# UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA.

## FACULTAD JURÍDICA SOCIAL Y ADMINISTRATIVA.

## CARRERA DE DERECHO.

## TITULO:

**"LA RESPONSABILIDAD Y SANCIÓN PENAL EN LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO, DEL USUARIO O ACOMPAÑANTE, QUE INCUMPLE EL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO, AL NO USAR EL CINTURON DE SEGURIDAD".**

Tesis previa a la obtención del Grado de Licenciado en Jurisprudencia y Título de Abogado.


**AUTOR:**

JEANS CARLOS BERRÚ JIMÉNEZ

**DIRECTOR:**

Dr. ROLANDO JOHNATAN MACAS SARITAMA. Mg. Sc.


LOJA-ECUADOR
2019

## AUTORIZACIÓN

Dr. Rolando Johnatan Macas Saritama. Mg. Sc.

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

## CERTIFICO

Que el presente trabajo de investigación jurídica, elaborado por el señor Jeans Carlos Berrú Jiménez, titulado: **"LA RESPONSABILIDAD Y SANCIÓN PENAL EN LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO, DEL USUARIO O ACOMPAÑANTE, QUE INCUMPLE EL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO, AL NO USAR EL CINTURON DE SEGURIDAD",** ha sido dirigido, corregido y revisado cuidadosamente en su forma y contenido de acuerdo a las normas de graduación vigentes en el Reglamento del Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja, y de conformidad al plazo establecido en el cronograma del proyecto de tesis legalmente aprobado, por lo que autorizo su presentación ante el respectivo Tribunal de Grado.

Loja, 02 de Abril de 2019

**Dr. Rolando Johnatan Macas Saritama. Mg. Sc.**

**DIRECTOR DE TESIS**

## AUTORÍA

Yo, Jeans Carlos Berrú Jiménez declaro ser autor del presente 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 Repositorio Institucional-Biblioteca Virtual.

**Autor:** Jeans Carlos Berrú Jiménez

**Firma:**----------

**Cédula:** No. 1104805278

**Fecha:** Loja, mayo de 2019

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

Yo, Jeans Carlos Berrú Jiménez declaro ser autor de la tesis titulada: **"LA RESPONSABILIDAD Y SANCIÓN PENAL EN LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO, DEL USUARIO O ACOMPAÑANTE, QUE INCUMPLE EL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO, AL NO USAR EL CINTURON DE SEGURIDAD",** 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, en la ciudad de Loja, a los 29 días del mes de mayo de dos mil diecinueve, firma el autor.

**Firma:**.....

**Autora:** Jeans Carlos Berrú Jiménez

**Cédula:** No. 1104805278

**Dirección:** Loja, Calles: Av. Manuel Benjamín Carrión y José Joaquín Palacios;

**Correo Electrónico:** jean-b1@hotmail.com

**Teléfono Celular:** 0993398318

**DATOS COMPLEMENTARIOS.**

**Director de Tesis:** Dr. Rolando Johnatan Macas Saritama. Mg. Sc.

**Tribunal de Grado:**

**Presidenta:** Dra. Paulina Moncayo Cuenca

**Vocal:** Dra. Jenny Jaramillo Serrano

**Vocal:** Dr. Jefferson Armijos Gallardo

## DEDICATORIA

Dedico el presente trabajo a Dios por darme la vida, a mis padres: Carlos Berrú y Maritza Jiménez, por todo el apoyo excepcional que me brindaron para poder culminar mis estudios, por su esfuerzo inalcanzable realizado día tras día, su amor y apoyo moral incondicional, a mis hermanos Karla Lisbeth y Brayan Berrú Jiménez por su compañía y colaboración sincera, que me permitieron culminar una de mis tantas metas anheladas.

**EL AUTOR**

## AGRADECIMIENTO

Agradezco a la Universidad Nacional de Loja, a su Facultad de Derecho, a las distinguidas Autoridades , profesionales del Derecho, y personal Administrativo que la integran, al excelentísimo Tribunal de Grado y de manera especial a mi Director de Investigación, Dr. Rolando Macas Saritama. Mg. Sc, por su acertada asesoría académica y el dinamismo excepcional brindado durante el proceso de Investigación Jurídica.

**EL AUTOR**

# ESQUEMA DE CONTENIDOS

I. PORTADA

II. AUTORIZACIÓN

III. AUTORÍA

IV. CARTA DE AUTORIZACIÓN DE TESIS

V. DEDICATORIA

VI. AGRADECIMIENTO

VII. ESQUEMA DE CONTENIDOS

**1. TITULO**

**2. RESUMEN**

2.1. ABSTRACT

**3. INTRODUCCIÓN**

**4. REVISIÓN DE LITERATURA**

**4.1. MARCO CONCEPTUAL**

4.1.1. Transporte Terrestre

4.1.2. Usuario

4.1.3. Acompañante

4.1.4. Deber Objetivo de Cuidado

4.1.5. Cinturón de Seguridad

4.1.6. Responsabilidad Penal

4.1.7. Sanción Penal

4.1.8. Contravención Penal

4.1.9. Negligencia

4.1.10. Culpabilidad Penal de Carácter Personal

**4.2. MARCO DOCTRINARIO**

4.2.1. Historia de la Ley de Tránsito

4.2.2. Principio de Confianza en Materia de Tránsito

4.2.3. Conducta Culposa desde la Óptica de Tránsito

4.2.4. Teoría de Dominio del Hecho

4.2.5. Teoría de la Imputación Objetiva

4.2.6. Teoría de la Acción Razonada
4.2.7. Teoría Sociedad de Riesgo
**4.3. MARCO JURÍDICO**
4.3.1. Constitución de la República del Ecuador
4.3.2. Instrumentos Internacionales
4.3.2.1. Convenio entre Ecuador y Colombia para Regular el Tránsito de Personas y Vehículos.
4.3.3. Código Orgánico Integral Penal
4.3.4. Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial.
4.3.5. Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial
**4.4. DERECHO COMPARADO**
4.4.1. Legislación Española
4.4.2. Legislación Chilena
4.4.3. Legislación Boliviana
4.4.4. Legislación Argentina
**5. MATERIALES Y MÉTODOS**
5.1. Materiales Utilizados
5.2. Métodos
5.3. Técnicas
5.4. Observación Documental
**6. RESULTADOS**
6.1. Resultados de las Encuestas
6.2. Resultados de las Entrevistas
6.3. Estudio de Casos
**7. DISCUCIÓN**
7.1. VERIFICACIÓN DE OBJETIVOS
7.1.1. Objetivo General
7.1.2. Objetivos Específicos
7.2. Contrastación de Hipótesis
7.3. Fundamentación Jurídica de las Propuesta de Reforma
**8. CONCLUSIONES**
**9. RECOMENDACIONES**

9.1. Propuesta de Reforma Legal

**10. BIBILIOGRAFÍA**

**11. ANEXOS**

11.1. Proyecto de Tesis Aprobado

11.2. Cuestionarios, Encuestas y Entrevistas

**INDICE**

**1. TITULO:**

**“LA RESPONSABILIDAD Y SANCIÓN PENAL EN LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO, DEL USUARIO O ACOMPAÑANTE, QUE INCUMPLE EL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO, AL NO USAR EL CINTURON DE SEGURIDAD”**

## 2. RESUMEN

La presente tesis titulada: **“LA RESPONSABILIDAD Y SANCIÓN PENAL EN LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO, DEL USUARIO O ACOMPAÑANTE, QUE INCUMPLE EL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO, AL NO USAR EL CINTURON DE SEGURIDAD”**, hace referencia a lo importante que es el sancionar a la persona que infringe directamente la normativa de no usar el cinturón de seguridad, debido a que es común día a día escuchar las diferentes campañas, que se socializan en distintos medios de comunicación, haciendo alusión a lo importante que es la utilización del cinturón de seguridad, pero pese a esto no se cumple, en la mayoría de accidentes de tránsito solo el conductor es quien lleva colocado este dispositivo de seguridad, acorde a estos aspectos, es donde se plasma la importancia de sancionar a quien infringe la ley, más no al conductor, que solo está en la capacidad de recordar el uso del cinturón de seguridad y que dichos dispositivos estén en óptimas condiciones, pero no tiene la facultad de obligar a que usen el cinturón de seguridad, en muchos de los casos los ocupantes al ver la exigencia por parte del conductor, se colocan el cinturón de seguridad por un momento hasta que pase la inspección, pero en el transcurso del viaje se quitan dicho dispositivo y no toman conciencia, recibiendo el conductor una sanción acorde lo estipula el Código Orgánico Integral Penal artículo 390 que dice: 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 punto cinco puntos en su licencia de conducir: 10. La o el conductor de un vehículo automotor que tenga, según los reglamentos de tránsito, la obligación de contar con cinturones de

seguridad y no exija el uso del mismo a sus usuarios o acompañantes. La academia ante esta realidad no puede quedar relegada y debe jugar un papel importante, porque no es correcto sancionar al conductor de un vehículo, por la omisión de un tercero que incumple el deber objetivo de cuidado al no colocarse el cinturón de seguridad, si se sanciona correctamente al infractor de dicha contravención, se acataría esta normativa, que tiene como finalidad el precautelar la vida de todos los ocupantes.

Así mismo se aplicaron materiales y métodos para desarrollar la presente investigación, realizando entrevistas y encuestas, las cuales me han servido para plantear un proyecto de reforma legal al Código Orgánico Integral Penal, en su capítulo VIII, referente a las infracciones de tránsito, para garantizar el uso adecuado del cinturón de seguridad y sancionar al usuario o acompañante de la inobservancia del deber objetivo de cuidado.

## 2.1. Abstract

This thesis entitled: "THE RESPONSIBILITY AND PENAL SANCTION IN THE TRANSITIONS OF TRANSIT, OF THE USER OR ACCOMPANYING, WHICH DOES NOT FALL THE OBJECTIVE OF CARE, BY NOT USING THE SEAT BELT", makes reference to the importance of sanctioning the person who directly violates the norm of not using the safety belt, because it is common to hear the different campaigns every day, which are socialized in different means of communication, making reference to the importance of the use of the safety belt , but despite this is not fulfilled, in most traffic accidents only the driver is the one who has placed this security device, according to these aspects, it is where the importance of punishing those who break the law, but not the driver, who is only able to remember the use of the safety belt and that these devices are in optimal condition, but does not have the power to Ignoring the use of a seat belt, in many cases the occupants when seeing the requirement by the driver, place the seat belt for a moment until the inspection passes, but in the course of the trip that device is removed and do not take conscience, receiving the driver a sanction according to the provisions of the Comprehensive Organic Code Article 390 that says: Violations of fifth class traffic. - Will be punished with a fine equivalent to fifteen percent of a unified basic salary of the worker in general and reduction of four point five points in your driver's license: 10. The driver of a motor vehicle that has, according to the traffic regulations, the obligation to have safety belts and does not demand the use of it to its users or companions. The academy before this reality can not be relegated and must play an important role, because it is not correct to punish the driver of a vehicle, for the omission of a third party that fails the

objective duty of care by not wearing the seat belt, if sanctions the offender of said contravention correctly, this regulation would be obeyed, which has the purpose of protecting the life of all the occupants.

Likewise, materials and methods were applied to develop this research, conducting interviews and surveys, which have helped me to propose a legal reform project to the Comprehensive Organic Criminal Code, in its chapter VIII, regarding traffic infractions, to guarantee the proper use of the safety belt and sanction the user or companion of the non-observance of the objective duty of care.

## 3. INTRODUCCION

La presente investigación versa sobre **“LA RESPONSABILIDAD Y SANCIÓN PENAL EN LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO, DEL USUARIO O ACOMPAÑANTE, QUE INCUMPLE EL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO, AL NO USAR EL CINTURON DE SEGURIDAD”**, surge a partir del estudio minucioso, tras la grave situación de mortalidad por accidentes de tránsito que se originan en las carreteras del país y que en muchos de estos accidentes, los ocupantes no han hecho uso de cinturón de seguridad. Pero que tan factible es, multar al conductor por una infracción que este no cometió, si no que dicho infractor es el ocupante, al imponer este tipo de sanción establecida en el artículo 390 numeral 10 del Código Orgánico Integral Penal que dice: 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 punto cinco puntos en su licencia de conducir: 10. La o el conductor de un vehículo automotor que tenga, según los reglamentos de tránsito, la obligación de contar con cinturones de seguridad y no exija el uso del mismo a sus usuarios o acompañantes. Tomando en cuenta estos aspectos, y fundamentalmente en la parte que manifiesta que no exija el uso del mismo a sus usuarios o acompañantes, cabe recalcar que el conductor solo está en facultad de informar el uso del cinturón de seguridad y en quien fundamentalmente radica dicha obligación y a quienes se debería sancionar por no uso de este dispositivo, es al usuario o acompañante, que infringe dicha normativa, ya que en el radica todos los actos volitivos tendientes a usar o no este dispositivo, acorde a lo antes mencionado, estaríamos violentando, el artículo 82 de la ley suprema que

establece: Art. 82. El derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes, debido a que si establecemos dicha sanción que se estipula, no se estaría sancionando al autor directo que infringe el deber objetivo de cuidado al no hacer uso de este dispositivo del cinturón de seguridad. Por eso es fundamental constatar los diferentes objetivos como, determinar que existe vulneración de derechos al incorporar sanciones al conductor; por la inobservancia de la ley por parte del usuario que no acata el uso del cinturón de seguridad, enfocados en demostrar la necesidad de sancionar al responsable directo, de no colocarse el cinturón de seguridad y radicar en ello la importancia de elaborar un proyecto de reformas al Código Orgánico Integral Penal, para garantizar el uso adecuado del cinturón de seguridad y sancionar al usuario de dicha inobservancia, comprobando eficazmente la hipótesis, que existe una errónea aplicación de la ley penal, al imponer una sanción al conductor, por el no uso del cinturón de seguridad, cuando la responsabilidad de esta acción u omisión, recae sobre el usuario u acompañante, que incumple el deber objetivo del cuidado.

La presente tesis, se encuentra conformada de un marco conceptual, un marco doctrinario, marco jurídico y derecho comparado. En el marco conceptual se procede a realizar las siguientes temáticas: Transporte Terrestre, Usuario, Acompañante, Deber Objetivo de Cuidado, Cinturón de Seguridad, Responsabilidad Penal, Sanción Penal, Contravención Penal, Negligencia y Culpabilidad Penal de Carácter Personal; en el marco

doctrinario se desarrolla las temáticas relacionadas a: Historia de la Ley de Tránsito, Principio de Confianza en Materia de Tránsito, Conducta Culposa desde la Óptica de Tránsito, Teoría de Dominio del Hecho, Teoría de la Imputación Objetiva, Teoría de la Acción Razonada y Teoría Sociedad de Riesgo; en el marco jurídico se interpretaron normas jurídicas consagradas en la Constitución de la República del Ecuador, Convenio entre Ecuador y Colombia para Regular el Tránsito de Personas y Vehículos, Código Orgánico Integral Penal, Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial; finalmente en el derecho comparado se procede analizar y comparar legislaciones extranjeras entre ellas: Legislación Española: Texto Refundido de la Ley Sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Legislación Chilena: Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley de Tránsito. Legislación Boliviana: Código Nacional de Tránsito. Legislación Argentina: Ley de Tránsito, las mismas que se procedió a comparar y se obtuvo las semejanzas y diferencias en relación a sancionar al usuario o acompañante que incumple el deber objetivo de cuidado al no usar el cinturón de seguridad. Además, conforman la presente tesis los materiales y métodos utilizados que sirvieron para la obtención de información, las entrevistas, encuestas y estudios de casos que contribuyeron con información veraz y oportuna para fundamentar la presente tesis, por otra parte, se ha logrado verificar los objetivos uno general y tres específicos, se ha contrastado la hipótesis cuyos resultados ayudaron a fundamentar la propuesta de reforma legal. La parte final del trabajo de investigación se expone las conclusiones y recomendaciones a las cuales se llega a determinar durante todo el desarrollo

del trabajo, presentado así el proyecto de reforma legal al Código Orgánico Integral Penal, en su capítulo VIII, referente a las infracciones de tránsito, para garantizar el uso adecuado del cinturón de seguridad y sancionar al usuario o acompañante de la inobservancia del deber objetivo de cuidado.

Para finalizar la presente tesis queda a consideración de estudiosos del derecho, personas que tomaron intereses en este tema, y como fuente de consulta a futuros estudiosos del derecho.

# 4. REVISION DE LITERATURA

## 4.1. MARCO CONCEPTUAL.

### 4.1.1. Transporte Terrestre

Como primer aspecto se conceptualiza el “Transporte terrestre es el que se realiza sobre la superficie terrestre. La gran mayoría de transportes terrestres se realizan sobre ruedas” (Deloux, 2014, p. 2).

En este aspecto, podemos destacar características importantes sobre el transporte terrestre, que se realiza en todo el mundo, y como se describe en la mayor parte, se da sobre ruedas que transita por una superficie terrestre, de ahí su nombre.

Otra característica que plantea el autor Pérez en su diccionario en línea es “El concepto de transporte terrestre, se utiliza para describir al acto y consecuencia de trasladar algo de un lugar a otro. También permite nombrar a aquellos artilugios o vehículos que sirven para tal efecto, llevando individuos o mercaderías desde un determinado sitio a otro” (Pérez, 2010, p.1).

Manifestando que es el acto por el cual a través de una acción, podemos movilizarnos de un lugar a otro, esto acción está dada en la movilización tanto de personas como mercaderías.

EL autor Cesar manifiesta que “Transporte terrestre de personas se clasifica como servicio de pasajeros y el de bienes como servicio de mercancías. El transporte es y ha sido para la humanidad un elemento central para el progreso o el atraso de las distintas civilizaciones y culturas” (Cesar, 2011, p. 3).

Enfocándose en un punto más amplio cabe recalcar que el transporte terrestre ha sido para la humanidad uno de los avances importantes, ya que nos permite, trasladarnos en cuestión de minutos u horas a lugares alejados, siendo un elemento principal para el progreso de los pueblos, que permite llevar por vía terrestre los diferentes productos agrícolas que se desarrollan en cada uno, como es realizado en cuestión de horas no se deteriora.

Otro enfoque claro que define al transporte terrestre es

> El transporte terrestre o transporte por carretera se refiere al transporte de bienes y personas de un lugar a otro por medio de las carreteras. La carretera es una ruta que existe entre dos destinos, que ha sido pavimentada o trabajada para permitir el transporte por medio de medios de transporte motorizados y no motorizados (Cruz, 2001, p. 1).

Este autor sitúa la trascendencia que brinda este tipo de transporte, ya que da la facilidad de trasladarnos de un lugar a otro, por medio de las distintas carreteras que se encuentran a lo largo de todos los países.

### 4.1.2. Usuario

El autor Julián Pérez Porto, manifiesta: “Es quien usa ordinariamente algo. El término, que procede del latín usuarius, hace mención a la persona que utiliza algún tipo de objeto o que es destinataria de un servicio, ya sea privado o público” (Pérez, 2010, p.1).

Hace referencia a las personas que hacemos uso del transporte público como privado, beneficiándonos del servicio que prestan diferentes empresas.

Diccionario “Uno Color” la define como, “Dícese del que tiene derecho a usar de cierta cosa con determinadas, limitaciones” (Gispert, 2003.p.1649).

Las determinaciones o limitaciones están enfocadas en que si requerimos dicho servicio tendremos que pagar un valor, y respetar las reglas establecidas, para beneficiarnos de dicho servicio.

De acuerdo con el tratadista Henri Capitant “Usuario, persona que hace uso de un servicio público o del dominio público” (Capitant, 1961, p. 630).

Está claro que el usuario es la persona que se beneficia del uso de un servicio que puede ser tanto público como privado.

Aspectos como los que establece la Real Academia Española “Dicho de una persona: Que tiene derecho de usar de una cosa ajena con cierta limitación” (Real Academia, 2014, p. 1).

Como en los casos antes citados se basa en el uso que le da una persona a un servicio que se presta, en este particular aclara que este uso está dado con las limitaciones que se establece acorde al servicio que se nos brinda y del cual requerimos.

### 4.1.3. Acompañante

El diccionario online ABC conceptualiza “Normalmente empleada para expresar que se está con la compañía de alguien, o que en su defecto, se está yendo en compañía de una persona” (Definición ABC, s.f, p. 1).

Hace referencia cuando, vamos de viaje en un carro de uso particular, puede ser de un amigo, familiar entre otros acogemos la calidad de acompañante.

El Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial establece una definición más acertada en la que lo define como “Persona que viaja con el conductor de un vehículo automotor, ubicado generalmente en los asientos delanteros” (Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad, 2012, p. 76).

Puede ser de manera concreta que dicho acompañante viaje en el asiento delantero o en los asientos posteriores, que generalmente no pierde la misma categoría, porque realiza la misma acción.

El diccionario en línea “Definición ABC”, lo conceptualiza como: “Es un adjetivo que tiene como significado la persona que acompaña o tener compañía de alguien para que no quede solo” (Definición ABC, 2019, p. 1).

El siguiente criterio se basa en que la persona que acompaña, es el individuo que esta alado de alguien.

El catedrático Manuel Ossorio define a la palabra acompañante **“**Persona que viaja con el conductor de un vehículo automotor” (Ossorio, 1978, p. 22).

De los diferentes criterios expuestos queda claro que acompañante es la persona que viaja, alado o en la parte posterior del conductor del vehículo.

### 4.1.4. Deber Objetivo de Cuidado

El autor Gallardo Astudillo, define: “El Deber de Cuidado llamado también diligencia debida, consiste en la obligación de prestar el cuidado debido, para evitar la lesión o puesta en peligro de bienes jurídicos y

constituye un importante punto de referencia para la comprobación de las conductas imprudentes” (Gallardo, 2015, p. 37).

El cometer una acción imprudente es también una actividad voluntaria, es decir, encausada a un objetivo previsto, que si se tomara los respectivos correcticos no sucedería dicho imprevisto, dado que la persona omite su deber objetivo de cuidado, al tener conductas inadecuadas.

El estudioso Antolisei la conceptualiza:

> Deber objetivo de cuidado que el individuo debía observar y que se ha infringido, vulneración que se deduce según la previsión legal del comportamiento del término común de las personas, o sea el cómo obraría una persona razonable y prudente en las condiciones concretas en que le correspondió obrar al agente. Ahora bien, el deber de cuidado no tiene su origen en el tipo penal; sino, en un ámbito exterior al sistema penal, esto es, en la ley, los reglamentos, regulaciones especiales, código de tránsito, código de policía, etc. (la reglamentación de la actividad de que se trate) (Antolisei, 1960, p.273).

El resultado típico deviene como consecuencia de la violación de ese deber objetivo de cuidado, pero que en particular era previsible y evitable para el autor, que conociendo la normativa, y las sanciones que esta implica, comete dicha infracción, como se especifica la responsabilidad recae en el autor del cometimiento, pues está en la facultad de obrar como una persona razonable porque esta normativa de utilizar el cinturón de seguridad es para, prevenir mayores daños en los accidentes de tránsito que se llegaren a suscitar. Siendo voluntarias las acciones previamente éticas con plena deliberación y

con preciso conocimiento de las causas que podría darse, ya que dicha responsabilidad está en la naturaleza de nuestros actos.

> El tratadista Zaffaroni conceptualiza el deber objetivo de cuidado como el aceptar que la tipicidad del delito imprudente requiere que el autor haya infringido un deber de cuidado debiendo hallarse el mismo en cada tipo penal en particular, la violación al deber de cuidado deviene no solo de la infracción a disposiciones legales sino también de las llamadas “normas de tráfico” o conjunto de “reglas sociales”; discutiéndose el carácter objetivo del mismo en cuanto a su determinación (Zaffaroni, 2006, p. 427).

Zaffaroni conceptualiza al deber objetivo de cuidado, cuando el autor de un hecho, no toma las debidas pautas para evitar un resultado previsible, al violentar dicho cuidado se expone a resultados, que van en contra de la norma, violentando los distintos ordenamientos jurídicos establecidos, por no guardar la compostura correspondiente exponiéndose a riesgos mayores.

> El autor Rivas afirma solamente cuando se ha constatado el aspecto objetivo del hecho imprudente (tipo de injusto) puede seguirse preguntando si el mandato general de cuidado y previsión hubiese podido ser cumplido por el autor individual según su inteligencia y formación, su habilidad y capacitación, su experiencia de la vida y su posición social (tipo de culpabilidad). En la posición doctrinaria subjetiva el deber de cuidado es individual, en relación al sujeto autor concreto, primero se determina su capacidad de actuación y luego se

> analiza si actuó o no por debajo de esa capacidad. (Rivas, 1999, p. 385).

Es muy acertada la definición que establece al autor Rivas ya que el deber objetivo de cuidado recae sobre la persona que omite cierta acción que trae implícito un resultado, causado por dicha omisión, como en el tema expuesto si la persona prescinde colocarse el cinturón de seguridad, la responsabilidad está dada a la persona que excluye dicho acto a sabiendas que es un dispositivo de seguridad que previene el salir expulsado si se presentare una colisión, al conocer esto la persona que no ejecuta esta acción es ahí cuando se incumple el deber objetivo de cuidado, que tienen que tener los usuarios o acompañantes, responsabilidad y voluntad final de usar o no este dispositivo depende únicamente de ellos.

### 4.1.5. Cinturón de seguridad

El Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (2012) señala:

> Conjunto de fajas, provisto de hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y de unión, cuyo fin es sujetar a los ocupantes a sus asientos y evitar que la cabeza del conductor choque contra el parabrisas o salga despedido del mismo en caso de accidente (p.79).

Es un dispositivo de seguridad, que ajusta nuestro cuerpo con el asiento, permitiéndonos mantener una estabilidad y evitar salir despedidos o que nos lesionemos al momento de una colisión.

La revista electrónica conciencia vial la define: “Dispositivo constituido por un arnés o sistema de retención diseñado para sujetar y mantener en su posición al conductor y los pasajeros ante una situación de frenado/maniobra violenta, debida a una emergencia o una colisión”(Conciencia Vial, 2012,p.1).

De estos preceptos queda claro que debido al sistema de retención que tiene el cinturón de seguridad, puede salvar muchas vidas, por eso es necesario que los conductores, pasajero o acompañantes siempre lo lleven puesto y debidamente enganchado ya que los accidentes en la actualidad se dan a menudo y la importancia que implica llevar puesto el cinturón de seguridad, ya que nos permite mayor seguridad en algún percance que se pueda ocasionar.

> Velásquez pone de manifiesto aspectos relevantes, sobre el cinturón de seguridad. Es aquel dispositivo de seguridad colocado en el vehículo que se usa como medida de protección pasiva al evitar o reducir las consecuencias por traumatismos cuando se produce el accidente. La desaceleración brusca de un vehículo en movimiento hace que la energía o inercia se trasmita a los ocupantes del mismo y los proyecte contra el habitáculo del vehículo con una fuerza mayor increíble (Velásquez, 2009, p. 19).

El cinturón de seguridad, tiene como única finalidad reducir en grandes porcentajes, las diferentes lesiones que puedan ser causadas en una colisión, ya que es un dispositivo de seguridad que permite la retención del conductor, pasajeros o acompañantes, evitando de esta forma, el salir proyectado del vehículo, de ahí su importancia al uso del mismo.

Otra ilustración que establece el autor antes mencionado se conceptualiza como. “Accesorio que tiene como finalidad mantener al conductor(a) y a los (las) pasajeros(as) de un vehículo sujetos(as) a sus asientos, de tal modo que, en caso de un choque o colisión, no sean expedidos contra el tablero u otras partes internas del vehículo” (Velásquez, 2009, p. 19).

Ratificando una vez más en esta acertada acepción, la importancia que tiene el uso del cinturón de seguridad, en el conductor y pasajeros ya que si se suscitara un accidente, y se lleva colocado el cinturón de seguridad, las diferentes consecuencias negativas de dicho impactos se reducen, de manera en que si el conductor llevare colocado este dispositivo de retención, puede mantener el control del vehículo y disminuir accidentes secundarios que puedan ocasionarse, ya que si no lleva colocado el cinturón de seguridad puede salir expulsado y perder el control del automotor. También cabe recalcar la gran importancia del uso de este dispositivo en los acompañantes, ya que en una colisión se evitaría que puedan desplazarse estando exactamente todos los ocupantes del vehículo, sometidos a la misma velocidad, si se llegare a suscitar una desaceleración del vehículo, este permitiría impedir que se golpee contra los asientos, tablero, parabrisas, entre otros, evitando sufrir daños mayores que afectan a su integridad, por estos aspectos nace la importancia de usar dicho dispositivo de seguridad que tiene como única finalidad salvar vidas.

### 4.1.6. Responsabilidad Penal

En el libro Tratado Técnico Jurídico sobre Accidentes de Circulación y Materias Afines, construye su propio criterio y nos establece que “La responsabilidad penal tiene origen en un hecho ilícito, ya sea doloso o culposo, y gravita sobre el sujeto que lo ha causado” (Olano, 1975, p. 58).

De las diferentes acepciones, podemos definir qué responsabilidad penal es la facultad que otorga el Estado, a través de las diferentes leyes, teniendo la posibilidad jurídica de hacer sufrir las consecuencias, en este caso en particular podrían ser sanciones pecuniarias, rebaja de puntos. Quedando en claro que se interpondrán las sanciones a la persona en quien radica el cometimiento de dichos actos.

> El siguiente autor conceptualiza la responsabilidad penal como la consecuencia jurídica cuando existe una violación de la ley, realizada por un sujeto imputable o inimputable que lleva a término actos previstos como ilícitos, lesionando o poniendo en peligro un bien material o la integridad física de las personas. La responsabilidad penal la impone el Estado, y consiste en una pena que busca castigar al delincuente e intentar su reinserción para evitar que vuelva a delinquir (Linares, 2011, p. 1).

El tratadista Linares pone de manifestó que la responsabilidad penal está dada, como la consecuencia jurídica, a la que estamos sometidos, si realizamos alguna actividad que estén contemplada como delito o

contravención, recibiremos una pena o sanción, legalmente establecida por contravenir la norma.

> Para la responsabilidad penal los daños o perjuicios tienen un carácter social, pues son considerados como atentados contra el orden público lo suficientemente graves como para ser fuertemente reprobados y ser erigidos en infracciones. Las sanciones penales tienen una función esencialmente punitiva y represiva, y sólo buscan la prevención de manera accesoria, ya sea a través de la intimidación y la disuasión, o a través de la rehabilitación del culpable, de su reeducación o de su reinserción social (Deloux, 2012, p. 2).

En este particular enfoca, aquellos actos humanos voluntarios, que son los que se efectúan con discernimiento, libertad pero que son contrarios a lo dispuesto por las normas jurídicas, y por lo tanto son punibles, buscando con este particular que no se vuelvan a repetir este tipo de conductas, y que la sociedad se mantenga al margen de lo que establece la ley, para poder vivir en armonía.

> El Derecho Penal requiere para que una conducta humana sea reprochable, que el ataque al bien jurídico sea objetivamente imputable al autor del comportamiento típico, es decir, no basta con haber causado, dolosa o imprudentemente, una muerte o una lesión corporal para que el sujeto activo haya realizado el tipo; es necesario, además, que dicho resultado pueda serle atribuido objetivamente a él (Mendoza, 1996, p. 1).

Como último punto cabe destacar que para que se sancione algún tipo de delito o infracción, dicha falta que se comete debe ser atribuida a la persona que infringe dicha normativa, para lograr de esta manera a sancionar a la persona que comete dicha infracción teniendo como consecuencia la imposición de una pena que podría ser pecuniaria o incluso llegar a la prisión de dicho infractor, solo así estaremos logrando que la persona infractora no vuelva a cometer o reincidir en este comportamiento antijurídico.

### 4.1.7. Sanción Penal

> El autor Nino Santiago señala: Las sanciones penales de distinguen de otras sanciones y medidas coactivas aplicadas por el Estado por implicar la finalidad (no necesariamente última) de poner a sus destinatarios en una situación desagradable, de infligirles sufrimiento. Si ese sufrimiento desapareciera, la pena no sólo perdería su razón de ser, sino que dejaría de ser llamada tal: sería, por ejemplo, una medidas de seguridad o de rehabilitación (Nino, 2012, p. 427)

Si cometemos una contravención, debido al incumplimiento o caso omiso a las leyes de tránsito, recibiremos una multa ya sea pecuniaria, rebaja de puntos o trabajo comunitario, todo va acorde a la gravedad de la contravención, dándose con el único fin de disciplinar y crear conciencia vial para que no se vuelva a repetir.

Diccionario uno color define a la sanción como: “Pena que la ley establece para el que la infringe” (Gispert, 2003, p.1454).

La siguiente definición deja en claro que si infringimos alguna normativa recibiremos algún tipo de sanción que se encuentra debidamente estipulada.

El diccionario en línea Academia define: “Las sanciones penales son la expresión más elevada del castigo que puede infringirse a un individuo, y su gravedad del delito o de la infracción cometida. La sanciones penales son, literalmente, castigos con penas” (Guzmán, 2019, p.1).

La sanción se da  para que se cumpla lo que establece la norma, debido a que representa la penalidad que se puede recibir si cometemos un acto contrario a lo que se establece. Las sanciones pueden ser de indemnización, castigo o cumplimiento, acorde a las características que cada hecho en particular reciba.

El siguiente tratadista describe la sanción como el “Castigo o reprimenda que recibe el infractor a quien se le impone una multa que debe ser saldada ante las autoridades competentes” (Velásquez, 2009, p. 26).

En este sentido podemos deducir que sanción es la imposición de un tipo de pena o castigo a un individuo, que tenga un comportamiento inapropiado, cabe recalcar que acorde al cometimiento ilícito que haya ocasionado se le establecerá la debida sanción.

### 4.1.8. Contravención Penal

Para entender lo que engloba la contravención penal partimos de una acepción muy importante del diccionario en línea Definición ABC, señala:

> Consiste en la violación de una normativa, de carácter menor, y entonces resulta ser insuficiente para calificarla como delito; como

> consecuencia de esto es imposible que una persona quede detenida luego de cometer una contravención, lo usual es que se le imponga una multa, monetaria generalmente, tiene la misión que la persona tome conciencia que aquello que hizo no está permitido y que puede haber afectado seriamente a otras personas (Bembibre, 2011, p. 1)

Las contravenciones son actividades que realizan los usuarios viales y que siempre van en contra de lo que establece la ley, por lo que al cometer dichas faltas pueden lesionar los derechos de muchas personas.

> Guillermo Cabanellas, manifiesta: La falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Trasgresión a la ley cuando se obra contra ella o en fraude de la misma. En lo Penal.- Dentro de los ordenamientos, como el francés, que se establece una división tripartita de las infracciones penales: crímenes, delitos y contravenciones, la más leve, el simple quebrantamiento de ordenanzas municipales o reglamentos de policía, reprimidos con penas de carácter más bien administrativo. Vienen a constituir así las faltas de la legislación penal hispanoamericana (Cabanellas, 1998, p. 360)**.**

Esta definición del tratadista nos da un enfoque claro, que la contravención es una violación a la norma jurídica, por parte del agente que actúa fuera de la Ley que rige para todos los ciudadanos. Todas las contravenciones de tránsito que se encuentran estipuladas en el Código Orgánico Integral Penal se juzgan con imposición de multa, disminución de puntos en el registro de la licencia de conducir, prisión y con trabajo comunitario esto es acorde a la clasificación que se les da en el código antes mencionado, que pueden ir de

contravenciones de tránsito de primera clase a contravenciones de tránsito de séptima clase, y en cada una de ellas impone sanciones diferentes acorde a la contravención que se ubique, por el incumplimiento a la normativa.

El doctor Henri Capitant define la contravención como una “Infracción que no implica en su autor intención delictuosa, ni aun imprudencia caracterizada, y que se opone a la vez a los delitos intencionales y a los delitos por prudencia” (Capitant, 1961, p. 630).

Queda claro que la contravención es una infracción, que no implica un tipo de actuación delictuosa, definiéndose así que las contravenciones son actuaciones que van en contra de lo que se estipula ley y que tanto los conductores, pasajeros o peatones pueden caer en algún tipo de contravención por no respetar la ley tal y como está determinada.

Para Ana Gardey se  llama contravención al “Acto y el resultado de contravenir, actuar en contra de lo establecido o de obligatorio, una contravención es una conducta jurídica que se encuentra penada por la ley” (Gardey, 2016, p.1).

Las contravenciones al constituir una violación a la Ley, tienen suma importancia en nuestra sociedad, ya que los diferentes tipos de contravenciones estipulas pretenden regular las conductas erradas de los conductores, pasajeros o peatones, para regular los diferentes tipos de actuaciones que se presentan en tránsito, cabe resaltar que los extranjeros tienen los mismos derechos y obligaciones  ya que las sanciones que se imponga serán las mismas; sin que se pretenda alegar la falta de conocimiento tanto para los conductores nacionales como extranjero porque,

es de derecho que el desconocimiento de la ley, no exime a persona de responsabilidad alguna.

### 4.1.9. Negligencia

El autor Jorge Cárdenas la define como: “Es aquella forma de culpa en que el agente no previo la posibilidad de que se produjeran las consecuencias socialmente peligrosas de su acción u omisión, aunque podía y debía preverlas” (Cárdenas, 1999, p. 91).

En la negligencia se dan características importantes como el no prever los medios necesarios para evitar que se produjeran ciertas consecuencias, la esencia de culpa se pone de manifiesto cuando la persona teniendo la posibilidad real de evitar ciertos acontecimientos, no realiza todas las pautas necesarias para evitar ciertas derivaciones.

El diccionario de vocabulario jurídico la conceptualiza” Falta no intencional, consistente en dejar de cumplir un acto que se habría debido cumplir” (Capitant, 1961, p. 1130).

Este aspecto radica la falta no intencional que comete cierta persona, al no realizar algún tipo de acción que era necesaria cumplirla para evitar diferentes percances, que se llegaran a suscitar por este particular.

Diccionario en línea la define “Negligencia es el descuido u omisión en el cumplimiento de una obligación. Una conducta negligente comprende un riesgo para el individuo o para terceros” (Significados.com, 2015, p. 1).

En referencia a lo antes mencionado, se puede decir que una conducta negligente se basa en las consecuencias que pueden ocurrir cuando una

persona está en la obligación de realizar un acto que puede prever accidentes, pero no lo realiza es ahí cuando se configura la conducta negligente.

El diccionario en línea define a la Negligencia como: “Del latin negligentia, es la falta de cuidado o el descuido. Una conducta Negligente, por lo general, implica un riesgo para uno mismo o para terceros y se produce por la omisión del cálculo de las consecuencias previsibles y posibles de la propia acción” (Pérez, 2010, p.1).

En esta conceptualización se destacan aspectos importantes ya que se define como falta de cuidado o descuido, que se debe tener al realizar una acción pero por los aspectos antes mencionados no se las realizo, como el de colocarse el cinturón de seguridad, cuando dicha persona omite esta acción, negligentemente porque en el caso de suscitarse un accidente de tránsito el cinturón de seguridad funciona, como un sistema de seguridad que retiene a la persona y evita que salga expulsada disminuyendo en altos porcentajes, las lesiones que puedan ocasionarse, ya que el uso de cinturón de seguridad salva vidas y evita lesiones graves.

### 4.1.10. Culpabilidad Penal de Carácter Personal

“Es el juicio de imputación personal, es decir, supone la reprochabilidad del hecho ya calificado como típico y antijurídico, fundada en el desacato del autor frente al Derecho por medio de su conducta, mediante la cual menoscaba la confianza general en la vigencia de las normas” (Oneca, 1994, p. 300).

Facultad de atribuirle personalmente, un acto contrario al ordenamiento jurídico establecido, a un individuo, cuando este ha incurrido en una conducta contrario a lo que se instaura.

> Zambrano Pasquel establece aspectos relevantes y define a la culpabilidad como: el juicio de reproche personal que se le formula al sujeto por el delito, cuando teniendo la capacidad general de comprender la ilicitud del comportamiento y de determinarse conforme a esa comprensión, en el caso concreto podía obrar de manera diferente cumpliendo con la conducta que le era exigible y que le impone el ordenamiento jurídico (Pasquel, 2006, p. 321).

El autor Pasquel, pone de manifiesto que la culpabilidad, se le atribuye directamente al sujeto, cuando incumple una conducta que le es exigible, teniendo como fundamento principal, la capacidad de comprender que dicha conducta está considerada como ilícita acorde a la norma establecida.

Otra ilustración conceptualiza que “Puede definirse la culpabilidad como el juicio de reproche que hace el Estado al autor de una acción antijurídica, cuando se constata su imputabilidad y la exigibilidad de una conducta distinta a la que realizo” (Iberley, 2013, p. 1).

Ratificando que esta conducta se le atribuye al autor directo de dicho ilícito, teniendo pleno conocimiento, de los daños que irroga dicha conducta si se llega a cometer.

> Como último aspecto la Culpabilidad es una categoría de la teoría del delito que nos permite reprochar la conducta de la persona que cometió

> un delito y por lo tanto atribuirle esa conducta y hacerle responsable de ese hecho. Para ello se exige la presencia de una serie de elementos (imputabilidad, conocimiento de la antijuricidad, exigibilidad de la conducta) que constituyen los elementos positivos específicos del concepto dogmático de culpabilidad (Wikipedia, 2018, p. 1).

En este particular se pone de manifiesto para que la culpabilidad se configure, a la persona que cometió dicho acto, se le exige la presencia de elementos fundamentales entre ellos la imputabilidad que es la capacidad de entender que dicha conducta quebranta el ordenamiento jurídico, en cuanto a la antijuridicidad, basado en que es el actuar contrario a lo que se establece en la ley y la exigibilidad de la conducta, radica en que se le exige al individuo a que deba comportarse conforme a lo que ordena la norma.

## 4.2. MARCO DOCTRINARIO.

### 4.2.1. Historia de la Ley de Tránsito

Es importante y necesario ver los grandes cambios que se han suscitado en nuestro país a lo largo del tiempo en lo referente a tránsito y seguridad vial, partiendo de la legislación histórica y enfocándonos en aspectos que a través de los distintos gobiernos han tenido un cambio importante, atravesando por los diferentes escenarios políticos y que a criterio de los diferentes legisladores se expidieron determinadas leyes o se reformaron otras.

> Así que por el lapso aproximado de treinta años, el Ecuador tuvo que soportar cambios de Constituciones de la República, técnicamente (aunque no en estricto derecho) se consideraría una por década,

> produciendo una gran inestabilidad jurídica y obligando así como Ley Fundamental y Suprema reformas en los diferentes cuerpos legales y reglamentarios del país, tal es el caso por ejemplo de las leyes, de los diferentes niveles de gobierno y de las leyes de tránsito y transporte. Obviamente estos cambios en la estructura jurídica del Estado tuvieron su génesis tanto en el clamor ciudadano, como en el requerimiento de un país democrático y los diferentes gobiernos de turno del Ecuador. Pues son alrededor de 15 gobiernos que han presidido al país por esos 30 años, unos con duración de horas o días en el poder, otros pocos sí lograron cumplir con su periodo de mandato. Efecto de estos cambios de gobiernos lógicamente fueron las varias normas jurídicas que han existido en nuestra legislación, en especial en el campo de competencias. Hecho que difiere con gran parte de la comunidad internacional. De tal manera desde el punto de vista de la comunidad internacional y concretamente en muchos países de América Latina y en el Ecuador la descentralización surgió como respuesta a las crecientes movilizaciones reivindicativas, expresiones de descontento y malestares que se dieron por la profunda crisis social y económica que generaron los modelos centralistas de gobierno; con ello se pretendió que exista una entrega oportuna de los recursos necesarios hacia los gobiernos locales, mediante la instauración de leyes que lo respalden (Segarra, 2014, p.19-20).

Con el paso del tiempo y distintas ideologías que se plasmaban en nuestro país a través de los distintos gobiernos, y de las diferentes revueltas suscitadas en esos tiempos, fueron clave fundamental para lograr grandes

cambios a las ley suprema o a los diferentes cuerpos legales, que regían a nuestro país, uno de los principales cambios se dieron en los diferentes niveles de gobierno y las leyes de tránsito, recalcando la importancia de cambiar ciertos aspectos que afectaban al país e instaurando leyes que amparen al clamor de la sociedad.

Después de los diferentes acontecimientos suscitados en la historia de nuestro país con el pasar del tiempo, el tratadista Walter Guerrero Vivanco al referirse al tema considera que:

> La primera Ley de Tránsito de la República fue dictada el 18 de octubre de 1.963, con el propósito de juzgar todas las infracciones de tránsito cometidas dentro del territorio de la República, las mismas que se dividían en delitos y contravenciones; que en dicho cuerpo legal se crearon los juzgados de tránsito, que administraban justicia en una sola audiencia oral de juzgamiento (Guerrero, 1996, p. 245).

Plasmando un enfoque más directo y a través de la revisión de diferentes textos históricos de la realidad de nuestro país, se remonta al 18 de octubre de 1963 donde se estableció por primera vez, los principales indicios de la ley de tránsito, sancionando las diferentes infracciones que se daban por parte de los conductores a lo largo y ancho de nuestro país, y que eran así mismo sancionadas en una sola audiencia oral de juzgamiento para establecer la culpabilidad y dar la respectiva sanción a los infractores.

El autor Enríquez establece las diferentes prerrogativas que ha tenido hasta la actualidad la ley de tránsito manifestando que:

> La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que se encuentra vigente desde el 7 de agosto del año 2008, incorporó grandes cambios en el tránsito y seguridad vial, que tomó de sorpresa a conductores y peatones a nivel nacional, especialmente por sus sanciones drásticas que instituyó el sistema de reducción de puntos aplicado a las licencias de conducir, para los casos de comisión de infracciones de tránsito, lo que generó reacciones en su contra, en especial del sector del transporte público, que motivó al señor Presidente de la República dictar el Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Tránsito luego de diez meses, el tres de junio del 2009, publicado en el Registro Oficial, Suplemento No. 604, siendo legal su publicación luego de noventa días de dictada la ley (Enríquez, 2010, p. 2).

A lo largo de la historia de nuestro país el derecho ha ido evolucionando acorde a las realidades y nuevas perspectivas que año a año se van suscitando, a medida que evolucionando la sociedad, con el uso de nuevas tecnologías así mismo lo hace el derecho para establecer las diferentes leyes, reglamentos para mejorar la convivencia del ser humano en la sociedad, ya que es claro que por miedo a la sanción se respeta la ley. La nueva ley de Tránsito como se la conoce hasta la actualidad refleja aspectos importantes como la nueva forma de sancionar a las personas que cometan una infracción, basada en un sistema de reducción de puntos a la licencia de conducir del infractor, otorgándole 30 puntos, otras sanciones como multas pecuniarias o el endurecimiento de penas que incluso puede llegar hasta la privación de libertad acorde a la contravención cometida estas van desde contravenciones

de tránsito de primera clase hasta las contravenciones de séptima clase. Obligando así a que los conductores y los usuarios viales respetemos la ley para el bien común de todos, ya que si hay irrespeto o irresponsabilidad por parte de los usuarios viales ponemos en juego nuestras vidas, estando obligados a adoptar un comportamiento adecuado para reducir así considerablemente los accidentes de tránsito, ya que la única finalidad de esta ley es precautelar el bien común de todos los usuarios viales.

### 4.2.2. Principio de Confianza en Materia de Tránsito

El principio de confianza es un principio de creación jurisprudencial que surgió a mediados del pasado siglo XX en el ámbito del tráfico viario. Mediante este principio, se les reconocía a los conductores la posibilidad de confiar en la conducta correcta de los demás participantes del tráfico, siempre que las circunstancias del caso concreto no hicieran pensar lo contrario. De esta forma, se pretendía limitar su deber de cuidado, eximiéndoles de la obligación de estar pendientes en todo momento de las posibles o previsibles actuaciones incorrectas de los terceros. Los conductores de vehículos deben ser dueños en todo momento del movimiento de los mismos y están obligados a moderar la marcha y, si preciso fuera, a detenerla, en donde lo ordene la Autoridad competente, cuando las circunstancias del tráfico, del camino, de la visibilidad o de los propios vehículos, prudencialmente, lo impongan para evitar posibles accidentes o cualquier perjuicio o molestia a los demás usuarios». Seguidamente, ese mismo precepto enumera una serie de situaciones en las que

> resulta especialmente obligado el cumplimiento de ese deber: aglomeraciones de personas, cruces, estrechamientos, pasos a nivel. Este principio, de acuerdo con la definición dada por la propia jurisprudencia, dispone que «el participante que cumple con las reglas del tráfico puede confiar en que los demás participantes se comporten de manera reglamentaria, siempre que no se desprenda otra cosa de las circunstancias del caso concreto. (Gómez, 2009, p.10).

El autor Mario Gómez establece que el principio de confianza, se estableció en el siglo xx en ámbito del tráfico viario especificando a este como el tráfico que se dan en las vías y las diferentes carreteras, de esta preámbulo se basa que el principio de confianza reconoce a los conductores que todos los usuarios viales se van a comportar y respetar la normativa establecida eximiendo al conductor las diferentes actuaciones erróneas que se den por parte de terceros que vendrían hacer los peatones, pasajeros, ciclistas entre otros. El tráfico vehicular esta dado como una actividad compartida ya que depende de un conglomerado de personas que tienen las certeza que cada uno respetara la normativa de tránsito para el correcto funcionamiento, es ahí cuando está dado el principio de confianza, dando la facultad y plena certeza que cada usuario vial se comportara acorde a lo establecido, proporcionando así, la tranquilidad suficiente de cada persona, y se manejara el tránsito de una manera acorde a lo estipulado. No obstante cabe recalcar que este precepto del comportamiento adecuado deba suponer una disminución de la vigilancia, si no siempre se debe estar atento a lo que ocurre en las vías, para poder evitar cualquier percance, pero si se da un comportamiento inadecuado

por parte de los demás usuarios dicha culpabilidad no recaerá sobre alguien, más si no por la persona infractora.

### 4.2.3. Conducta Culposa desde la Óptica de Tránsito

La doctora Beatriz Romero Flores sostiene que, los requisitos de la conducta culposa son los siguientes:

1. Una acción u omisión voluntaria de la que esté ausente todo dolo directo o eventual.
2. Un elemento subjetivo consistente en el desprecio a las racionales consecuencias nocivas de la acción u omisión, siempre previsibles, prevenibles y evitables, y que distinguen la culpa consciente de la culpa inconsciente según que el peligro que entraña la conducta hayan sido efectivamente previsible o hubiere debido serlo.
3. El elemento normativo, constituido por la infracción del deber objetivo de cuidado que se integra no solo por la respuesta exigible al hombre consciente y prudente, sino también por las reglas que impone la experiencia común, gran parte de las cuales forman parte de las normas reglamentarias que rigen la vida de la sociedad y en cuyo escrupuloso entendimiento cifra la comunidad la configuración del peligro, hallándose en la violación de tales principios o normas sociales o legales, la raíz del elemento de la anti juridicidad detectable en las conductas culposas o imprudentes.
4. La causación de un daño.

5. La relación de causalidad entre la acción u omisión descuidada e inobservante de las mencionadas normas, y el daño sobrevenido (Romero, 2001, p. 274).

Las diferentes características que se deben dar para establecer una conducta culposa, se establecen que parten de la acción u omisión, pero que está libre de todo dolo, es decir de toda forma maliciosa de querer causar daño, en la conducta culposa como su palabra lo manifiesta está libre de querer ocasionar un daño, pero que sí se debe tener en cuenta, el respetar las diferentes normas establecidas, teniendo el debido cuidado y prestando la atención minuciosa que requiere el conducir un vehículo o simplemente el transitar ya que se debe respetar las diferentes señales de tránsito, para que se dé el correcto funcionamiento y no poner en peligro nuestras vidas, engloba aspectos que influyen en la comisión de un injusto culposo por parte del usuario vial que lo provoca, sin que exista la mínima intención de causar algún daño, pero que sin embargo, se puede presentar por aspecto como falta de cuidado, o no tener la debida precaución, que requiere esta actividad, es por eso que en todos los usuarios radica la facultad de prestar la atención debida para evitar conductas negligentes el Estado cumple su rol fundamental, estableciendo leyes para reprimir estos comportamientos y no se vuelvan a suscitar.

### 4.2.4. Teoría de Dominio del Hecho.

La teoría de dominio del hecho esta dada según el enfoque de los diferentes escritores en el campo del derecho, una de las más acertadas y que

concuerdan con criterios diferentes son: Maurach, Claux Roxin, Hans Welzen entre otros.

> Lobe manifiesta: Parte de una crítica a la doctrina del RG del animus auctoris, enlazando a ésta la siguiente reflexión: «Lo esencial para la autoría no es, sólo la existencia de una voluntad con el contenido de cometer el hecho como propio, sino que la realización de esta voluntad debe tener lugar de manera que el hecho se ejecute bajo su dominio; que la voluntad también domine y dirija la ejecución tendente a su realización. Quién es autor se determina, por tanto, con arreglo a estos dos elementos (Scheller, 2011, p. 246).

Este autor deja en claro aspectos relevantes, enfocados a lo que se denomina autor, para diferenciar este particular juega un papel importante la voluntad y plena conciencia que tiene el autor de realizar cierto acto y que dicho hecho o circunstancia se ejecute bajo su dominio, ya que en la persona que este caso se denomina autor radica todas las facultades de llevar o no a cabo cierta acción es el único que tiene el dominio de sus actos, por estas características es de suma importancia que se sancione a la persona que infringe la ley, al no colocarse el cinturón de seguridad, el conductor solo está en facultad de recordarle que use este dispositivo de seguridad y es el pasajero u acompañante donde recae todas la facultades de utilizarlo o no.

### 4.2.5. Teoría de la Imputación Objetiva.

Esta teoría es un aporte del jurista aleman Claus Roxin, es  la relación entre la acción con el tipo objetivo y la causa por la que se produjo el resultado. Nosotros al vivir en sociedad generamos diferentes riesgos que se pueden producir en delitos, contravenciones y sería injusto que todos pagaran por ese

riesgo entonces solamente la persona que produce el resultado tiene que ser imputada. La idea se basa en que nosotros debemos disminuir el riesgo pero es imposible disminuirlo totalmente por lo que deben mantenerse dentro del riesgo permitido. En el caso de las contravenciones de transito los usuarios viales, deben respetar la normativa establecida, al efectuar dicho comportamiento no tendrían porque ser sancionados; ahora si no lo hacen estan expuestos a que los multen teniendo como finalidad a que no se vuelva a cometer dicha conducta y que radica en cada persona, la mayoria de sanciones se dan en el ambito de precautelar la vida de todos los usuarios .

En esta teoría para que una persona sea responsable de un delito o contavencion se toma en cuenta las demás condiciones que son suceptibles para que se cause el resultado, siempre y cuando se actue dentro del riesgo permitido, basandose mas en el tipo y no en la culpabilidad.

Zaffaroni en su libro “Derecho Penal parte general” señala lo que es la imputacion objetiva y dentro de la disyuntiva dogmática constiste en averiguar los criterior para llevar a cabo la imputacion objetiva que varia de acuerdo al tipo penal es decir, que hay estructuras que son diferenciadas (dolosas y culposas, activas y omisivas), las mismas que requieren diferentes criterios de imputación objetiva, o bien, si hay un criterio único -equivalente al de Liszt en su tiempo- que permita proporcionar una única base teórica imputativa válida para todos los tipos penales.

### 4.2.6. Teoría de la Acción Razonada.

La teoría de la acción razonada propuesta por Ajzen y Fishbein (1980) asume que la mayoría de los comportamientos sociales relevantes

> están bajo el control volitivo del sujeto y que siendo el ser humano un ser racional que procesa la información que dispone en forma sistemática, utiliza dicha información estructurada para formar la intención de realizar (o no realizar) una conducta específica. La intención se refiere a la decisión de ejecutar o no una acción particular y, dado que es el determinante más inmediato de cualquier comportamiento humano, es considerada la pieza de información más importante para la predicción de una determinada conducta. Por otra parte, la intención está determinada por un factor personal o "actitudinal" (actitud hacia la conducta) y un factor social o "normativo" (norma subjetiva). A su vez, estos componentes están en función, respectivamente, de las creencias conductuales y de las creencias normativas (Carpi, 2001, p. 420).

Enfocada en el ámbito de seguridad vial, la teoría de la acción razonada, establece pautas fundamentales, como personas consientes, está en nuestras facultades el realizar una acción determinada, aún más a sabiendas que dicha acción evita que suframos lesiones graves que podrían ocasionarnos la muerte en un accidente, dado estos aspectos no cabe duda que la realización de la acción final corresponde a cada persona, ya que en él, radica la voluntad de respetar o no dicha normativa, siendo así la decisión a tomar de usar o no los dispositivos de seguridad está en la medida de cada persona de ejecutar o no esta acción ya que todos los usuarios viales conocemos las consecuencias de no respetar la normativa, el conductor puede exigir el uso de cinturón de seguridad, pero en el no radica la acción final de ejecutar dicha acción.

### 4.2.7. Teoría Sociedad de Riesgo

> Se refiere recurrentemente al concepto de sociedad de riesgo como característica principal de la sociedad moderna. Define riesgo como el rasgo que "caracteriza un peculiar estado intermedio entre la seguridad y la destrucción". En sus términos, es la "fase de desarrollo de la sociedad moderna donde los riesgos sociales, políticos, económicos e industriales tienden cada vez más a escapar a las instituciones de control y protección de la sociedad industrial. El autor releva la importancia cultural del valor universal de la supervivencia y se cuestiona sobre quiénes son realmente los agentes sociales que generan y administran el riesgo, preguntándose por el papel que juegan en la generación del riesgo tanto "productores y garantes del orden social. Beck resalta la importancia de la toma de conciencia del estado de riesgo por parte de la sociedad, porque cree que es lo único que permite crear la "utopía" de la construcción de otra modernidad. En este sentido, es importante que una sociedad asuma su condición de riesgo como posibilidad de apertura a la construcción de una vida mejor (Ballesteros, 2008, p. 204).

La teoría de la sociedad de riesgo destaca aspectos relevantes, poniendo de manifiesto que a medida que la sociedad va evolucionando en diferentes campos, también aparecen nuevas formas que ponen en riesgo a la sociedad, y es ahí donde juega un papel muy importante la constante evolución del derecho, manteniendo como característica principal el brindar el tipo de normas y estudios necesarias para controlar, los nuevos riesgos que ponen

en peligro eminente a la ciudadanía, de esta manera prevenir que se cometan actos delictivos que aparecen con el desarrollo de nuevas tecnologías evitando así a que se transgredan derechos que están tutelados por diferentes cuerpos legales.

## 4.3. MARCO JURIDICO.

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

Continuando con el desarrollo de los aspectos más relevantes del tema investigado, es de gran importancia citar algunos de los artículos constitucionales, de gran interés, debido al enfoque en el cual están proyectados.

"Art. 1.- El Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico. Se organiza en forma de república y se gobierna de manera descentralizada" (Constitución de la República del Ecuador, 2018, p. 8).

Partiendo de las diferentes características que enfoca la Constitución y haciendo énfasis en que el Ecuador es un Estado de derechos dado que estos están establecidos en la Constitución y en otros ordenamientos jurídicos, tenemos que hacerlos respetar. La justicia está plasmada en la facultad que otorga el Estado, pero debe cumplírsela tal y como establece la normativa, social porque cada persona que habita en este pedacito de tierra formamos un solo Ecuador, en cuanto a democrático se establece que todas las autoridades de elección popular estarán elegidas por el pueblo, dando el voto

a quien nos representara, soberano, independiente y unitario, ya que se gobierna por si solo y no está sometido a las directrices de otro país y que cada habitante que se encuentra en los límites establecidos somos un solo Ecuador, aspectos como intercultural y plurinacional ya que existen diferentes culturas establecidas en nuestros país, con sus propias creencias, idioma y otras características que los hace diferente y se respetara estos aspectos ya que no dejan de formar parte del Ecuador. En cuanto a la organización se da en forma de República, dado a que tenemos una máxima autoridad que dirige a todo el país, además se gobierna de manera descentralizada, ya que las instituciones de gran importancia no se encuentran solamente ubicadas en la capital, están en las diferentes provincias, para dar un mejor servicio a la sociedad y se distribuyan de la mejor manera los bienes y servicios del país.

El artículo 11 numeral 2 de la norma suprema manifiesta:

> "Art. 11.- El ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios: 2. Todas las personas son iguales y gozarán de los mismos derechos, deberes y oportunidades" (Constitución de la República del Ecuador, 2018, p. 11).

Establece que cada persona sin importar etnia, religión, ni clase social en que se encuentren, tendremos los mismos derechos, deberes, obligaciones y oportunidades ya que somos un solo país, pero es ahí donde el Estado cumple su rol fundamental de hacer respetar estos principios y que no solo se encuentren escritos en un papel.

EL artículo 82 de la ley suprema instaura:

“Art.82.-El derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes” (Constitución de la República del Ecuador, 2018, p. 58).

La seguridad jurídica da la facultad a toda la ciudadanía que las diferentes normas jurídicas, establecidas en la constitución velaran por establecer normas que protejan, a toda la ciudadanía.

La norma suprema en su artículo 83 numeral 9 expone:

“Art. 83.- Son deberes y responsabilidades de las ecuatorianas y los ecuatorianos, sin perjuicio de otros previstos en la Constitución y la ley: 9. Practicar la justicia y la solidaridad en el ejercicio de sus derechos y en el disfrute de bienes y servicios” (Constitución de la República del Ecuador, 2018, p. 59).

En la constitución también se establece los diversos deberes y responsabilidades, que tiene toda la ciudadanía y que debe ser respetado acorde a los diferentes parámetros establecidos, para mejorar la convivencia social.

La ley suprema en su  artículo 84 manifiesta:

“Art. 84.- La Asamblea Nacional y todo órgano con potestad normativa tendrá la obligación de adecuar, formal y materialmente, las leyes y demás normas jurídicas a los derechos previstos en la Constitución” (Constitución de la República del Ecuador, 2018, p. 61).

El siguiente artículo expone que la Asamblea Nacional está en la facultad de adecuar leyes que sean necesarias, para normar ciertas conductas atípicas, pero siempre debe estar encaminado en precautelar los derechos previstos en la Constitución.

En la mencionada ley en su artículo 359 instaura:

> "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" (Constitución de la República del Ecuador, 2018, p. 165).

Las diferentes instituciones deben desarrollar programas debidamente coordinados, para concienciar a la ciudadanía de importancia del uso de dispositivos de seguridad en la conducción de un vehículo, para evitar acontecimientos que pongan en riesgo nuestras vidas.

El artículo 394 de la norma suprema manifiesta:

> "Art. 394.- El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias" (Constitución de la República del Ecuador, 2018, p. 176).

El estado es el encargado de establecer las diferentes políticas públicas que regulara la actividad tanto del transporte terrestre como de los antes enunciados, teniendo como finalidad el precautelar que se desarrolle de una manera adecuada.

El artículo 424 de la Constitución establece:

> Art. 424.- La Constitución es la norma suprema y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico. Las normas y los actos del poder público deberán mantener conformidad con las disposiciones constitucionales; en caso contrario carecerán de eficacia jurídica. La Constitución y los tratados internacionales de derechos humanos ratificados por el Estado que reconozcan derechos más favorables a los contenidos en la Constitución, prevalecerán sobre cualquier otra norma jurídica o acto del poder público (Constitución de la República del Ecuador, 2018, p. 195).

En este particular hablamos de la Constitución se derivan todas las leyes, ya que está por encima de cualquier ordenamiento jurídico y que estos a su vez deber guardar concordancia con lo que se establece a la Constitución, caso contrario se hará lo que establece esta norma suprema, así como los tratados internacionales de los que Ecuador forma parte e incluso los actos del poder público se regirán a estos.

El artículo 425 de la ley suprema manifiesta:

> Art. 425.- El orden jerárquico de aplicación de las normas será el siguiente: La Constitución; los tratados y convenios internacionales; las leyes orgánicas; las leyes ordinarias; las normas regionales y las ordenanzas distritales; los decretos y reglamentos; las ordenanzas; los acuerdos y las resoluciones; y los demás actos y decisiones de los poderes públicos. En caso de conflicto entre normas de distinta jerarquía, la Corte Constitucional, las juezas y jueces, autoridades administrativas y servidoras y servidores públicos, lo resolverán

> mediante la aplicación de la norma jerárquica superior. La jerarquía normativa considerará, en lo que corresponda, el principio de competencia, en especial la titularidad de las competencias exclusivas de los gobiernos autónomos descentralizados (Constitución de la República del Ecuador, 2018, p. 195).

El siguiente artículo establece el orden jerárquico de la normas y como se lo había enunciado antes la constitución y los convenios internacionales están por encima de las demás leyes, tal y como lo establece la pirámide de Kelsen, además es claro en recalcar si se encontrare en conflicto con las demás normas, se resolverá conforme a la norma jerárquica superior.

### 4.3.2. Convenios Internacionales.

En el siguiente convenio en su artículo 1 se expone:

> Art. 1.- El presente Convenio tiene por objeto regular el tránsito y transporte de personas, vehículos, embarcaciones fluviales y marítimas, aeronaves y carga entre la Republica de Colombia y la República del Ecuador, en el ámbito transfronterizo y binacional sin perjuicio de las disposiciones comunitarias andinas o acuerdos intencionales suscritos por las Partes, con el propósito de fomentar la integración y mancomunidad de los dos Estados (Convenio entre Ecuador y Colombia para Regular el Tránsito de Personas y Vehículos, 1990, p. 4).

En presente convenio se establece las diferentes regulaciones dadas en materia de tránsito tanto de ecuatorianos en territorio colombiano o de

colombianos en territorio ecuatoriano esto se da con la finalidad de fomentar la integración entre países vecinos

En su artículo 2 manifiesta:

Art. 2.- Los aspectos relativos al tránsito y transporte de personas, vehículos, embarcaciones fluviales y marítimas, aeronaves y carga no previstos expresamente en este Convenio, serán regulados con referencia a la normativa comunitaria andina y a otros acuerdos vigentes entre las Partes. En caso de ausencia u omisión en las mismas, se aplicara la legislación nacional correspondiente de cada Parte (Convenio entre Ecuador y Colombia para Regular el Tránsito de Personas y Vehículos, 1990, p. 4).

En los aspectos relativos y que no estén contemplados en dicho convenio o la normativa andina, se aplicara la normativa vigente a cada país acorde al tipo de infracción.

### 4.3.3. Código Orgánico Integral Penal.

El Código antes mencionado enuncia que “Artículo 18.- Infracción penal.- Es la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en este Código” (Código Orgánico Integral Penal, 2018, p. 10).

Dicho artículo pone de manifiesto aspectos relevantes en que consiste una infracción penal, entre ellos la conducta típica basada en que debe estar debidamente tipificado en la ley, en lo antijurídico es decir que la conducta sea contraria a lo que establece la ley y como último aspecto culpable que la conducta debe reprochársele al autor del hecho.

El Código antes mencionado en su artículo 19 manifiesta:

“Artículo 19.- Clasificación de las infracciones.- Las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones. Contravención es la infracción penal sancionada con pena no privativa de libertad o privativa de libertad de hasta treinta días” (Código Orgánico Integral Penal, 2018, p. 10).

El siguiente artículo hace una diferenciación en lo que se denomina contravención, ya que se lo utiliza para determinar aquellas acciones que van en contra del ordenamiento jurídico establecido y que acorde a su gravedad puede ser sancionada con penal no privativas de libertad como multas pecuniarias y en los casos más graves se sancionara con pena privativa hasta un máximo de 30 días por ser infracciones de mínima gravedad se las establece de la manera antes enunciada.

El Código Orgánico Integral Penal en su articulado 27 enuncia que:

“Artículo 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” (Código Orgánico Integral Penal, 2018, p. 10).

Establece una conceptualización clara a lo que se refiere la culpa, exponiendo como primer aspecto es que se infringe un deber objetivo de cuidado que cada persona se le atribuye acorde al tipo de actividad que realicemos, además dicha conducta es punible quiere decir que se le establece algún tipo de sanción acorde al gado de gravedad, se establecerá una infracción denominándose así, ya que por lo general se les aplica normas o sanciones de menor jerarquía.

El Código antes enunciado manifiesta en su artículo 390 numeral 10:

> Artículo 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 punto cinco puntos en su licencia de conducir: 10. La o el conductor de un vehículo automotor que tenga, según los reglamentos de tránsito, la obligación de contar con cinturones de seguridad y no exija el uso del mismo a sus usuarios o acompañantes (Código Orgánico Integral Penal, 2018, p. 60).

En este particular se instaura los tipos de contravenciones de quinta clase que de acorde a su gravedad se establece respectivamente una multa pecuniaria y la reducción de puntos como lo establece, este particular y en su numeral 10 hace referencia a la obligación que tiene el conductor de exigir el uso del cinturón de seguridad, caso contrario la multa se le establecerá al conductor.

### 4.3.4. Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

En la citada ley se expone que:

> Art. 1.- La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos (Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, 2018,p. 1).

La Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, tiene como o único objetivo la regularización y el control del trasporte, con el fin de precautelar la vida de todos los ecuatorianos y a medida que avanza las nuevas tecnologías implementarlas en el país para reducir la tasa de accidentes y que los usuarios viales respetemos dichas normativas, ya que es para seguridad nuestra y el bienestar de todo el país.

La mencionada ley en su artículo 9 expone:

> “Art. 9.- Los peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica podrán circular en las carreteras y vías públicas del país, sujetándose a las disposiciones de esta Ley, su reglamento, resoluciones y regulaciones técnicas vigentes” (Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, 2018, p. 2).

En este particular establece la obligación que tenemos todos los usuarios viales, de respetar la normativa de tránsito, para que se maneje acorde a los planteamientos que establece esta ley caso contrario establece las sanciones pertinentes.

La citada ley en su artículo 16 manifiesta:

> Art. 16.- La Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es el ente encargado de la regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el país, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del Sector. Tendrá su domicilio en el Distrito Metropolitano de Quito (Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, 2018, p. 3).

El ente encargado será la Comisión Nacional de Tránsito de las diferentes regulaciones en materia de tránsito y seguridad vial, respetando la normativa vigente.

En el siguiente artículo se pone de manifiesto que:

> “Art. 106.- Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito” (Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, 2018, p. 25).

En este particular, se hace referencia a las infracciones de tránsito que son acciones u omisiones y se pueden verificar por negligencia que se cataloga como la falta de cuidado de una persona en lo que hace, en lo referente a imprudencia son conductas imprudentes que ponen en riesgo a los demás, y la impericia que es la falta de habilidad en lo que se realiza, además la inobservancia de las leyes, de estos aspectos, que si alguno de los usuarios viales cae en los mismos, se catalogara como infracciones de tránsito y se establecerá su debida sanción.

#### 4.3.5. Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

El siguiente reglamento manifiesta:

> Art. 1.- El presente Reglamento establece las normas de aplicación a las que están sujetos los conductores, peatones, pasajeros y operadoras de transporte, así como las regulaciones para los

> automotores y vehículos de tracción humana, animal y mecánica que circulen, transiten o utilicen las carreteras y vías públicas o aquellas privadas abiertas al tránsito y transporte terrestre en el país (Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2018, p. 1).

El presente reglamento establece las normas de aplicación para los usuarios viales haciendo referencia, de los conductores, peatones, pasajeros y las diferentes regulaciones que se dan en el transporte terrestre.

La citada ley hace referencia a:

> "Art. 5.- La Agencia Nacional de Tránsito es el ente responsable encargado de ejecutar las políticas y decisiones dictadas por el Ministerio del sector, en el ámbito de su competencia, sin perjuicio de las atribuciones de los GADS" (Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2018, p. 1).

La Agencia Nacional de Tránsito regula y ejecuta decisiones dadas por el ministerio del sector ya que se dan para mejoras en este ámbito, haciendo alusión a las diferentes competencias debidamente establecidas.

En su artículo 40 de esta ley manifiesta:

> Art. 40.- El transporte terrestre de personas y bienes es un servicio esencial que responde a las condiciones de: RESPONSABILIDAD.- Es responsabilidad del Estado generar las políticas, regulaciones y controles necesarios para propiciar el cumplimiento, por parte de los usuarios y operadores del transporte terrestre, de lo establecido en la

Ley, los reglamentos y normas técnicas aplicables. SEGURIDAD.- El Estado garantizará la eficiente movilidad de transporte de pasajeros y bienes, mediante una infraestructura vial y de servicios adecuada, que permita a los operadores a su vez, garantizar la integridad física de los usuarios y de los bienes transportados respetando las regulaciones pertinentes (Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, 2018, p. 10).

En este aspecto abarca dos importantes características, en el transporte terrestre como lo es el de responsabilidad y seguridad que tienen un amplio enfoque en dicho ámbito, ya que se pretende garantizar que la movilización por las diferentes carreteras de país se dé, acorde a los planteamientos establecidos para su mejor funcionamiento.

En la mencionada ley en su artículo 252 se establece:

"Art. 252.- Se consideran usuarios de la vía, todas aquellas personas que hacen uso de la vías públicas, ya sea como peatones, pasajeros, conductores de vehículos a motor o de tracción humana o animal" (Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2018, p. 50).

En el artículo antes mencionado se establece la distinción, de cuáles son los usuarios viales y los que deben respetar los planteamientos establecidos en las diferentes normativas, para el correcto desarrollo de la circulación diaria.

## 4.4. DERECHO COMPARADO.

### 4.4.1. Legislación Española.

**Texto Refundido de la Ley Sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.**

La legislación Española en su artículo 13 en lo concerniente a las n*ormas* generales de conducción establece:

> 4. El conductor y los ocupantes de los vehículos están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, cascos y demás elementos de protección y dispositivos de seguridad en las condiciones y con las excepciones que, en su caso, se determine reglamentariamente. Los conductores profesionales, cuando presten servicio público a terceros, no se considerarán responsables del incumplimiento de esta norma por parte de los ocupantes del vehículo. Por razones de seguridad vial, se podrá prohibir la ocupación de los asientos delanteros o traseros del vehículo por los menores en función de su edad o talla, en los términos que se determine reglamentariamente (Texto Refundido de la Ley Sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, 2014, p. 8).

En esta disposición se establece la obligación que todos los ocupantes de un vehículo utilicen el cinturón de seguridad, además se establece que cuando un conductor este prestando un servicio público a terceras personas, que vendrían hacer los pasajeros, que no se considerara responsable al conductor de dicho vehículo por el incumplimiento de esta normativa, por parte de los

ocupantes, muy distinta a lo que se establece en nuestra legislación, cabe recalcar que el siguiente enunciado destaca la responsabilidad que mantiene cada usuario vial en este caso en particular.

En el capítulo III hace referencia a la responsabilidad de cada usuario vial

> Artículo 82 Responsables. La responsabilidad por las infracciones a lo dispuesto en esta ley recaerá directamente en el autor del hecho en que consista la infracción. No obstante: b) Cuando la autoría de los hechos cometidos corresponda a un menor de dieciocho años, responderán solidariamente con él de la multa impuesta sus padres, tutores, acogedores y guardadores legales o de hecho, por este orden, en razón al incumplimiento de la obligación impuesta a éstos que conlleva un deber de prevenir la infracción administrativa que se impute a los menores. (Texto Refundido de la Ley Sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, 2014, p. 78)

En el artículo 82 nos da la referencia principal, exponiendo que la responsabilidad por las infracciones recaerán directamente en el autor del hecho, poniendo énfasis en que si el ocupante o pasajero no hace uso del cinturón de seguridad, será el único responsable de este acto, ya que es el autor directo de dicha infracción. En el mismo artículo en su literal b pone a consideración que cuando la infracción o autoría de los hecho recaiga sobre un menor de edad, responderán solidariamente por las multas establecidas al mismo sus padres o el tutor responsable, esto para garantizar que se cumpla con las sanciones impuestas, en razón al incumplimiento, generando un llamado a la conciencia vial.

> La revista en línea el Economista establece que: La multa establecida por, no utilizar el cinturón de seguridad es considerada una falta grave, y, por lo tanto, conlleva una multa de 200 euros y la detracción de 3 puntos del permiso de conducir, en caso de ser el conductor la persona que esté realizando la infracción. En el caso de ser el ocupante el que no lleve el cinturón, la responsabilidad recae sobre él -en consecuencia la multa y no en el conductor (Ferrari, 2019, p. 1).

En caso de que dicha infracción se cometa por el usuario o acompañante, se le establece una multa pecuniaria, si el conductor es quien la infringe a más de la multa pecuniaria se le interpondrá la reducción de puntos en su licencia de conducir. La legislación Española aporta características trascendentales, al tema desarrollado, en cuanto a las sanciones establecidas por no hacer uso del cinturón de seguridad, dando un resultado óptimo y generando principalmente una conciencia vial, porque dicha responsabilidad y sanción recae sobre la persona que no hace uso del cinturón de seguridad, teniendo como consecuencia una afectación económica por la multa impuesta, siendo un factor necesario para que se acate a cabalidad esta normativa.

### 4.4.2. Legislación Chile.

**Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley de Tránsito.**

> 10.- Cinturones de seguridad para los asientos delanteros. El uso de cinturón de seguridad será obligatorio para los ocupantes de los asientos delanteros. Igual obligación regirá para los ocupantes de asientos traseros de vehículos livianos, definidos por el decreto supremo Nº 211, de 1991, del Ministerio de Transportes y

> Telecomunicaciones, cuyo año de fabricación sea 2002 o posterior. En los servicios de transporte de pasajeros en taxis, cualquiera sea su modalidad, la responsabilidad del uso del cinturón de seguridad recae en el pasajero, salvo que dicho elemento no funcione, en cuyo caso será imputable a su propietario. Los buses que presten servicios de transporte interurbano público o privado de pasajeros deberán estar equipados con cinturón de seguridad en todos sus asientos. Su uso será obligatorio para el pasajero, salvo que dicho elemento no funcione, en cuyo caso la infracción a esta obligación será imputable al propietario del vehículo. Esta obligación será exigible a los buses que presten servicios de transporte público interurbano de pasajeros cuyo año de fabricación sea 2008 en adelante. En los buses de transporte privado interurbano de pasajeros dichas exigencias serán aplicables en vehículos cuyo año de fabricación sea 2012 o posterior. Sin perjuicio de lo anterior, su uso será obligatorio en todos aquellos vehículos que dispongan de cinturón de seguridad, cualquiera sea su año de fabricación, pudiendo el conductor del vehículo solicitar el descenso del pasajero que se niegue a usarlo, además de la multa a que se expone el pasajero (Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley de Tránsito, 2009, p. 15).

La legislación Chilena enfoca características importantes, como el uso obligatorio del cinturón de seguridad, para todos los ocupantes, en el que además se implementa, que la responsabilidad del uso de este dispositivo de seguridad recae sobre el pasajero, con una sola excepción, en caso que el cinturón de seguridad no funcionara, dicha infracción recaerá sobre el dueño

del vehículo e incluso da una facultad importante al conductor, en caso de que algún pasajero se negare a utilizar el cinturón de seguridad, se le solicitara que abandone el vehículo, si el pasajero hace caso omiso al no utilizar dicho dispositivo de seguridad, se expone a que se lo sancione, ya que la responsabilidad de hacer uso o no es facultad de cada persona y no como lo establece en nuestra legislación, si los acompañantes o pasajeros no utilizan el cinturón de seguridad se sancionara al conductor del vehículo, cuando la responsabilidad o facultad de realizar dicho acto, de colocarse o no el cinturón de seguridad, radica en cada persona, ya que todos somos conscientes de los daños que podemos sufrir si se suscitara un accidente, desde esta perspectiva radica fundamentalmente de sancionar correctamente a la persona que infringe la ley, y adoptar como en otras legislaciones la responsabilidad que tiene cada ocupante de utilizar el cinturón de seguridad y la sanción que este se expone si no cumple con lo antes señalado, es importante efectuar y hacer énfasis en aspectos concretos que llevan implícito en él, un solo objetivo el de salvar vidas.

### 4.4.3. Legislación Bolivia

**Código Nacional de Tránsito.**

En la citada legislación en su capítulo VIII manifiesta:

Articulo 71.- Obligación.- El pasajero acatara las indicaciones que el conductor o su auxiliar le imparta su mayor seguridad o conformidad (Código Nacional de Tránsito, 2008, p. 4).

En este aspecto la importancia de considerar obligación que tienen los pasajeros de acatar respectivamente las indicaciones que se dan por parte del conductor con la finalidad, de tener un viaje confortable y hacer uso de los dispositivos de seguridad con el cuentan las unidades de transporte.

Articulo 72.- Responsabilidad.- El pasajero responderá de los daños y perjuicios que arbitrariamente ocasione al vehículo, al conductor u ocupantes (Código Nacional de Tránsito, 2008, p. 4).

Del siguiente preámbulo, se establece las obligaciones que tienen los pasajeros y de las cuales al no cumplir con las indicaciones que se impartan por parten del conductor, los únicos responsables serán los usuarios por los daños que ocasionen, en nuestra legislación no hay ningún artículo que establezca la responsabilidad a los pasajeros, se instaura obligaciones y se establece responsabilidades del pasajero cuando obra mal el conductor mas no cuando el pasajero es quien no cumple las indicaciones que se imparten por parte del conductor, en este aspecto se debería considerar enunciados, como el de la legislación antes señalada, con el fin de generar conciencia vial ya que la mayoría de estas se dan basadas en mantener la integridad del pasajero, como lo es la utilización del cinturón de seguridad ya que es un dispositivo que salva vidas o nos permite reducir la lesiones ocasionadas en un accidente de tránsito.

### 4.4.4. Legislación Argentina.

**Ley de Tránsito.**

El siguiente enunciado pone de manifiesto: ARTÍCULO 75. — RESPONSABILIDAD. Son responsables para esta ley: a) Las personas que incurran en las conductas antijurídicas previstas, aun sin intencionalidad. b) Los mayores de 14 años. Los comprendidos entre 14 y 18 años, no pueden ser sancionados con arresto. Sus representantes legales serán solidariamente responsables por las multas que se les apliquen (Ley de Tránsito, 2004, p. 39).

La legislación Argentina al igual que las otras legislaciones nos instaura la responsabilidad que tiene cada uno de los usuarios viales, en su literal a) pone en claro que la responsabilidad recae sobre las personas que incurran en las conductas antijurídicas, si el ocupante o pasajero no utiliza el cinturón de seguridad será el único responsable por este acto porque está incurriendo en una conducta antijurídica, al igual que en la legislación Española si dicha conducta antijurídica es cometida por un menor de edad, el responsable será sus representante legal por las multas que se apliquen. Resaltando la importancia de las legislaciones anunciadas, cabe destacar que en la legislación ecuatoriana no establece un tipo de responsabilidad para las personas que irrespetan las normativas vigentes, debido a que en nuestra legislación así lo realice una tercera persona dicha responsabilidad igual recae sobre el conductor del vehículo, cuando la finalidad de las leyes de transito es generar una conciencia vial en cada uno de los usuarios viales, y al

interponer una sanción al conductor cuando tiene como única función recordar a los pasajeros el uso del cinturón de seguridad, pero en quien radica la última voluntad de colocarse o no este dispositivo de seguridad, está en otra persona, a quien deberíamos sancionar, es a quien incumple esta normativa, logrando así una mayor conciencia vial por parte de todos los usuarios viales.

## 5. MATERIALES Y MÉTODOS

### 5.1. Materiales Utilizados.

Entre los materiales utilizados en el presente Trabajo de Titulación, y que me permitieron dirigir la investigación acopiando fuentes bibliográficas, tenemos: Obras, Leyes, Manuales, Diccionarios, Ensayos, Revistas Jurídicas, obras Científicas y Páginas web de los organismos de justicia de diversos Estados, que se encuentran citadas en los pies de página pertinentes y que forman parte de las fuentes bibliográficas de mi Tesis.

Entre otros materiales se encuentran:

Computador, teléfono celular, retroproyector, cuaderno de apuntes, conexión a internet, impresora de alquiler, hojas de papel bond, fotocopias, anillados, impresión de los borradores de tesis y empastados de la misma, entre otros.

### 5.2. Métodos

El proceso de investigación Socio – Jurídico, se aplicó los siguientes métodos:

**Método Científico:** Entendido como el camino a seguir para encontrar la verdad de una problemática determinada; este método fue utilizado al momento de consultar las obras jurídicas científicas, desarrollados en el Marco Conceptual y Doctrinario de este trabajo de investigación, que constan en los pies de página y bibliografía correspondiente.

**Método Inductivo:** Se aplicó al momento de describir los antecedentes de la historia de la ley de tránsito, partiendo desde un enfoque a nivel nacional para luego abarcarlo a nivel global, y obtener diferencias, método que fue aplicado en la Revisión de Literatura.

**Método Deductivo:** Este método que se caracteriza por partir de una premisa general para llegar a una particular; fue aplicada en mi trabajo de investigación al momento de analizar el desarrollo del uso del cinturón de seguridad a nivel Internacional obteniendo características importantes que puedan aplicarse a nivel nacional. Método que fue aplicado en la Revisión de Literatura.

**Método Analítico:** Utilizado al momento de realizar el análisis luego de cada cita que consta en la Revisión de Literatura, colocando el respectivo comentario, también fue aplicado al analizar e interpretar los resultados de las encuestas y entrevistas.

**Método Exegético:** Método aplicado al momento de analizar las normas jurídicas utilizadas para fundamentación legal de mi trabajo de investigación, siendo estas: Constitución de la República del Ecuador, Código Orgánico de Integral Penal , Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, Civil y Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial.

**Método Hermenéutico:** Aplicado en la interpretación de las normas jurídicas, desarrollado en el Marco Jurídico, en que se procede a realizar la interpretación de las leyes ecuatorianas pertinentes al caso en concreto.

**Método Mayéutica:** Utilizado al realizar las interrogantes que se destinan a la obtención de información, mediante la elaboración de un banco de preguntas aplicados en las encuestas y entrevistas.

**Método Comparativo:** Este Método fue utilizado en mi trabajo de investigación en el desarrollo del Derecho Comparado, en que se procede a contrastar la realidad jurídica ecuatoriana, con las Legislaciones de España,

Chile, Bolivia y Argentina a través del cual se obtuvo semejanzas y diferencias de estos importantes ordenamientos jurídicos.

**Método Estadístico:** El método estadístico se usó para determinar los datos cuantitativos y cualitativos de la investigación mediante el uso de las Técnicas de la Entrevista y la Encuesta, aplicado al momento de realizar la tabulación, cuadros estadísticos, representación gráfica para desarrollar el punto de Resultados de la Investigación.

**Método Sintético:** Este método fue utilizado a lo largo del desarrollo del Trabajo de Investigación; aplicado al momento de emitir un criterio y realizar un estudio minucioso de cada temática para luego resumirla y extraer las partes más relevantes.

**Método Histórico:** Utilizado al momento de analizar los acontecimientos del pasado encontrando explicaciones a los comportamientos actuales respecto a Materia de Tránsito y la importancia del uso del cinturón de seguridad, este método se aplicó al momento de citar los antecedentes históricos desde diferentes enfoques, desarrollados en el Marco Doctrinario.

**5.3. Técnicas.**

**Encuesta:** Cuestionario que contiene preguntas y respuestas para reunir datos o para detectar la opinión pública sobre la problemática planteada. Desarrollado al momento de aplicar las 30 encuestas a los ciudadanos y abogados en libre ejercicio que tienen conocimiento sobre la problemática planteada.

**Entrevista:** Consiste en un diálogo entre el entrevistador y el entrevistado sobre aspectos puntuales de la problemática de estudio, se aplicó a 5

profesionales especializados en temas de Materia de Tránsito y Seguridad Vial, conocedores de la problemática.

**5.4. Observación documental.**

Mediante esta técnica se procede al estudio de sentencias en Materia de Tránsito y Seguridad Vial referente a la contravención de tránsito de quinta clase, articulo 390 numeral 10, sustanciados en la Unidad Judicial Penal.

Los resultados de la investigación se presentarán en tablas, barras o gráficos y en forma discursiva con deducciones derivadas del análisis de los criterios y datos concretos, que sirven para la construcción de la Revisión de Literatura, verificación de los objetivos, contrastación de la hipótesis, y para arribar a conclusiones y recomendaciones encaminadas a la solución de la problemática planteada.

## 6. RESULTADOS

### 6.1. Resultado de la aplicación de la Encuestas

Las encuestas fueron aplicadas a treinta profesionales de Derecho en el libre ejercicio en la ciudad de Loja, conocedores de la problemática planteada.

Una vez obtenida las respuestas, se procedió a realizar la tabulación correspondiente de cada encuesta y posteriormente a la elaboración de cuadros y gráficos estadísticos, tipo pasteles que reflejan los resultados, todo lo cual se ha realizado con el apoyo del programa informático Excel.

Para cumplir con este objetivo se realizaron los siguientes procesos: Revisión de la información obtenida, tabulación de la información, elaboración de cuadros y gráficos estadísticos.

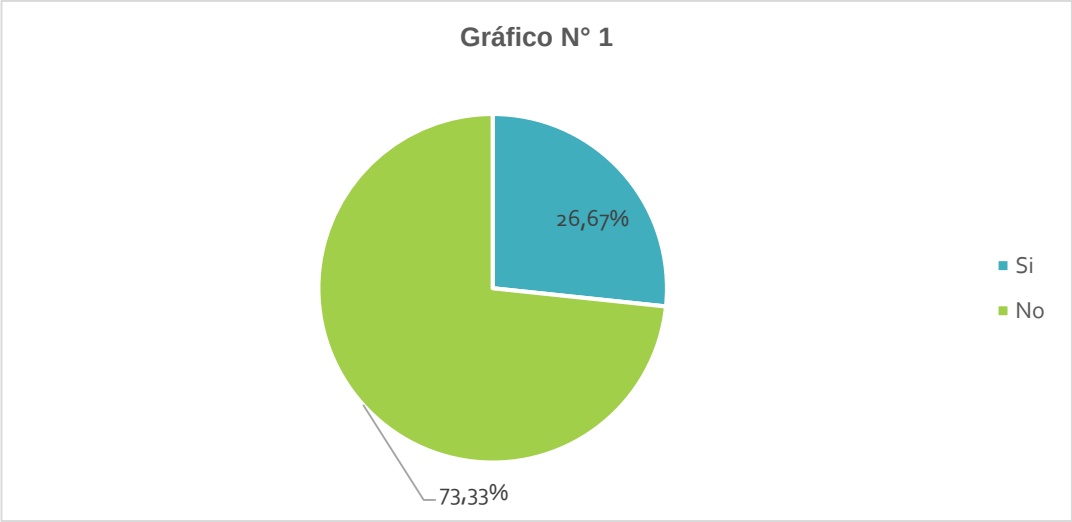
**Primera pregunta:**

¿Cree usted, que se está cumpliendo, con el uso del cinturón de seguridad, por parte del usuario o acompañante?

**Cuadro Estadístico N° 1**

| Indicadores | Variables | Porcentajes |
|---|---|---|
| Si | 8 | 26,67% |
| No | 22 | 73,33% |
| Total | 30 | 100% |

**Fuente:** Encuestas aplicadas a 30 profesionales de Derecho del cantón Loja.
**Autor:** Jeans Carlos Berrú Jiménez.




**Interpretación:**

En la primera pregunta, de los treinta profesionales de derecho encuestados, 8 profesionales que equivale al 26,67% manifestaron que sí, se está cumpliendo, con el uso del cinturón de seguridad, por parte del usuario o acompañante; porque mientras 22 que equivale al 73,33% señalaron no se está cumpliendo, con el uso del cinturón de seguridad, por parte del usuario o acompañante.

**Análisis:**

Más del cincuenta por ciento de encuestados coinciden en que no se hace uso del cinturón de seguridad, por parte del usuario o acompañante ya que existe un alto grado de insensibilidad por parte de estas persona que no toman conciencia ni reflexionan que el uso del cinturón de seguridad nos puede salvar la vida.

Por otro lado, hay quienes piensas que si se está cumpliendo con la normativa antes establecida, ya que el conductor tiene que exigir el uso del cinturón de

seguridad  a todos los ocupantes caso contrario se lo sancionara con la multa correspondiente.

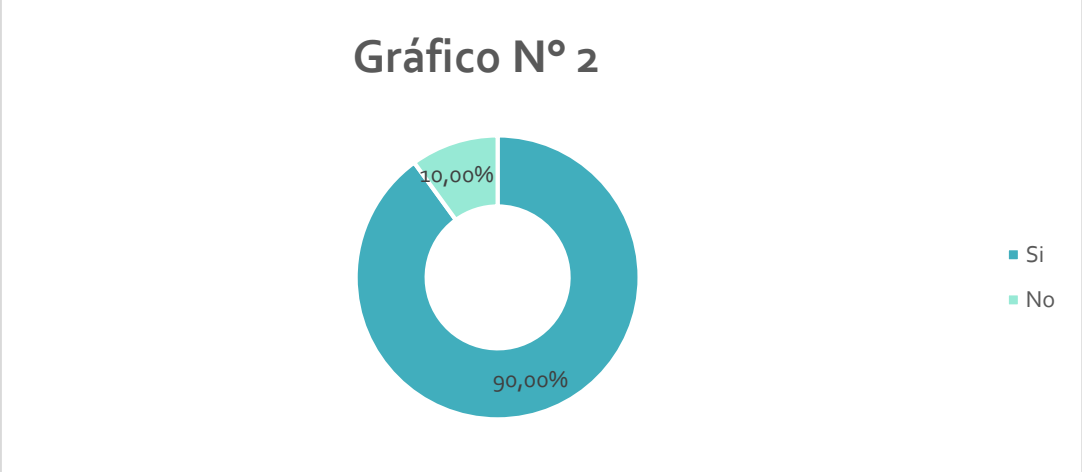
**Segunda Pregunta:**

¿Considera usted, que el usuario o acompañante al no utilizar el cinturón de seguridad, incumplen el deber objetivo de cuidado?

**Cuadro Estadístico N° 2**

| Indicadores | Variables | Porcentajes |
|---|---|---|
| Si | 27 | 90% |
| No | 3 | 10% |
| Total | 30 | 100% |

**Fuente:** Encuestas aplicadas a 30 profesionales de Derecho del cantón Loja.
**Autor:** Jeans Carlos Berrú Jiménez.




**Interpretación:**

En la segunda pregunta, de los treinta profesionales de derecho encuestados, 27 profesionales que equivale al 90% manifestaron que efectivamente, el usuario o acompañante al no utilizar el cinturón de seguridad, incumplen el

deber objetivo de cuidado, mientras 3 que equivale al 10% señalaron que no incumplen el deber objetivo de cuidado el usuario o acompañante al no utilizar el cinturón de seguridad.

**Análisis:**

De acuerdo con los resultados obtenidos, se puede establecer que la mayoría de encuestados afirman que tanto el usuario como acompañante al no utilizar el cinturón de seguridad, incumplen con el deber objetivo de cuidado, ya que al no hacer uso de este dispositivo de seguridad, no estamos precautelando nuestra seguridad, exponiéndonos a un alto porcentaje de riesgo o resultado dañoso, si se llegare a suscitar un accidente de tránsito.

Por el contrario, hay profesionales que piensan, que no se incumple con el deber objetivo de cuidado ya que el conductor es el único responsable por no precautelar la seguridad de los pasajeros.

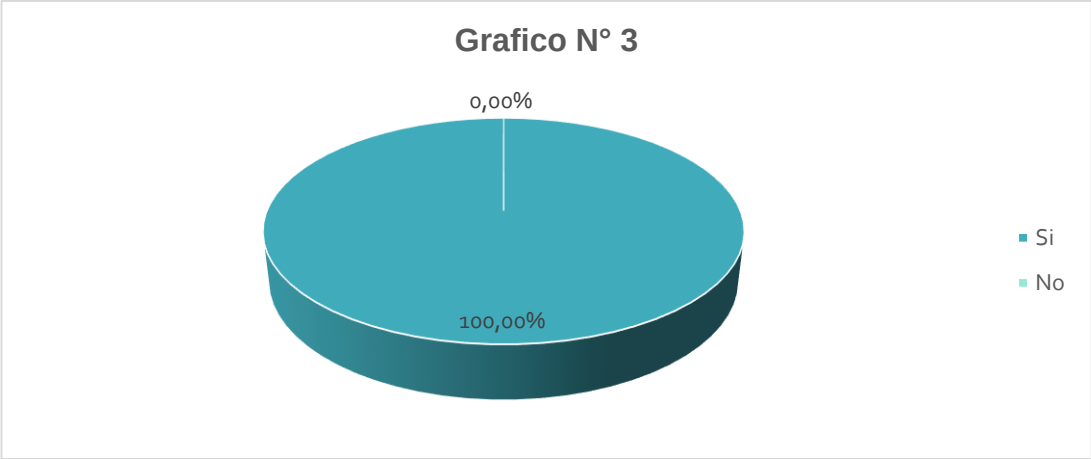
**Tercera Pregunta:**

¿Tiene conocimiento usted, que el cinturón de seguridad, reduce en un alto índice las lesiones causadas por accidentes de tránsito?

**Cuadro Estadístico N° 3**

| Indicadores | Variables | Porcentajes |
|---|---|---|
| Si | 30 | 100% |
| No | 0 | 0% |
| Total | 30 | 100% |

**Fuente:** Encuestas aplicadas a 30 profesionales de Derecho del cantón Loja.
**Autor:** Jeans Carlos Berrú Jiménez.




**Interpretación:**

En la tercera pregunta, de los treinta profesionales de derecho encuestados, 30 profesionales que equivale al 100% manifestaron que sí, tienen conocimiento, que el cinturón de seguridad, reduce en un alto índice las lesiones causadas por accidentes de tránsito.

**Análisis:**

En su totalidad los encuestados manifestaron que el cinturón de seguridad reduce en un alto índice las lesiones causadas por accidentes de tránsito ya que en una colisión, nuestro cuerpo es lanzado contra el volante y parabrisas, es ahí cuando se activa la finalidad que tiene el cinturón de seguridad, de sujetarnos y evitar que salgamos disparados fuera del auto, es por esto que en diferentes medios de comunicación se hace alusión a la importancia que cumple el cinturón de seguridad ,sujetémonos a la vida hagamos uso del cinturón de seguridad frases como estas y muchas más se escuchan a diario para que la ciudadanía tome conciencia de la importancia de este dispositivo de seguridad.

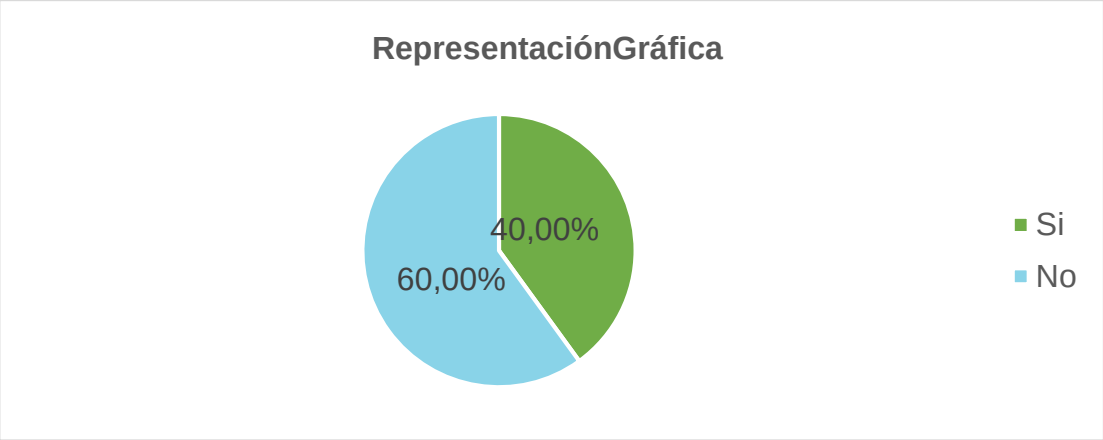
**Cuarta Pregunta:**

¿Cree usted, que es correcto sancionar al conductor, cuando la facultad de usar o no el cinturón de seguridad, depende de otra persona?

**Cuadro Estadístico N° 4**

| Indicadores | Variables | Porcentajes |
|---|---|---|
| Si | 12 | 40% |
| No | 18 | 60% |
| Total | 30 | 100% |

**Fuente:** Encuestas aplicadas a 30 profesionales de Derecho del cantón Loja.
**Autor:** Jeans Carlos Berrú Jiménez.




**Interpretación:**

En la cuarta pregunta, de los treinta profesionales de derecho encuestados, 12 profesionales que equivale al 40% manifestaron que sí, es correcto sancionar al conductor, cuando la facultad de usar o no el cinturón de seguridad, depende de otra persona, mientras 18 que equivale al 60% señalaron que no es correcto sancionar al conductor, cuando la facultad de usar o no el cinturón de seguridad, depende de otra persona.

**Análisis:**

Los profesionales del derecho en los que su respuesta fue un sí, se debe a que ellos consideran que el conductor es el único responsable de precautelar la vida de los ciudadanos y debe exigir su uso ya que su inobservancia en la actualidad le acarrea responsabilidades.

Los encuestados cuya respuesta fue un no, parten desde la perspectiva en que el conductor tiene como única finalidad informarles o recordarles el uso del cinturón de seguridad, pero que la responsabilidad final de sus acciones u omisiones recae en cada persona por lo cual debería sancionarse a la persona responsable de su conducta.

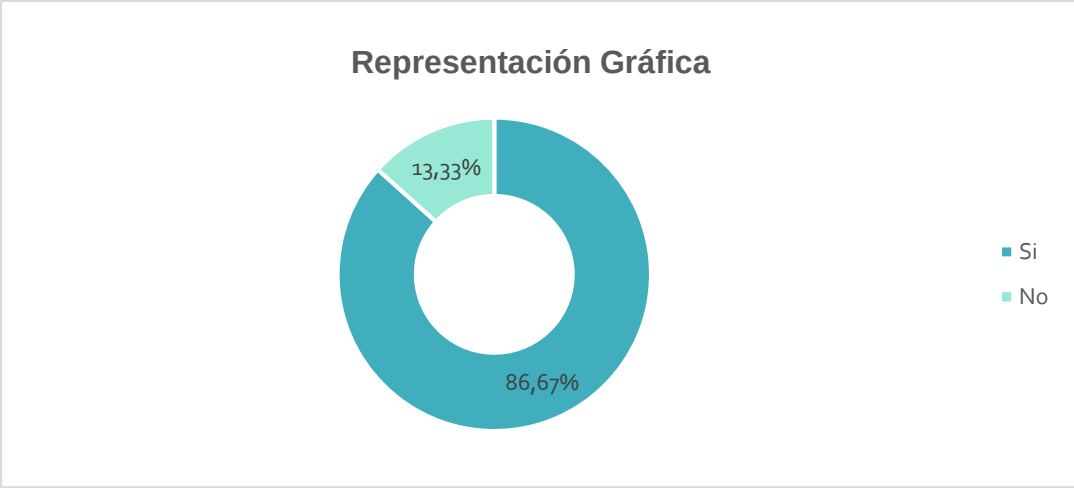
**Quinta Pregunta:**

¿Considera usted, que si se sanciona correctamente a la persona que no hace uso del cinturón de seguridad, se acataría mejor la norma?

**Cuadro Estadístico. N° 5**

| Indicadores | Variables | Porcentajes |
|---|---|---|
| Si | 26 | 86,67% |
| No | 4 | 13,33% |
| Total | 30 | 100% |

**Fuente:** Encuestas aplicadas a 30 profesionales de Derecho del cantón Loja.
**Autor:** Jeans Carlos Berrú Jiménez.




**Interpretación:**

En la quinta pregunta, de los treinta profesionales de derecho encuestados, 26 profesionales que equivale al 86,67% manifestaron que sí, se sanciona correctamente a la persona que no hace uso del cinturón de seguridad, se acataría mejor la norma, mientras 4 que equivale al 13,33% señalaron que no se acataría la norma, si se sanciona correctamente a la persona que no hace uso del cinturón de seguridad.

**Análisis:**

El mayor porcentaje de encuestados han respondido que efectivamente si se sanciona correctamente a la persona que no hace uso del cinturón de seguridad, se acataría mejor la norma, porque ante la posibilidad de recibir una sanción o recibir una multa todos los usuarios o acompañantes respetarían esta normativa ya que recibirían una afectación directa, tomando conciencia y en lo principal la obligación jurídica de acatar ley, por miedo a la sanción, por eso al sancionar a la persona infractora como debe de ser, y ya que la responsabilidad radica sobre cada uno se respetaría esta normativa.

El otro porcentaje opina que no, ya que la única responsabilidad radica en el conductor, de asegurarse que tanto los usuarios como acompañantes hagan uso del cinturón de seguridad, antes de poner en marcha su vehículo.

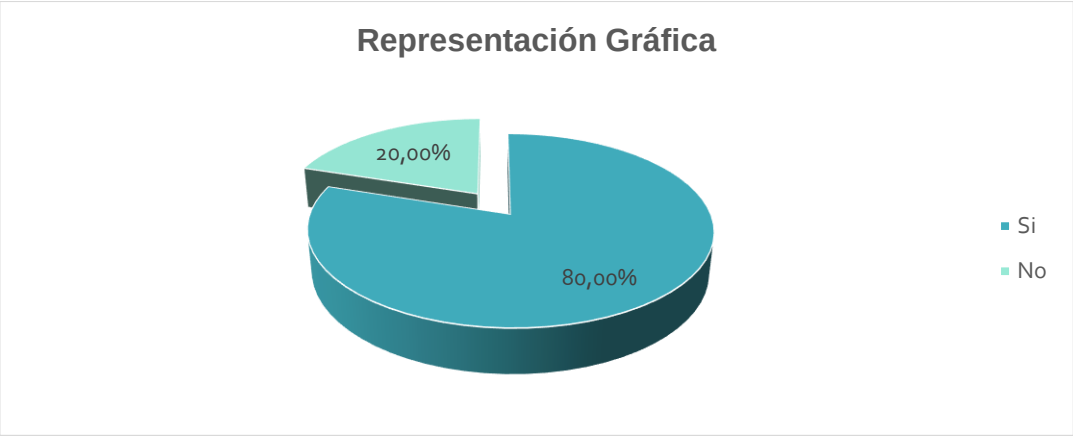
**Sexta Pregunta:**

¿Está de acuerdo que se elabore un proyecto de reforma, al Código Orgánico Integral Penal en su capítulo VIII, referente a las infracciones de tránsito, para garantizar el uso adecuado del cinturón de seguridad y sancionar al usuario de la inobservancia del deber objetivo de cuidado?

**Cuadro Estadístico. N° 6**

| Indicadores | Variables | Porcentajes |
|---|---|---|
| Si | 24 | 80% |
| No | 6 | 20% |
| Total | 30 | 100% |

**Fuente:** Encuestas aplicadas a 30 profesionales de Derecho del cantón Loja.
**Autor:** Jeans Carlos Berrú Jiménez.



**Interpretación:**

En la sexta pregunta, de los treinta profesionales de derecho encuestados, 24 profesionales que equivale al 80% manifestaron que sí, se debería elaborar un proyecto de reforma del Código Orgánico Integral Penal en su capítulo VIII, referente a las infracciones de tránsito, para garantizar el uso adecuado del cinturón de seguridad y sancionar al usuario de la inobservancia del deber objetivo de cuidado, mientras 6 que equivale al 20% señalaron que no es necesario.

**Análisis:**

El 80% que responde sí, fundamenta su respuesta en que si se diera este cambio permitiría una mayor efectividad en el cumplimiento de la norma y cumplimiento de su finalidad que es la prevención ya que por miedo a la multa se respetaría la ley, y que el tomar conciencia de actos como el utilizar el cinturón de seguridad nos puede salvar la vida.

El porcentaje que en su respuesta señalo que no, se debe a que consideran que el conductor es quien está al mando del vehículo, y es el único responsable de precautelar que esta situación se cumpla, respuestas con las que no concuerdo ya que el conductor su única finalidad debería informar del uso del cinturón de seguridad y que depende de cada persona hacer uso del mismo y que al sancionar correctamente a la persona infractora en este caso usuario o acompañante, porque en ellos recae la finalidad de cumplir o no con esta disposición, y al recibir una sanción, se respetaría mejor la normativa ya que la única finalidad que tiene es precautelar la vida.

## 6.2. Resultado de la aplicación de la Entrevistas.

La presente técnica de las entrevistas se procedió a aplicar a cinco profesionales conocedores de la problemática: jueces, abogados en libre ejercicio y docentes universitarios.

**Primera pregunta:** ¿Tiene conocimiento usted, que en la mayoría de accidentes de tránsito, suscitados en el país los usuarios o acompañantes no hacen uso del cinturón de seguridad, a sabiendas que este dispositivo les puede salvar la vida?

**Respuestas:**

**Primer Entrevistado:** Si falta concientización por falta de quienes hacemos uso de un vehículo, tanto conductores como acompañantes ya que al no hacer uso del cinturón de seguridad, ponemos en riesgo nuestras vidas ya que por no prever que al suscitarse un accidente de tránsito, la única salida y forma de salvar nuestras vidas seria el uso de este dispositivo.

**Segundo Entrevistado:** Así es porque la mayoría de accidentes y muertes se producen porque el pasajero no utiliza el cinturón de seguridad solo el conductor.

**Tercer Entrevistado:** Si lamentablemente falta una concienciación en todas las personas, ya que al no hacer uso de este dispositivo como usted lo manifiesta salva de hecho la vida de las personas en diferentes infracciones de tránsito, dígase delitos y contravenciones, pero si faltaría hacer una difusión más profunda, para que las personas copilotos y personas que van en los asientos posteriores de los vehículos, inclusive en los buses en todo el transporte se debe exigir el uso del cinturón, parte de eso sería

responsabilidad propia de cada usuario de subirse a un vehículo, se ponga inmediatamente, falta de cultura de nuestro medio de nuestra sociedad el no hacer uso de este dispositivo.

**Cuarto Entrevistado:** Efectivamente es así la mayoría de accidentes de tránsito y que llevan como consecuencia víctimas, unas mortales otras quedan en situaciones delicadas de salud, es por el no uso del cinturón de seguridad a pesar de las campañas que han hecho, sin embargo la gente no hace caso a eso y esas son las consecuencias del no uso del cinturón de seguridad.

**Quinto Entrevistado:** Es apreciable que día a día en los diferentes noticieros en el periódico se susciten acontecimientos como los accidentes de tránsito, que se dan en todas las carreteras de nuestro país y que la mayoría de usuarios no hacen uso de este dispositivo, ocasionándoles graves lesiones.

**Comentario del Entrevistador:**

En este aspecto considero que las constantes alusiones que se dan en los medios masivos de comunicación, de los distintos accidentes de tránsito que se dan a lo largo y ancho de nuestra patria y en los cuales al realizar las pericias respectivas se encuentra que las personas no hacen uso del cinturón de seguridad, a pesar de las incalculables y distintas campañas masivas de un llamado de conciencia social de utilizar el cinturón de seguridad la mayor parte de la ciudadanía hace caso omiso a esto, a sabiendas que el cinturón de seguridad salva vidas.

**Segunda pregunta:** ¿Considera un injusto penal, establecer una sanción al conductor de un vehículo, cuando es una tercera persona, en quien radica el dominio del hecho de no acatar la normativa, al no utilizar el cinturón de seguridad?

**Respuestas:**

**Primer Entrevistado:** Si considero un injusto penal, porque cada ser humano es responsables tanto de sus acciones como de sus omisiones, por lo tanto si yo cometo un error tengo que ser sancionado por el error cometido.

**Segundo Entrevistado:** Si, pero podríamos contradecir en el sentido del que conduce, tiene que tener cuidado que todos los acompañantes del mismo estén con las seguridades respectivas.

**Tercer Entrevistado:** Si se debería contemplar, como contraventor al pasajero y copiloto, se debería establecer una sanción como hacerlo buscando los mecanismos para que también asuma responsabilidades, porque no solamente es responsabilidad del conductor el estar exigiendo que se coloque el cinturón de seguridad, yo pienso que debería haber una sanción porque lamentablemente somos personas de mala costumbre que estamos esperando que nos amonesten que nos llamen la atención para nosotros cumplir con lo establecido.

**Cuarto Entrevistado:** Efectivamente existe vulnerabilidad de derecho, porque a quien se lo debe sancionar es a la persona que no hace uso del cinturón de seguridad pues el conductor, muchas de la veces le sugiere y es a veces el usuario cuando utiliza taxis u otros medios de transporte público, por ejemplo ahora en los buses tanto en los urbanos como los interprovinciales el uso del cinturón de seguridad a pesar de lo que le exigen que es una norma obligatoria el cinturón de seguridad, no lo hace y en el momento en que los policías o agentes de tránsito dependiendo de la parte que se encuentren y de acuerdo a las competencias, hacen la revisión y se

encuentran que no hacen uso del cinturón de seguridad y a quien lo sancionan con penas pecuniarias y reducción de puntos es al conductor, entonces esto no está bien.

**Quinto Entrevistado:** Es probable que el conductor, es quien tiene la obligación de que todos los pasajeros hagan uso del cinturón de seguridad, pero como lo manifiesta es en cada uno de los usuarios quien tiene esta responsabilidad, ya que se conoce que es un dispositivo de seguridad, entonces la mayoría de usuarios sin necesidad de que el conductor le recalque, tiene la facultad de utilizar el cinturón de seguridad considero un injusto penal porque la finalidad de usar este dispositivo, radica en otra persona.

**Comentario del Entrevistador:**

Como se manifiesta la mayoría de entrevistado, al darse estos aspectos se estaría cometiendo un injusto penal, ya que el conductor está en la obligación de pedir el uso del cinturón de seguridad pero en muchos casos las personas se niegan o simplemente lo usan por un momento y se lo vuelven a quitar, es por estos aspectos y muchos otros que al radicar en cada una de las personas el dominio del hecho a quien relativamente se debería sancionar es a la persona en la que radica la última facultad de hacer uso o no de este dispositivo.

**Tercera pregunta:** ¿Existe vulneración de derechos, al incorporar sanciones al conductor, cuando el incumplimiento de la ley, se da por parte del usuario o acompañante?

**Respuestas:**

**Primer Entrevistado:** Si existe vulneración de derechos, ya que no puedo ser sancionado por una infracción que comete otra persona, tengo que ser sancionado por las infracciones que cometo yo personalmente.

**Segundo Entrevistado:** Podría ser de acuerdo al análisis de este tipo de sanción**.**

**Tercer Entrevistado:** No existe vulneración de derechos, porque hasta que se haga costumbre en nuestro medio, es responsabilidad del conductor apenas se suba alguien a su vehículo de transporte, sea público o privado de los diferentes servicios que hay, pedirles de favor que se pongan el cinturón de seguridad, hasta que eso ocurra yo pienso que no se vulnera derechos.

**Cuarto Entrevistado:** Totalmente se vulnera el derecho, el conductor no es culpable, muchas de la veces cuando la gente toma un taxi el conductor le sugiere que se ponga el cinturón de seguridad, no hace caso no obedece entonces no se puede sancionar a quien no tiene la culpa, el que tiene la culpa es el acompañante en este caso el usuario de transportes públicos o privados, entonces la sanción debe de ir a quien no utiliza el cinturón, mas no al conductor ya que estamos vulnerando su derecho.

**Quinto Entrevistado:** En cuanto a la vulneración de derechos, si se da en un cierto porcentaje ya que como lo había manifestado, el conductor tiene la facultad de informar que utilicen el cinturón de seguridad pero la persona es quien tiene en si a facultad de hacer uso o no es decir que cada uno somos responsables de nuestros actos.

**Comentario del Entrevistador:**

En cuanto a la vulneración de derechos claro está que no podemos ser sancionados por una falta o contravención que no esté en nuestros actos finales el cometerla o no en este particular en quien radica facultativamente el uso del cinturón de seguridad recae en cada uno de los usuarios viales, el precautelar nuestras vidas, y sancionar al conductor por una falta que no cometió, no es lo correcto ya que cada uno somos responsables de nuestras acciones.

**Cuarta pregunta:** ¿Cree usted, que se lograría concientizar a la ciudadanía, si la sanción se le impone a la persona que infringe la ley, más no al conductor?

**Respuestas:**

**Primer Entrevistado:** Totalmente ya que los ciudadanos comenzaríamos a usar el cinturón de seguridad, ya que tenemos el temor de ser sancionados, por lo tanto recapacitaríamos sobre este hecho y utilizaríamos dicho dispositivo.

**Segundo Entrevistado:** Pensaría que si más en un sentido de hacer conocer de capacitar a las personas y esa capacitación no solo debería darse a la gente adulta, debería empezar desde la escuela con el tipo de enseñanza de la ley de tránsito, a la obligación que tienen los conductores, es decir el conductor es el que utiliza el cinturón de seguridad, pero obviamente los que van acompañando pueden ser en un caso niños que se dirigen a su escuela todos los días, pienso que en la educación, debería empezar desde la escuela

como una materia adicional dentro de una malla curricular en la educación primaria.

**Tercer Entrevistado:** Creo que si porque ya cuando nos topan el bolsillo, lamentablemente inmediatamente cumplimos, pienso que si sería importante ya que necesitamos un llamado de atención, para reaccionar y tratar de cumplir.

**Cuarto Entrevistado:** Totalmente de acuerdo al momento que se empieza a sancionar a la persona que no utilice el cinturón de seguridad, que va alado del conductor o en definitiva que acompaña en un vehículo, tenga la plena seguridad que la ciudadanía inmediatamente utilizara el cinturón de seguridad al fin de no ser sancionados.

**Quinto Entrevistado:** Estoy muy de acuerdo a que si se lograría concientizar a la ciudadanía de esta manera, porque a ninguna persona le va a gustar que nos sancionen y tener que pagar estas multas entonces con esta manera coercitiva de exigir este cumplimiento se respetaría esta normativa.

**Comentario del Entrevistador:**

Aspectos como estos son considerables en la mayoría de los casos ya que se trata de precautelar el cumplimiento de la norma y especialmente el cuidado nuestras vidas, entonces al establecerse correctamente la sanción a la persona que infringe la ley, como es de costumbre en muchas sociedades que mientras no nos amonesten, o multen no hacemos caso a la ley, y estableciendo estas sanciones por miedo a la multa se acataría de mejor

manera por la afectación pecuniaria entre otras sanciones que deberían considerarse cumpliríamos la norma.

**Quinta pregunta:** ¿Qué alternativa de solución, daría usted para garantizar el cumplimiento del uso del cinturón de seguridad, por parte del usuario o acompañante?

**Respuestas:**

**Primer Entrevistado:** Primeramente una multa que consista en trabajo comunitario, y en caso de que no se acate se implementaría una multa pecuniaria.

**Segundo Entrevistado:** Debería empezar desde la educación primaria, hacia los pasajeros usuarios de un vehículo de transporte terrestre, que deben utilizar como manera obligatoria.

**Tercer Entrevistado:** Seria importante hacer campañas difundir a todos los sectores, ya que existen diferentes culturas en un mismo cantón o provincia y difundir de acuerdo al medio, que el uso de este dispositivo salva vidas, para poder concienciar de cumplir con la norma.

**Cuarto Entrevistado:** Que este tipificado en la ley, al momento que suceda esto es de cumplimiento obligatoria y todos tenemos que hacerlo caso contrario la ciudadanía serán pocos los que obedezcan a esto, pero si no hay una disposición en la que obligue a todos, esto quedara en simples enunciados en muchas conferencias.

**Quinto Entrevistado:** Como alternativa de solución es que la multa se le establezca directamente a la persona que no hace uso del cinturón de seguridad.

**Comentario del Entrevistador:**

Para el cumplimiento del uso del cinturón de seguridad tanto de los usuarios o acompañantes que día a día se movilizan por las diferentes carreteras de país, una alternativa de solución para el cumplimiento de esta norma seria primeramente establecer formas de sanciones como el trabajo comunitario y en caso de que se negaren a cumplir con esto, se establecería una multa pecunia siempre enmarcada en el ámbito de la ley y diferentes principios como la proporcionalidad acorde a la infracción que se comete, muy acorde con los diferentes criterios manifestado que al momento que se empiece a sancionar a la persona que infringe la ley y mas no al conductor se acataría en un alto porcentaje esta normativa, y no como se lo establece en la actualidad ya que al no sancionar correctamente al infractor se omite este aspecto de la utilización del cinturón de seguridad.

## 6.3. Estudio de Casos.

### Caso N° 1

**1. Datos Referenciales.**

**Numero de proceso:** 11282- 2016- 08311G

**Dependencia jurisdiccional:** Unidad Judicial Penal

**Actor:** NN.

**Procesado:** NN.

**Acción/ Infracción:** 390 contravenciones de tránsito de quinta clase, Inc.1 Num.10

**2. Antecedentes.**

Teniendo como antecedente la boleta de citación No. 0099904, fechada el día 05 07 2016, y signada en esta judicatura con el expediente contravencional No. 8311G 2015, en base a lo previsto en el artículo 644 del Código Orgánico Integral Penal y al numeral 8 del Art. 237 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, vigente a la fecha.- Se constituye la Unidad Judicial Especializada de lo Penal de Loja, en Audiencia de Juzgamiento Oral, Pública y contradictoria, del señor NN, con cédula Nro. XXXXXXXXX, con licencia tipo “B”, el mismo que se encuentra acompañado por su abogado defensor. Una vez que se ha procedido a solicitar al señor secretario se verifique la presencia de los sujetos procesales, este señala que tanto la parte impugnante de la boleta citatoria, así como el señor agente civil de tránsito que tomó procedimiento se encuentran presentes en la Sala de audiencias. Consideraciones: PRIMERO.- En la sustanciación de la contravención, no se observa omisión de solemnidad sustancial que pueda influir en su decisión se declara su validez. SEGUNDO.- Adjúntese al proceso y reprodúzcase tanto la boleta de citación, el escrito de impugnación realizado por la parte impugnante y su abogado defensor, además del oficio en el cual se dispone la comparecencia del señor agente civil de tránsito, que tomó dicho procedimiento. TERCERO.- Se procede a receptar el testimonio con juramento del señor agente civil de tránsito que

tomó procedimiento NN, quien manifiesta: Que el día 05 de julio se encontraba dando tránsito en la calles 18 de noviembre y Catacocha, detuvo de la marcha de la camioneta de placas LPA-1263 percatándose que la acompañante del conductor de dicho vehículo estaba sin cinturón de seguridad, que por tal motivo procedió a realizar la citación respectiva al señor conductor por haber infringido la norma legal contenida en el Art. 390 numeral 10 del Código Orgánico Integral Penal. A las repreguntas de la defensa del presunto contraventor el señor Agente Civil en resumen respondió: Que estuvo dando tránsito en la calle 18 de Noviembre y Catacocha, que tomó la fotografía antes de realizar la citación. Presentó una fotografía en la que se identifica al presunto contraventor al mando de un vehículo, el mismo que se encuentra acompañado de una persona de sexo femenino la cual se encuentra sin cinturón de seguridad. CUARTO.- Defensa del presunto contraventor, quien presenta el testimonio de la señora NN, quien bajo juramento indica: Que se bajó a comprar un cable de computador, al subirse al vehículo le manifestó a una señorita agente civil de transito que estaba sin cinturón de seguridad porque se acababa de subir al mismo bajar. No intervino el señor NN, acogiéndose a su derecho constitucional a permanecer en silencio. QUINTO.- Se establece lo siguiente: 5.1. El tipo penal contravencional que se ha permitido señalar el agente civil de tránsito es el señalado en el artículo 391 numeral 10 del Código Orgánico Integral Penal que manifiesta: “Será sancionado con multa equivalente al quince por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de cuatro punto cinco puntos en su licencia de conducir:…10. La o el conductor de un vehículo automotor que tenga, según los reglamentos de tránsito, la obligación de contar con

cinturones de seguridad y no exija el uso del mismo a sus usuarios o acompañantes". 5.2.- Con el testimonio y repreguntas realizados tanto al señor agente de tránsito y a la fotografía presentada durante la audiencia de juzgamiento, se puede colegir que efectivamente el señor agente pudo determinar el cometimiento de la presunta contravención, las repreguntas realizadas por la defensa han sabido determinar que existe el nexo causal entre los hechos y el tipo contravencional que se han señalado, esto es que en el momento de su cometimiento la señor NN conducía el vehículo de placas LPA1263. En la presente audiencia el agente civil de tránsito que tomó procedimiento señor NN, ha sabido señalar de forma concreta los hechos por los cuales emitió la boleta citatoria materia de la presente contravención. Lo cual bajo las normas de raciocinio y conforme a la lógica y análisis de los hechos que conllevaron a la emisión de la boleta citatoria los mismos que son concordantes y se han enmarcado en el correcto procedimiento para su aplicación. Por lo que respecto de la prueba producida en audiencia esta ha llevado al juzgador al convencimiento pleno del cometimiento de la contravención que se imputa. El Dr. Guillermo Cabanellas en su diccionario jurídico manifiesta que prueba es "la demostración de la verdad de una afirmación, de la existencia de una cosa, o de la realidad de un hecho; es también la persuasión o convencimiento que se origina en otro y especialmente en el juez o en quien haya de resolver sobre lo dudoso o discutido" (Cabanellas, 497). 5.3. Se encuentra establecido de forma correcta en la boleta citatoria, la dirección en la cual se ha contravenido la norma contenida en el artículo 390 numeral 10 del Código Orgánico Integral Penal así como las circunstancias que conllevaron a la emisión de la misma. 5.4 La

materialidad de la contravención ha podido ser determinada con el testimonio presentado en esta audiencia del agente emisor de la boleta citatoria y la fotografía presentada en la antes indicada diligencia.

**3. Resolución.**

ADMINISTRANDO JUSTICIA EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR, Y POR AUTORIDAD DE LA CONSTITUCIÓN Y LEYES DE LA REPÚBLICA, al haberse probado la materialidad de la infracción y la responsabilidad del procesado en su cometimiento, se dicta sentencia CONDENATORIA, en contra del ciudadano NN, con cédula Nro. XXXXXXXX con licencia tipo “B”, a quien se la declara autora y responsable de haber infringido la norma legal contenida en el Art. 390 numeral 10 del Código Orgánico Integral Penal, imponiéndole una multa equivalente al QUINCE POR CIENTO DE UNA REMUNERACIÓN BÁSICA UNIFICADA DEL TRABAJADOR EN GENERAL CORRESPONDIENTE, y la rebaja de CUATRO PUNTO CINCO PUNTOS, en su licencia de conducir. Remítase copia de la presente resolución al señor Director de la Agencia Nacional de Tránsito en la provincia de Loja, así como al señor Jefe de la Unidad de Control Operativo de Tránsito del GAD Municipal de Loja, para los fines legales pertinentes.- Notifíquese.

**4. Comentario del Investigador.**

Con los antecedentes antes expuesto podemos deducir, que dicho conductor, recibió una citación ya que el acompañante no hace uso del cinturón de seguridad, el infractor impugna dicha citación, y se suscitan los diferentes hechos antes expuestos en los que podemos recalcar que si bien la agente

de tránsito establece una citación, tal y como lo expone el Código Orgánico Integral Penal en su artículo 390 numeral 10, en dicho momento presenta las pruebas pertinentes como los son la boleta de citación y las fotografías donde claramente se observa que el acompañante no lleva puesto el cinturón de seguridad y al demostrar la materialidad de la infracción y la responsabilidad del procesado en su cometimiento, el Juez dicta sentencia condenatoria, ya que se comprueba dicha infracción, señalando aspectos de gran importancia, porque se pudo constatar todos los elementos probatorios. Además enfocado desde la perspectiva de mi tema , lo que se pretende es que todas la personas tomemos conciencia y hagamos uso de este dispositivo de seguridad, tomando en cuenta que si sancionaríamos correctamente al autor de este hecho se generaría una conciencia global y se respetaría mejor la norma ya que lo importante está en precautelar la vida.

**Caso N°2**

**1. Datos Referenciales.**

**Numero de proceso:** 11282- 2016- 15068G

**Dependencia jurisdiccional:** Unidad Judicial Penal.

**Actor:** NN

**Procesado:** NN.

**Acción/ Infracción:** 390 contravenciones de tránsito de quinta clase, Inc.1 Num.10.

**2. Antecedentes.**

Teniendo como antecedente la boleta de citación No.-0109550, fechada el día 15 11 2016 y signada con el expediente No. 15068G-2016, en base a lo previsto en el artículo 644 del Código Orgánico Integral Penal y al numeral 8 del Art. 237 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, vigente a la presente fecha; se constituyó la Unidad Judicial Penal con Sede en el Cantón Loja, en Audiencia de Juzgamiento Oral y Pública, de procedimiento expedito del señor NN, con Nro. De cédula XXXXXXXXX, con licencia tipo "C", el mismo(a) que se encuentra acompañado(a) por su abogado defensor Abg. NN, quien señala el casillero judicial No.824. Se solicita al señor Secretario se verifique la presencia de las partes, luego de lo cual se manifiesta por parte del señor actuario que tanto la señora agente de tránsito, así como la parte impugnante han comparecido a la presente audiencia. A continuación se solicita que por secretaría se proceda a dar lectura de la boleta citatoria No. 0109550 y demás constancias procesales. Consideraciones: PRIMERO.- En la sustanciación de la contravención, no se observa omisión de solemnidad sustancial que pueda influir en su decisión por lo que se declara su validez; SEGUNDO.- Adjúntese al proceso y reprodúzcase tanto la boleta de citación, el escrito de impugnación realizado por el señor impugnante y su abogado defensor, oficio para la comparecencia de la señora agente civil de tránsito, así como las pruebas presentadas en el término de anunciación correspondiente. TERCERO.- Se procede a receptar la declaración de la señora agente civil de tránsito NN, quien en lo principal manifiesta "el día 15 de noviembre de 2016, me encontraba de servicio en la calle Emiliano Ortega y José Félix, siendo las

11h10 tome procedimiento del vehículo PJO0228, marca Hyundai, tipo sedán, plateado, conducido por el señor NN, quien venía con su acompañante sin hacer el uso del cinturón de seguridad, para lo cual detuve la marcha del vehículo y se le procedió a comunicar que se le iba a realizar la citación por el Art. 390 numeral 10, al momento que solicité los documentos en ese momento la acompañante trato de colocarse el cinturón pero tampoco se lo puso, tengo unas fotografías, se le supo indicar que los ocupantes tienen la obligación de usar el cinturón de seguridad". Presento dos fotografías que fueron tomadas en el momento del cometimiento de la contravención. Posterior el abogado de la defensa realiza las siguientes preguntas a la deponente: 1.- En el lugar de la supuesta infracción existe una señal que dice parada de tránsito? Responde.- Sí sentido norte sur. 2.- Esta permitido que un vehículo particular se estacione en la parada de bus?. Responde.- No. 3.- Usted estaba dirigiendo el tránsito, a que distancia vio que la acompañante no usaba el cinturón? Responde.- A tres metros. CUARTO.- Se procede a receptar el testimonio la señorita NN, quien bajo juramento, respecto de la presunta contravención manifiesta, "Ese día mi amigo me llevó a Solca, para hacerme atender, el me volvió a recoger, ese día veníamos de Solca, yo me iba a quedar, me quite el cinturón, me dijo espere ya la dejo más adelante, y justo la agente de tránsito, nos paró". 2.- Porque le manifestó el conductor que no la podía dejar? Responde.- Por un semáforo. 3.- Talvéz le manifestó que había una parada de bus? Responde.- Eso me manifestó". El suscrito juzgador le solicita la siguiente aclaración a la deponente.- 1.- A qué tiempo anterior que la iba a dejar, se quitó el cinturón? Responde.- Cuando ya estaba llegando, me dice aquí no, ya te dejo más adelante. 2.- A qué tiempo la señora

agente tomó procedimiento? Responde.- Fue enseguida. 3.- Usted le explicó a la señorita agente porqué se había quitado el cinturón? Responde.- Le dije que venia del médico. 4.- Usted se quedó ahí en el lugar? Responde.- Una cuadra más arriba. 6.- Vio si la señora agente tomo alguna fotografía? Responde.- No vi nada. Posterior se procede a conceder la palabra al presunto contraventor señor NN, el mismo que manifiesta “yo la traje se Solca, estábamos por la Emiliano Ortega, por la José Félix, en este caso, como veníamos conversando me dice déjame aquí, al rato que llegamos, justo la agente paro el tráfico, y ella me dice déjame aquí, le digo no puedo dejarte aquí, en ese instante la señora agente me dijo necesito sus documentos, le entregué, va a ser citado me dijo, le dije pero si recién se lo saco, le dije ayúdeme, me dijo no puedo ayudarle, esa es mi versión”. Se plantean las siguientes preguntas al deponente, 1.- A qué distancia detuvo la marcha del vehículo? Responde.- A lo que estaba dando tránsito, ahí vio que mi acompañante se sacó el cinturón. Posterior se procede a conceder la palabra al señor abogado de la defensa el cual en defensa de los intereses de su defendido manifiesta “que se declare el estado constitucional de inocencia, ya que no se ha probado por parte de la señorita agente civil de tránsito, como usted lo manifestó la señora NN, manifestó el motivo porque se sacó el cinturón. QUINTO.- Una vez que se ha escuchado el testimonio de la señorita agente civil de tránsito, el testimonio de la señora NN, así como del alegato del señor abogado de la defensa se puede establecer lo siguiente: 5.1 La señora agente civil de tránsito NN, ha señalado que el impugnante y presunto contraventor señor NN, en calidad de conductor del vehículo de placas PJO0228, el día 15 de noviembre de 2016, a las 11h10, conducía sin exigir la

colocación del cinturón de seguridad a su acompañante, por lo que a procede a emitir una boleta de citación, al prenombrado ciudadano por contravenir lo señalado en el artículo 390 numeral 10 del COIP, puesto que no ha exigido la utilización del cinturón de seguridad a su acompañante. 5.2 En la presente audiencia no se ha presentado prueba que desvirtué el cometimiento de la contravención aludida. Si bien se ha receptado el testimonio de la señora NN, esta persona ha aceptado que se encontraba sin utilizar el cinturón de seguridad al momento que fue detenido por la señorita agente civil de tránsito, tanto más la agente de tránsito en mención ha presentado en esta audiencia dos fotografías, la una respecto del momento mismo del cometimiento de la contravención y otra del vehículo que conducía en presunto contraventor, las mismas que han sido sometidas al principio de contradicción conforme lo determina el artículo 168 numeral 6 de la Constitución, las cuales denotan en la primera fotografía que efectivamente se trata las placas PJO0228, y respecto de la segunda toma fotográfica se determina claramente la no utilización del dispositivo de cinturón de seguridad del vehículo por parte de la acompañante del vehículo en mención. 5.3.- El tipo contravencional en el artículo 390 numeral 10 del Código Orgánico Integral Penal, demás se ha podido probar los hechos materia de la contravención imputada conforme lo señala el artículo 453 ibídem. 5.4 El presunto contraventor dentro del presente proceso contravencional no ha presentado elementos probatorios de desvirtúen el hecho punible que se imputa. Por ende se advierte que en el presente caso ha existido la consumación de la contravención que se imputa, lo cual se enmarca dentro de lo que señala el tercer inciso del artículo 39 de la Ley Penal vigente, con lo antes anotado y en aplicación del principio de

legalidad, tipificado en el artículo 5 numeral 1 del Código Orgánico Integral Penal, en el presente caso la prueba aportada por la agente de tránsito ha sido conducente a demostrar la veracidad de los asertos que constan en la boleta de citación emitida. Al respecto la doctrina tiene varios conceptos. El Dr. Guillermo Cabanellas en su diccionario jurídico manifiesta que prueba es "la demostración de la verdad de una afirmación, de la existencia de una cosa, o de la realidad de un hecho; es también la persuasión o convencimiento que se origina en otro y especialmente en el juez o en quien haya de resolver sobre lo dudoso o discutido" (Cabanellas, 497). 5.5 De la versión dada por la señora NN, la cual manifiesta que justo en ese momento se quedaba, la cual al ser repreguntada por el suscrito respecto de que si se quedó en el lugar donde le emitieron la citación al señor NN, manifestó que no, que se quedó más arriba; lo cual se corrobora con lo manifestado por la señorita agente civil de tránsito, por tanto se determina la existencia material de la infracción imputada.

**3. Resolución.**

ADMINISTRANDO JUSTICIA EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR, Y POR AUTORIDAD DE LA CONSTITUCIÓN Y LEYES DE LA REPÚBLICA, al no haberse probado la responsabilidad del impugnante en la contravención acusada, se dicta sentencia CONDENATORIA, en contra del procesado: NN, con Nro. de cédula XXXXXXXXXX, con licencia tipo "C"; Imponiéndole la pena contenida en el artículo 390 del Código Orgánico Integral Penal, esto es una multa equivalente al QUINCE POR CIENTO DE UN SALARIO BASICO UNIFICADO DEL TRABAJADOR EN GENERAL y la rebaja de CUATRO PUNTO CINCO PUNTOS, MENOS EN SU LICENCIA DE

CONDUCIR; Remítase copia de la presente Acta de Juzgamiento al señor Director de la Agencia Nacional de Tránsito en la provincia de Loja, así como al señor Jefe de Unidad de Control Operativo del Tránsito del GAD Municipal de Loja, para los fines legales pertinentes.- Se llama a intervenir al Dr. NN, como secretario encargado de esta Unidad Judicial Penal, mediante acción de personal Nro.- 0047-DP11-2017-FA, del 09 de enero de 2017.- NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE.-

**4. Comentario del Investigador.**

En este particular se puede evidenciar, el tipo de sanción que se le ha impuesto al conductor ya que el acompañante, no hace uso del cinturón de seguridad, como se estipula en el Código Orgánico Integral Penal articulo 390 numeral 10 debido a que el acompañante no hace el uso respectivo del cinturón de seguridad en este particular y con los diferentes acontecimientos antes enunciados, por parte del agente de tránsito se procede a presentar las diferentes medios de pruebas como la respectiva boleta, fotografías, en base a las preguntas establecidas existe cierta discordancia en las respuestas manifestadas, por lo que el infractor no puede demostrar su estado de inocencia, antes se logró ratificar que efectivamente el acompañante no tenía colocado el cinturón de seguridad y que se encontraba en el lugar donde fue emitida dicha boleta. Acorde a estos antecedentes el juez ratifica la sentencia condenatoria ya que el agente de tránsito logro probar los elementos de prueba presentados, si bien en los diferentes casos las personas infractoras se les dicta sentencia condenatoria, lo que se trata de precautelar es que se cumpla con lo establecido, partiendo desde la perspectiva de mi tema lo que

pretendo precisar es que se cumpla la norma y sancionar al infractor, a la persona que no hace uso del cinturón de seguridad ya que en el radica todas las acciones fundamentales del cometimiento de esta infracción, recalcando que el conductor tiene la facultad de informar el uso del cinturón de seguridad, pero el utilizar o no este dispositivo radica en una tercera persona, de ahí nace la finalidad de sancionar correctamente al infractor.

## Caso N°3

**Antecedentes.**

A puertas de un nuevo feriado en Ecuador, la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE) ejecuta una campaña que recuerda a los conductores y usuarios sobre el uso obligatorio del cinturón de seguridad para todos los ocupantes de un automotor. Esta exigencia consta en el artículo 390 literal 10 del Código Integral Penal y para quienes nos cumplan se establece una multa del 15% del salario básico unificado ($ 57,90), no obstante no se multaba en la mayoría de los casos.

La CTE, desde el 1 de septiembre pasado, lanzó una campaña con un video y mensajes en sus redes sociales que recuerdan el uso del cinturón de seguridad con la multa que no solo es económica sino también la reducción de 4,5 puntos en la licencia de conducir. Dicha campaña se acrecentó días previos al feriado del 9 de Octubre y ahora se retoma cuando están cercas los feriados del 2 y 3 de noviembre. Mientras, la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) también desarrolla acciones sobre la obligatoriedad del uso del cinturón

y la instalación de ese dispositivo en todas las unidades de transporte de pasajeros a nivel nacional. Todos los buses de transporte interprovincial deben contar con este dispositivo hasta diciembre de 2018. Es responsabilidad de todos los ciudadanos colocarse este por su seguridad, manifestó en un comunicado la ANT.

**Comentario del Investigador.**

Es importante recalcar los distintos programas, impulsados en los diferentes medios de comunicación, sobre la importancia del uso del cinturón de seguridad, tanto del conductor como de sus acompañantes, esto debido a los constantes accidentes que se suscitan en las carreteras del país y que muchos de los usuarios no acatan dicha normativa, propensos a que si se suscita una posible colisión, sufran daños graves en su salud, al no estar sujetados al cinturón de seguridad los cuerpos salen expulsados con la misma velocidad que lleva el vehículo. Cabe recalcar la multa a la que se expone el conductor, pero como se puede apreciar en diferentes comunicados de la ANT, manifiesta que el colocarse el cinturón de seguridad es responsabilidad de todos, aspecto con el que concuerdo en su totalidad, debido a que todos los ciudadanos en general conocemos la ventajas y desventajas que podríamos sufrir si no nos abrochamos el cinturón de seguridad, de aquí radican diferentes cuestionamientos, debido a que si es responsabilidad de todos los usuarios, porque se sanciona únicamente al conductor cuando lo viable seria, imponer sanciones a la persona que infringe el deber objetivo de cuidado por no hacer uso de este dispositivo de seguridad, ya que la única finalidad se basa en precautelar la vida de todos los ocupantes.

## 7. DISCUSION.

### 7.1. Verificación de los Objetivos.

En el proyecto de tesis legalmente aprobado se plantearon un objetivo general y tres objetivos específicos los mismos que se proceden a su verificación:

#### 7.1.1. Objetivo General.

**“Desarrollar un Estudio Conceptual, Doctrinario y Jurídico respecto de la Responsabilidad y Sanción Penal en las Contravenciones de Tránsito del Usuario o Acompañante que Incumple el Deber Objetivo de Cuidado al no usar el Cinturón de Seguridad”.**

Este objetivo general se verifica en la presente tesis con el desarrollo y análisis de la revisión de literatura en donde se realiza el Marco Conceptual, Doctrinario y Jurídico. El estudio conceptual se verifica con el análisis de las temáticas siguientes: Transporte Terrestre, Usuario, Acompañante, Deber Objetivo de Cuidado, Cinturón de Seguridad, Responsabilidad Penal, Sanción Penal, Contravención Penal, Negligencia y Culpabilidad Penal de Carácter Personal. El estudio doctrinario se procede a verificar con el desarrollo del Marco Doctrinario donde se realizaron los siguientes temas: Historia de la Ley de Tránsito, Principio de Confianza en Materia de Tránsito, Conducta Culposa desde la Óptica de Tránsito, Teoría de Dominio del Hecho, Teoría de la Imputación Objetiva, Teoría de la Acción Razonada y Teoría Sociedad de Riesgo. El estudio jurídico se procede a verificar con el desarrollo del Marco Jurídico, donde se analizan o interpretan utilizando el método exegético y hermenéutico de las normas jurídicas que tiene relación, con la problemática

de estudio, utilizando las siguientes leyes: Constitución de la República del Ecuador, Convenio entre Ecuador y Colombia para Regular el Tránsito de Personas y Vehículos, Código Orgánico Integral Penal, Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial. Así mismo con la ayuda del Método Comparativo se procede analizar e interpretar normas jurídicas relacionadas a la problemática de leyes extranjeras entre ellas: Legislación Española: Texto Refundido de la Ley Sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Legislación Chilena: Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley de Tránsito. Legislación Boliviana: Código Nacional de Tránsito. Legislación Argentina: Ley de Tránsito. De esta manera queda demostrada la verificación del presente objetivo.

### 7.1.2. Objetivos Específicos.

1. **"Determinar que existe vulneración de derechos al incorporar sanciones al conductor; por la inobservancia de la ley por parte del usuario que no acata el uso del cinturón de seguridad".**

El primer objetivo específico, se verifica al momento de plantear la primera pregunta de la encuesta, dicha interrogante se expresa; Cree usted, que se está cumpliendo, con el uso del cinturón de seguridad, por parte del usuario o acompañante obteniendo como resultado que el 73,33% manifestaron que no se está cumpliendo con el uso del cinturón de seguridad planteando o estableciendo la facultad de establecer correctamente una sanción, dado que la única finalidad es precautelar la vida, además dicho objetivo se verifica más aun en la tercera pregunta de la entrevista que se plantea; existe vulneración

de derechos, al incorporar sanciones al conductor, cuando el incumplimiento de la ley, se da por parte del usuario o acompañante, donde la mayoría manifestó que efectivamente se violentan algunos derechos, debido a la forma correcta y apropiada seria sancionando a la persona que directamente incumple el no uso del cinturón de seguridad.

**2. "Demostrar la necesidad de sancionar al responsable directo, por incumplir el deber objetivo de cuidado al no colocarse el cinturón de seguridad".**

El segundo objetivo se logra verificar con la aplicación de la segunda pregunta de la entrevista que se plantea; Considera usted, que el usuario o acompañante al no utilizar el cinturón de seguridad, incumplen el deber objetivo de cuidado, donde el 90%, respondieron que efectivamente el usuario o acompañante al no utilizar el cinturón de seguridad incumplen el deber objetivo de cuidado, cada persona somos responsables de los actos que realizamos, mucho más si estos conllevan a poner a salvo nuestras vidas, con la cuarta interrogante que se plante en la entrevista la cual se enuncia; Cree usted, que se lograría concientizar a la ciudadanía, si la sanción se le impone a la persona que infringe la ley, más no al conductor, por lo cual la mayoría de los entrevistados manifestó, que efectivamente que al sancionar a la persona infractora por no colocarse el cinturón de seguridad, se respetaría dicha normativa, ya que al ser multada la persona responsable por no hacer uso de este dispositivo de seguridad por miedo a la sanción o multas acatarían esta normativa.

**3. “Elaborar un proyecto de reformas al Código Orgánico Integral Penal, para garantizar el uso adecuado del cinturón de seguridad y sancionar al usuario de la inobservancia del deber objetivo de cuidado”.**

Finalmente este objetivo se logra verificar con la última pregunta de la encuesta y entrevista donde la gran mayoría de consultados respondieron, que si es necesario reformar el Código Orgánico Integral Penal, en su capítulo VIII, referente a las infracciones de tránsito, en cuanto a garantizar el uso adecuado del cinturón de seguridad y sancionar al usuario de la inobservancia del deber objetivo de cuidado, ya que la finalidad está en crear conciencia que este dispositivo nos podría salvar la vida o reducir en un alto índice las fracturas o lesiones causadas en un posible accidente, aplicando esta forma coercitiva, como lo es el sancionar a quien incumple dicha normativa, más no al conductor, ya que este solo está en facultad de recordar el uso de este dispositivo y que estén funcionando correctamente, mas es en una tercera persona en quien radica todo el acto volitivo de hacer uso del cinturón de seguridad, ya que el fundamento principal para que se aplique dicha reforma versa sobre el precautelar la vida de todos los ocupantes de un vehículo y al establecerse dicha normativa se acataría con mayor énfasis la normativa.

## 7.2. Contrastación de Hipótesis.

De acuerdo al proyecto de tesis aprobado consta la siguiente hipótesis que procedo a comprobar: **“Existe una errónea aplicación de la ley penal, al imponer una sanción al conductor, por el no uso del cinturón de seguridad, cuando la responsabilidad de esta acción u omisión, recae**

**sobre el usuario u acompañante, que incumple el deber objetivo del cuidado".**

La presente hipótesis se logró contrastar de la siguiente forma, en lo referente al marco conceptual se logró constatar acorde a la temática del deber objetivo de cuidado donde se coloca aspectos muy importantes en los que cada individuo es responsable por sus acciones u omisiones y más si estas medidas están encaminadas en precautelar nuestra salud entre otro aspecto importante se encuentra la responsabilidad penal que radica en la forma que se debe establecer una sanción al responsable del acto, en el radica la autoría, y es a quien se le debe atribuir dicha sanción. En el marco doctrinario destacamos aspectos como el principio de confianza que radica en la faculta de cada usuaria vial está obligado a respetar las conductas atribuidas al mismo para el correcto funcionamiento del tránsito vial, destacar aún más la teoría de dominio del hecho que engloba características importantes para este particular, define al autor como el individuo que en el radica todas las facultades de establecer una conducta apropiada o inapropiada, el hecho se le atribuye al causante del mismo, por estas particularidades se contrasta la hipótesis, debido a que todos los usuarios viales debemos respetar las normativa y cumplir a cabalidad la obligación que se nos atribuye, además el precautelar nuestra salud es obligación de todos.

### 7.3. Fundamentación Jurídica de la Propuesta de Reforma.

Para la presente propuesta de reforma se empieza analizar desde el enfoque Doctrinario donde se establece una de las principales causas para que se aplique de esta manera, entre uno de los primeros índicos está el principio de

confianza, que todos los usuarios viales tiene plena seguridad en cada uno respete y acate la normativa, otro aspecto importante es la teoría de la acción razonada donde se pone de manifiesto en que cada individuo esta consiente de realizar dicha conducta, en el radican las facultades de hacer o no dicha acción, porque conoce de las diferentes circunstancias que se podrían dar al no usar el cinturón de seguridad, es ahí que sí en cada persona radica esta facultad definitivamente a quien se debería sancionar es a la persona que omite dicho acto. Desde un enfoque jurídico en la norma constitucional artículo 32, derecho a la salud en su segundo inciso se establece que el Estado, es el encargo de generar las diferentes políticas públicas, ya sean culturales o educativas y en este caso en particular son las diferentes campañas que se realizan sobre la importancia del uso del cinturón de seguridad una de ellas es abróchate a la vida teniendo como finalidad precautelar nuestra salud y en casos más graves nuestras vidas. En el Código Orgánico Integral Penal en su artículo 27 establece una definición importante de la culpa, este aspecto radica en la voluntad de cada persona con el deber objetivo de cuidado que se debe tener en ciertas actividades como lo es la conducción de un vehículo y la responsabilidad que mantiene cada uno de los ocupantes. En la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial en su artículo 9 establece las diferentes responsabilidades impuestas a cada usuario vial, en la que considero de gran importancia, porque la seguridad vial depende de todos para un correcto funcionamiento de la circulación vehicular que día a día se desarrolla en todo el Ecuador. Como último enfoque está el de Opinión en el que resultado de gran parte de la entrevista y encuestas realizadas a distinguidos profesionales, nos da las pautas necesarias para realizar una

conciencia vial y efectivamente sancionar a la persona que incumple el deber objetivo de cuidado, aspectos como el de incremento de accidentes de tránsito suscitados en el país y que en la mayoría de casos sus usuarios o acompañantes no hacen uso del cinturón de seguridad cualidad por la que sufrían lesiones graves, en algunos casos incluso hasta la muerte, cabe recalcar que el conductor esta la facultad de informar, mas no de obligar porque cada ser humano somos conscientes de las consecuencias y al momento de sancionar a la persona correcta definitivamente y de manera global se cumpliría a cabalidad dicha normativa. En el estudio de casos es importante recalcar que los infractores por diferentes aspectos, no han sido multados o sancionados al no encontrar las pruebas suficientes, en algunos casos el Agente de Tránsito no presenta pruebas y en otros debido al estado de salud, existiendo una ponderación de derechos por el mismo no son sancionados, pero hay que tomar en cuenta, que al conductor por la omisión de otra persona pierde el día de trabajo a estos se suman gastos procesales, afectándole directamente a la economía de su familia, de aquí radica la importancia de sancionar correctamente a la persona infractora más no al conductor. En cuanto al derecho comparado características como las que engloba la Legislación Española de la manera correcta en la que se debería sancionar a la persona que no hace uso del cinturón de seguridad, se establece una multa de 200 euros a toda persona que no lo lleve puesto el cinturón de seguridad**,** es una falta tipificada como grave, los acompañantes mayores de edad son los únicos responsables de no utilizar dicho dispositivo y de hacer frente a la sanción que esto les puede acarrear, citando aspectos relevantes como el no considerar responsable al conductor cuando la falta de

no colocarse el cinturón de seguridad se da por parte de los ocupantes o directamente sobre el autor del hecho que comete dicha infracción, cabe recalcar que si dicha infracción es cometida por un menor de edad, responderá solidariamente a la multa impuesta sus tutores, características como las enunciadas deberían implementarse en nuestro país, con la única finalidad de generar conciencia y precautelar la vida. Por todo lo expuesto, considero la necesidad de reformar el Código Orgánico Integral Penal en su artículo 390 numeral 10 con la finalidad de garantizar que se sancione a la persona que infringe dicha normativa y de esta manera contribuir a precautelar la salud y vida de todos los ecuatorianos, porque el hacer uso del cinturón de seguridad es responsabilidad de todos.

## 8. CONCLUSIONES.

Una vez desarrollada la revisión de literatura, estructurado el marco conceptual, doctrinario, jurídico y derecho comparado, analizado los resultados de encuestas, entrevistas y estudio de casos, se procede a presentar las siguientes conclusiones:

1. Se concluye que por medio, de establecer una sanción al conductor, por el no uso del cinturón de seguridad, cuando dicha infracción es cometida por un tercero, se violenta el derecho a la seguridad jurídica establecida en la Constitución de la República del Ecuador, porque no se sanciona al autor directo de dicha omisión.

2. Paulatinamente se ha ido delimitando, sin duda que al sancionar al conductor, por el incumplimiento del deber objetivo de cuidado por parte de una tercera persona, que no hace uso del cinturón de seguridad se vulneran derechos, debido a que se sanciona y establece multas pecuniarias a la persona incorrecta.

3. Efectivamente se consiguió demostrar la facultad de sancionar correctamente al responsable directo, de no colocarse el cinturón de seguridad, de esta manera, se generaría una conciencia vial, por temor a ser sancionados.

4. Se puede evidenciar que existe una errónea aplicación de la ley penal, al imponer una sanción al conductor por el no uso del cinturón de seguridad, cuando es totalmente evidenciable que la responsabilidad de esta acción u omisión, recae sobre el usuario o acompañante que

incumplen el deber objetivo de cuidado, toda la ciudadanía tiene conocimiento que al no usar dicho dispositivo ponemos en riesgo nuestra vida.

5. Se logra evidenciar que la gran mayoría, conoce la importancia de utilizar el cinturón de seguridad y a pesar de esto no se acata dicha normativa, estableciendo como medio de solución sancionar al autor directo, que infringe la normativa, de no usar el cinturón de seguridad, ya que el fin es precautelar la vida de todos los ocupantes.

6. Por los diferentes aspectos desarrollados en esta investigación, existe la necesidad de reformar el Código Orgánico Integral Penal en su capítulo VIII, referente a las infracciones de tránsito, para garantizar el uso del cinturón de seguridad, y sancionar al usuario o acompañante que son quienes incumplen el deber objetivo de cuidado, porque el hacer uso o no de este dispositivo, radica en el sentido común de cada ciudadano.

## 9. RECOMENDACIONES

Una vez que se procedió a establecer las debidas conclusiones en el presente trabajo de tesis se procede a presentar las siguientes recomendaciones:

1. Al Estado Ecuatoriano acorde a sus facultades debe establecer políticas necesarias, para precautelar la vida de todos los usuarios viales, sancionando correctamente a la persona que infringe la ley, para de esta manera concientizar a la ciudadanía.

2. A la Función Judicial para que se precautele la facultad de sancionar a la persona que infringe la ley, más no al conductor que solo está en facultad de informar.

3. Diseñar programas en los distintos Centros Educativos en materia de tránsito y seguridad vial, para que se socialice, lo importante que es la utilización correcta del cinturón de seguridad, porque es un dispositivo que salva vidas.

4. A la Agencia Nacional de Tránsito para que establezca los correctivos necesarios y realice el respectivo control para que los cinturones de seguridad estén en óptimo funcionamiento, además una extensiva y debida socialización en toda la ciudadanía.

5. Delimitar y promover la adquisición de conductas asertivas en todos los usuarios viales, para un correcto funcionamiento del tráfico viario ya que es responsabilidad de todos, el precautelar nuestras vidas tomando en cuenta los correctivos necesarios.

6. Se sugiere a la Asamblea Nacional tomar el siguiente proyecto de reforma al Código Orgánico Integral Penal para garantizar que se sancione correctamente a la persona que infringe la ley y no se vulneren derechos al conductor, asumiendo como única finalidad el precautelar la vida de los ocupantes y generar conciencia del uso del cinturón de seguridad.

## 9.1. Propuesta de Reforma Legal

**REPÚBLICA DEL ECUADOR**

**ASAMBLEA NACIONAL**

**CONSIDERANDO:**

**Que:** El Art. 1 de la Constitución de la República del Ecuador señala que es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico. Se organiza en forma de república y se gobierna de manera descentralizada.

**Que:** El Art. 11 de la Constitución de la República del Ecuador establece el ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios: 2. Todas las personas son iguales y gozarán de los mismos derechos, deberes y oportunidades.

**Que:** El Art.82 de la Constitución de la República del Ecuador señala el derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes.

**Que:** El Art. 84 de la Constitución de la República del Ecuador manifiesta: La Asamblea Nacional y todo órgano con potestad normativa tendrá la

obligación de adecuar, formal y materialmente, las leyes y demás normas jurídicas a los derechos previstos en la Constitución.

**Que:** El Art. 394 de la Constitución de la República del Ecuador determina que el Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias.

**Que:** El Código Orgánico Integral Penal en el artículo 27 establece la Culpa indica que 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.

**Que:** El Código Orgánico Integral Penal el artículo 371 dispone son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.

**Que:** El Código Orgánico Integral Penal el artículo 390 Será sancionado con multa equivalente al quince por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de cuatro punto cinco puntos en su licencia de conducir: 10. La o el conductor de un vehículo automotor que tenga, según los reglamentos de tránsito, la obligación de contar con cinturones de seguridad y no exija el uso del mismo a sus usuarios o acompañantes.

**Que:** La Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, en su artículo 1 determina que la presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del

Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

**Que:** La Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, en su artículo 9 establece que los peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica podrán circular en las carreteras y vías públicas del país, sujetándose a las disposiciones de esta Ley, su reglamento, resoluciones y regulaciones técnicas vigentes.

**Que:** El Reglamento a Ley de Transporte Tránsito y Seguridad Vial, en su artículo 1 establece las normas de aplicación a las que están sujetos los conductores, peatones, pasajeros y operadoras de transporte, así como las regulaciones para los automotores y vehículos de tracción humana, animal y mecánica que circulen, transiten o utilicen las carreteras y vías públicas o aquellas privadas abiertas al tránsito y transporte terrestre en el país.

**Que:** El Reglamento a Ley de Transporte Tránsito y Seguridad Vial, en su Artículo, 40 señala es responsabilidad del Estado generar las políticas, regulaciones y controles necesarios para propiciar el cumplimiento, por

parte de los usuarios y operadores del transporte terrestre, de lo establecido en la Ley, los Reglamentos y normas técnicas aplicables.

**Que:** Existe una errónea aplicación en lo concerniente a la ley penal, al imponer una sanción al conductor, cuando es en una tercera persona en quien radica, dicha responsabilidad de usar o no el cinturón de seguridad, por lo cual dicha omisión, violenta el deber objetivo de cuidado, que radica en cada individuo.

En el uso de las atribuciones que le confiere a la Asamblea Nacional el artículo 120 numeral 6 de la Constitución de la República del Ecuador expide la siguiente:

**LEY REFORMATORIA AL CÓDIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL**

**Art.1.** En el artículo 390 innumerado 10 sustitúyase por el siguiente: ***"La o el conductor de un vehículo automotor que tenga, según los reglamentos de tránsito, la obligación de contar con cinturones de seguridad en óptimo funcionamiento".***

**Art. 2.** En el artículo 390 innumerado 10 agréguese un inciso que dirá :

***"Usuarios o acompañantes estando en la obligación de hacer uso del cinturón de seguridad y no lo haga".***

**Artículo final:** Quedan derogadas todas las disposiciones legales, que se opongan a la presente reforma.

**Disposición General:** La presente Ley Reformatoria entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Dado en la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional en la ciudad de San Francisco de Quito, Distrito Metropolitano, a los ocho días del mes de marzo del 2019.

| | |
|---|---|
| …….. | …….. |
| **F. Presidente** | **F. Secretario** |

## 10. BIBLIOGRAFÍA

### Obras Jurídicas


ANTOLISEI, (1960) *Manual de Derecho Penal*. Editorial Uthea, Buenos Aires, Argentina.

BALLESTEROS, (2008) *Teoría de la Sociedad de Riesgo*. La Paz, Bolivia.

CABANELLAS, (1998) *Diccionario Jurídico Elemental*. Editorial Heliasta, Buenos Aires, Argentina.

CARDENAS, (1999) *Jurisprudencia*.

CARRARA, (2004) *Manual de Derecho Penal*. Bogotá, Colombia

CAPITANT, (1961) *Vocabulario Jurídico*, ediciones de Palma, Buenos Aires, Argentina.

CARRANZA, (1990) *Sistema Penal y Derechos Humanos,* San Jose, Costa Rica.

CESAR, (2011) *Tránsito Terrestre*, Buenos Aires, Argentina.

CRUZ, (2001) *Diccionario Jurídico Espasa*, editorial Espasa Calpe, Madrid, España.

DELOUX, (2014) *Manual Básico de Investigación de Hechos de Tránsito Terrestre*.

ENRÍQUEZ, (2010) *Causas que Generan los altos Índices de Contravenciones de Tránsito*. Ibarra.

GALLARDO, (2015) *El deber objetivo de cuidado en los delitos culposos, en la legislación ecuatoriana*, Cuenca, Ecuador.

GISPERT, (2003) *Diccionario Uno Color*, editorial Océano, Barcelona, España.

GÓMEZ, (2009) *Principio de Confianza en el Derecho Penal*. Ediciones Civitas, Madrid, España.

GOMEZ, (2005) *Aprender a Conducir* .3ra, edición, Quito-Ecuador.

GUERRERO (1996) *Derecho Procesal Penal*, editores S.A, Quito-Ecuador.

MENDOZA, (1996) *Jurisprudencia*, editorial Rhodas. Lima, Perú.

NINO, (2010) *La valoración moral del derecho*, Astrea, 2ª edición ampliada y revisada, Buenos Aires, Argentina.

OLANO, (1975) *Tratado Técnico Jurídico sobre Accidentes de Circulación y Materias Afines*, editorial Andes, Bogotá, Colombia.

OSSORIO, (1978) *Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales*, editorial, Heliasta, Buenos Aires, Argentina.

ONECA, (1994) *Derecho Penal Parte General*. Editorial Astrea, Madrid, España.

PASQUEL, (2006) *Derecho Penal Parte General*. Lima, Perú.

RIVAS, (1999) *Nuevo Código Penal Presupuestos y Fundamentos*.

ROXIN, (1997). *Derecho Penal Parte General.* Tomo I, Editorial Civitas. Segunda Edición. Madrid, España.

ROMERO, (2001) *La Imputación Objetiva de Delitos Imprudentes*, Murcia, España.

SCHELLER, (2011) La Teoría del Dominio del Hecho en la Legislación Penal, Santa Martha, Colombia.

SEGARRA, (2014) *La Regulación Administrativa del Transporte Terrestre, a la luz de la Constitución de la República del Ecuador*. Cuenca, Ecuador.

VELÁZQUEZ, (2009) *Diccionario Vial*, editores Terra.

WELZEL, (1970) *Derecho Parte General*, editorial de Palma, Chile.

ZAFFARONI, (2006) *Manual de derecho penal*, parte general, ediciones, Ediar, Cap. Federal.

**Leyes**

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR (2018) Quito, Ecuador.

CONVENIO ENTRE ECUADOR Y COLOMBIA PARA REGULAR EL TRÁNSITO DE PERSONAS Y VEHÍCULOS (1990) Quito, Ecuador.

CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, (2018) Quito, Ecuador.

CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO, (2008) Sucre, Bolivia.

LEY DE TRÁNSITO, (2004) Buenos Aires, Argentina.

LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, (2018), Registro Oficial, Quito, Ecuador.

REGLAMENTO A LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, Registro Oficial 2018, Quito, Ecuador.

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL, (2014) Madrid, España.

TEXTO REFUNDIDO, COORDINADO Y SISTEMATIZADO DE LA LEY DE TRÁNSITO, (2009) Santiago de Chile, Chile.

**Lincografías**

BEMBIBRE. (2011), Recuperado en https://www.definicionabc.com/derecho/contravencion.php

BRICEÑO. Recuperado en https://www.euston96.com/transporte-terrestre/

CONCIENCIAVIAL. Recuperado en http://concienciavial.uy/2012/11/01/cinturón-seguridad/

CARPI. (2001), La predicción de la conducta a través de los constructos que integran la Teoría de Acción Planeada. Revista Electrónica de Motivación y Emoción, Recuperado en https://hdl.handle.net/11441/71

DEFINICIÓN ABC. Recuperado de https: //definición.abc.com/ social/ acompañar. Php.

DEFINICIONA. (2018), Recuperado en https://definiciona.com/acompanante/.

FERRARI. (2019), Recuperado en https://www.eleconomista.es/noticias/noticias/9758599/03/19/Cinturon-de-seguridad-cual-es-la-normativa-y-cuales-son-las-multas-por-no-usar-el-cinturon.html

GARDEY. (2010) Definición de usuario, Recuperado en https://definicion.de/usuario/

GUZMAN. (2019), Recuperado en https://www.academi.edu/24304741/Definiciondelconceptosancion

IBERLEY. (2013), Recuperado en https://www.iberley.es/temas/culpabilidad-elemento-delito-48501

JIMÉNEZ. (2015), Recuperadoenhttps://derechoporlavida.com/2015/11/17/el-delito-imprudente-el-deber objetivo-de-cuidado-debido/.

LavozdelDerecho.Recuperadoenhttp://www.lavozdelderecho.com/index.php/actualidad-2/corrup-5/item/4749-diccionario-juridico-principio-de-confianza-legitima.

PEREZ. (2010), Definición de transporte, Recuperado en https://definicion.de/transporte/

PORTO. (2010), Definición de Usuario. Recuperado de (https: //definición. de/ usuario/

SIGNIFICADOS. (2015), Recuperado en https://significados.com/negligencia/

WIKIPEDIA. (2018), Recuperado en

https://es.wikipedia.org/wiki/teor%C3%ADa de la culpabilidad

## 11. ANEXOS

### 11.1. Proyecto de tesis Aprobado

# UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA.

## FACULTAD JURÍDICA SOCIAL Y ADMINISTRATIVA.

## CARRERA DE DERECHO.

## TEMA:

**"LA RESPONSABILIDAD Y SANCIÓN PENAL EN LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO, DEL USUARIO O ACOMPAÑANTE, QUE INCUMPLE EL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO, AL NO USAR EL CINTURON DE SEGURIDAD".**

Proyecto de Tesis previa a la obtención del Grado de Licenciado en Jurisprudencia y Título de Abogado.


**AUTOR:**

Jeans Carlos Berrú Jiménez


LOJA-ECUADOR
2018

## 1. TEMA.

**“LA RESPONSABILIDAD Y SANCIÓN PENAL EN LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO, DEL USUARIO O ACOMPAÑANTE, QUE INCUMPLE EL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO, AL NO USAR EL CINTURON DE SEGURIDAD”.**

## 1. PROBLEMÁTICA.

Es muy común que en los diferentes medios de comunicación, hagan alusión sobre la campaña que realiza la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE) para recordar a la ciudadanía la importancia del uso del cinturón de seguridad y la multa que pueden recibir los conductores que no exijan a sus ocupantes el uso de los mismos, esta normativa está vigente desde el 10 de febrero del 2014 con la promulgación del Código Orgánico Integral Penal, Registro Oficial Suplemento 180, pero es a partir del mes de Octubre del 2018 que se viene realizando esta campaña como prevención por los constantes accidentes que se han suscitado en los últimos meses, exteriorizando esta debida socialización con la ciudadanía en los diferentes medios de comunicación, ya que desde el mes de noviembre del mismo año se van aplicar estrictamente las sanciones correspondientes para esta infracción de tránsito.

Esto surge tras la grave situación de mortalidad por accidentes de tránsito que se originan en las carreteras del país y que en muchos de estos accidentes, los ocupantes no han hecho uso de cinturón de seguridad; es un llamado a la conciencia ciudadana que busca como única finalidad salvar vidas con base en la prevención eficaz.

Pero que tan - viable es, multar al conductor por una infracción que este no la cometió, si no que dicho infractor es el - ocupante, de esta realidad se establecen las siguientes cuestiones. Aunque no debía de ocurrir, hay veces en que alguno de los pasajeros, olvida ponerse el cinturón de seguridad, en otros casos que el ocupante piensa que en ciudad no hay el respectivo control y no hace uso del cinturón de seguridad, o en casos peores alguien puede negarse a colocarse el cinturón de seguridad. Analizando los diferentes cuestionamientos y enfocados en un punto de vista más amplio se concientizaría de una manera eficaz y eficiente, si a la persona que comete la contravención de no usar del cinturón de seguridad, dicha multa se le establezca al contraventor de esta falta y no al conductor como lo estipula el Artículo 390 numeral 10 del Código Orgánico Integral Penal (2014), dice:

> Artículo 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 punto cinco puntos en su licencia de conducir:
>
> 10. La o el conductor de un vehículo automotor que tenga, según los reglamentos de tránsito, la obligación de contar con cinturones de seguridad y no exija el uso del mismo a sus usuarios o acompañantes (p.104).

En la Teoría de Dominio del Hecho establecida por Claux Roxin (1997). Manifiesta: “Autor es quien controla el dominio del hecho, teniendo la voluntad

de llevar a cabo dicha acción que vendría a constituir el dominio final del hecho” (p. 42).

De esta concepción queda claro que autor es quien realiza con voluntad y de propia mano todos los elementos que dan paso a una conducta típica, antijurídica y culpable.

Por lo expuesto considero necesario que se debería multar al conductor por una falta que no cometió, si la responsabilidad es exclusivamente de quien no lleva puesto el cinturón de seguridad, para establecer aspectos concretos sobre esta prerrogativa, toca analizar los diferentes enfoques de la doctrina jurídica. De los siguientes contextos planteados se pone de manifiesto que el autor es el responsable de ejecución del hecho, siendo factible que si la responsabilidad cae sobre el autor al que se debería sancionar por el no uso de cinturón de seguridad es a la persona que infringe la ley, con voluntad y conciencia más no al conductor que indica la obligación de colocarse el cinturón y que no es acatada por el pasajero.

Como - es de conocimiento las infracciones de tránsito, su ejecución es de carácter culposo, por lo que se tomaría en cuenta lo que dice Código Orgánico Integral Penal (2014) a la culpa se la define como: “Artículo 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” (p.10). En este artículo también se pone de manifiesto que quien actúa con culpa es la persona que infringe el deber objetivo de cuidado,

dejando claro que la sanción tendrá que recaer sobre el infractor, ya que este es el responsable de sus propios actos para tener claro ciertas características es menester citar los siguientes enunciados, deber objetivo de cuidado se entiende por:"Acción u omisión llevada a cabo por una persona ante una situación de riesgo, ante la cual el sujeto actúa de modo negligente o descuidado dando lugar a la aparición de un resultado típico previsible y evitable (Jimenez, 2015,párr.4).

Cabe recalcar que si por el descuido del pasajero de no usar el cinturón de seguridad la sanción debe establecérsele al mismo ya que es autor de dicha infracción y que al hacer uso de este dispositivo de seguridad puede disminuir los efectos colaterales que tendría si se llegare a suscitar un accidente de tránsito.

> Culpa representa en términos comunes la voluntad de la sola acción u omisión con la cual el agente ocasiona un evento de daño o de peligro, sin querer o tener intención de producirlo. En la culpa se habla de conducta voluntaria no porque todo el proceso síquico este colmado de momento volitivo, sino porque en la culpa hay ausencia de intención criminosa, la conducta punible encaminada a infringir un deber objetivo de cuidado correspondiente a cada persona por la mera acción u omisión de sus actos (voluntad), consiguiendo así un resultado dañoso tipificado como infracción penal de tránsito (Olano, 1975, p.120).

Con esta aseveración doctrinaria se puede claramente apreciar el papel que juega en materia de tránsito la culpa para la configuración del injusto penal de tránsito.

Cabe recalcar que la conducta punible siempre se basa en los actos realizados con voluntad propia de cada persona.

> La tasa de fallecidos, respecto al número de siniestros ha aumentado en el primer semestre del 2018, respecto al mismo período de los años 2014, 2015, 2016 y 2017, según estadísticas de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT).Aunque las cifras por este tipo de siniestros han venido descendiendo en los últimos cinco años; sin embargo, la cantidad de fallecidos registrada en esos accidentes sigue siendo alta (superando incluso el millar de personas), lo que genera que la tasa de mortalidad, en al menos este primer semestre, se mantenga al alza. En el **2017 siguió al alza para llegar a 7,06** (1.011 muertos en 14.322 accidentes).En el 2018 alcanzó su tasa de **mortalidad más alta de los últimos cinco años, con 8,49** (1.058 fallecidos en 12.460 siniestros) (Cruz, 2018, párr.5).

Debido al aumento de mortalidad, que se ha suscitado en estos últimos tiempos provocados siniestros de vehículos la Comisión de Tránsito-del Ecuador destaca la importancia del cinturón de seguridad, según un estudio realizado por Ecuavial expone que:

> El 17% de los accidentes de tránsito que no llevaban cinturón fallecieron, frente al 2,3% de entre los que sí lo llevaban. Esta cifra nos lleva a la conclusión de que hay 7 veces más probabilidades de morir si no se lleva el cinturón de seguridad, el uso del cinturón marca la

diferencia entre salir ileso o herido en un accidente (Ecuavial, 2013, párr.7).

La academia ante esta realidad no puede quedar relegada y debe jugar un papel muy importante, ya que si se sanciona de una manera correcta al infractor de dicha contravención, se acataría esta normativa, siendo transcendental la elaboración de una propuesta que nos permita suplir a tiempo, los diferentes planteamientos que se puedan dar en cuanto al ejercer una sanción al conductor, cuando la persona infractora es otra que voluntariamente, inobserva la Ley y Reglamento de Tránsito_ T.T y S.V.

Por lo expuesto estimo pertinente investigar, con el objetivo de contribuir a los diferentes cuestionamientos que se puedan dar al ejercer la sanción respectiva a este injusto penal. Queda claro que sí, la sanción se la interpondría a la persona que infringe la ley, en este caso al ocupante que no haga uso del cinturón de seguridad, y así concientizar de mejor manera a las personas, ya que al momento de multar al infractor este tendría una sanción pecuniaria la cual causaría una afectación económica a su patrimonio y por ende cumpliría con lo que le exige la ley; y no como ahora se estipula que dicha sanción se le imponga al conductor, por una infracción que el conductor no cometió, si no el ocupante a este último le daría igual, ya que la afectación va hacia otra persona, dejando en la impunidad la responsabilidad penal en estas Contravenciones de Tránsito.

## 2. JUSTIFICACIÓN.

La infracción de tránsito que sanciona al conductor de un vehículo automotor que tenga, según los reglamentos de tránsito, la obligación de contar con cinturones de seguridad y no exija el uso del mismo a sus usuarios o acompañantes, se encuentra dentro del Código Orgánico Integral Penal Capitulo VIII, Infracciones de Tránsito, por tanto cumple con lo establecido con el Reglamento de Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja, que regula la pertinencia del estudio investigativo, para optar el Grado de Licenciado en Jurisprudencia, que me habilita para obtener el Título de Abogado de los Juzgados y Tribunales de la República.

El Derecho al ser dialéctico va evolucionando de forma constante con los comportamientos y cambios sociales, por ende las legislaciones deben acoplarse con la realidad actual, de ahí la necesidad de analizar de manera objetiva la aplicación de sancionar al conductor, cuando no es quien tiene el dominio final del hecho, si no que dicha acción u omisión recae sobre otra persona (usuario, acompañante) quien es el que incumple la ley, teniendo a facultad el usar o no el cinturón de seguridad, siendo el único infractor, y al que debe imponérsele una sanción.

Es fundamental investigar esta problemática y aportar una posible solución Jurídico - Social, de manera que se sancione correctamente al infractor quien es el que tiene a su facultad la acción u omisión de dicho acto.

Se concluye que la problemática tiene trascendencia y relevancia socio-jurídica, ya que el Estado es el responsable de dictar medidas que garanticen

el correcto cumplimiento de las infracciones de tránsito, como medidas preventivas para evitar lesiones graves, como es el uso de cinturón de seguridad, pero al sancionar incorrectamente a la persona que infringe la ley, no se estaría cumpliendo con este fin.

El presente trabajo es factible su realización, porque se cuenta con las fuentes bibliográficas, documentales, orientación metodológica, y estudios de campo y demás recursos que viabilizaran su desarrollo.

Razones por las cuales queda justificado el presente trabajo de investigación jurídica que conlleva aspectos importantes que aseguren un cambio interesante, en la manera en que se debe sancionar, a la persona que infrinja la ley, más no al conductor, concientizando por medio de la sanción que se le interpondría, a que respete dicha normativa.

## 4. OBJETIVOS:

### 4.1. OBJETIVO GENERAL.

Realizar un estudio conceptual, doctrinario y jurídico acerca de la Responsabilidad Penal, atribuida al conductor en contravención de tránsito, por incumplimiento del deber objetivo del cuidado del usuario al no usar el cinturón de seguridad.

### 4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

1. Determinar que existe vulneración de derechos al incorporar sanciones al conductor; por la inobservancia de la ley por parte del usuario que no acata el uso del cinturón de seguridad.

2. Demostrar la necesidad de sancionar al responsable directo, por incumplir el deber objetivo del cuidado al no colocarse el cinturón de seguridad.
3. Elaborar un proyecto de reformas al Código Orgánico Integral Penal, para garantizar el uso adecuado del cinturón de seguridad y sancionar al usuario de la inobservancia del deber objetivo de cuidado.

## 5. HIPÓTESIS.

Existe una errónea aplicación de la ley penal, al imponer una sanción al conductor, por el no uso del cinturón de seguridad, cuando la responsabilidad de esta acción u omisión, recae sobre el usuario u acompañante, que incumple el deber objetivo del cuidado.

## 6. MARCO TEORICO.

### Responsabilidad Penal

En el libro Tratado Técnico Jurídico sobre Accidentes de Circulación y Materias Afines, construye su propio criterio y nos establece que "La responsabilidad penal tiene origen en un hecho ilícito, ya sea doloso o culposo, y gravita sobre el sujeto que lo ha causado" (Olano, 1975, p.58).

De las diferentes acepciones, podemos definir qué responsabilidad penal es la facultad que otorga el Estado, a través de las diferentes leyes, teniendo la posibilidad jurídica de hacer sufrir las consecuencias, en este caso en particular podrían ser sanciones pecuniarias, rebaja de puntos. Quedando en claro que solo se le impondría dichas sanciones, a la persona causante del mismo.

**Usuario**

El autor Julián Pérez Porto, manifiesta: “Es quien usa ordinariamente algo. El término, que procede del latín usuarius, hace mención a la persona que utiliza algún tipo de objeto o que es destinataria de un servicio, ya sea privado o público” (Pérez, 2010, parr.8).

En este particular hace referencia a las personas que hacemos uso del transporte público como privado, beneficiándonos del servicio que prestan diferentes empresas. Diccionario Uno Color la define como, “Dícese del que tiene derecho a usar de cierta cosa con determinadas, limitaciones” (Gispert, 2003.p.1649).Las determinaciones o limitaciones están enfocadas en que si requerimos dicho servicio tendremos que pagar un valor, y respetar las reglas establecidas, para beneficiarnos de dicho servicio.

**Acompañante**

El diccionario online ABC conceptualiza “Normalmente empleada para expresar que se está con la compañía de alguien, o que en su defecto, se está yendo en compañía de una persona” (Definición ABC, s.f.).Esto se basa cuando, vamos de viaje en un carro de uso particular, puede ser de un amigo, familiar entre otros.

El Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (2012), establece una definición más acertada en la que lo define como “Persona que viaja con el conductor de un vehículo automotor, ubicado generalmente en los asientos delanteros” (p.76).Puede ser de manera

concreta en el asiento delantero o en los asientos posteriores a esto generalmente se le conoce como acompañante.

**Deber objetivo de cuidado**

> El tipo culposo describe el comportamiento humano que mediante la violación de un deber objetivo de cuidado, produce un resultado típico no querido pero que era previsible y evitable por el autor si hubiese observado el cuidado debido en el ámbito de relación (Antolisei, 1960, p.269).

La acción imprudente es también una actividad voluntaria, es decir, encausada a un objetivo previsto, por la persona que omite su deber objetivo. El estudioso Antolisei (1960) la conceptualiza:

> Deber objetivo de cuidado que el individuo debía observar y que se ha infringido, vulneración que se deduce según la previsión legal del comportamiento del término común de las personas, o sea el cómo obraría una persona razonable y prudente en las condiciones concretas en que le correspondió obrar al agente. Ahora bien, el deber de cuidado no tiene su origen en el tipo penal; sino, en un ámbito exterior al sistema penal, esto es, en la ley, los reglamentos, regulaciones especiales, código de tránsito, código de policía, etc. (la reglamentación de la actividad de que se trate) (p.273).

El resultado típico deviene como consecuencia de la violación de ese deber objetivo de cuidado, pero que en particular era previsible y evitable para el autor, que conociendo la normativa, y las sanciones que esta implica, comete

dicha infracción, como lo especifica dicho tratadista cae en el autor del cometimiento, ya que está en la facultad de obrar como una persona razonable ya que esta normativa de utilizar el cinturón de seguridad es para, prevenir mayores daños en los accidentes de tránsito que se llegaren a suscitar. Siendo voluntarias las acciones previamente éticas con plena deliberación y con preciso conocimiento de las causas que podría darse, ya que dicha responsabilidad está en la naturaleza de nuestros actos.

**Cinturón de seguridad**

Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (2012) señala:

> Conjunto de fajas, provisto de hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y de unión, cuyo fin es sujetar a los ocupantes a sus asientos y evitar que la cabeza del conductor choque contra el parabrisas o salga despedido del mismo en caso de accidente (p.79).

Es un dispositivo de seguridad, que ajusta nuestro cuerpo con el asiento, permitiéndonos mantener una estabilidad y evitar salir despedidos o que nos lesionemos al momento de una colisión. La revista electrónica conciencia vial la define: “Dispositivo constituido por un arnés o sistema de retención diseñado para sujetar y mantener en su posición al conductor y los pasajeros ante una situación de frenado/maniobra violenta, debida a una emergencia o una colisión”(Conciencia Vial, 2012,párr.10). De estos preceptos queda claro que debido al sistema de retención que tiene el cinturón de seguridad, puede salvar muchas vidas, por eso es necesario que los conductores, pasajero o acompañantes siempre lo lleven puesto y

debidamente enganchado ya que los accidentes en la actualidad se dan a menudo y la importancia que implica llevar puesto el cinturón de seguridad, ya que nos permite mayor seguridad en algún percance que se pueda ocasionar.

**Sanción**

Diccionario uno color define a la sanción como: “Pena que la ley establece para el que la infringe” (Gispert, 2003, p.1454). Pone en claro que si infringimos alguna normativa recibiremos algún tipo de sanción que se encuentra debidamente estipulada.

En el Diccionario Jurídico y de Ciencias Sociales en Línea indica: “Consecuencia legal, derivada del incumplimiento de una ley, reglamento o procedimiento técnico o legal establecido, que tiene por objeto disciplinar al responsable y prevenir su eventual repetición” (Vega,s.f,párr.5).

Si cometemos una contravención, debido al incumplimiento o caso omiso a las leyes de tránsito, recibiremos una multa ya sea pecuniaria, rebaja de puntos o trabajo comunitario, todo va acorde a la gravedad de la contravención, dándose con el único fin de disciplinar y crear conciencia vial para que no se vuelva a repetir en reiteradas ocasiones.

**Contravención**

Para entender lo que engloba las contravenciones partimos de una acepción muy importante del tratadista Francisco Carrara (2004), señala que:

> Contravención, se deriva de contra y venio, que traducido al Español significa ir contra la ley, chocar contra ella, expresando así la esencia

> especial de los hechos de la policía, que consiste en la simple contradicción material del hecho contra la ley, independientemente de la intención dolosa y de la conciencia de violarla (párr.6).

Para el jurista las contravenciones son actividades que realizan los usuarios viales y que siempre son en contra de la ley por lo que lesionan los derechos de muchas personas, Guillermo Cabanellas (1998). Manifiesta:

> La falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Trasgresión a la ley cuando se obra contra ella o en fraude de la misma. En lo Penal.- Dentro de los ordenamientos, como el francés, que se establece una división tripartita de las infracciones penales: crímenes, delitos y contravenciones, la más leve, el simple quebrantamiento de ordenanzas municipales o reglamentos de policía, reprimidos con penas de carácter más bien administrativo. Vienen a constituir así las faltas de la legislación penal hispanoamericana (p.360)**.**

Esta definición del tratadista nos da enfoque claro, que la contravención es una violación a la norma jurídica, por parte del agente que actúa fuera de la Ley que rige para todos los ciudadanos. Todas las contravenciones de tránsito que se encuentran estipuladas en el Código Orgánico Integral Penal se juzgan con imposición de multa, disminución de puntos en el registro de la licencia de conducir, prisión y con trabajo comunitario esto es acorde a la clasificación que se les da en el código antes mencionado, que pueden ir de contravenciones de tránsito de primera clase a contravenciones de tránsito de

séptima clase, y en cada una de ellas impone sanciones diferentes acorde a la contravención que se ubique, por el incumplimiento a la normativa.

**Historia de la Ley de Tránsito.**

Dentro de los diferentes regímenes jurídicos políticos siempre es importante y necesario para estudiar cualquier rama del derecho y de las legislaciones partir de un punto clave que es la legislación histórica, que permitirá una interpretación evolutiva y dinámica de las mismas. En tal virtud corresponde analizar brevemente los escenarios políticos, económicos y sociales, que llevaron a que los legisladores expidan determinada ley, cuáles fueron las causas, u origen de la reforma, consecuencias y su aplicabilidad, Es así que por el lapso aproximado de treinta años, el Ecuador tuvo que soportar cambios de Constituciones de la República, técnicamente (aunque no en estricto derecho) se consideraría una por década, produciendo una gran inestabilidad jurídica y obligando así como Ley Fundamental y Suprema reformas en los diferentes cuerpos legales y reglamentarios del país, tal es el caso por ejemplo de las leyes, de los diferentes niveles de gobierno y de las leyes de tránsito y transporte. Obviamente estos cambios en la estructura jurídica del Estado tuvieron su génesis tanto en el clamor ciudadano, como en el requerimiento de un país democrático y los diferentes gobiernos de turno del Ecuador. Pues son alrededor de 15 gobiernos que han presidido al país por esos 30 años, unos con duración de horas o días en el poder, otros pocos sí lograron cumplir con su periodo de mandato. Efecto de estos cambios de

> gobiernos lógicamente fueron las varias normas jurídicas que han existido en nuestra legislación, en especial en el campo de competencias. Hecho que difiere con gran parte de la comunidad internacional. De tal manera desde el punto de vista de la comunidad internacional y concretamente en muchos países de América Latina y en el Ecuador la descentralización surgió como respuesta a las crecientes movilizaciones reivindicativas, expresiones de descontento y malestares que se dieron por la profunda crisis social y económica que generaron los modelos centralistas de gobierno; con ello se pretendió que exista una entrega oportuna de los recursos necesarios hacia los gobiernos locales, mediante la instauración de leyes que lo respalden (Segarra, 2014, p.19-20).

Después de estos importantes acontecimientos se establece la investigación realizada por Luis Enríquez, determina:

> La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que se encuentra vigente desde el 7 de agosto del año 2008, incorporó grandes cambios en el tránsito y seguridad vial, que tomó de sorpresa a conductores y peatones a nivel nacional, especialmente por sus sanciones drásticas que instituyó el sistema de reducción de puntos aplicado a las licencias de conducir, para los casos de comisión de infracciones de tránsito, lo que generó reacciones en su contra, en especial del sector del transporte público, que motivó al señor Presidente de la República dictar el Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Tránsito luego de diez meses, el tres de junio del 2009,

> publicado en el Registro Oficial, Suplemento No. 604, siendo legal su publicación luego de noventa días de dictada la ley (Enriquez,2010,párr.4).

A lo largo de la historia de nuestro país el derecho ha ido evolucionando acorde a las realidades y nuevas perspectivas que año a año se van suscitando, a medida que evolucionando la sociedad, con el uso de nuevas tecnologías así mismo lo hace el derecho para establecer las diferentes leyes, reglamentos para mejorar la convivencia del ser humano en la sociedad, ya que es claro que por miedo a la sanción se respeta la ley, por eso se establecieron las diferentes sanciones para las contravenciones de tránsito.

**Principio de Confianza.**

La confianza es un principio que.

Deriva de los postulados constitucionales de seguridad jurídica, respecto al acto propio y buena fe, y busca proteger al administrado frente a las modificaciones intempestivas que adopte la Administración, desconociendo antecedentes en los cuales aquél se fundó para continuar en el ejercicio de una actividad o en el reclamo de ciertas condiciones o reglas aplicables a su relación con las autoridades (La voz del derecho, 2017, párr.1). Este principio pone de manifiesto respecto a los actos propios y buena fe basados en la facultad de reclamar ciertas condiciones o reglas, que están mal orientadas al momento de individualizar a la persona que recaería dicha sanción.

> El principio de confianza es un principio de creación jurisprudencial que surgió a mediados del pasado siglo XX en el ámbito del tráfico diario.

Mediante este principio, se les reconocía a los conductores la posibilidad de confiar en la conducta correcta de los demás participantes del tráfico, siempre que las circunstancias del caso concreto no hicieran pensar lo contrario. De esta forma, se pretendía limitar su deber de cuidado, eximiéndoles de la obligación de estar pendientes en todo momento de las posibles o previsibles actuaciones incorrectas de los terceros (Gómez, 2009, p.10).

Jesús Gómez Toapanta (2005) considera que: “El desconocimiento de las normas y el mal comportamiento de los usuarios viales es uno de los principales problemas que afectan a la seguridad en la conducción de vehículos (p.11). Aspecto con el que concuerdo en razón que el conductor de un vehículo incide en la seguridad de acuerdo a su forma de actuar ante las diversas situaciones del tránsito, que se pueden dar por parte de los pasajeros, acompañantes peatones, todos deben respetar las leyes y los agentes de control están en la obligación de hacer cumplir las mismas.

La doctora Beatriz Romero Flores (2001) sostiene que.

Los requisitos de la conducta culposa son los siguientes:

1. Una acción u omisión voluntaria de la que esté ausente todo dolo directo o eventual.
2. El elemento normativo, constituido por la infracción del deber objetivo de cuidado que se integra no solo por la respuesta exigible al hombre consciente y prudente, sino también por las reglas que impone la experiencia común, gran parte de las cuales forman parte de las

normas reglamentarias que rigen la vida de la sociedad y en cuyo escrupuloso atendimiento cifra la comunidad la conjuración del peligro, hallándose en la violación de tales principios o normas sociales o legales, la raíz del elemento de la anti juridicidad detectable en las conductas culposas o imprudentes.

3. La relación de causalidad entre la acción u omisión descuidada e inobservante de las mencionadas normas, y el daño sobrevenido (p.274).

Enfocado en el ámbito de las contravenciones de tránsito, y el enfoque previo por cual debería sancionarse a la persona infractora, es decir al autor de dicha contravención por lo cuanto que en el recae la acción u omisión voluntaria de colocarse el cinturón de seguridad, al no hacerlo vendría a realizar una conducta imprudente por parte de la persona que omite dicho acto.

**Contravenciones Según la Legislación Ecuatoriana.**

En el Código Integral Penal (2014) describe, “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial” (p.56).

Dicho ordenamiento jurídico describe a las contravenciones, como los actos que son voluntarios  crean, modifican o extinguen relaciones de derecho, son sancionadas por las normas penales,  conforme a su gravedad.

El presente Reglamento establece las normas de aplicación a las que están sujetos los conductores, peatones, pasajeros y operadoras de transporte, así como las regulaciones para los automotores y vehículos

> de tracción humana, animal y mecánica que circulen, transiten o utilicen las carreteras y vías públicas o aquellas privadas abiertas al tránsito y transporte terrestre en el país (Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, 2012, p.1).

En dicho reglamento se establecen las diferentes regulaciones, para mejorar el tránsito y se cumpla con lo establecido.

**Contravenciones según la Legislación Española**

La Legislación Española establece que:

> Artículo 13 Normas generales de conducción, 4. El conductor y los ocupantes de los vehículos están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, cascos y demás elementos de protección y dispositivos de seguridad en las condiciones y con las excepciones que, en su caso, se determine reglamentariamente. Los conductores profesionales, cuando presten servicio público a terceros, no se considerarán responsables del incumplimiento de esta norma por parte de los ocupantes del vehículo (Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, 2015, párr.13).

En el capítulo III en su artículo 82 establece “La responsabilidad por las infracciones a lo dispuesto en esta ley recaerá directamente en el autor del hecho en que consista la infracción” (Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, 2015, párr.82).

La legislación española brinda pautas importantes, imponiendo la debida sanción a la persona que infringe la ley, en este caso por el no uso de cinturón de seguridad, se responsabiliza por dicha infracción, al autor del hecho.

## 7. METODOLOGÍA.

### 7.1. Métodos.

En el proceso de investigación socio - jurídico se aplicará los siguientes métodos:

**Método Científico:** Camino a seguir para encontrar nuevos conocimientos, que son los procesos metodológicos, que parten de la observación de un hecho o fenómeno de la realidad objetiva, para establecer aspectos generales y específicos, para la obtención de la verdad.

**Método Inductivo.-** Proceso ordenado a través del cual se parte del estudio sobre hecho y fenómenos que ocurren en la sociedad, para luego llegar a las generalizaciones, proyectándose de manera articulada.

**Método Deductivo.-** Nos permite deducir secuencialmente la información recopilada sobre libros, revistas, contravenciones de tránsito, tesis, doctrinas, mediante lo cual se determinó el tema de investigación, estructurándose secuencialmente la base para nuevos conocimientos.

**Método Analítico:** Este método implica el análisis y examen de un hecho particular, la separación de un todo en sus partes, para comprender la esencia de lo estudiado, accediendo conocer más de la problemática planteada estableciéndonos aportar con nuevas teorías.

**Método Exegético:** Es el estudio de las normas jurídicas buscando el origen etimológico de la norma, figura u objeto de estudio, desarrollarlo, describirlo y encontrar el significado que le dio el legislador. Brindando así la facultad de establecer el significado correcto de dicha normativa.

**Método Dialectico.-** Mediante este método se analiza las diversas problemáticas que se han planteado durante esta investigación, con el único fin de encontrar la verdad.

**Método Hermenéutico.-** Mediante este método se analiza e interpreta las normativas existentes, sobre las contravenciones de tránsito, siendo por tanto la interpretación del contenido de la ley.

**Método Mayéutica:** Es un método de investigación que somete el asunto estudiado a constantes interrogaciones hasta esclarecer la verdad, a través de la aplicación de este método el propio individuo desarrolla nuevos conceptos a partir de sus respuestas.

**Método Comparativo.-** Método de estudio que permite contrastar las realidades legales e interpretar las normativas existentes, y compararlas con otras legislaciones, para determinar mediante éstas, que mi propuesta de reforma es aceptable, ya que en los países comparados norman mí propuesta de reforma.

**Método Estadístico:** Es una secuencia de procedimientos para el manejo de los datos en la investigación. Logrando la comprobación, en una parte de la realidad, de una o varias consecuencias verificables deducidas en la hipótesis general de la investigación.

## 7.2. Procedimientos y técnicas.

**Técnicas de acopio teórico documental:** La utilización de todo un compendio de libros, enciclopedias, Registros Oficiales, Códigos, revistas, legislación comparada, entre otros.

**Técnicas de acopio empírico:** Conocidas como técnicas de campo.

**Observación documental:** Análisis de documentos que aportaran a la investigación.

**Encuesta:** Cuestionario, para reunir la opinión pública sobre la problemática planteada. Se suministrará la aplicación de 30 encuestas.

**Entrevista:** Consiste en un dialogo sobre aspectos puntuales de la problemática de estudio. Se entrevistara a 5 personas, profesionales en la materia.

**Materiales:** Grabadora, cuaderno de apuntes, fichas, libros, diccionarios jurídicos, manuales, leyes, revistas.

Los resultados de la investigación se presentarán en tablas, barras o gráficos que servirán para la verificación de los objetivos, contrastación de la hipótesis, y establecer conclusiones y recomendaciones encaminadas a la solución del problema planteado.

## 7.3. Esquema Provisional del Informe Final.

El informe final de la investigación socio-jurídica propuesta seguirá el esquema previsto en el Art. 151 del Reglamento del Régimen Académico, en actual vigencia que señala: Resumen en Castellano y Traducido al inglés;

Introducción, Revisión de literatura; Materiales y Métodos; Resultados; Discusión; Conclusiones; Recomendaciones; Bibliografía; y, Anexos.

Sin perjuicio de dicho esquema, es necesario que en éste acápite de metodología, se establezca un esquema provisional para el informe final de la investigación socio-jurídica propuesta, siguiendo la siguiente lógica:

**Acopio teórico:**

a) **Marco conceptual:** Responsabilidad penal, usuario, acompañante**,** deber objetivo de cuidado, cinturón de seguridad, sanción, contravención.

b) **Marco Jurídico:** Constitución de la República del Ecuador, Código Orgánico Integral Penal, Reglamento a Ley de Transporte Terrestre **Criterios Doctrinarios**: Consulta de autores nacionales y extranjeros referentes a la problemática propuesta.

**Acopio empírico**;

a) Presentación y análisis de los resultados de las encuestas.

b) Presentación y análisis de los resultados de las entrevistas.

c) Estudio de casos.

**Síntesis de la investigación jurídica;**

a) Indicadores de verificación de los objetivos.

b) Contrastación de las hipótesis.

c) Concreción de los fundamentos jurídicos para la propuesta de reforma.

d) Deducción de conclusiones.

e) El planteamiento de las recomendaciones o sugerencias, entre las que estará la propuesta de la reforma legal en relación al problema materia de la tesis.

## 8. CRONOGRAMA

| ACTIVIDADES 2018 -2019 | OCTUBRE | NOVIEMBRE | DICIEMBRE | ENERO | FEBRERO | MARZO | ABRIL | MAYO | JUNIO | JULIO |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Elaboración del proyecto de investigación.** | X | X | | | | | | | | |
| **Aprobación del Proyecto de Investigación.** | | | X | | | | | | | |
| **Revisión de Literatura.** | | | X | | | | | | | |
| **Elaboración del Marco Doctrinario, Jurídico.** | | | | X | | | | | | |
| **Resultados de Investigación.** | | | | X | | | | | | |
| **Tabulación de Datos, verificación de objetivos, contrastación de hipótesis.** | | | | | X | | | | | |
| **Recomendaciones y conclusiones, propuesta de reforma.** | | | | | X | | | | | |
| **Entrega de los Borradores de la Tesis, revisión y corrección.** | | | | | | X | | | | |
| **Elaboración informe final.** | | | | | | X | | | | |
| **Trámites de Aptitud Legal.** | | | | | | | X | | | |
| **Designación del Tribunal.** | | | | | | | | X | | |
| **Sesión Reservada.** | | | | | | | | X | | |
| **Sustanciación de Tesis.** | | | | | | | | | X | |
| **Grado Oral por materias.** | | | | | | | | | | X |

## 9. PRESUPUESTO Y FINANCIAMIENTO.

### 9.1. Recursos Humanos.

**Director de tesis:** Dr. Rolando Johnatan Macas Saritama. Mg. Sc.

**Entrevistados:** 5 personas conocedores de la problemática.

**Encuestados:** 30 personas seleccionadas por muestreo.

**Ponente del Proyecto:** Jeans Carlos Berru Jimenez.

### 9.2. Recursos Materiales.

| Descripción. | Valor USD |
|---|---|
| Trámites Administrativos. | $100,00 |
| Materiales de oficina. | $100,00 |
| Bibliografía. (Libros, códigos, etc.) | $100,00 |
| Herramientas Informáticas. | $100,00 |
| Internet | $150,00 |
| Elaboración del Proyecto. | $100,00 |
| Reproducción ejemplares del borrador. | $150,00 |
| Reproducción tesis. | $150,00 |
| Transporte. | $100,00 |
| Imprevistos. | $100,00 |
| **Total.** | $1.150,00 |

## 10. FINANCIAMIENTO.

El presupuesto de los gastos que origina la presente investigación, asciende a mil ciento cincuenta dólares americanos, los que serán cancelados con recursos propios de la postulante y la ayuda de mis padres.

## 11. BIBLIOGRAFÍA.

**Obras Jurídicas.**


Antolisei, (1960) *Manual de derecho penal*. Buenos Aires, Argentina.

Cabanellas, G. (1998) *Diccionario Jurídico Elemental*. Editorial Heliasta, Buenos Aires, Argentina.

Carrara, F. (2004) *Manual de Derecho Penal*. Bogotá, Colombia

Enríquez, G. (2010) *Causas que Generan los altos Índices de Contravenciones de Tránsito en la Ciudad de Tulcán y sus consecuencias.* Universidad Central del Ecuador, Ibarra.

Gómez, M. (2009) *Principio de Confianza en el Derecho Penal*. Ediciones Civitas, Madrid, España.

Gómez, J. (2005) *Aprender a Conducir* .3ra. Edición, Quito-Ecuador.

Gispert, C. (2003) *Diccionario Uno Color*, Editorial Océano, Barcelona, España.

Olano, A. (1975) *Tratado Técnico Jurídico sobre Accidentes de Circulación y Materias Afines*, Editorial Andes, Bogotá, Colombia.

Roxin, C. (1997). *Derecho Penal  Parte General.* Tomo I, Editorial Civitas. Segunda Edición. Madrid, España.

Romero, B.  (2001) *La Imputación Objetiva de Delitos Imprudentes*, Murcia, España.

Segarra, A. (2014) *La regulación administrativa del transporte terrestre, a la luz de la Constitución de la República del Ecuador*. Cuenca, Ecuador.

**Leyes.**

CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, Quito, 10 de febrero del 2014.

REGLAMENTO A LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, Registro Oficial Suplemento 731 de 25-jun-2012, Quito, Ecuador.

**Lincografías.**

Conciencia Vial. Recuperado de http://concienciavial.uy/2012/11/01/cinturón-seguridad/

Definición, ABC. Recuperado de https: //definición.abc.com/ social/ acompañar. php

Ecuavial.(2013,diciembre).Recuperadodehttp://consulvialecuador.blogspot.com.

Jiménez,S.(2015,noviembre).Recuperadodehttps://derechoporlavida.com/2015/11/17/el-delito-imprudente-el-deber objetivo-de-cuidado-debido/.

LavozdelDerecho.Recuperadodehttp://www.lavozdelderecho.com/index.php/actualidad-2/corrup-5/item/4749-diccionario-juridico-principio-de-confianza-legitima.

Porto, J. (2010). Recuperado de (https: //definición. de/ usuario/

Vega, J. *Diccionario Jurídico y de Ciencias Sociales.* Recuperado de https://diccionario.leyderecho.org/sancion/#Sancioacute

## 11.2. Cuestionario, Encuestas y Entrevistas

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA**
**Facultad Jurídica Social y Administrativa**
**Carrera de Derecho**

Distinguido profesional de Derecho, de la manera más respetuosa solicito se digne contestar la siguiente encuesta, que versa sobre el título: "LA RESPONSABILIDAD Y SANCIÓN PENAL EN LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO, DEL USUARIO O ACOMPAÑANTE, QUE INCUMPLE EL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO, AL NO USAR EL CINTURON DE SEGURIDAD", cuyos resultados, servirán para la culminación del presente trabajo de tesis de grado.

De antemano agradezco su colaboración.

1. ¿Cree usted, que se está cumpliendo, con el uso del cinturón de seguridad, por parte del usuario o acompañante?

   SI ( ) NO ( ) Fundamente su respuesta.

   ……
   ……
   ……
   ……

2. ¿Considera usted, que el usuario o acompañante al no utilizar el cinturón de seguridad, incumplen el deber objetivo de cuidado?

   SI ( ) NO ( ) Fundamente su respuesta.

   ……
   ……
   ……
   ……

3. ¿Tiene conocimiento usted, que el cinturón de seguridad, reduce en un alto índice las lesiones causadas por accidentes de tránsito?

SI ( ) NO ( ) Fundamente su respuesta.

……

……

……

……

4. ¿Cree usted, que es correcto sancionar al conductor, cuando la facultad de usar o no el cinturón de seguridad, depende de otra persona?

SI ( ) NO ( ) Fundamente su respuesta.

……

……

……

……

5. ¿Considera usted, que si se sanciona correctamente a la persona que no hace uso del cinturón de seguridad, se acataría mejor la norma?

SI ( ) NO ( ) Fundamente su respuesta.

……

……

……

……

6. ¿Está de acuerdo que se elabore un proyecto de reforma, al Código Orgánico Integral Penal en su capítulo VIII, referente a las infracciones de tránsito, para garantizar el uso adecuado del cinturón de seguridad y sancionar al usuario de la inobservancia del deber objetivo de cuidado?

SI ( ) NO ( ) Fundamente su respuesta.

……

……

……

……

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA**
**Facultad Jurídica Social y Administrativa**
**Carrera de Derecho**

Distinguido profesional de Derecho, de la manera más respetuosa solicito se digne contestar la siguiente entrevista, que versa sobre el título: "LA RESPONSABILIDAD Y SANCIÓN PENAL EN LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO, DEL USUARIO O ACOMPAÑANTE, QUE INCUMPLE EL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO, AL NO USAR EL CINTURON DE SEGURIDAD", cuyos resultados, servirán para la culminación del presente trabajo de tesis de grado.

De antemano agradezco su colaboración.

**Nota:** Teoría del dominio del hecho: Autor es quien controla el dominio del hecho, teniendo la voluntad de llevar a cabo dicha acción.

1. ¿Tiene conocimiento usted, que en la mayoría de accidentes de tránsito, suscitados en el país los usuarios o acompañantes no hacen uso del cinturón de seguridad, a sabiendas que este dispositivo les puede salvar la vida?
2. ¿Considera un injusto penal, establecer una sanción al conductor de un vehículo, cuando es una tercera persona, en quien radica el dominio del hecho de no acatar la normativa, al no utilizar el cinturón de seguridad?
3. ¿Existe vulneración de derechos, al incorporar sanciones al conductor, cuando el incumplimiento de la ley, se da por parte del usuario o acompañante?
4. ¿Cree usted, que se lograría concientizar a la ciudadanía, si la sanción se le impone a la persona que infringe la ley, más no al conductor?
5. ¿Qué alternativa de solución, daría usted para garantizar el cumplimiento del uso del cinturón de seguridad, por parte del usuario o acompañante

**INDICE**

PORTADA……I

AUTORIZACIÓN……II

AUTORÍA……..……III

CARTA DE AUTORIZACIÓN DE TESIS……..IV

DEDICATORIA……..V

AGRADECIMIENTO……...……VI

ESQUEMA DE CONTENIDOS……VII

**TITULO**……1

**RESUMEN**……..2

ABSTRACT……4

**INTRODUCCIÓN**……...6

**REVISIÓN DE LITERATURA**……10

**MARCO CONCEPTUAL**……10

Transporte Terrestre……...10

Usuario……..11

Acompañante……...12

Deber Objetivo de Cuidado……14

Cinturón de Seguridad……16

Responsabilidad Penal……...19

Sanción Penal…..……21

Contravención Penal.……..22

Negligencia……...25

Culpabilidad Penal de Carácter Personal….……..26

**MARCO DOCTRINARIO**……28

Historia de la Ley de Tránsito……28

Principio de Confianza en Materia de Tránsito……32

Conducta Culposa desde la Óptica de Tránsito……..……...34

Teoría de Dominio del Hecho……35

Teoría de la Imputación Objetiva……...36

Teoría de la Acción Razonada...……37
Teoría Sociedad de Riesgo...……39
**MARCO JURÍDICO**……40
Constitución de la República del Ecuador……...40
Convenios Internacionales……46
Convenio entre Ecuador y Colombia para Regular el Tránsito de Personas y Vehículos…….....46
Código Orgánico Integral Penal……47
Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial……49
Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial…..51
**DERECHO COMPARADO**……53
Legislación Española……..53
Legislación Chilena……55
Legislación Boliviana……..57
Legislación Argentina……..59
**MATERIALES Y MÉTODOS**……61
Materiales Utilizados……...61
Métodos……61
Técnicas……63
Observación Documental……...64
**RESULTADOS**……65
Resultados de las Encuestas……65
Resultados de las Entrevistas……...75
Estudio de Casos……83
**DISCUCIÓN**……97
Verificación de Objetivos……97
Objetivo General……..97
Objetivos Específicos……..98
Contrastación de Hipótesis……..100
Fundamentación Jurídica de las Propuesta de Reforma……101
**CONCLUSIONES**……105
**RECOMENDACIONES**……107

Propuesta de Reforma Legal……..109
**BIBILIOGRAFÍA**……114
**ANEXOS**……119
Proyecto de Tesis Aprobado……...119
Cuestionarios, Encuestas y Entrevistas……149
**INDICE**……152