DE DERECHO**

#### ***Orientaciones.***

Distinguido/a profesional del derecho, con motivo de la elaboración de mi trabajo de investigación previo a la obtención del grado de Abogado, mucho agradecería a usted, en consideración a su gran prestancia profesional me ayude con a siguiente entrevista que se refiere a: **“EL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO Y PREVENCIÓN EN CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO”**. Que según mi hipótesis La normativa ecuatoriana acentúa el carácter punitivo y sancionador del Estado, al no otorgar la atención e importancia adecuada al deber objetivo de cuidado y prevención en contravenciones de tránsito.

#### **Pregunta No.1**

¿Considera usted que en el ámbito de contravenciones de transito las medidas legales aplicadas a quien infringe la norma son en su mayoría castigadoras? Si su respuesta es afirmativa indique usted que medidas podrían ser aplicables para crear conciencia vial e instaurar la prevención.

**Pregunta No. 2.**

¿Considera que el buen estado de las vías, señalética adecuada y correcta profesionalización de agentes de tránsito son elementos trascendentales para la seguridad vial?

**Pregunta No. 3.**

¿Considera que se analiza y aplica de forma adecuada al Deber Objetivo de Cuidado en Contravenciones de Tránsito?

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

<b>AUTORIZACIÓN:</b> .....	<b>II</b>
<b>AUTORÍA</b> .....	<b>III</b>
<b>CARTA DE AUTORIZACIÓN</b> .....	<b>IV</b>
<b>DEDICATORIA</b> .....	<b>V</b>
<b>AGRADECIMIENTO</b> .....	<b>VI</b>
<b>ESQUEMA</b> .....	<b>VII</b>
<b>1. TITULO</b> .....	<b>1</b>
<b>2. RESUMEN</b> .....	<b>2</b>
2.1. ABSTRACT.....	4
<b>3. INTRODUCCIÓN.</b> .....	<b>6</b>
<b>4. REVISIÓN DE LITERATURA</b> .....	<b>9</b>
4.1. Marco conceptual .....	9
4.1.1. Determinación.....	9
4.1.2. Cuidado.....	10
4.1.3. Deber .....	10
4.1.4. Deber objetivo de cuidado .....	11
4.1.5. Sanción.....	14
4.1.5.1. Sanción Administrativa.....	14
4.1.5.2. Sanción Pecuniaria.....	15
4.1.6. Contravenciones de tránsito. ....	16
4.1.7. Disposiciones sancionadoras y punitivas.....	18
4.1.8. Acciones de prevención.....	20

4.1.9.	Accidente de tránsito .....	22
4.1.10.	Culpa.....	23
4.2	Marco doctrinario.....	26
4.2.1	El Deber Objetivo de Cuidado.....	26
4.2.1.1.	Antecedentes Históricos.....	26
4.2.1.2.	Aspectos generales.....	28
4.2.1.3.	Tipos de Deber de Cuidado.....	31
4.2.1.4.	Medidas de prevención. ....	32
4.3.	Marco Jurídico .....	35
4.3.1.	Constitución de la República del Ecuador.....	35
4.3.2.	Código Orgánico Integral Penal.....	39
4.3.2.1.	Contravenciones de tránsito. ....	41
4.3.3.	Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial. ....	49
4.4.	Derecho comparado .....	51
4.4.1.	Deber objetivo de cuidado. ....	51
4.4.1.1.	Código Penal Colombiano. ....	51
4.4.2.	Contravenciones de tránsito. ....	51
4.4.2.1.	Legislación de tránsito Colombia. ....	51
4.4.2.1.1.	Actitud de los Agentes de Tránsito. ....	54
4.4.3.	Acciones de prevención.....	54
4.4.3.1.	Legislación de Tránsito Republica Dominicana. ....	54
4.4.3.2.	Regulaciones Colombianas en referente a formación Agentes de tránsito .....	55

4.4.3.3. Regulación Española en referente a formación de agentes de tránsito.....	57
<b>5. MATERIALES Y MÉTODOS.....</b>	<b>61</b>
5.1. Materiales.....	61
5.2. Métodos.....	62
5.3. Técnicas.....	63
5.3.1. Entrevista.....	63
5.4 Encuesta.....	64
<b>6. RESULTADOS.....</b>	<b>65</b>
6.1. Análisis e interpretación de los resultados de las encuestas.....	65
6.2. Análisis e interpretación de los resultados de las entrevistas.....	80
<b>7. DISCUSIÓN.....</b>	<b>84</b>
7.1. Verificación de objetivos.....	84
7.1.1 Objetivo General.....	84
7.1.2 Objetivos Específicos.....	85
7.2 Verificación de hipótesis.....	86
<b>8. CONCLUSIONES.....</b>	<b>88</b>
<b>9. RECOMENDACIONES.....</b>	<b>89</b>
9.1. Propuesta de reforma jurídica.....	91
<b>10. BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>96</b>
<b>11. ANEXOS.....</b>	<b>98</b>
Anexo Nro. 1 Proyecto de Investigación.....	98
Anexo Nro. 2: Encuestas.....	125
Anexo Nro. 3: Entrevista.....	128